



ПРОМЕЖУТОЧНЫЙ ОТЧЕТ

по проекту

**АНАЛИЗ ПОТЕНЦИАЛА БЕЗУБЫТОЧНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
АЭРОПОРТОВ В РК. РАЗРАБОТКА КОНЦЕПЦИИ РАЗВИТИЯ
АЭРОПОРТОВ С РЕКОМЕНДАЦИЯМИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ИХ
КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ НА РЫНКЕ АВИАЦИОННЫХ УСЛУГ**

Проект выполнен за счет целевого финансирования Корпоративного Фонда «KAZLOGISTICS». Все права на материалы исследования принадлежат Корпоративному Фонду «KAZLOGISTICS».

ГРУППА РАЗРАБОТЧИКОВ:

№	ФИО	Должность	Организация
1	Сейдахметов Б.К.	к.э.н., Председатель Правления – Ректор АО «Академия Гражданской Авиации»	АО «Академия Гражданской Авиации»
2	Жарылгасов С.Б.	Руководитель управления аэропортов	Комитет гражданской авиации Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан
3	Хамзин Д.Г.	Заместитель председателя правления АО «Международный аэропорт Нурсултан Назарбаев»	АО «Международный аэропорт Нурсултан Назарбаев
4	Мухтыбаев С.Х.	Коммерческий директор	АО «Академия Гражданской Авиации»
5	Турлыбеков М.Ш.	Старший авиационный инспектор департамента аэродромов и наземного обслуживания	АО «Авиационная Администрация Казахстана»
6	Журтыбаева Б.Т.	Директор департамента по воспитательной работе и международному сотрудничеству	АО «Академия Гражданской Авиации»
7	Асильбекова И.Ж.	к.т.н., профессор	АО «Академия Гражданской Авиации»
8	Абжапбарова А.Ж.	к.т.н., ассоц.профессор	АО «Академия Гражданской Авиации»
9	Конакбай З.Е.	к.т.н., ассоц.профессор	АО «Академия Гражданской Авиации»

Оглавление

РЕЗЮМЕ ПРОЕКТА	4
Определения, обозначения и сокращения.....	5
Введение.....	9
1.ФАКТИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ РЫНКА И СФЕРЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АЭРОПОРТОВ И АВИАКОМПАНИЙ РК	11
2. Количественная и качественная оценка по показателям эффективности, результативности, конкурентоспособности деятельности аэропортов РК	26
2.1 Производственная характеристика аэропортов Казахстана	22
2.2 АО «Международный аэропорт Алматы»	28
2.3 Международный аэропорт «Нурсултан Назарбаев».....	30
2.4 Аэропорт Аулие-Ата (г. Тараз).....	31
2.5 Аэропорт Туркестан (Хазрет Султан)	31
2.6 ТОО «Семей»	32
2.7 Аэропорт Усть-Каменогорск	33
2.8 Аэропорт Сары - Арка.....	33
2.9 Аэропорт Кокшетау.....	33
2.10 Международный аэропорт Актау	34
2.11 Международный аэропорт «Атырау» имени Х.К.Доспановой	36
2.12 Международный аэропорт Актобе	36
2.13 Аэропорт Костанай (Наримановка)	37
2.14 Международный аэропорт Павлодар	37
2.15 Международный аэропорт Петропавловск	38
2.16 Аэропорт Ак Жол (Уральск)	38
2.17 Аэропорт Шымкент	38
2.18 Аэропорт Жезказган	39
2.19 Аэропорт «Коркыт Ата».....	39
2.20 Аэропорт Талдыкорган.....	39
3 ТЕНДЕНЦИИ МИРОВОЙ ДИНАМИКИ ОТРАСЛИ	41
4 КАРТА ПРОБЛЕМ, ПРИЧИН И ВОЗМОЖНЫХ РЕШЕНИЙ	49
5 НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АЭРОПОРТОВ НА КОНКУРЕНТНОМ РЫНКЕ АВИАТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ	60
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ.....	65

РЕЗЮМЕ ПРОЕКТА

№ п/п	Наименование показателя	Описание
1	Наименование проекта	Анализ потенциала безубыточной деятельности аэропортов в РК. Разработка концепции развития аэропортов с рекомендациями по обеспечению их конкурентоспособности на рынке авиационных услуг
2	Заказчик	Корпоративный фонд «KAZLOGISTICS» (договор «2021-КФ-ЦФ-3 от «12» апреля 2021г)
3	Место реализации проекта	г.Алматы , Академия гражданской авиации
4	Цель и задачи проекта	Изучение возможностей совершенствования организации управления работой отечественных аэропортов Задачи проекта: - анализ современного состояния и проблем развития отечественных аэропортов; - анализ развития мировой системы аэропортов и ее роли в международной гражданской авиации; - определение факторов, влияющих на развитие аэропортов в современных условиях; - разработка основных направлений совершенствования системы управления аэропортами с целью повышения их конкурентоспособности на рынке транспортных услуг
5	Показатели результата (прямого и конечного)	Уточненная карта проблем, причин и предлагаемых решений Рекомендации по обеспечению конкурентоспособности аэропортов на рынке авиационных услуг
6	Стоимость проекта	Общая сметная стоимость проекта составляет - 5000000тенге
7	Целевые группы, в том числе основные выгодополучатели	Аэропорты Республики Казахстан
8	Нормативные правовые акты, в том числе документы системы государственного планирования, в соответствии с которыми предполагается реализация проекта	Стратегия развития Республики Казахстан до 2050 года, Государственная программа инфраструктурного развития "Нұрлы жол" на 2020 – 2025 годы. Источник: http://adilet.zan.kz/rus/docs/P1900001055 нормативные документы, регламентирующие аэропортовую деятельность и доступ компаний к деятельности по управлению аэропортами
9	Период реализации проекта	12.04.2021-31.01.2022

Определения, обозначения и сокращения

В настоящем проекте применяют следующие термины с соответствующими определениями:

Авиакомпания – юридическое лицо, имеющее сертификат эксплуатанта гражданских воздушных судов.

Авиация - все виды организаций, деятельность которых направлена на создание условий и использование воздушного пространства человеком с помощью воздушных судов;

Авиационные работы - специализированные операции, выполняемые эксплуатантом с применением гражданских воздушных судов в интересах других физических и (или) юридических лиц;

Авиационная деятельность - все виды деятельности, направленные на создание условий и использование воздушного пространства человеком с помощью воздушных судов;

Авиационные услуги - услуги гражданской авиации, связанные с организацией и обеспечением воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, почтовых отправлений и выполнением авиационных работ за плату или по найму;

Авиационный персонал – физические лица, имеющие специальную и (или) профессиональную подготовку, осуществляющие деятельность по выполнению и обеспечению полетов воздушных судов, воздушных перевозок и авиационных работ, техническому обслуживанию воздушных судов, организации и обслуживанию воздушного движения, управлению воздушным движением.

Аэропорт – комплекс сооружений, предназначенный для приема и отправки воздушных судов, обслуживания воздушных перевозок и имеющий для этих целей аэродром, аэровокзал, другие необходимые сооружения и оборудование.

Международный аэропорт - аэропорт, обеспечивающий международные воздушные перевозки, в котором организован таможенный, пограничный и санитарно-карантинный контроль;

Организация гражданской авиации - юридическое лицо, осуществляющее деятельность в сфере гражданской авиации;

Воздушное судно - аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет его взаимодействия с воздухом, исключая взаимодействие с воздухом, отраженным от земной (водной) поверхности;

Международный полет - полет воздушного судна, при котором воздушное судно пересекает границу иностранного государства;

Воздушное движение - движение воздушных судов, находящихся в полете и на площади маневрирования аэродрома;

Обслуживание воздушного движения - полетно-информационное обслуживание, аварийное оповещение, диспетчерское обслуживание воздушного движения (районное диспетчерское обслуживание, диспетчерское обслуживание подхода или аэродромное диспетчерское обслуживание);

Управление воздушным движением - комплексный процесс планирования, координирования, обеспечения полетов, непосредственное управление движением воздушных судов на земле и в воздухе, а также контроль за соблюдением установленного режима полетов и порядка использования воздушного пространства;

Орган управления воздушным движением - центр управления или пункт управления государственной авиации, осуществляющий управление воздушным движением в пределах своей компетенции и в установленных для него зонах и районах;

Воздушные перевозки - деятельность физических и юридических лиц по перевозке пассажиров, багажа, грузов и почтовых отправлений воздушными судами;

Воздушная трасса - воздушное пространство в виде коридора, предназначенное для полетов воздушных судов и оборудованное аэронавигационными устройствами;

Пассажир - физическое лицо, не входящее в состав экипажа и перевозимое на воздушном судне в соответствии с договором воздушной перевозки или на иных законных основаниях;

Коммерческая воздушная перевозка - деятельность юридических лиц по перевозке пассажиров, багажа, грузов и почтовых отправлений гражданскими воздушными судами за плату или по найму в соответствии с договором воздушной перевозки;

Государственный реестр гражданских воздушных судов Республики Казахстан - документ, в котором производится государственная регистрация гражданских воздушных судов Республики Казахстан, прав на них и сделок с ними;

Метеорологическая информация - метеорологическая сводка, анализ, прогноз и любое другое сообщение, касающиеся фактических или ожидаемых метеорологических условий, предназначенные для пользователей воздушного пространства;

Эксплуатант - физическое или юридическое лицо, занимающееся эксплуатацией гражданских воздушных судов или предлагающее свои услуги в этой области;

Нерегулярный рейс (полет) - рейс (полет), не являющийся регулярным и выполняемый для определенного заказчика с целью воздушной перевозки или без таковой;

Регулярный рейс – рейс, выполняемый в соответствии с установленным и опубликованным авиакомпанией расписанием;

Вертолет - воздушное судно тяжелее воздуха, которое поддерживается в полете в основном за счет реакции воздуха с одним или несколькими несущими винтами, вращаемыми силовой установкой вокруг осей, находящихся примерно в вертикальном положении;

Вертодром - аэродром или определенный участок поверхности на сооружении, предназначенный полностью или частично для прибытия, отправления и движения вертолетов по этой поверхности;

Временный аэродром - аэродром, предназначенный для обеспечения полетов воздушных судов в определенный период года, не имеющий стационарных сооружений и оборудования, подлежащий учету в установленном порядке;

Самолет - воздушное судно тяжелее воздуха, приводимое в движение силовой установкой, подъемная сила которого в полете создается в основном за счет аэродинамических реакций на поверхностях, остающихся неподвижными в данных условиях полета;

Летная годность - техническое состояние воздушного судна, соответствующее летно-техническим характеристикам, которые обеспечивают его безопасность и летное качество;

Нормы летной годности - требования к конструкции, параметрам и летным качествам воздушных судов и их компонентов, направленных на обеспечение безопасности полетов;

Безопасность полета - комплекс мер, обеспечивающих безопасное проведение полетов, при котором риск причинения вреда жизни или здоровью людей, или нанесения ущерба имуществу снижен до приемлемого уровня и поддерживается на этом либо более низком уровне посредством непрерывного процесса выявления источников опасности и контроля факторов риска

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

АО – Акционерное общество;

ТОО – Товарищество с ограниченной ответственностью;

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

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;

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

АОН – авиация общего назначения;

ВС – воздушное судно;

ВТ – воздушный транспорт;

ВПП – взлетно-посадочная полоса;

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

КАМА – ОЮЛ «Казахстанская ассоциация малой авиации»;

СРО – саморегулируемая организация;

ВП – воздушное пространство;

НДС – налог на добавленную стоимость;

КВС – командир воздушного судна;

РК – Республика Казахстан

Введение

Актуальность исследования. Транспорт, как сложный межотраслевой комплекс, занимает одно из ведущих мест в мировом хозяйстве. Современные процессы глобализации экономики, роста международной торговли и туризма невозможны без развития мировой транспортной системы - совершенствования технологий перевозок и систем управления [1-2].

Авиaperевозки относятся к динамично развивающейся отрасли мирового транспорта. Изменяется не только авиационная техника, но и методы, способы ведения авиационного бизнеса. Аэропорты как часть авиатранспортной системы являются компонентом общей транспортной инфраструктуры стран и регионов, 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

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 потенциал развивающейся экономики Казахстана, его географическое положение и текущий рост перевозок, объёмы авиаперевозок пока остаются ниже среднемировых показателей.

С учетом сложившейся ситуации финансирования только со стороны государства для вывода отрасли из кризиса недостаточно. Необходимо грамотное управление 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 авиаперевозок и требований по повышению качества обслуживания пассажиров, грузов, багажа и почты. В Казахстане для реализации решения проблемы пока слишком много преград, таких как: несовершенство законодательства в данной области, отсутствие прозрачности деятельности, слияние различных видов бизнеса. Вместе с тем в настоящее время ведутся активные работы по устранению барьеров, и в ближайшее время стоит ожидать расширения доступа управляющих компаний к оказанию услуг в целом ряде отечественных аэропортов.

Цель исследования состоит в изучении возможностей совершенствования организации управления работой отечественных аэропортов и базой для разработки Стратегии развития аэропортов.

Основными задачами исследования, обеспечивающими достижение поставленной цели, являются:

- анализ современного состояния и проблем развития отечественных аэропортов;
- анализ развития мировой системы аэропортов и ее роли в международной гражданской авиации;
- определение факторов, влияющих на развитие аэропортов в современных условиях;
- разработка предложений 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 управления аэропортами.

Теоретической и методологической основой исследования послужили Стратегия развития Республики Казахстан до 2050 года, нормативные документы, регламентирующие аэропортовую деятельность и доступ компаний к деятельности по управлению аэропортами, материалы международных организаций в области гражданской авиации, в т.ч. Международной организации гражданской авиации (ИКАО), Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА), Международного совета по аэропортам (АСИ) исследования в области экономического анализа, конъюнктуры мирового рынка авиаперевозок, организации и управления производством, а также труды отечественных и зарубежных ученых

Информационной базой выполнения исследования послужили отчетные данные по рассматриваемым объектам исследования. В числе статистических источников - годовые отчеты и другие издания ИКАО, ИАТА, АСИ, ВТО, статистика отдельных аэропортов и др. Использованы также материалы результатов предыдущих исследований, включая проработки научно-исследовательских и проектных организаций

Научная новизна выполненной работы состоит в том, что в ней впервые произведено комплексное исследование вопросов совершенствования организации управления отечественными аэропортами.

Практическая значимость проведенного исследования заключается в том, что полученные результаты позволяют:

- определить основные проблемы развития аэропортов РК;
- обобщить факторы развития аэропортов;
- проанализировать зарубежный опыт, касающийся форм и методов управления аэропортами

Результаты исследования могут быть использованы казахстанскими министерствами и ведомствами, заинтересованными субъектами РК, научно-исследовательскими организациями в области транспорта, общественными казахстанскими и зарубежными транспортными организациями, ассоциациями перевозчиков и аэропортов.

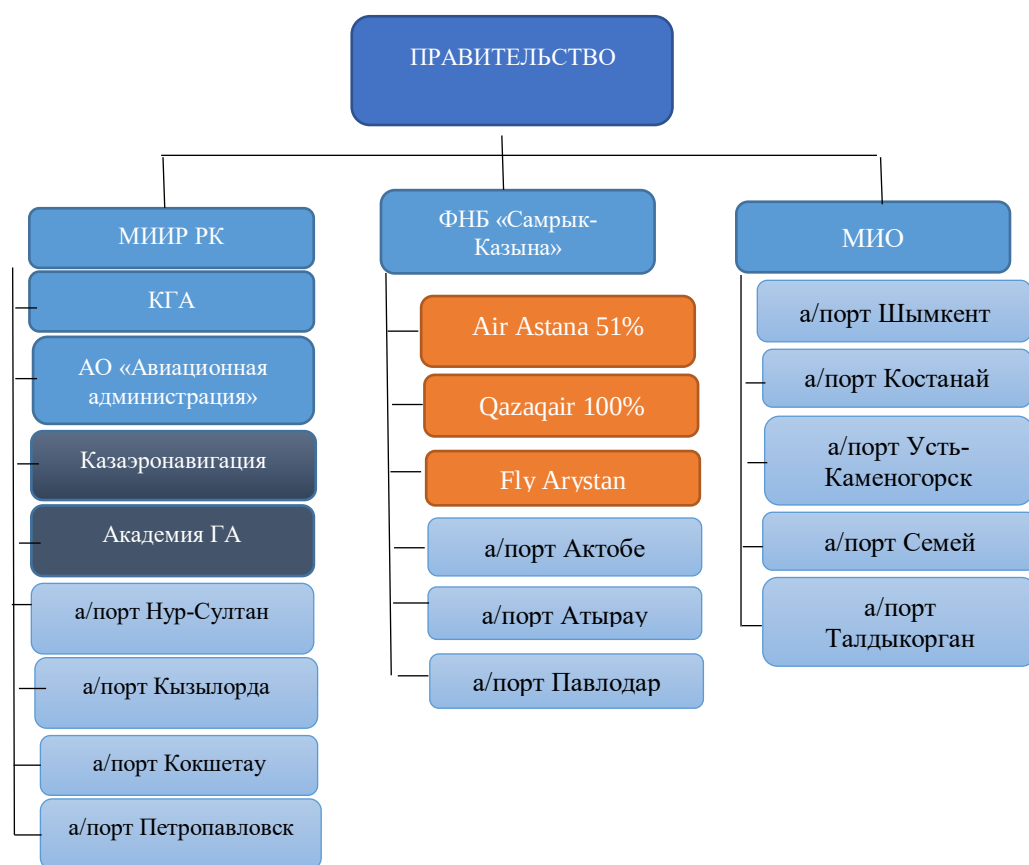
«Проект выполнен за счет целевого финансирования Корпоративного Фонда «KAZLOGISTICS». Все права на материалы исследования принадлежат Корпоративному Фонду «KAZLOGISTICS».

1. ФАКТИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ РЫНКА И СФЕРЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АЭРОПОРТОВ И АВИАКОМПАНИЙ РК

Развитие казахстанского рынка авиаперевозок в последние годы до пандемии определялось устойчивыми макроэкономическими показателями республики. Экономический рост был поддержан благоприятной ситуацией на мировом рынке сырьевых ресурсов, растущим спросом на товары казахстанского экспорта в результате подъема экономики в странах ЕС и Китая. Также, определенный вклад в рост экономики внес ввод в действие новых производственных мощностей в рамках государственной программы индустриализации. Развитие аэропортов и совершенствование аэропортовой деятельности - актуальная задача авиационной отрасли, продиктованная потребностями экономики страны.

Ниже приведен паспорт отрасли ГА РК по состоянию на 2021 год. В нем отражены уровни управления и основные сферы деятельности.

УЧАСТИЕ ГОСУДАРСТВА



ЧАСТНЫЙ СЕКТОР/ ДОВЕРИТЕЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ

АЭРОПОРТЫ

а/порт Алматы	а/порт Актау	а/порт Туркестан
а/порт Караганда	а/порт Жезказган	а/порт Уральск
а/порт Балхаш	а/порт Бурундай	а/порт Тараз

АВИАКОМПАНИИ



Рисунок 1 – Уровни управления и технические данные субъектов гражданской авиации РК

Согласно анализу Комитета Гражданской авиации МИИРК [3], состояние большинства авиационных предприятий республики подходит к критическому уровню. Наблюдается дефицит обеспеченности аэропортов современными основными производственными мощностями, зданиями, сооружениями, технологическим оборудованием и спецтехникой для обслуживания воздушных судов. Значительная часть техники и технологического оборудования эксплуатируется за пределами нормативного срока, другая приближается к этому сроку

Таблица 1 - Паспорт аэропортов РК

№	Название аэропорта	Категория аэродрома	ВПП	Количество терминалов/Число направлений	Пропускная способность аэропорта	Пропускная мощность грузового терминала	Обслуживания ВС аэропорту	Средства заправки топливом/пропускная способность	Категория аэродрома по противопожарному оснащению/Аварийно-спасательное оборудование	Погрузочно-разгрузочные средства
1.	Аэропорт Алматы	IIА категории ICAO	Асфальтобетон 4400х45м Асфальтобетон 4500х45м	2/45 (17 внутренних и 28 международных)	563 пасс/час.	600т/сут	прием воздушных судов I, II, III класса	TS-1, RT (equivalent to Jet A-1)/ MS-20, MS-8P/Современные топливозаправщики/ограничений нет	CAT A9/5 противопожарных машин с общим объемом огнегасящего состава - 41 000 литров.	Современные средства обработки грузов весом до 30 т
2	Аэропорт Н.Назарбаева	II-IIIА категории ICAO	Асфальтобетон 3500х45м	T1,T2, TBA/ 41 (15 внутренних и 26 международных)	750 человек в час	600т/сут	прием воздушных судов I, II, III класса	TS-1, RT (equivalent to Jet A-1) / MS-8/Современные топливозаправщики (18-60 тыс. литров) Имеется передвижной топливный фильтр	CAT A9/Современные аварийно-спасательные средства. 5 противопожарных машин.	Современные средства обработки грузов весом до 30 т
3	Аэропорт Актобе	1 первой категории ICAO	Армбетон 3203х45м	T1/6 направлений	200 до 500 пассажиров в час	300т/сут	ИЛ-86, Боинг 727, АН124	TS-1, RT (equivalent to Jet A-1) / MS-20, MS-8/Имеются, ограничений нет/ 750л/мин	CAT A7/3 аэродромных пожарных автомобиля общей емкостью 1900 кг. - пенообразователя: 30600 воды. Контейнер	Современные средства обработки грузов весом до 5 т

									со спасательным оборудованием	
4	Аэропорт Шымкент	1 первой категории ICAO	Бетон 3300х45м	T1/5 направлений	400 пассажиров ежедневно	-	Ту-154, Ил-76, Ан-124, Ил-62	TS-1, RT (equivalent to Jet A-1) / MS-8P, MS-20, SM-4.5/Имеются, без ограничений Краз-ТЗ-22 (17,6 tonnes/тонн)- 4 pcs/шт, Volvo-ТЗА-45 (36 tonnes/тонн)- 1 pcs/ шт	САТ А8/Имеются средства для буксировки ВС: В-747-200/300/400, В-737-300/400/500, А-319/320/321, Embraer-190, Ту-154, Ил-18, Ан-24, Як-40 5 противопожарных машин с общим объемом огнегасящего состава 53 000 л.	Современные средства обработки грузов весом до 7 т: транспортная погрузочная платформа, погрузочно-ленточный конвейер, автомашина с подъемным кузовом, вилочный автопогрузчик
5	Аэропорт Кокшетау		Асфальтобетон 2800х60м	T1/3 направлений	До 200 пассажиров в час	-	Ил-76, Boeing 747 (с частичной загрузкой) и самолеты Ян-42, Boeing 737, Boeing 757, Airbus A330, Airbus A320, Ту-	TS-1/TS-1: 1 т/з 7500 л, 350 л/мин;1 т/з 22000 л, 500 л/мин;И-95: 1 б/з 7500, 350 л/мин	САТ А5/Н24, 2 пожарно-спасательные машины	Грузоподъемность до 1.5 тонны, ленточный конвеер

							154, Ту-204 и все более легкие, а также все типы вертолетов.			
6	Аэропорт Караганда	-	Бетон 3600х60м	T1/6 направлений	1200 чел в час	-	Ту-204, Ил-86 и Боинг-747	TS-1, RT (equivalent to Jet A-1)/MS-8, SM-4.5/Макс количество топлива 750 000 л 2 ТЗ 60000 л, 2200 л/мин 3 ТЗ 22000 л 1000л/мин 1 ТЗ-7500 л, 750 л/мин	САТ А7/Имеется 3 машины, общей ёмкости – 25000 л.	Современные средства обработки грузов весом до 27 т, свыше по запросу
7	Аэропорт Жезказган		ВПП 18/36 размерами 1800×100 м и ВПП 10/28 размерами 1400×100 м	T1	До 200 пассажиров в час	-		TS-1, RT, В-91/115/MS-20, MS-8P/2 топливозаправщика 20 000 литров	САТ А5/2 противопожарные машины с общим объемом огнегасящего состава 15 000 л	Современные средства обработки грузов весом до 5 т
8	Аэропорт Жетысуй		4400	T1	100 человек в час.		ЯК40	RT, TS-1/2 топливозаправщика, 4 т	САТ А6/2 противопожарные машины - объем 8.5 тонн каждая 1 противопожарная машина - объем 7.5	Nil

									тонн	
9	Аэропорт Тараз		Асфальтобетон 3500х60м Грунт 2400х100м	Т1/3 направления	50 пассажиров час	-		ТС-1, RT/MS-20, MS-8PP/ТЗ - 7,5 т производительностью 30м3/ч, ТЗ - 22 т производительностью 60м3/ч, ТЗ - 60 т производительностью 140м3/ч	САТ А9/5 противопожарных машин с общим объемом огнегасящего состава - 41 600 кг	Современные средства обработки грузов весом до 30 т
10	Аэропорт Кызыл-орда		Асфальтобетон 3200х45м Грунт 2700х85м	Т1/3 направления	50 пассажиров час		Ил-96, В-757, В-747, Ту-154, Ту-204	ТС-1 / Nil/3 Топливозаправщика (10.7м³)	САТ А6/1 аварийно-спасательная машина, 3 противопожарных машин с общим объемом, огнегасящего состава 22500 кг, в том числе пенообразователя 1 500 кг	Современные средства обработки грузов весом до 5 т
11	Аэродром Тенгиз	3 класса	Асфальт 2800х70м Асфальтобетон 3060х60м Грунт 1500х100м	Т1		-		Nil	САТ А4/Противопожарные машины - 2 ед (объем 8.5 тонн каждая)	Nil
12	Аэропорт Актау		Асфальтобетон 3060х	Т1/15 направлений	450 пассажиров час	-	Ан-225, Ил-76, Boeing 747-200,	Nil	САТ А4/имеется	Nil

			60м				Ан-124, Airbus A 330, Ту- 154, Ил- 96 и других авиалайне рах.			
1 3	Аэроп орт Уральс к		Цемен тобе тон 2800х 45м Грунт 2800х 100м	T1,T2/ 6 направ лений	200 пассажи ров час	-		TS-1, RT(Equivalent to Jet A-1)/MS-20, МК- 8/Имеются, ограничений нет	CAT A6/Имеется	Современные средства обработки грузов весом до 5 т
1 4	Аэроп орт Павло дар	I категор ии ICAO	Асфаль тобетон 2500х 45м	T1/4 направ лений	200 пассажи ров час	-	Ил-76, Ту-134, Ту-154, Як-42, Ан-12, Ил-18	TS-1/3 топливозаправщика/огра ничений нет	CAT A7/имеется	Современные средства обработки грузов весом до 5 т
1 5	Аэроп орт Костан ай	2-го класса	Асфаль тобетон 2800х 45м Грунт 2750х 100м Грунт 1600х 100м	T1/4 направ лений	200 пассажи ров час	-	Ан (-12, - 24, 26, - 28, -30, - 32, -72), Ил (-76, - 114), Ту (- 134, -154, -204, - 214), Як (- 40, -42), Airbus (A319, A320,	TS-1, RT(equivalent to Jet A-1) / MS-20, MS- 8/Имеются, ограничений нет	CAT A6	Современные средства обработки грузов весом до 5 т

							A321), ATR (42, 72), Boeing (737, 757, 767), другие типы самолетов 3-4 класса и вертолеты любых типов.			
1 6	Аэроп орт Петроп авловс к	класса В	Асфа льтоб етон 2800х 45м	Т1/3на правле ний	450 пассажир ов час	-	Airbus A320, Airbus A321, Airbus A330, Airbus A350, Boeing 737, Boeing 757, Boeing 767,	TS-1/Имеются 2 топливозаправщика ТЗ- МАЗ 7500л 350л/мин; ТЗ-КАМАЗ 30000л 1200л/мин	САТ А5/Имеются 2 пожарные машины. Объем 20000л (вода) + 840л (пенообразователя) Устройство для покрытия ВПП пеной (УПП). Техническая и медицинская аптечки	Современные средства обработки грузов весом до 3 тонн
1 7	Аэроп орт Семей	1 класса	Бетон 3100х 45м Бетон 1600х 100м	Т1/4 направ лений	450 пассажир ов час		самолёты Ан-124, Ил-62 (130 т), Ил-76 (140 т),	TS, RT/Nil/Имеются, ограничений нет	САТ А6/имеется	Nil

							Ту-154			
1 8	Аэропорт Атырау	2 классу	Асфальт 2800х 70м Асфальтобетон 3060х 60м Грунт 1500х 100м	T1/10 направлений	500 пассажиров час	-		TS-1, RT (equivalent to Jet A-1)/ Имеются, ограничений нет	CAT A9	Современные средства обработки грузов весом до 20 т
1 9	Балхаш	класса С	2502	-	-	-	Ан-12, Ан-24, Ан-26, Ан-28, Ил-76, Л-410, Ту-134, Ту-154, Як-40, Як-42	1 топливозаправщик, 7500 литров	CAT A4/2 противопожарные машины с общим объемом огнегасящего состава 8000 литров	Nil
2 0	Аэропорт Туркестан		1800	T1	250 пассажиров час	-	Як-40, Ан-24, Л-410, Ил-14, Ан-2	TS-1, TS-1 RT/2 топливозаправщика 20 м3, 1200л/мин	CAT A7/4 противопожарных машин с общим объемом огнегасящего состава – 32 500 литров. Пенообразователь – 2160 кг	Современные средства обработки грузов весом до 30 т.

(источник АО «Академия Гражданской Авиации»)

К основным проблемам казахстанских аэропортов можно отнести не только физический износ и моральное устаревание инфраструктуры, а также отсутствие средств для их модернизации, но и низкие доходы от основной деятельности. Аэропорты, авиакомпании и органы управления воздушным движением выполняют отдельные функции и операции в составе технологических и бизнес процессов на воздушном транспорте. Аэропорты и авиакомпании находят в более тесной связке - они связаны при технологическом процессе и должны соблюдать единство в базовом бизнес-процессе – перевозка пассажиров и грузов. Деятельность аэропорта, в конечном счете, сводится к обеспечению наземного обслуживания воздушных перевозок, которое в стоимости авиаперевозок составляет около 7-9%.

В стране работают 60 авиакомпаний. 9 казахстанских авиакомпаний имеют допуск на полеты в страны Европейского Союза. В настоящее время, на внутреннем рынке полеты по 52 маршрутам выполняют 7 казахстанских авиакомпаний. Казахстан на сегодня имеет авиасообщение с 26 иностранными государствами по 96 международным маршрутам (это 430 рейсов в неделю 26 иностранными и 2 казахстанскими авиакомпаниями). В 2020 году завершилось строительство международного аэропорта в г. Туркестан и пассажирского терминала в аэропорту г. Шымкент. В рамках госпрограммы для стимулирования внутреннего туризма в текущем году планируется начать реконструкцию ВПП аэропортов Ушарал и Урджар. На рисунке 2 представлено количество международных маршрутов, осуществляемые казахстанскими и иностранными авиакомпаниями.



Рисунок 2 – Международные перевозки

Из Казахстана наиболее востребованными являются 8 направлений.

В перспективе планируется открыть: Токио; Шанхай; Сингапур Нью-Йорк.

Важным показателем состояния гражданской авиации является мобильность населения или коэффициент авиационной подвижности населения, который характеризует среднее количество перелетов,

приходящееся на одного жителя. Норматив, принятый в Европейских странах равен единице Кап=1, соответственно можно судить об уровне доступности воздушных перелетов в среднем по стране.



Рисунок 3 - Коэффициент авиационной подвижности населения

Как видно из диаграммы, представленной на рисунке 3, значение коэффициента авиационной подвижности населения РК является значительно более низким, чем в Европейских странах. Вместе с тем, в последние годы спрос на авиаперевозки в Казахстане стабильно рос - за период с 2010 по 2020 гг. пассажирооборот увеличивался в среднем на 8 процентов ежегодно, а объём грузоперевозок удвоился[4]. Но в силу известных причин из-за пандемии COVID-19 в 2020г произошел резкий спад объема воздушных перевозок.

Таблица 2 - Основные показатели работы воздушного транспорта по видам сообщений

	Доходы от перевозок пассажиров, млн. тенге	Перевезено пассажиров, тыс. человек	Пассажирооборот, млн. пкм
Всего	177 670,9	5 494,48	8 525,2
в том числе по видам сообщений:			
Международное	93 912,0	892,26	3 048,4
Внутриреспубликанское	83 758,9	4 602,22	5 476,8
Всего	10 531,9	23,4	55,1
в том числе по видам сообщений:			
Международное	7 993,3	10,6	38,3
из него:	2 310,7	3,0	11,3
экспорт	1 145,1	1,1	3,5
страны ЕАЭС	1 165,7	1,9	7,8
страны вне ЕАЭС	5 438,1	7,4	24,9

импорт	395,4	0,7	2,1
страны ЕАЭС	5 042,6	6,7	22,8
страны вне ЕАЭС	244,5	0,3	2,1
Внутриреспубликанское	2 538,7	12,9	16,8
Составлена по данным [4]			

Анализ статистических данных [4] показывает, что всего по итогам прошлого года авиакомпаниями было перевезено 5,5 млн. человек, что на 36% меньше 2019 года. На снижение статистических показателей повлияло временное приостановление и сокращение полетов в прошлом году в связи с распространением пандемии коронавируса. На сегодняшний день полностью возобновлены все внутренние авиарейсы по 45 маршрутам с частотой 590 рейсов в неделю. По международным направлениям поэтапно возобновлены рейсы в 14 стран (Турция, Корея, ОАЭ, Беларусь, Украина, Германия, Узбекистан, Кыргызстан, Египет, Россия, Грузия, Таджикистан, Мальдивы, Шри-Ланка) по 35 маршрутам с частотой 103 рейса в неделю.

