

**ПРОТОКОЛ № 1**

обсуждения промежуточного отчета исследовательской работы № 3 «Анализ потенциала безубыточной деятельности аэропортов в РК. Разработка концепции развития аэропортов с рекомендациями по обеспечению их конкурентоспособности на рынке авиационных услуг», выполняемой Академией гражданской авиации (АГА)

г. Нур-Султан

24 августа 2021 г.

**Присутствовали:**

1. Лавриненко Ю.И., заместитель Председателя Президиума СТК «KAZLOGISTICS»
2. Мукушев К.К., заместитель генерального директора СТК «KAZLOGISTICS»
3. Исабеков М.У., директор