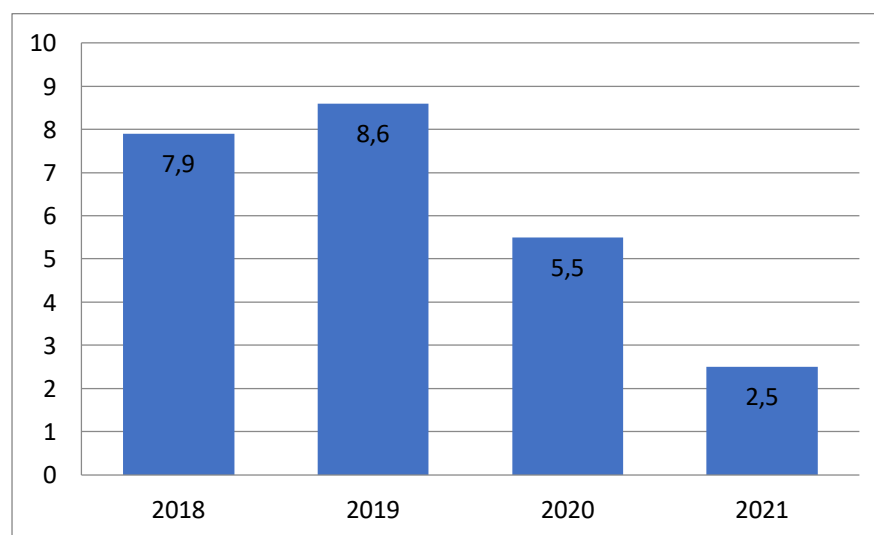


Рисунок 4 – Динамика перевозок пассажиров на воздушном транспорте в РК (Источник: Комитет гражданской авиации Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан).

За первое полугодие авиаперевозки пассажиров составили всего 2547,9 тыс человек за, против 1693,3 тыс человек годом ранее: показатель увеличился более чем на 3%. Для сравнения: совокупные пассажирские перевозки всеми видами транспорта выросли на 2,7%.

Таблица 3 - Основные показатели авиационной отрасли

Показатели	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Перевезено авиакомпаниями (млн. чел)	5,9	6,0	7,4	7,9	8,6	5,5	2,5

Обслужено аэропортами (млн. чел)	12,1	12,2	14,5	15,8	17,7	10,7	4,6
Перевезено транзитных пассажиров (тыс. чел)	250	478	620	900	1 млн.	125	2,9
Перевезено грузов (тыс. тонн)	17	18,1	22,4	26,6	26,2	24	10,1

Исходя из данных, можно сказать, что идет рост пассажиропотока и по динамике роста потребуется еще два года, чтобы достичь уровня конца 2019 года.

Помимо пассажирских авиаперевозок, определенное развитие в Казахстане имеют и грузовые авиационные перевозки, которые представляют собой самый быстрый, удобный, а в ряде случаев единственный способ доставки груза. Казахстанский рынок грузовых перевозок воздушного транспорта развивается низкими темпами по сравнению с пассажирскими перевозками.

В 2020 году аэропортами республики было обработано 108 тыс. тонн груза, что на 23% меньше, чем в 2019 году. Снижение количества обработанного груза наблюдается практически во всех аэропортах страны из-за вспышки коронавируса. Больше всего груза в 2020 году было обработано аэропортами городов: Алматы (59 тыс.тонн), Нур-Султана (26 тыс.тонн), Актобе (15 тыс.тонн).

В 2020 году в Казахстане количество обслуженных пассажиров в аэропортах республики составило 10,7 млн. человек, из них 3,6 млн.человек, или 34% – через аэропорт Алматы.



Рисунок 5 – Объем обработанного грузопотока и пассажиропотока по аэропортам

В разделе 2 нами проведена классификация по каждому аэропорту Казахстана. Известны разные классификации аэропортов в зависимости от функций, размеров, форм собственности, технических характеристик.

В большинстве классификаций аэропорты разделены на гражданские и военные, а также международные и внутренние. Также классифицируют по

эксплуатационным признакам аэропортов.

Основными признаками классификации являются:

- годовой объем пассажирских перевозок, под которым имеют в виду суммарное количество всех пассажиров, включая пассажиров транзитных рейсов;
- назначение аэропортов, которое отражает их административно-территориальное расположение и характер перевозок.

Классификация аэропортов также осуществляется по следующим признакам:

- категориям, например, по категориям аэропорты разделяют на: государственного значения, региональные и местного значения, расположенные в областных центрах, крупных промышленных городах и курортных зонах.
- статусам. По статусу аэропорты разделяют на международные и внутренние.
- способностью принимать определенные типы воздушных судов (ВС), например, по способности принимать определенные типы ВС аэропорты разделяют на те, которые могут принимать любые существующие гражданские ВС без ограничений, и те, которые способны принимать самолеты I класса и ниже II класса и ниже, не выше III класса. Классы ВС определяются в зависимости от максимальной взлетной массы.

На законодательном уровне Казахстан дает следующие определения по аэропортовой деятельности:

авиационный хаб - авиатранспортный узловой аэропорт, имеющий необходимую инфраструктуру для организации стыковочных рейсов, который используется авиакомпаниями как промежуточный пункт для доставки пассажиров, багажа, почтовых отправок и грузов к месту назначения;

аэродром - определенный участок земной или водной поверхности (включая здания, сооружения и оборудование), предназначенный полностью или частично для прибытия, отправления и движения по этой поверхности воздушных судов;

аэропорт - комплекс сооружений, предназначенный для приема и отправки воздушных судов, обслуживания воздушных перевозок и имеющий для этих целей аэродром, аэровокзал, другие необходимые сооружения и оборудование;

аэропортовая деятельность - деятельность, осуществляемая физическими и (или) юридическими лицами в аэропортах, связанная с обеспечением воздушных перевозок, авиационных работ, безопасности полетов и авиационной безопасности;

запасной аэродром - аэродром, на который может следовать воздушное судно в том случае, если невозможно или нецелесообразно следовать на аэродром намеченной посадки или производить на нем посадку;

временный аэродром - аэродром, предназначенный для обеспечения полетов воздушных судов в определенный период года, не имеющий

стационарных сооружений и оборудования, подлежащий учету в установленном порядке;

международный аэропорт - аэропорт, обеспечивающий международные воздушные перевозки, в котором организован таможенный, пограничный и санитарно-карантинный контроль.

ВЫВОДЫ:

1. состояние большинства авиационных предприятий Республики подходит к критическому уровню. Наблюдается дефицит обеспеченности аэропортов современными основными производственными мощностями, зданиями, сооружениями, технологическим оборудованием и спецтехникой для обслуживания воздушных судов. Значительная часть техники и технологического оборудования эксплуатируется за пределами нормативного срока, другая приближается к этому сроку;
2. Значение коэффициента авиационной подвижности населения РК является значительно более низким, чем в Европейских странах. Вместе с тем, в последние годы спрос на авиаперевозки в Казахстане стабильно рос - за период с 2010 по 2020 гг. пассажирооборот увеличивался в среднем на 8 процентов ежегодно, а объём грузоперевозок удвоился;
3. Исходя из данных, можно сказать, что идет рост пассажиропотока и по динамике роста потребуется еще два года, чтобы достичь уровня конца 2019 года;
4. Казахстанский рынок грузовых перевозок воздушного транспорта развивается низкими темпами по сравнению с пассажирскими перевозками;
5. Известны разные классификации аэропортов в зависимости от функций, размеров, форм собственности, технических характеристик.

2. Количественная и качественная оценка по показателям эффективности, результативности, конкурентоспособности деятельности аэропортов РК

2.1 Производственная характеристика аэропортов Казахстана

На сегодняшний день в республике действует 21 аэропортов, из них 18 международных и все они имеют категории ИКАО. 18 аэропортов находится в государственной собственности (Нур-Султан, Атырау, Актобе, Кокшетау, Павлодар, Усть-Каменогорск, Семей, Костанай, Талдыкорган, Кызылорда, Шымкент, Петропавловск), 7 аэропортов в частной собственности (Алматы, Караганды, Тараз, Уральск, Балхаш, Жезказган, Бурундай) и 2 аэропорта в доверительном управлении (Актау, Туркестан) (Рисунок 6)



Рисунок 6 - Структура аэропортов РК по формам принадлежности
(Источник: сайт КГА РК)

Таблица 4 – Эксплуатационная характеристика аэропортов

№ п/п	Место расположения аэропортов	Эксплуатанты аэропортов	Форма собственности	Международный статус	Категория по ИКАО	Размеры ИВПП	Пропускная способность пассажиров в час
1	г.Алматы	АО "Международный аэропорт Алматы"	частная	имеется	III В	4400х45 м 4500х45 м	1600
2	г.Нурсултан	АО "Международный аэропорт Нурсултан Назарбаев"	государственная	имеется	III А	3500х60 м	2525
3	г.Актобе	АО "Международный аэропорт Актобе"	коммунальная	имеется	I	3203х46 м	500

		й аэропорт Алия Молдагулова"					
4	г.Усть-Каменогорск	АО «Аэропорт Усть-Каменогорск"	коммуналь ная	имеется	I	2800x45 м	200
5	г.Атырау	АО "Международны й аэропорт Атырау"	коммуналь ная	имеется	II	3000x45 м	350
6	г.Кокшетау	АО "Авиакомпания Кокшетау"- филиал АО "Международны й аэропорт Нурсултан Назарбаев"	коммуналь ная	имеется	I	2850x45 м	200
7	г.Павлодар	АО "Аэропорт Павлодар"	коммуналь ная	имеется	I	2500x45 м	200
8	г.Тараз	АО "Международны й аэропорт Аулие-Ата"	частная	имеется	II	3501x45 м	200
9	г.Актау	АО "Международны й аэропорт Актау"	Государст венное частное партнерств о	имеется	I	3052x45 м	450
10	г.Караганда	АО "Аэропорт Сары-Арка"	частная	имеется	I	3602x60 м	500.
11	г.Кызылорда	АО "Аэропорт Коркыт Ата"	коммуналь ная	имеется	I	2700x45 м	150.
12	г.Шымкент	АО "Аэропорт Шымкент"	коммуналь ная	имеется	I	3300x45 м	100.
13	г.Жезказган	АО "Авиакомпания Жезказган Эйр"	частная	имеется	I	2600x42 м	120.
14	г.Петропавло вск	ТОО "Международны й аэропорт Кызыл жар"	коммуналь ная	имеется	I	2802x45 м	200.
15	г.Орал	ТОО "Международны й аэропорт Орал"	частная	имеется	I	2799x45 м	200.
16	г.Костанай	АО "Международны й аэропорт Костанай"	коммуналь ная	имеется	I	2514x48 м	200.
17	г.Талдыкорга н	АО "Авиакомпания Жетысу"	коммуналь ная	не имеется	нет	3000x45 м	100.
18	г.Семей	ТОО "Международны й аэропорт Семей"	коммуналь ная	имеется	I	3099x45	400

19	г.Туркестан	ТОО "Международный аэропорт Туркестан"	Государственное частное партнерство	имеется	I	3300x45 м	
----	-------------	---	---	---------	---	--------------	--

2.2 Аэропорт Алматы

АО «Международный аэропорт Алматы» – крупный транспортно-логистический хаб Центральной Азии, предлагающий широкий спектр услуг на международном уровне, занимающий лидирующее положение в стране по объему внутренних и международных пассажирских и грузовых авиаперевозок.

АО «Международный аэропорт Алматы» на протяжении нескольких лет работает и успешно развивается, уверенно следует принятой миссии, приближаясь к поставленным целям и соблюдая корпоративные ценности.

Общество осуществляет полный спектр услуг международного уровня:



Рисунок 7- Спектр услуг международного аэропорта

Аэропорт является единственным объектом в Алматинской области способным поддерживать международные рейсы, поэтому является стратегическим объектом и важной частью инфраструктуры Республики Казахстан.

Всего в Международном аэропорту Алматы в настоящее время обслуживается свыше 14 пассажирских и 7 грузовых авиакомпаний, что составляет в среднем 150 рейсов в день.



Рисунок 8 - Основные направления с аэропорта ММА

Популярность Международного аэропорта Алматы среди ведущих мировых авиаперевозчиков неуклонно растет. В настоящее время такие пассажирские авиакомпании как: Air Arabia, Air Baltic Corp/ A/S, Asiana Airlines, China Southern Airlines, Lufthansa AG, FlyDubai, Turkish Airlines, Scat, Qazaq Air, Air Astana, ГНС Туркменхавоеллары, НАК Узбекистон Хаво Йуллари, Аэрофлот, Авиакомпания Сибирь, Belavia, Уральские авиалинии, Сомон Эйр, Азербайджан Хава Йоллары выполняют полеты в аэропорт Алматы.

В аэропорту имеется 2 взлетно-посадочных полосы:

- первая длиной 4400м x 45м;
- вторая - 4500м x 45м.

Вторая ВПП была построена в 2008 году и она оснащена светосигнальной системой, соответствующей 3Б категории по международным стандартам ИКАО. ВПП 05L/23R является самой длинной полосой в Средней Азии и входит в Топ 20 самых длинных ВПП мира.

Пропускная способность взлетно-посадочных операций в час достигает 20-21. То есть теоретически алматинский аэропорт может обслужить до 480 рейсов в сутки. Сегодня воздушная гавань обслуживает ежедневно около 200 рейсов.

За 2020 год СОПП обслужено 36 638 пассажирских рейсов на прибытие и отправлении. Пассажиропоток составил 3,6 млн. пассажиров, количество обработанного багажа 27 818 тонн. В среднем за 2020 год диспетчерами СОПП обработано 180 тысяч телеграмм. Отделом по розыску багажа обработано 1111 заявлений о неисправностях перевозке багажа пассажиров. В 2020 году было увеличено количество регистрационных стоек до 54 штук.

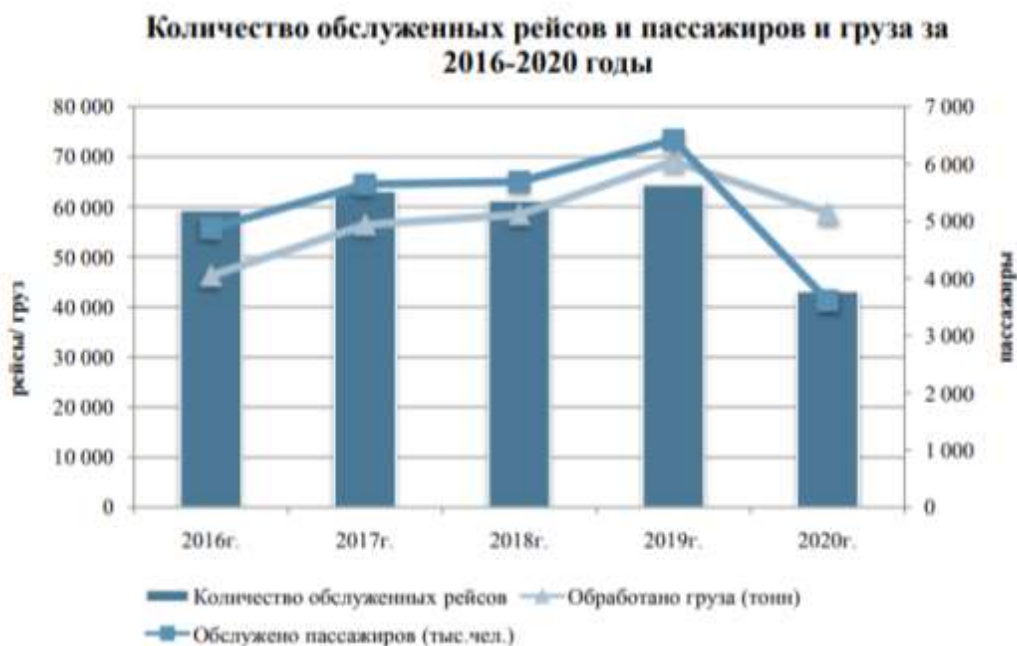


Рисунок 9 - Количество обслуженных рейсов и пассажиров груза за 2016-2020 годы

Увеличение грузовых рейсов также было вызвано дополнительным спросом на медицинские товары и оборудование, при том, что спрос на обычные категории авиационных грузов (текстиль, электроника, запасные части и др.) снизился из-за закрытия предприятий торговли и промышленности. Общее снижение авиационных грузов продолжится в связи с экономическим спадом и ухудшением покупательской способности населения, а также безработицей. Обработка грузов за 12 месяцев 2020 составила 58 794,2 тонн или 85% к аналогичному периоду 2019 года.

За период 2021году в аэропорту МАА за 7 месяцев было обслужено 3322200 пассажиров больше чем за 7 месяцев за 2020 год (1802202 пассажиров).

За период 2021году в аэропорту МАА за 7 месяцев было обработано 41477 тонн груза, больше чем за 7 месяцев за 2020 год (25379 тонн грузов).

2.3 Аэропорт Нурсултан

Международный аэропорт «Нурсултан Назарбаев», один из крупнейших аэропортов в Казахстане, занимает в стране второе место по внутренним авиаперевозкам.

Аэропорт г.Нурсултан, основанный еще в 1931 году как небольшой аэропорт для обслуживания малых самолетов, на сегодняшний день, спустя почти 80 лет, является одним из современных аэропортов на Евразийском континенте. Ежедневно в аэропорту осуществляется до 40 самолетовылетов в регионы ближнего и дальнего зарубежья.

Сегодня аэропорт «Нурсултан Назарбаев» имеет возможность принимать все типы воздушных судов без ограничения.

Столичный аэропорт сертифицирован IIIА категории международной организации гражданской авиации (ИКАО). Аэропорт «Нурсултан Назарбаев» может принимать и выпускать воздушные суда при видимости на взлетно-посадочной полосе при горизонтальной видимости до 200 метров и больше, и вертикальной – 15.

Аэропорт имеет сертификат соответствия СМК требованиям стандартов Республики Казахстан ИСО 90012001, сертификат соответствия СМК требованиям международных стандартов ИСО 9001:2008 и сертификат единого международного образца IQNet.

Развитие аэропорта столицы проводится в соответствии с международным стандартом ИАТА (Международная ассоциация воздушного транспорта).

2.4 Аэропорт Тараз

Аэропорт Аулие-Ата - международный аэропорт города Тараза в Казахстане. Расположен в 15км от центра города. На аэродроме базировалась военная авиация— 157-й вертолётный полк (вертолёты Ми-8 и Ми-26). На данный момент в международном аэропорту Аулие-Ата проводится инвестиционная программа, за счёт частных инвестиций акционерами аэропорта авиакомпании «SCAT», в ходе которой планируется строительство нового пассажирского терминала площадью 5500 м² и пропускной способностью до 300 пассажиров в час. Окончание строительства пассажирского терминала запланировано на первый квартал 2014г.

Новая полоса длина которой составляет 3500м позволяет принимать все типы современных больших самолётов, таких как Boeing 747 и т.д. Также установлена новая система светосигнального обеспечения полётов по 2-й категории ИКАО.

Все аэродромные огни на ВПП и на примыкающих к ней рулёжных дорожках углублённые, то есть установлены непосредственно в покрытие полосы для непрерывного визуального ориентирования в сложных погодных условиях.

2.5 Аэропорт Туркестан

Аэропорт Туркестан — аэропорт города Туркестан Южно-Казахстанской области. Аэродром способен принимать самолёты Як-40, Ан-24, Л-410, Ил-14, Ан-2 и более лёгкие, а также вертолёты всех типов.

Максимальный взлётный вес воздушного судна — 21 тонна. Международный аэропорт Хазрет Султан (HSIA) (широко известный как Международный аэропорт Туркестана) (IATA:HSA, ICAO:UAIT), (казахский: Халықаралық Әзірет Сұлтан Әуежайы латинизированный: Halyqaralyq Äziret Sultan Äuejaıy) - новый международный аэропорт с нуля, который обслуживает город Туркестан (как замена старого аэропорта Туркестана).

Аэропорт расположен недалеко от села Шага, в 16 км к северо-востоку от центра Туркестана, столицы Туркестанской области (ранее известной как Южно-Казахстанская область), в самой южной части Казахстана.

Строительство аэропорта началось в мае 2019 года и было завершено через год в 2020 году, его стоимость составила около 160 миллионов долларов США. Новый аэропорт был построен в рамках модели ГЧП (государственно-частного партнерства) между турецким YDA Holding и правительством Казахстана, соответствует всем международным стандартам и реализован с использованием новейших строительных технологий.

Это первый новый аэропорт в посткоммунистическом Казахстане и 19-й коммерческий аэропорт в стране. Церемония открытия нового аэропорта состоялась в запланированную дату 28 сентября 2020 года. Однако аэропорт будет сдан в эксплуатацию и готов к развертыванию в январе 2021 года. Более того, строительство международного аэропорта Хазрет Султан можно считать самым быстрым сооружением аэропорта, строительство в мире. Код IATA аэропорта, HSA, происходит от сокращенного названия аэропорта Хазрет Султан.

2.6 Аэропорт Семей

Аэродром основан в 1929 году. Аэровокзал был введен в эксплуатацию в феврале 1983 года, а несколько лет назад была осуществлена его реконструкция. Сегодня аэропорт оснащен двумя взлетно-посадочными полосами с асфальтобетонным покрытием, длиной 3,1 км и 1,3 км.

Общая площадь двухэтажного здания составляет - 3500 м², из них пассажирский терминал 2448 кв. м. Пропускная способность Семей достигает 400 пассажиров/час. Недавно для обеспечения безопасного приема современной авиатехники в Семей была обновлена ВПП.

Аэровокзал имеет выгодное географическое расположение и обеспечивает международные и внутренние рейсы согласно международным требованиям. Аэродром 1 класса, способен принимать самолёты Ан-124, Ил-62 (130 т), Ил-76 (140т), Ту-154 и всё более лёгкие, а также вертолёты всех типов. Классификационное число ВПП (PCN) 47/R/B/X/T.

На аэродроме также базируется военная авиация. С недавнего времени принимаются все типа воздушного судна. В настоящий момент аэропорт Семей обеспечивает качественные и оперативные пассажирские и грузовые авиаперелеты в соответствии с международными стандартами и требованиями. Пассажирам доступны несколько вариантов маршрутов без пересадок или с двумя-тремя пересадками.

2.7 Аэропорт Усть-Каменогорск

Аэропорт Усть-Каменогорск - международный аэропорт города Усть-Каменогорска в Восточно-Казахстанской области Казахстана. Расположен в 11 км. к северо-западу от центра города. Акционерное общество «Аэропорт Усть-Каменогорск» образовано путём выделения из акционерных обществ «Иртыш Авиа» и «Ульба» во исполнение Постановления Вице-Министра по финансам Департамента государственного имущества и приватизации Министерства финансов Республики Казахстан от 28 декабря 1998 года № 747 со стопроцентным участием государства в уставном капитале.

В последующем Постановлением Правительства Республики Казахстан от 13 ноября 2000 года № 1704 государственный пакет акций ОАО «Аэропорт Усть-Каменогорск» был передан в коммунальную собственность.

В 2004 году открытое акционерное общество «Аэропорт Усть-Каменогорск» было преобразовано в Акционерное общество. После чего, актом приёма-передачи от 21 апреля 2008 года № 60 государственный пакет акций АО «Аэропорт Усть-Каменогорск» из коммунальной собственности был передан в республиканскую собственность.

Аэродром Усть-Каменогорск 2 класса, имеет две взлетно-посадочные полосы и способен принимать воздушные суда типов Ил-76 (151,5 т), Ту-154, Ту-134, Як-42, Ан-12, Ил-18, Airbus A320 и более лёгкие. Имеет светосигнальное оборудование ОВИ I категории ИКАО.

2.8 Аэропорт Караганда

Аэропорт «Сары-Арка» (каз. «Сарыарқа» әуежайы; KASE:ARSA (ИАТА: KGF, ИКАО: UAKK)) — международный аэропорт города Караганды, расположенный в 22 км юго-восточнее Караганды и в 200 км от Нур-Султана. Аэропорт «Сары-Арка» один из крупнейших аэропортов Казахстана.

Аэропорт «Сары-Арка» внеклассовый (без ограничения массы воздушных судов), взлётно-посадочная полоса способна принимать все типы воздушных судов.

Аэровокзальный комплекс аэропорта имеет пропускную способность 1200 чел. в час. Мощности аэропорта по обслуживанию пассажиров — 2,5 млн чел в год, по переработке грузов — 18 тыс. тонн в год, по переработке почты — 7 тыс. тонн в год. Является одним из ключевых аэродромов малобюджетной компании FlyArystan.

Аэропорт «Сары-Арка» является аэродромом совместного базирования — на нём также базируются перехватчики МиГ-31 из состава 610-й авиационной базы имени Героя Советского Союза Нуркена Абдирова СВО РК.

2.9 Аэропорт Кокшетау

Международный аэропорт Кокшетау (ИАТА:KOV,ИКАО: UACK) (каз.Халықаралық Көкшетау Әуежайы, латиница-каз. Halyqaralyq Köksetau Äuejaıy), в прошлом известный также под названием Кокчетав - Трофимовка-казахстанский международный аэропорт города Кокшетау. Расположен практически в пределах города, в 12,5 км к северо-востоку от центра города, между посёлком Акколь и автомагистралью А13 в Акмолинской области, Казахстан. Формально является международным аэропортом, однако регулярные рейсы из аэропорта выполняются в основном внутри страны.

Является вторым по величине аэропортом в Акмолинской области (включая окружённым территорией аэропорт города Нур-Султан). В 2019 году аэропорт обслужил 21 683 пассажиров и тем самым занимает по этому показателю 17-е место по пассажиропотоку среди казахстанских аэропортов. Кодом, присвоенным международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), остается KOV, в связи с тем, что ранее Кокшетау назывался Кокчетав.

Сегодня аэропорт находится под управлением компании ОАО «Международный аэропорт Нурсултан Назарбаев». Эксплуатацию аэропорта под доверительным управлением осуществляет структура КТЖ «Airport Management Group». Аэропорт имеет статус международного и обладает всей необходимой инфраструктурой (пункт таможенного и паспортного контроля). Аэродром является запасным для самолётов, следующих в Нур-Султан. В настоящее время аэропорт обеспечивает выполнение регулярных рейсов в Актау, Алма-Аты и Туркестан.

После реконструкции взлётно-посадочной полосы аэропорт Кокшетау пригоден для эксплуатации всех типов воздушных судов без ограничения их взлётной массы по первой категории международных стандартов. Максимальный взлётный вес воздушного судна составляет 171 тонну. Аэропорт располагает ВПП с асфальто-армобетонным покрытием длиной 2 километра 850 метров. Классификационное число взлётно-посадочной полосы (PCN) 50/F/C/Y/T.

Аэродром Кокшетау был аттестован на допуск к полетам по метеоминимуму (I) первой категории ИКАО (Международная организация гражданской авиации), имеет одну ВПП, 8 стоянок для самолётов, а также допуск на приём с частичной загрузкой самолёты Boeing 747, без ограничений загрузки самолёты Airbus A320, Airbus A321, Airbus A330, Airbus A350, Boeing 757, Boeing 767, Boeing 777 и многие другие ВС классом ниже, а также вертолёты всех типов.

С 1 ноября 2019 года в аэропорту действует режим «открытого неба» («пятая степень свободы воздуха»). При этой степени свободы иностранные компании могут садиться в Казахстане и брать пассажиров и грузы при полетах в третье государство из страны, в которой зарегистрированы. Аэропорт Кокшетау используют 3 авиакомпании, выполняющие рейсы в 3 пункта назначения в 2 странах.

2.10 Аэропорт Актау

Международный аэропорт Актау (каз. *Ақтау халықаралық әуежайы*; (ИАТА: **SCO**, ИКАО: **UATE**) - аэропорт города Актау. Находится в 21км от города в северо-восточном направлении. По итогам 2018 году аэропорт обслужил 1 023 900 пассажиров.

Эффективность и большое количество рейсов объясняется тем, что эксплуатацию аэропорта осуществляют турецкие инвесторы (ATM Group) через доверительное управление 100% акций АО «Международный аэропорт Актау»Аэродром Актау класса Б, может принимать самолёты Ан-124 "Руслан", Ан-225 "Мрия", Boeing-747, Ил-76 и более лёгкие, а также вертолёты всех типов. Имеется возможность приема и отправки вертолетами (самолетами) оборудования, материалов для компаний, осуществляющих освоение шельфовых месторождений. Наличие морского порта и железнодорожного сообщения предоставляет возможность использовать комбинированные грузовые перевозки морским, воздушным и железнодорожным транспортом.

Аэродром Актау находится на равнинной местности, более 300 дней в году погода благоприятна для выполнения рейсов, взлётно-посадочная полоса построена по розе ветров, поэтому закрытие аэродрома по ограничениям бокового ветра маловероятно.

Аэропорт Актау был принят в эксплуатацию в 1983 году и до распада СССР носил название Шевченко-Центральный. В 2018 году был запущен электрический автобус по направлению г. Актау - Аэропорт, Аэропорт - г. Актау, вместимостью 47 мест.

На аэродроме базируется военная авиация (самолёты МиГ-29, Су-27, вертолеты Ми-8МТ, Ми-24, и новейшие Ми-35М "Sabre"). В 2004 году совместным приказом Министерства Обороны и Министерства транспорта Республики Казахстан было принято решение о включении аэродрома Актау в перечень аэродромов совместного базирования по принадлежности к гражданской авиации. Размещение на аэродроме Актау самолётов Сил воздушной обороны Республики Казахстан подразумевает защиту западных рубежей Казахстана.

В Мангистауской области имеется несколько аэропортов местных воздушных линий (ныне используемых эпизодически): Бузачи, Бейнеу, Жанаозен, Форт-Шевченко.

Аэродром Актау пригоден для эксплуатации всех типов воздушных судов. Аэропорт располагает ВПП с асфальто-армобетонным покрытием. Длина ИВПП 3052 метра. Классификационное число ВПП (PCN) (PCN) 56/F/C/W/T.

Аэродром Актау способен принимать самолёты Boeing 747, Ил-76, Airbus A320, Airbus A321, Airbus A330, Airbus A350, Boeing 737, Boeing 757, Boeing 767, Boeing 777 и многие другие ВС классом ниже, а также вертолёты всех типов. Классификационное число взлётно-посадочной полосы (PCN) 56/F/C/W/T.

2.11 Аэропорт Атырау

Основан в 1931 году. Эксплуатацию аэропорта под доверительным управлением осуществляет структура КТЖ Airport Management Group, 100 % акций принадлежит ФНБ «Самрук-Казына».

В Атырауской области имеется аэропорт местных воздушных линий Тенгиз. В советский период в области был создан целый ряд аэропортов местных воздушных линий (Индерборский, Карабау, Миялы, Райгородок, Макат, Кульсары), однако в 1990-х годах они были заброшены и с тех пор используются как посадочные площадки для самолётов Ан-2 и вертолётов при проведении авиационных работ.

Является одним из ключевых аэродромов малобюджетной компании FlyArystan.

Принимает следующие ВС: Ан-12, Ан-24, Ан-26, Ан-28, Ан-30, Ан-32, Ан-72, Ан-74, Ан-124, Ил-62, Ил-76, Л-410, Ту-134, Ту-154, Як-40, Як-42, Airbus A319, Airbus A320, Airbus A321, ATR 42, ATR 72, Boeing 707, Boeing 737, Boeing 747, Boeing 757, Boeing 767, и др. типы ВС 3-4 класса, вертолёты всех типов. Максимальный взлётный вес воздушного судна без ограничений. Классификационное число ВПП (PCN) 84/F/C/X/T.

2.12 Аэропорт Актобе

Находится на юго-западной окраине города, в 3,5 км южнее железнодорожной станции Актобе.

Является первым по величине аэропортом в Актыбинской области. В 2020 году аэропорт обслужил 362 414 пассажиров и тем самым занимает по этому показателю 6-е место по пассажиропотоку среди казахстанских аэропортов.

Эксплуатацию аэропорта осуществляет АО "Международный аэропорт Актобе", 100 % акций принадлежит ГУ "Управление финансов Актыбинской области". В настоящее время аэропорт обеспечивает выполнение регулярных рейсов в Актау, Алматы, Атырау, Нур-Султан, Шымкент, Москву.

История аэропорта берет свое начало с 1933 года, когда был построен аэропорт. На территории его находилось поле для взлета и посадки самолетов, саманный вокзал — с небольшим залом, домик для пилотов из двух комнат, подвальное бензохранилище, а также саманная маслогрейка (для подогрева масла и воды).

Аэродром Актобе 1 класса, способен принимать большинство типов самолётов, включая Ил-86, Боинг 727—200 и Ан-124 (по разрешению дирекции), а также вертолёты всех типов. Классификационное число ВПП (PCN) 50/R/A/X/T.

К территории аэродрома примыкает авиаремонтный завод № 406 гражданской авиации, производящий ремонт самолётов Ан-2 и Як-18, вертолётов

2.13 Аэропорт Костанай

Аэропорт Костанай - аэропорт города Костаная в Казахстане. с 2018 года 100 % акций переданы под управление Акимату Костанайской области. С 1980 по 2000 годы являлся аэродромом совместного базирования - здесь дислоцировались военные самолёты Ан-12 (отдельный транспортный авиационный полк). На нынешнем месте аэропорт был построен в конце 1970-х. Ранее (с 1937) аэропорт находился в 3 км северо-восточнее, на аэродроме Кустанай—Центральный вблизи железнодорожной станции; ныне этот аэродром используется как спортивный.

В 2019 году произведена реконструкция ИВПП с удлинением на 300 м. (длина ИВПП стало 2814 м.) и уширением до 60 м. (45 м. + по 7.5 м. укрепленные обочины)

Принимает следующие ВС: Ан-12, Ан-24, Ан-26, Ан-28, Ан-30, Ан-32, Ан-72, Ан-74, Ил-76, Ил-114, Ту-134, Ту-154, Ту-204, Ту-214, Як-40, Як-42, Airbus A319, Airbus A320, Airbus A321, ATR 42, ATR 72, Boeing 737, Boeing 757, Boeing 767, Fokker-50, Fokker-100 и др. типы ВС 3-4 класса, вертолёты всех типов. Максимальный взлётный вес воздушного судна 200 тонн. Классификационное число ВПП (PCN) 50/F/C/X/T.

2.14 Аэропорт Павлодар

Международный аэропорт Павлодар (ИАТА: PWQ, ИКАО: UASP), (каз. Халықаралық Павлодар Әуежайы, Halyqaralyq Pavlodar Áýejayı), в прошлом известный также под названием Павлодар-Южный -казахстанский международный аэропорт города Павлодар в Казахстане. Расположен в 14 км к южнее от центра города в Павлодарской области, Казахстан.

Является первым по величине аэропортом в Павлодарской области. В 2018 году аэропорт обслужил 180 204 пассажиров и тем самым занимает по этому показателю 12-е место по пассажиропотоку среди казахстанских аэропортов. Павлодарский аэропорт существует с 1949 года; в 2003—2005 аэропорт находился на реконструкции. В соответствии с проектом выполнены работы по усилению и расширению существующих искусственных покрытий аэродрома, а также оснащению аэродрома светосигнальной системой по I категории ИКАО и реконструкции системы электроснабжения аэродрома.

В 2011 году международный аэропорт «Павлодар» был реконструирован. В настоящее время обеспечивает выполнение регулярных рейсов в Алматы, Астану, Москву, а также в летний период в Минск и Анталию. С городом

аэропорт связан маршрутами автобусов и такси. Принимает следующие ВС: Ан-12, Ан-24, Ан-26, Ан-28, Ан-72, Ан-74, Ил-76, Ил-86, Л-410, Ту-134, Ту-154, Як-40, Як-42, Airbus A319, Airbus A320, Airbus A321, Boeing 737, Boeing 757, Bombardier CRJ 100/200 и др. типы ВС 3-4 класса, вертолёты всех типов. Максимальный взлётный вес воздушного судна без ограничений. Классификационное число ВПП (PCN) 68/F/C/X/T.

2.15 Аэропорт Петропавловск

Международный аэропорт Петропавловск (ИАТА:РРК,ИКАО:UACR) (каз.Халықаралық Петропавл Әуежайы) - международный аэропорт расположенный в 11 км южнее от города Петропавловск в Северо-Казахстанской области (Казахстан). По итогам 2018 года аэропорт обслужил 18 410 пассажиров.

В настоящее время аэропорт обеспечивает выполнение регулярных рейсов в Алма-Аты, Нур-Султан и Шымкент.

После реконструкции взлетно-посадочной полосы аэропорт Петропавловска может принимать современные типы воздушных судов без ограничений. Airbus A320, Airbus A321, Airbus A330, Airbus A350, Boeing 737, Boeing 757, Boeing 767, и др. типы ВС 3-4 класса, вертолёты всех типов.

Максимальный взлётный вес воздушного судна 171 тонн. Классификационное число ВПП (PCN) 28/R/B/X/T.

2.16 Аэропорт Уральск

Аэропорт Ак Жол (Уральск) находится возле города Уральск на западе Казахстана. Обладает международным статусом. Может обслуживать такие типы самолетов, как: Антонов - 2, 12, 24, 26, 30, Ильюшин – 14, 18, 76 (с весовым ограничением до 140 тонн), Л-410, Туполев – 134, 154, Яковлев – 42, все схожие типы ВС и более низких классов.

У аэропорта две взлетно-посадочных полосы. Длина первой (ИВПП 04/22) составляет 2400 м, ширина – 42; длина второй (ГВПП 04/22) – 2400 м, ширина – 100 м. Ограничения на максимальный взлетный вес – до 98 кг. Обе ВПП покрыты армобетоном.

2.17 Аэропорт Шымкент

Находится на западной окраине города, на пересечении международных авиатрасс R482, B142, B114, P206, B30; расположен в 100 км от Ташкента, в 450 км от Кызылорды, в 500 км от Бишкека, в 700 км от Алма-Аты.

На аэродроме базируются: АО «Аэропорт Шымкент», АО Авиакомпания «SCAT», Шымкентский филиал РГП «Казаэронавигация». Аэродром

используется также военной авиацией. В окрестностях города Шымкент имеется также спортивный аэродром «Сайрам». Аэродром класса А, пригоден для приёма воздушных судов всех типов. Классификационное число ВПП (PCN) 50/R/A/X/T.

2.18 Аэропорт Жезказган

Аэропорт Жезказган располагается в восьми километрах от центра города. В этот аэропорт прилетают самолеты одной авиакомпании. Город Жезказган не имеет других аэропортов.

Аэропорт занимается обслуживанием внутренних и международных рейсов. Оформление багажа и регистрация начинаются за 2 часа до вылета, а завершаются за 40 минут. Пассажиры международных рейсов могут зарегистрироваться за 2,5 часа и за 40 минут до вылета.

Для регистрации на рейс потребуется паспорт и билет. Если пассажир купил электронный билет, для регистрации и посадки в самолет нужно предъявить только паспорт.

2.19 Аэропорт Кызылорда

Кызылорда – аэропорт города в Казахстане. Начиная с 2001 года он имеет название «Коркыт Ата». С ноября 2014 года он был допущен к обеспечению международных полетов.

По состоянию на 2010 год ежедневно выполнялись авиарейсы в Алматы и Астану, два раза в неделю Шымкент и Караганду. В настоящее время в аэропорту базируется около 10 самолетов Ан-2, которые используются для авиационных работ в этом регионе (авиахимработы, санитарные рейсы и т.п.).

Аэродром Кызылорда принимает самолеты Ил-96, В-757, В-747, Ту-154, Ту-204 и все более легкие, а также все типы вертолетов.

2.20 Аэропорт Талдыкорган

Аэропорт Талдыкорган — аэропорт, находящийся в городе Талдыкорган. Воздушные ворота Семиречья.

Аэропорт был создан в 1946 году, имел грунтовую ВПП с которой выполняли полеты самолеты ПО-2. Постепенно парк воздушных судов пополнился самолетами ЯК-12, которые затем заменили самолеты АН-2.

В 1974 году, с постройкой ИВПП аэропорт был перенесен на новое место и начал принимать ВС ЯК-40, АН-24, а с 1981 года — ТУ-134. В 2004 году

реконструировано здание аэровокзала с оснащением современным технологическим и досмотровым оборудованием с пропускной способностью 100 пассажиров в час.

Вместе с тем, отсутствует информация о взаимодействии между авиакомпаниями и аэропортами по привлечению пассажиров повышению доходности как в общем, так и по раздельности. В этой связи нами разработана анкета, которая должна показать о наличии схемы взаимодействия. (ПРИЛОЖЕНИЕ №3)

ВЫВОДЫ:

1. На сегодняшний день в республике действует 21 аэропортов, из них 18 международных и все они имеют категории ИКАО. 18 аэропортов находится в государственной собственности (Нур-Султан, Атырау, Актобе, Кокшетау, Павлодар, Усть-Каменогорск, Семей, Костанай, Талдыкорган, Кызылорда, Шымкент, Петропавловск), 7 аэропортов в частной собственности (Алматы, Караганды, Тараз, Уральск, Балхаш, Жезказган, Бурундай) и 2 аэропорта в доверительном управлении (Актау, Туркестан;

2. Отсутствует взаимодействие между авиакомпаниями и аэропортами по привлечению пассажиров повышению доходности как в общем, так и по раздельности;

3. Аэропорты находят на разных уровнях оснащенности, развития и финансового положения.

3 Тенденции мировой динамики отрасли

Ускорение экономического развития во всем мире в современных условиях во многом обусловлено воздушным транспортом. Экономическая выгода воздушного транспорта проявляется в увеличении связей между различными городами, позволяя свободно перемещаться потокам различных товаров, людей, капитала, технологий и идей. Поэтому успех многих видов бизнеса в настоящее время во многом зависит от слаженной работы системы авиаперевозок. К настоящему времени число уникальных связанных между собой воздушными путями пар городов составляет более 18000, что вдвое превышает это значение двадцатилетней давности. Также экономический эффект от использования воздушного транспорта растет по мере снижения затрат на авиаперевозки. Примерно за то же время цена авиаперевозок для пассажиров упала более чем наполовину.

Авиация оказывает значительное влияние на развитие мировой экономики, способствуя усилению деловой активности, ускорению протекания бизнес-процессов. Международная организация гражданской авиации (ИКАО) подсчитала, что каждые 100 долл., потраченные на воздушный транспорт, приносят в итоге выгоду для экономики на 325 долл. А каждые 100 дополнительных рабочих мест в гражданской авиации приводят к появлению в различных секторах экономики 610 новых рабочих мест по более широкой номенклатуре профессий. При этом авиация и сама напрямую обеспечивает довольно большое число рабочих мест для высококвалифицированных специалистов. По прогнозам к 2030 г мировая авиационная отрасль напрямую или косвенно обеспечит занятость до 82–90 млн человек. При этом производительность труда в отрасли в среднем в 3,5–3,8 раза выше, чем у работников других отраслей и профессий. Согласно прогнозам ряда экспертов, к 2026 г. вклад авиации в мировой ВВП достигнет психологической отметки в 1 трлн долл. Авиация играет решающую роль в обеспечении экономического роста стран, которые делают ставку на развитие крупнейших хабов (узловых аэропортов). Примерами таких стран являются ОАЭ и Сингапур. К примеру, авиация генерирует около 27 % ВВП Дубая [6].

Отметим, что авиация влияет на мировую экономику и отдельные ее отрасли не только напрямую, но и косвенно. Один из самых крупных подобных бенефициариев – это международный туризм. На долю туризма приходится значительная часть мирового ВВП и он обеспечивает почти 300 млн рабочих мест, в частности, для более чем 90 тыс. аккредитованных туристических агентств по всему миру. Авиационный транспорт играет решающую роль в развитии международного туризма, т. к. с его помощью осуществляется более 50 % подобных путешествий

Но в связи с известными событиями последних лет обусловлена причина падения показателей практически всех отраслей мировой экономики, в том

числе и в сфере воздушных перевозок. Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA) объявила годовые результаты глобального пассажиропотока за 2020 год, показывающие, что спрос на коммерческие пассажиро-километры или КПК упал на 65,9% по сравнению с 2019 годом, что является самым резким спадом перевозок в истории авиации [5]

В США FAA классифицирует аэропорты по виду их деятельности на следующие категории:

1. Коммерческие – это аэропорты, которые находятся в государственной собственности, обслуживают регулярные рейсы, количество вылетающих пассажиров не менее 2 500 чел. в год.

В свою очередь коммерческие аэропорты делятся на следующие классы:

1. Основные (Primary): более 10 000 вылетающих пассажиров в год. В рамках данного класса различают следующие типы хабов:

- большие (L) – 1 % и более от общего количества обслуженных вылетающих пассажиров в США;

- средние (M) – от 0,25 % до 1 %;

- небольшой (S) – от 0,05 % до 0,25 %;

- не узловый (Nonhub) – менее 0,05 %;

2. второстепенные (No primary) – от 2 500 до 10 000 вылетающих пассажиров в год;

- – второстепенные (исключая коммерческие).

3. Аэропорты авиации общего назначения: вся авиация, кроме военной и коммерческой, работающей на регулярной основе. Аэропорты авиации общего назначения, в свою очередь, делятся на классы:

- национальные – аэропорты, в которых находятся в среднем около 200 ВС, включая 30 реактивных ВС;

- региональные аэропорты, в которых находятся в среднем около 90 ВС, включая 3 реактивных ВС;

- местные аэропорты, в которых находятся в среднем около 33 винтовых ВС;

- базовые аэропорты, в которых находятся в среднем около 10 винтовых ВС.

Данная классификация используется для определения права аэропорта на финансирование в рамках Федеральной Программы модернизации аэропортов (AIR). Другим подходом к классификации, применяемым в FAA и ИКАО, является использование в качестве критерия классификации аэропортов технико-эксплуатационных характеристик, которые позволяют аэропорту обслуживать определенные типы ВС.

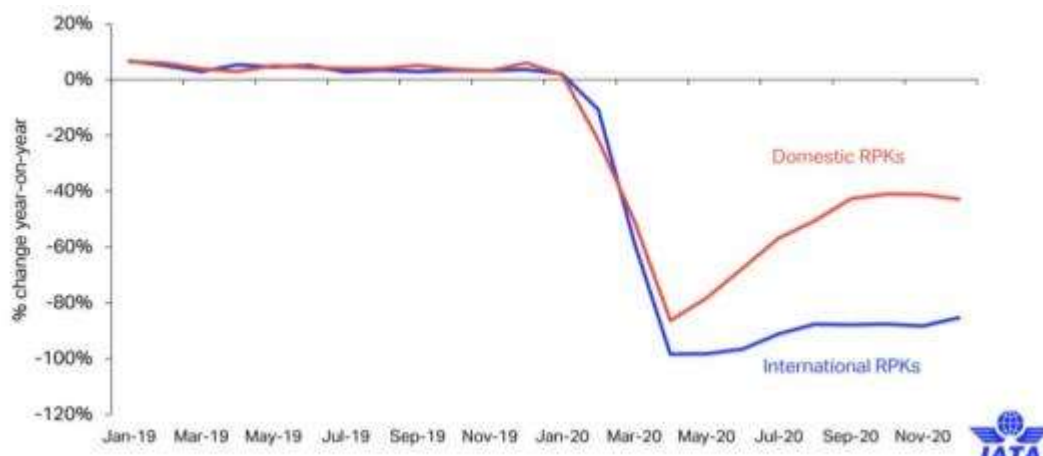


Рисунок 77 - Динамика роста международных и внутренних КПК.
Составлена по данным ИАТА [7]

Рост воздушных перелетов в 2020 году остановилось после лета. Коммерческие пассажиро-километры (РПК) по итогам года снизились на 70%: внутренние – 43%, международные – 85%.

Спрос на международные перевозки пассажиров в 2020 году был на 75,6% ниже уровня 2019 года. Пропускная способность (измеряемая в доступных креслах-километрах или ASK) снизилась на 68,1%, а коэффициент загрузки упал на 19,2 процентных пункта до 62,8%.

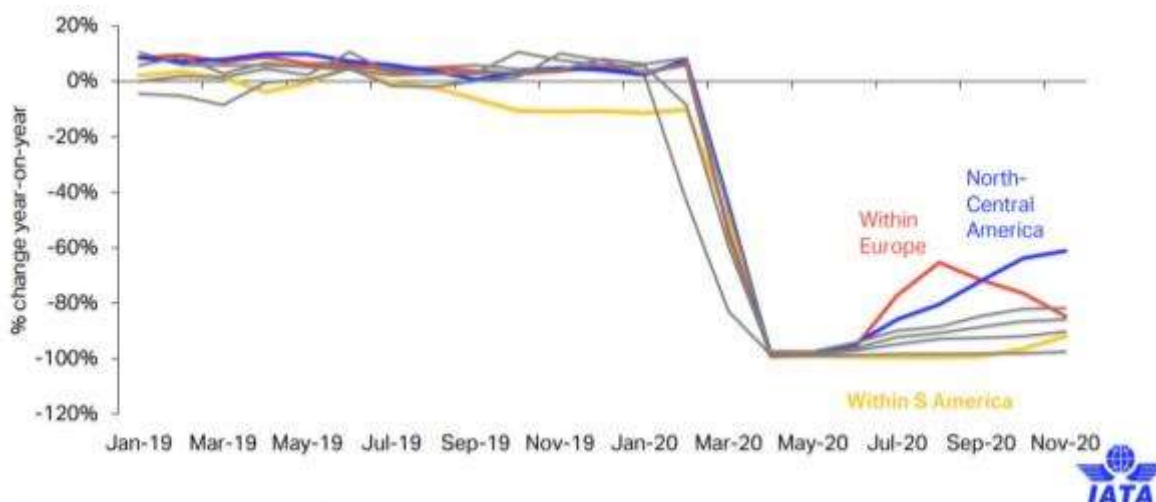


Рисунок 78 - Динамика роста международных КПК в сегменте рынка
Составлена по данным ИАТА [7]

Восстановление международных рынков сдерживается ограничениями на поездки. Восстановление можно увидеть только в сфере путешествий и там, где правила карантина смягчены.

Спрос на внутренних рынках в 2020 году снизился на 48,8% по сравнению с 2019 годом. Пропускная способность сократилась на 35,7%, а коэффициент загрузки упал на 17 процентных пункта до 66,6%.

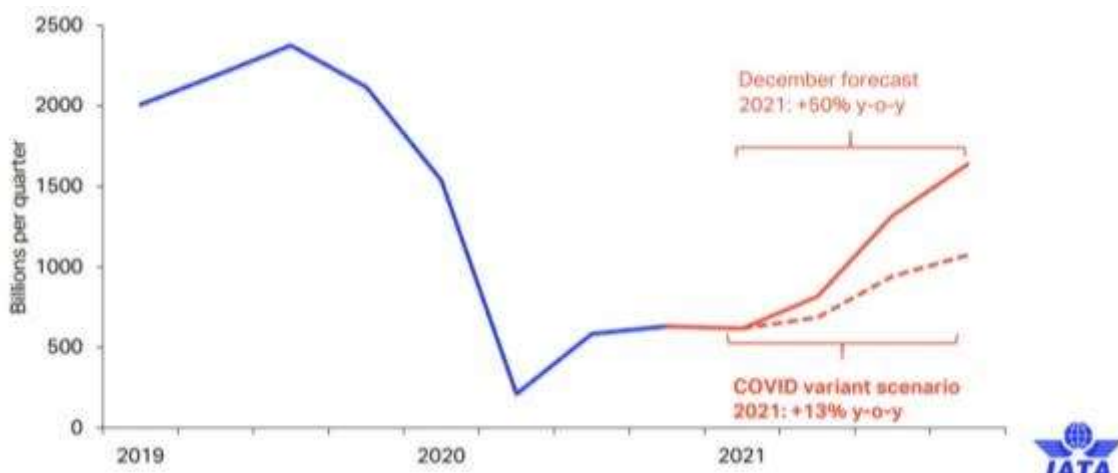


Рисунок 79 - Глобальный рост КПК , миллион на квартал
Составлена по данным ИАТА [7]

Рост КПК зависит от новых вариантов и влияния политики. Вероятность того, что в 2021 году количество КПК может вырасти только на 13% от уровня 2019 года.

Общий трафик в декабре 2020 года был на 69,7% ниже, чем в том же месяце 2019 года, немного улучшившись по сравнению с сокращением на 70,4% в ноябре. Пропускная способность снизилась на 56,7%, а коэффициент загрузки снизился на 24,6 процентных пункта до 57,5%

Продажи на будущие поездки в 2021 года снизились на 70% по сравнению с прошлым годом, что оказало дополнительное давление на денежные средства авиакомпаний и потенциально повлияло на сроки ожидаемого восстановления.

Воздушные перевозки могут восстанавливаться медленнее, чем большинство экономик стран мира. Мировой уровень пассажирооборота (РПК) восстановится к уровню 2019 года в 2023 году, через 2 года после восстановления ВВП.

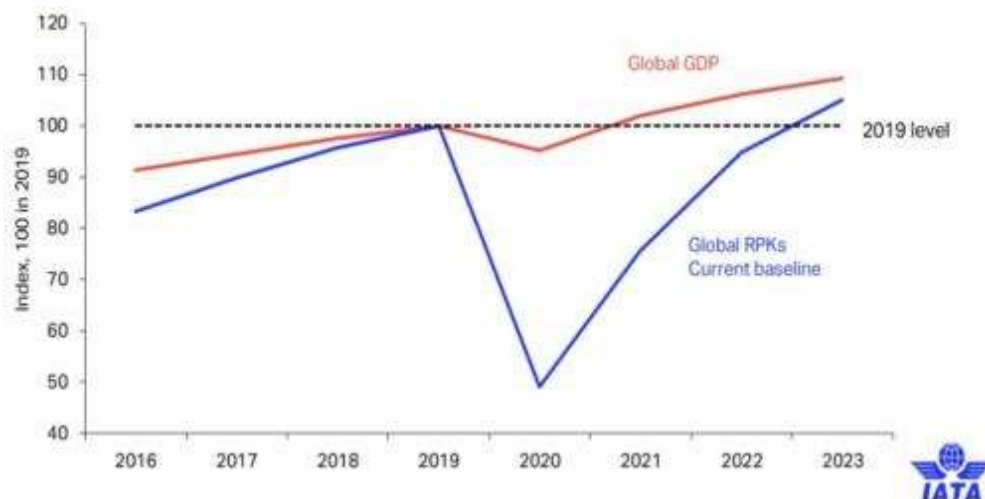


Рисунок 80 - Глобальный ВВП и глобальный пассажирооборот (РПК), индексируемые относительно уровня 2019 года, принятого за 100% [7]

Правительства стран предоставили бизнесу беспрецедентную поддержку. Субсидии на заработную плату, гранты и кредиты должны позволить ВВП быстро восстановиться.

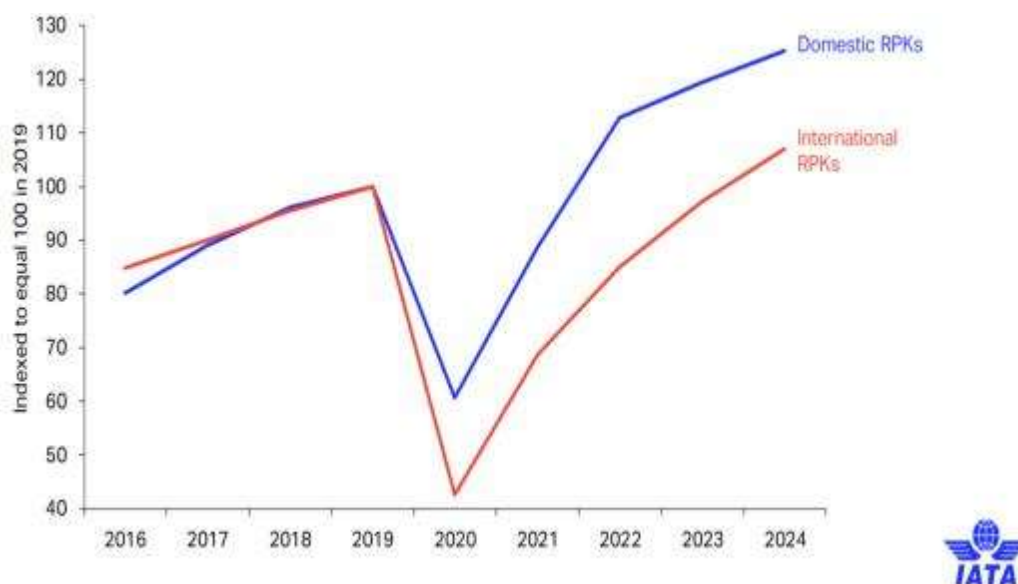


Рисунок 81 - Глобальные внутренние и международные РПК, приведенные к индексу 100, равному уровню 2019 года

И все же долгосрочные факторы роста спроса сохраняются. Густонаселенные развивающиеся рынки, вероятно, по-прежнему будут нуждаться в дополнительных воздушных перевозках.



Рисунок 82 - Изменение численности мирового парка воздушных судов гражданской авиации к 2035 г. (источник: [8])

В 2015 г. воздушный флот всех регионов мира, выполняющий пассажирские и грузоперевозки, по оценкам Boeing, насчитывал 22510 единиц. Согласно ряду прогнозов, к 2035 г. это число должно удвоиться. При этом количество грузовых воздушных судов должно перевалить за 3000, в сравнении с 1770 в 2015 г. Учитывая данные цифры, следует ожидать как минимум удвоения воздушного трафика за период 2015–2035 гг. На рис. показано, как по мнению специалистов фирмы Boeing, будет происходить замена и ввод в строй новых самолетов в связи с растущими потребностями в авиаперевозках.

Чтобы добиться необходимого увеличения числа воздушных судов, понадобится вести в строй 39620 новых самолетов, 28140 из которых составят узкофюзеляжные, 530 – большие широкофюзеляжные, 3470 – средние широкофюзеляжные и 5100 – небольшие широкофюзеляжные, а оставшиеся 2380 – региональные реактивные самолеты.

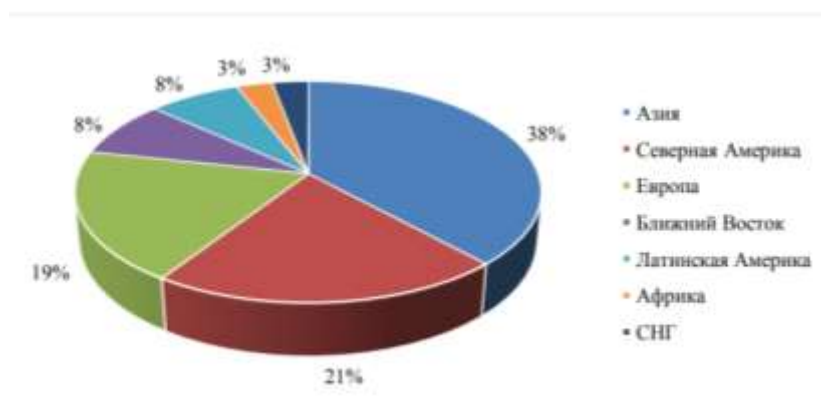


Рисунок 83 - Прогнозируемая доля различных регионов мира в общей потребности на новые воздушные суда за период 2016–2035 гг. (источник: [8])

Оценочная стоимость такого количества новых самолетов составит примерно 5930 млрд долл. Структура затрат на различные типы самолетов предположительно будет выглядеть следующим образом:

- большие широкофюзеляжные самолеты – 220 млрд долл.
- средние широкофюзеляжные самолеты – 1250 млрд долл.
- небольшие широкофюзеляжные самолеты – 1350 млрд долл.
- узкофюзеляжные самолеты – 3000 млрд долл.
- региональные реактивные самолеты – 110 млрд долл.

Зная число прогнозируемых к вводу в строй самолетов разных типов и структуру затрат, можно рассчитать среднюю стоимость одного самолета по каждой группе по каталожным ценам 2015 г. Для этого необходимо разделить общую стоимость каждого типа самолетов на их число в группе. Посредством простейших вычислений получаем среднюю стоимость одного большого широкофюзеляжного самолета ≈ 415 млн долл., среднего широкофюзеляжного ≈ 360 млн долл., небольшого широкофюзеляжного ≈ 265 млн долл., узкофюзеляжного ≈ 107 млн долл. и наконец, регионального реактивного ≈ 46 млн долл. Из рис. 2 видно, что к 2035 г. из строя будет выведено 16890 самолетов, находящихся в эксплуатации по состоянию на 2015 г. Необходимость списания старых самолетов объясняется многими факторами, основной из которых – возраст этих воздушных судов. Другие факторы связаны с экономикой обслуживания самолета, требованиями к его техническому обслуживанию и ремонту и общей ситуацией на рынке. Еще не так давно высокие цены на топливо играли решающее значение при выводе определенных летательных аппаратов из строя, особенно это было ярко выражено в сегменте узкофюзеляжных самолетов.

Таким образом, при прогнозировании будущей потребности мировой гражданской авиации в новых воздушных судах следует учитывать среднегодовой уровень списания и потребность вызванную ростом рынка. При этом преобладание того или иного фактора будет сильно зависеть от конкретного региона мира. Отметим, что реальное количество требуемых новых воздушных судов может быть незначительно уменьшено за счет прогнозируемого увеличения коэффициента занятости пассажирских кресел и коэффициента загрузки грузов. Так, среднемировое значение коэффициента занятости пассажирских кресел за последние 10 лет возросло почти на 10 % и в настоящее время составляет около 80 %, что кстати намного выше, чем у всех других видов транспорта.

ВЫВОДЫ:

1. Авиация оказывает значительное влияние на развитие мировой экономики, способствуя усилению деловой активности, ускорению протекания бизнес-процессов;
2. Авиация играет решающую роль в обеспечении экономического роста стран, которые делают ставку на развитие крупнейших хабов (узловых аэропортов).

4 Карта проблем, причин и возможных решений

Основными задачами аэропортов является обеспечение достаточной пропускной способности и обеспечение экономической эффективности бизнес процессов[9]. Для выполнения данных задач проведем классификацию проблем деятельности аэропортов

Таблица 4 - Классификация проблем деятельности аэропортов

Наименование	Содержание	Примечание
Инфраструктурные	ВПП	в некоторых аэропортах взлётно-посадочные полосы находятся в ненадлежащем состоянии, а в нескольких аэропортах покрытие не соответствует требованиям к прочности
	Ограничения приема по типам ВС	инфраструктура аэропортов позволяет эксплуатировать наиболее распространённые типы ближне-средних магистральных самолётов, и лишь несколько аэропортов не имеют ограничений для обслуживания магистральных самолётов
	Аэровокзалы	Главными «узкими местами» для развития перевозок являются здания терминалов (например, здание аэропорта Алматы)
	Высокие технологии	Современные вызовы к скорости оформления и прохождения тех или иных процессов требуют соответствующих технологий. Условно говоря, переход от счет к калькулятору. Новые терминалы разрабатываются как энергетически пассивные объекты, использующие подземные источники тепла или солнечную энергию. Окна выполнены из специальных материалов, которые пропускают солнечный свет внутрь, но по мере необходимости могут выпускать наружу тепло, чтобы не допускать перегрева. Как и в жилых объектах, использование светодиодов кардинально улучшает качество освещения и сокращает потребление электроэнергии.
	Инфраструктурные проекты занимают много времени	В сравнении с Европой ближневосточные транспортные узлы запускаются в два раза раньше.

Стратегические	Баланс интересов	отсутствие согласованности между стратегиями аэропортов, потребностями потребителей, государственными целями и некоторыми государственными политиками в настоящее время препятствует достижению сбалансированного развития отрасли
	Инвестиции	Поиск ресурсов для реконструкции строительных объектов и осуществления модернизации технологических систем аэропорта
	Конкуренция субъектов	Отсутствие конкуренции приводит к увеличению стоимости предоставляемых услуг без достаточного увеличения их качества.
	Конкуренция системы «авиакомпания+аэропорт»	Необходимо стыковать ближне- и дальнемагистральные перевозки в хабах. Дело в том, что в большинство аэропортов пассажиры попадают с промежуточных рейсов. Сложность ежедневного сбора количества пассажиров, достаточного для того, чтобы рейсы, осуществляемые широкофюзеляжными лайнерами, себя окупали. Сложные операционные процессы, происходящие в хабе, синхронизированы и работают как часы. Пассажиры, опоздавшие на стыковочный рейс и вынужденные остановиться в гостинице вместо того, чтобы оказаться дома с родными, в следующий раз подумают дважды, прежде чем взять билет на тот же стыковочный рейс.
	Мультимодальные перевозки	Аэропорты смогут с выгодой для себя принять пассажиров, если перенаправить пассажиропоток на железнодорожный/автомобильный транспорт. В Европе, на маршрутах, которые скоростной поезд преодолевает менее чем за два часа, было отменено авиасообщение, а там, где оно сохранилось, рейсы стали гораздо более редкими. В настоящее время железнодорожные перевозчики активно конкурируют с авиакомпаниями на маршрутах, где время в пути составляет от двух до четырех часов. Аэропорты, с которыми установлено железнодорожное сообщение, являются участниками огромной сети

		смешанных перевозок и имеют серьезное преимущество над конкурентами.
	Новые рынки и уникальные услуги	Выявление перспективных рынков и налаживание сотрудничества с авиакомпаниями, предлагая уникальные услуги на конкретных рынках.
экономические	Тарифы и сборы	Прозрачная и экономически оправданная национальная система ставок аэропортовых сборов и тарифов. Ставки аэропортовых сборов и тарифов в нашей стране не соответствуют качеству предоставляемых услуг. В сочетании с практикуемой монополией поставщиков керосина в аэропортах это крайне негативно сказывается на регулярности и прибыльности работы авиакомпаний, нередко приводит к задержкам и отменам рейсов, а иногда и к прекращению полетов отдельных авиаперевозчиков из того или иного аэропорта
	Неавиационная деятельность	Основные факторы создания прибыли в неавиационной коммерции — это розничная торговля (главным образом беспошлинная), автомобильные парковки, продажа продуктов питания и напитков, размещение рекламы, операции с недвижимостью и услуги. Посмотрим на розничную торговлю: у многих из тех, кто совершает деловые поездки, нет времени на покупки в посещаемых ими городах. Аэропорт, по сути, становится для них единственным местом, где они могут купить подарки или получить информацию о новых продуктах. На покупки у них есть несколько минут между прохождением досмотра и следованием на посадку.
Соответствие стандартам и взаимодействие разработчиков стандартов	Стандарты ИКАО	Техническое обслуживание самолетов, летную эксплуатацию, наземное обслуживание, охранные услуги, услуги воздушного транспорта и управление воздушным движением.
	Стандарты ИСО	Калибровка посадочной и взлетной полос; Экологически чистая укладка асфальта; Вертикальная передача сигнала и

		электронные табло (окрашенные и освещенные вывески) Самолеты у выхода.
	Взаимодействие	Баланс целей и сотрудничество
Влияние пандемии	Внутренние перевозки	Тенденция восстановления внутренних перевозок значительнее, нежели международных
	Международные перевозки и транзит	Основной пассажиропоток, интересный для РК – это направление Европа - Китай (Юго-Восток) – Европа. Однако не понятна ситуация с вакцинацией как в Европе, так и в Китае. В частности, очень большое население КНР, которое трудно охватить единовременной вакцинацией - 1,3 млрд. человек. Кроме того, КНР боролся с вирусом путем изоляции, что тоже влияет на открытие Китая перевозкам.
Экологические	Снижение уровня шума	В настоящее время проводятся испытания систем, которые позволят выводить воздушные суда по рулежным дорожкам к ВПП при помощи электроэнергии. Это можно сделать двумя способами — посредством электродвигателя, установленного на борту воздушного судна, или при помощи тягачей на дистанционном управлении. Двигатели не запускаются, пока воздушное судно не будет подведено непосредственно к ВПП. Аэропорты также обеспечивают оптимальные условия для парковки и зарядки транспортных средств наземного обслуживания и четко рассчитывают дистанции их следования. Уже существует множество моделей таких транспортных средств вплоть до огромных пассажирских автобусов. Их можно заряжать при помощи собственных солнечных электростанций. Некоторые аэропорты уже установили солнечные фотоэлементы на газонах. Значительная часть энергии используется для климатического контроля на терминалах и для освещения площадок и ВПП.

Детализированную информацию по проблемам аэропортов предполагаем дать после получения результатов анкетирования аэропортов.

Таблица 5. Пути решения проблем аэропортов и аэродромов гражданской авиации Казахстана

	Проблемы	Пути решения
1	Устаревший парк региональных воздушных судов, не соответствующий стандартам Международной организации гражданской авиации (ИКАО).	Необходима замена устаревшего регионального авиапарка (Ан-24, Як-40) на современные воздушные суда западного производства (Эмбраер, Бомбардье и др
2	Авиационный рынок в РК чрезмерно зарегулирован	1.Отмена регулирования тарифов казахстанских авиаперевозчиком государственным органом АРЕМ на внутренние направления РК (нигде в мире авиационные перевозки не регулируются государством). С внедрением ЕЭП, находясь под государственным регулированием, по сравнению с российскими и белорусскими авиаперевозчиками, казахстанские перевозчики будут находиться в дискриминационном положении. 2. Передача функций регулирования тарифов авиапредприятий отраслевому регулятору.
3	Высокая стоимость авиатоплива в аэропортах Казахстана.	1. МИР РК выйти с предложением в Министерство нефти и газа РК о предоставлении скидок авиапредприятиям для выравнивания цен с аэропортами РФ; 2. Предоставление возможности крупным нефтяным компаниям (КазМунайГаз, Петросан, Газпром, Роснефть и т.д.) напрямую продавать топливо авиакомпаниям в аэропортах. 3. Создание электронной биржи продаж авиатоплива для предоставления возможности закупа топлива напрямую у ресурсодержателей, как альтернатива проводимым конкурсам.
4	Ограничения на развитие материально-технической базы	1) МИР РК инициировать в акиматах городов Астана и Алматы вопрос о выделении участков земли под строительство ангарных комплексов по техническому обслуживанию авиационной техники; 2) МИР РК инициировать в ТС вопрос об освобождении от уплаты таможенной пошлины на ввоз авиационной техники;
5	В РК отсутствуют единые технологии обработки грузов в аэропортах. В каждом аэропорту	1) В Правила перевозок пассажиров, багажа и грузов на воздушном транспорте внести дополнения, которые бы включали единые

	Казахстана свои требования и свои образцы документов по обработке грузов	стандартизованные документы по обработке грузов во всех аэропортах Казахстана (в соответствии с требованиями ИКАО). 2) Ускоренное внедрение E-freight на всех уровнях (таможня, пограничники, аэропорты, авиакомпания, логистические операторы)
6	Практически все региональные аэропорты Казахстана убыточны. Содержание взлетно-посадочных полос для аэропортов является тяжелым финансовым бременем.	1) КГА изучить вопрос по предоставлению льгот (налоговых, таможенных, привлечение иностранных кадров и т.д.) аэропортам и компаниям работающих на территории аэропортов (создание зон свободной торговли в крупных аэропортах). 2) Рассмотреть возможность передачи аэродромов (ВПП, РД, МС) на баланс госучреждений (например, МТК) с дальнейшей передачей их в доверительное управление аэропортам, что даст возможность снять налог на имущество на наиболее дорогостоящий актив аэропортов.
7	Политика протекционизма авиационных властей России.	1) МИР РК вынести данный вопрос для решения с Министерством транспорта России. 2) Разработать собственную систему стимулирования транзита в казахстанских аэропортах.

Состояние объектов наземной авиатранспортной инфраструктуры аэропортов неудовлетворительно и характеризуется значительным износом. Неразвитость производственной инфраструктуры аэропортов сдерживает развитие рынка авиатранспортных услуг и реализацию транзитного потенциала РК. Физический износ основных фондов аэродромов в аэропортах практически достигает критического уровня в 68 %. Согласно мировой практике износ более 50 % означает потерю устойчивости в деятельности авиаузла, а износ на уровне 68 % и более – угрозу обеспечения безопасности полетов, непредвиденные капитальные вложения и потерю финансовой устойчивости, уход с рынка международных перевозок.

В последние годы при строительстве или техническом обновлении аэропортов РК стремится осуществить принцип государственно-частного партнерства, активно использующийся зарубежными странами. Учитывая зарубежный опыт, стоит задача оптимизации аэропортовой сети, реализуя государственную политику рационального охвата авиатранспортными коммуникациями отдаленных регионов и исходя при этом из современных представлений о способах конкурентного использования транзитного потенциала воздушного пространства страны.

Таким образом, международный опыт свидетельствует о том, что в условиях глобальной конкуренции индустрия авиаперевозок, авиационная

промышленность и организация/управление воздушным движением не могут развиваться полностью самостоятельно и требуют мощной и скоординированной поддержки государства[10].

Государство принимает участие в поддержании и развитии аэропортовой сети РК. Данные мероприятия планируется осуществить с использованием механизмов государственно-частного партнерства.

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;

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

- 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;

- 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.

- завершение реконструкции производственных фондов узловых аэропортов Астаны, Алматы и Атырау и аэропортов, расположенных в промышленных и развивающихся регионах Казахстана, имеющих важное стратегическое и мобилизационное значение (Актобе, Актау, Костанай, Уральск, Шымкент).

Более того, для повышения качества оказания услуг в аэропортах республики утверждены Правила обслуживания пассажиров в аэропортах, соответствующие международным требованиям

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

системной трансформации экономики эта задача не может быть успешно решена без помощи государства, которое, выступая в роли макрорегулятора, формирует привлекательные для инвесторов институциональные условия вложения средств. 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, мировыми лидерами авиаперевозок, 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 удалении до 1000 км).

Концентрация пассажиропотока создает новый продукт на рынке авиаперевозок региона, что обеспечит привлечение крупных авиаперевозчиков. Увеличение пассажиропотока через большинство региональных аэропортов возможно только за счет перераспределения пассажирских потоков из других регионов и их концентрации для дальнейшего трансфера на магистральных воздушных линиях с использованием хабовых технологий. Развитие авиационной маршрутной сети невозможно без привлечения регионального авиаперевозчика, заинтересованного в развитии региональной маршрутной сети, а также привлечения казахстанских авиакомпаний для увеличения частоты и расширения географии полетов на средне- и дальнемагистральных внутренних воздушных линиях, обеспечивающих регулярное воздушное сообщение между различными регионами страны.

При наличии базового регионального перевозчика и достаточного количества авиакомпаний возможно привлечение иностранных сетевых перевозчиков, обеспечивающих доставку пассажиров в ведущие мировые аэропорты-хабы для дальнейшего следования во все страны мира. При этом в аэропорту должно быть сформировано волновое веерное расписание полетов, обеспечивающее удобные стыковки региональных и магистральных, западных и восточных направлений.

Однако развитие региональной маршрутной сети требует обеспечения ее конкурентоспособности с наземными видами транспорта, что приводит к возникновению убытков на региональных участках полетов.

Исходя из международного опыта механизмами компенсации возникающих убытков могут выступать:

- стыковка региональных рейсов с собственными магистральными линиями и обеспечение общей рентабельности маршрута;

- подвоз транзитных (трансферных) пассажиров под магистральные рейсы других перевозчиков и получение оплаты за каждого транзитного (трансферного) пассажира;
- дотирование аэропортом, заинтересованным в увеличении пассажиропотока, части убытков, возникающих при эксплуатации региональных воздушных линий;
- предоставление местными и республиканскими государственными органами дотаций в развитие региональной маршрутной сети.

Практика работы зарубежных аэропортов показывает, что значительную долю доходов они получают от неавиационной деятельности. Уровень развития аэропорта и его конкурентоспособность определяется, в первую очередь, генерируемыми пассажиро- и грузопотоками, что приводит к росту доходов большей частью за счет неавиационной деятельности.

Инвестиционная привлекательность аэропортов также значительно повышается при росте доходов от неавиационной сферы деятельности. Основными потребителями аэропортовых услуг являются также авиакомпании, которые оплачивают пользование наземной инфраструктурой (сборы с авиакомпаний за услуги взлета-посадки, стоянку, обеспечение безопасности, уровень шумности). Данная самая важная группа потребителей услуг аэропорта оказывает решающее воздействие на его положение на рынке.

Руководители соответствующих авиакомпаний имеют право принимать решения о новых авиационных услугах и конкретных условиях поставок (самолеты, частота рейсов, выбор аэропорта и так далее). Большинство региональных аэропортов зачастую стремятся извлечь максимальную выгоду из ситуации локального монополизма, в которой они, как правило, находятся, однако злоупотребление естественными преимуществами может привести к оттоку клиентов и сужению регионального рынка авиаперевозок.

Причиной этому могут стать чрезмерно высокие тарифы, низкое качество наземных услуг или ограниченность сети авиамаршрутов. Более продуктивным, как показывает мировой опыт, является маркетинговый подход к управлению деятельностью аэропорта, предусматривающий установление взаимовыгодных партнерских отношений между всеми участниками перевозочного процесса, исходя из общей стратегической цели. Маркетинг нацеливает предпринимателей на повышение конкурентоспособности бизнеса, увеличение контролируемой доли воздушно-транспортного рынка за счет расширения спектра предоставляемых услуг и возможностей, более полного удовлетворения потребностей клиентов.

С позиций маркетинга исходным и одновременно конечным звеном аэропортового бизнес-процесса является пассажир, а конкурентоспособность аэропорта интегрально характеризуется величиной проходящего через него пассажиро- и грузопотока.

Аэропортовый маркетинг – это инструмент, который позволяет индивидуализировать и диверсифицировать бизнес-модель и услуги аэропортов при тесном взаимодействии с его основными клиентами. Отдельные услуги и управление взаимоотношениями с клиентами можно поднять на новый уровень

путем активного управления отношениями и выявления новых возможностей развития бизнеса.

Если исходить из маркетинговой концепции бизнес-деятельности аэропорта, ориентированной на потребителей и конкурентоспособность, следует дифференцировать центры прибыли и затрат в аэропортовом комплексе, исследовать характер и результативность деятельности стратегических бизнес-единиц, оценить вклад каждой из них в цепочку создания ценности перевозочного продукта.

Полученные данные могут лечь в основу методики расчетов компенсационных выплат самостоятельно хозяйствующих на территории аэропорта бизнес-субъектов на покрытие расходов и развитие аэродромной инфраструктуры. В связи с повышением требований, предъявляемых к авиационной отрасли, аэропортам приходится сталкиваться с новыми стратегиями и новыми требованиями авиакомпаний.

Сегодня перед региональными аэропортами встает проблема сокращения жизненного цикла продуктов и необходимость диверсифицировать их эксплуатационные процессы в соответствии с потребностями клиентов. В итоге успешными могут стать только аэропорты, обладающие самыми современными инструментами маркетинга в отношении авиакомпаний.

Определив свою собственную бизнес-модель и сформулировав инициативную стратегию развития, аэропорты смогут эффективно управлять своими клиентами – авиаперевозчиками. При оценке положения аэропорта на рынке важно помнить, что в качестве клиентов следует принимать во внимание не только авиакомпании, но и пассажиров, поскольку именно они определяют деятельность авиакомпаний. Положение авиакомпании на рынке определяется ее основными сегментами клиентов, тогда как положение аэропорта определяется всеми авиакомпаниями, обслуживающими аэропортом, их бизнес-моделями и всеми сегментами клиентов, охватываемыми и обслуживаемыми данными авиакомпаниями, в совокупности.

ВЫВОДЫ:

1. Состояние объектов наземной авиатранспортной инфраструктуры аэропортов неудовлетворительно и характеризуется значительным износом;
2. В последние годы при строительстве или техническом обновлении аэропортов РК стремится осуществить принцип государственно-частного партнерства, активно использующийся зарубежными странами;
3. 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;
4. Развитие региональной маршрутной сети требует обеспечения ее конкурентоспособности с наземными видами транспорта, что приводит к возникновению убытков на региональных участках полетов;
5. Определив свою собственную бизнес-модель и сформулировав

инициативную стратегию развития, аэропорты смогут эффективно управлять своими клиентами-авиаперевозчиками.

5 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 надлежащим 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 аэропорта, 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 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 21 действующих аэропортов РК, 3 крупнейших из них занимают долю в 58,8 %, а на аэропорты Алматы и Нурсултан приходится около 50% перевозок. Данное распределение объемов свидетельствует об олигополистической структуре рынка. В сравнении с данными аэропортами региональные аэропорты имеют значительно более слабые позиции, что обусловлено разрушением местных и региональных авиационных связей практически во всех областях республики и, в свою очередь, не позволяет использовать в полной мере транзитный потенциал страны.

Недостаточный размер инвестиций в содержание 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, 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 ВТ РК является необходимость модернизации аэровокзальных комплексов РК с целью приведения 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 воздушных судов, авиационной и экологической безопасности.

Сосредоточием законодательной деятельности является Воздушный кодекс, который устанавливает правовые основы использования воздушного пространства РК 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

К числу тенденций, определяющих развитие мировой отрасли аэропортового обслуживания, относятся:

Глобализация авиатранспортного бизнеса. Воздействию глобализации подвержены все основные сегменты авиатранспортного бизнеса. К числу ключевых целей формирования альянсов авиакомпаний относятся достижение «эффекта масштаба», рационализация сетей маршрутов участников, усиление позиций при ведении конкурентной борьбы и т.д. Наряду с авиакомпаниями, воздействию глобализации подвергается также отрасль аэропортового бизнеса. Проявление глобализации выражается в форме развития управления аэропортами как глобальным бизнесом, формирования единой системы континентальных аэропортов Европы, создания альянсов аэропортов. Указанные формы, прежде всего, обусловлены усилением конкуренции в сфере ВТ и повышением рентабельности аэропортового бизнеса.

Согласованные и взаимодополняющие стратегии развития аэропортов и авиакомпаний. Успех деятельности АП напрямую связан с обслуживаемыми ими перевозчиками – в 50 крупнейших АП мира на долю одного (базового) перевозчика приходится свыше 40 % взлетов и посадок. Например, доля базовой

АК «Delta» в АП Атланта составляет 81,5 %, а базовая АК в АП Хитроу - «British Airways», совершает более 55 % от общего объема перевозок пассажиров, при этом, рост значимости базового перевозчика носит долгосрочный характер. Еще одной характерной чертой в развитии крупных мировых аэропортов, является их активное воздействие на сеть маршрутов авиакомпаний, благодаря имеющейся области охвата сегментов рынков авиаперевозок, прежде всего, трансферных потоков.

Усиление конкуренции между аэропортами при равнозначном стратегическом позиционировании. Международный совет аэропортов (ACI) выделяет формы конкуренции между аэропортами (см. табл.), однако, следует понимать, что указанные формы не в полной мере могут применяться к АП РК ввиду недостаточного развития сети аэропортов РК как таковой, в сравнении с международными аналогами.

Типовые формы конкуренции между аэропортами и конкурентные рынки в области а/портового бизнеса

Формы конкуренции между аэропортами	Конкурентные рынки для аэропортов
- Конкуренция за привлечение новых авиакомпаний, пассажиро и грузопотоки; - Конкуренция между аэропортами (АП) с пересекающимися зонами охвата пассажиро и грузопотоков, (прямых и трансферных); - Конкуренция за роль хаба между АП и за трансферные потоки между хабами авиакомпаний; - Конкуренция (за роль основного) между аэропортами, находящимися в одном мегаполисе; - Конкуренция за предоставление видов обслуживания в аэропортах (одного региона); - Конкуренция между терминалами в одном аэропорту.	- Рынок АП услуг на географическом рыночном сегменте (доля АП рынка); - Рынок трансферных пассажиропотоков и трансферных маршрутов АК; - Рынок грузовых авиоперевозок; - Рынок обладания максимальной сетью маршрутов (АК и АП); - Рынок неавиационных услуг АП (сети питания, паркинги, магазины) – как правило, в одном мегаполисе; - Рынок мультимодальной конкуренции (с другими видами транспорта).

Преобладание коммерческих (маркетинговых) бизнес моделей в управлении аэропортом над традиционными государственными как фактор успешной деятельности на рынке. В настоящее время аэропорты увеличивают стоимость бизнеса за счет развития сопутствующих услуг, как в области авиационной, так и в области неавиационной 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 слагаемых его деятельности, наиболее полную реализацию рыночного потенциала. Финансовые результаты деятельности аэропортов становятся не менее значимыми чем объемные и производственные показатели. Большинство ведущих европейских хабов 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 бортипитания, техническое обслуживание ВС, выстроенную по критерию «управления основным бизнесом в условиях конкурентной среды». Основными элементами «коммерческой» модели управления аэропортами являются: фокусирование на доходах от неавиационной 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 неавиационных и ряда авиационных видов услуг, на которые не прямо 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.

ВЫВОДЫ:

1. Согласно мировой практике, показатели износа более 50 % означают потерю устойчивости в деятельности аэропорта, а износ на уровне 65 % и более – угрозу обеспечения безопасности полетов, непредвиденные капитальные вложения и потерю финансовой устойчивости, уход с рынка международных перевозок;
2. Мировой опыт государственного регулирования показывает, что вопросы государственного регулирования напрямую связаны с качеством предоставляемых услуг;
3. В сравнении с крупными аэропортами региональные аэропорты имеют значительно более слабые позиции, что обусловлено разрушением местных и региональных авиационных связей практически во всех областях республики и, в свою очередь, не позволяет использовать в полной мере транзитный потенциал страны;
4. Необходима модернизация аэровокзальных комплексов РК с целью приведения функциональных возможностей в соответствие с мировыми стандартами;
5. Отсутствие конкуренции приводит к увеличению необоснованному и непредсказуемому росту стоимости предоставляемых услуг;
6. Мировой опыт государственного регулирования показывает, что вопросы государственного регулирования напрямую связаны с качеством предоставляемых услуг;
7. характерной чертой в развитии крупных мировых аэропортов, является их активное воздействие на сеть маршрутов авиакомпаний, благодаря имеющейся области охвата сегментов рынков авиаперевозок, прежде всего, трансферных потоков;
8. Наряду с авиакомпаниями, воздействию глобализации подвергается также отрасль аэропортового бизнеса. Проявление глобализации выражается в форме развития управления аэропортами как глобальным бизнесом, формирования единой системы

- континентальных аэропортов Европы, создания альянсов аэропортов
9. Характерной тенденцией развития аэропортовой деятельности в мире; становится фокусирование менеджмента на построении бизнес модели, направленной на повышение размера доходов аэропорта, коммерческих слагаемых его деятельности, наиболее полную реализацию рыночного потенциала.

Список использованных источников

1. Стратегия развития Республики Казахстан до 2050 года
2. Государственная программа инфраструктурного развития "Нұрлы жол" на 2020 – 2025 годы. Источник: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P1900001055>
3. Источник: <https://www.gov.kz/memleket/entities/aviation>
4. Бюро Национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан источник <https://stat.gov.kz/>
5. <https://24.kz/ru/news/economy/item/331066-na-3-sokratilis-aviaperevozki-v-kazakhstane>
6. Мальцев А.А., Матвеева А.В. Международные пассажирские авиаперевозки: детерминанты взрывного роста // Управленец. 2018. Т. 9. № 3. С. 26–31. DOI: 10.29141/2218-5003-2018-9-3-
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. Додонов, Вячеслав. Экономическое сотрудничество Казахстана с ЕС и ЕАЭС и социально-экономические эффекты. Алматы: Фонд им.Фридриха Эберта, 2017 год. – 65 с

ВОПРОСЫ ДЛЯ АНКЕТИРОВАНИЯ

№ п/п	Характеристика и показатели	Количественные и качественные данные	Трудности, проблемы
Производственные показатели			
1	Общее количество обслуженных пассажиров за 2020-2021 год		
2	Количество обслуженных пассажиров на ВВЛ за год		
3	Количество обслуженных пассажиров на МВЛ за год		
4	Объем грузопотока по погрузке, тонн		
5	Объем грузопотока по выгрузке, тонн		
Аэродромный комплекс			
6	Сертификация аэродрома по категориям ИКАО		
7	Резервы площадей для расширения аэропорта		
8	Наличие генерального плана развития аэропорта (когда и кем утвержден)		
9	-Количество обслуживаемых авиакомпаний, в том числе по международным направлениям		
	- Количество направлений полетов		
	- Количество чартерных рейсов по направлениям		
10	- Пропускная способность аэропорта		
	-Количество приемов ВС по ВПП (наличие потенциальной возможности принятия)		
11	Оснащенность спец.техникой		
12	Длина и ширина ИВПП, количество ИВПП		
13	Наличие складов ГСМ (емкости)		
14	СПАСОП		
Аэровокзальный комплекс			
15	Производственная площадь		
16	Площадь технических помещений		
17	Наличие багажных лент		
18	Количество регистрационных стоек		
19	Количество пропускных пунктов		

20	Пропускная способность Аэровокзала:		
	-пропускная способность по прилету		
	-пропускная способность на вылете;		
21	Количество телетрапов		
Грузовой комплекс			
22	Наличие грузового терминала:		
	- площадь;		
	- контроль температурного режима;		
	-склады, оснащенные автоматизированными системами		
23	Количество обрабатываемого груза в сутки		
24	Общее количество обработанного груза за год		
25	Количество обработанного груза на ВВЛ за год		
26	Количество обработанного груза на МВЛ за год		
27	Наличие таможенных пунктов		
28	Наличие санитарного фитоконтроля		
Авиационно-техническая база			
29	Наличие ангаров (для каких ВС предназначен, какое количество ВС вмещается)		
30	Количество мест в ангаре		
31	Приангарные площади		
32	Площади производственного оборудования ангаров		
Транспортная система			
33	Возможность мультимодальных перевозок (авто - , жд дороги)		
Критерии выбора аэропорта авиакомпаниями			
34	Туристический потенциал аэропорта (пункты выдачи виз РК по прилету, транзитные, трансфертные залы и т.д.)		
35	Инвестиционный потенциал аэропорта:		
	1) Оценка имеющихся ресурсов (земля, помещение и т.д.) для сдачи в аренду		
	2) Объем уже привлеченных		

	инвестиций и их реальную отдачу, в виде роста доходности, прибыльности, количества занятых, налоговых поступлений		
36	Размер ставок и сборов аэропорта (взлет/посадка, наземное обслуживание, пассажирский сбор, цены на топливо и т.д.);		
37	Наличие и доступность центров ТО ВС		
38	Конкурентоспособность наземного обслуживания (наличие сертификатов, стоимость и т.д.)		
Персонал аэропортов			
39	Сертифицированный персонал/несертифицированный (с указанием служб - ЭСТОП, ГСМ и т.д.)		
40	Соответствие квалификации персонала требованиям отрасли (например, электрик общего профиля и электрик, знающий светосигнальное оборудование и управление программным обеспечением)		
41	Потребность в профильных специалистах (например, лаборант по ГСМ)		
Качество обслуживания			
42	Общее количество задержек, из них: количество обоснованных задержек рейсов		
43	Средняя продолжительность задержек на один рейс.		
44	Время регистрации пассажира;		
45	Время ожидания в очереди на регистрацию;		
46	Время ожидания первого места багажа.		
Рентабельность			
47	Общая сумма расходов на одну взлетно-посадочную операцию;		
48	Общая сумма расходов на одного пассажира;		
49	Процентная доля расходов на персонал от суммы оборота.		
Тарифы			
50	Сбор за взлет – посадку;		
51	Сбор за обеспечение авиационной		

	безопасности;		
52	Сбор за пользование аэровокзалом (внутренние воздушные линии);		
53	Сбор за пользование аэровокзалом (международные воздушные линии);		
54	Тариф за обслуживание пассажиров (внутренние воздушные линии);		
55	Тариф за обслуживание пассажиров (международные воздушные линии).		
56	Иные сборы с указанием наименования		

Просим представить свои предложения по внесению изменений в НПА РК , необходимые, по вашему мнению, для улучшения деятельности аэропортов (например, тарифное регулирование):

Наименование НПА, статья, пункт, подпункт и т.п	Действующая редакция	Предлагаемая редакция	Ожидаемый эффект

АНКЕТА ДЛЯ ПАССАЖИРОВ АЭРОПОРТА

1. Пол:

- ☐ мужской ☐ женский

2. Возраст:

- ☐ менее 17
☐ 17-24
☐ 25-34
☐ 35-44
☐ 45-54
☐ старше 55

3. Цель Вашей поездки:

- ☐ туризм
☐ отдых
☐ командировка
☐ учеба
☐ работа (вахта)
☐ шоп-тур
☐ другое

4. Предпочитаемый класс обслуживания:

- ☐ первый
☐ бизнес
☐ эконом

5. Как часто за последний год Вы пользовались услугами АО «Международный аэропорт Нурсултан Назарбаев»?

- ☐ 1 раз
☐ 1-2 раза
☐ более 2 раз

6. Часто ли Вы путешествуете с детьми?

- ☐ да ☐ нет

7. Каким транспортом Вы добрались до аэропорта?

- ☐ личным
☐ автобусом
☐ маршрутным такси
☐ троллейбусом

8. Устраивает ли Вас расписание движения общественного транспорта в/из аэропорт(а)?

- ☐ да ☐ нет

9. Как вы оцениваете информационный сервис в аэропорту (максимум 5 баллов):

	1	2	3	4	5
Удобство ориентации в аэровокзале	☐	☐	☐	☐	☐
Доступность, полнота и оперативность предоставляемой информации о рейсах	☐	☐	☐	☐	☐
Работа справочного бюро	☐	☐	☐	☐	☐
Профессионализм персонала и его готовность оказать помощь при возникновении у Вас вопросов	☐	☐	☐	☐	☐

Ваш комментарий к разделу:

10.Как вы оцениваете комфортабельность аэровокзала (максимум 5 баллов):

	1	2	3	4	5
Достаточность касс для продажи билетов	☐	☐	☐	☐	☐
Доступность сидячих мест в зоне ожидания вылета	☐	☐	☐	☐	☐
Перечень услуг, предоставляемых в аэропорту	☐	☐	☐	☐	☐
Достаточность зон для курения	☐	☐	☐	☐	☐
Сервис для пассажиров с маленькими детьми	☐	☐	☐	☐	☐
Сервис для пассажиров с ограниченными физическими возможностями	☐	☐	☐	☐	☐
Наличие комнат для религиозных обрядов	☐	☐	☐	☐	☐

Ваш комментарий к разделу:

11.Как вы оцениваете качество обслуживания при вылете (максимум 5 баллов):

	1	2	3	4	5
Таможенный контроль	☐	☐	☐	☐	☐
Регистрация билетов и оформление багажа	☐	☐	☐	☐	☐
Паспортный контроль	☐	☐	☐	☐	☐
Контроль безопасности/досмотр	☐	☐	☐	☐	☐

Ваш комментарий к разделу:

12.Как вы оцениваете качество обслуживания по прилету (максимум 5 баллов):

	1	2	3	4	5
Паспортный контроль	☐	☐	☐	☐	☐
Таможенный контроль	☐	☐	☐	☐	☐
Выдача багажа	☐	☐	☐	☐	☐

Ваш комментарий к разделу:

13.Как вы оцениваете коммерческие услуги (максимум 5 баллов):

	1	2	3	4	5
Ассортимент кафе, баров, ресторанов, магазинов беспошлинной торговли	☐	☐	☐	☐	☐
Уровень цен на реализуемую продукцию	☐	☐	☐	☐	☐
Достаточность и доступность точек телефонной связи	☐	☐	☐	☐	☐
Достаточность и доступность точек интернет доступа	☐	☐	☐	☐	☐

Ваш комментарий к разделу:

14.Ваши предложения по улучшению качества работы аэропорта:

АНКЕТА ДЛЯ АВИАКОМПАНИЙ ПО ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АЭРОПОРТОВ

1. Укажите факторы аэропортовой деятельности, стимулирующие рост авиаперевозок
2. Укажите факторы аэропортовой деятельности, сдерживающие рост авиаперевозок
3. Укажите долю аэропортовых сборов в расходах авиакомпании
4. Укажите долю аэронавигационных сборов в расходах авиакомпании
5. Участие в развитии авиатранспортной инфраструктуры аэропорта:
 - 1) Инвестиции
 - 2) Арендная плата за пользование ресурсами аэропорта
6. Доступность слотов в аэропортах для авиакомпаний
7. Укажите ваш уровень взаимодействия с аэропортом в части роста объема перевозок: (1 балл – наличие соглашения о наземном обслуживании, 2 балла - обмен письмами о стимулирующих мерах, 3 балла – регулярные встречи, 4 балла – несколько совместных проектов, 5 баллов – стратегия по долгосрочному взаимодействию)

	1	2	3	4	5
1) Координация действий	☐	☐	☐	☐	☐
2) Контроль	☐	☐	☐	☐	☐
3) Стимулирование спроса	☐	☐	☐	☐	☐
4) Никак не взаимодействуем					

8. Укажите уровень и схему взаимодействия вашей авиакомпании с аэропортом:

Уровень взаимодействия	Состав доходов аэропорта (например, аэропортовые сборы)	Состав расходов авиакомпании (например – закупка топлива, дополнительный персонал)
1. Работы полностью выполняет аэропорт		
2. Часть работ выполняет аэропорт, часть работ - хэндлинговые компании		
3. Часть работ выполняет аэропорт, часть работ – авиакомпании		
4. Аэропорт полностью выполняет обслуживание базовой авиакомпании и часть работ выполняет по обслуживанию транзитных авиакомпаний		
5. О взаимном предоставлении услуг аэропортом и авиакомпанией		
6. Работы выполняют авиакомпании, используя производственные фонды, представляемые аэропортом		
7. Совместное взаимодействие аэропорта, авиакомпаний, прочих компаний		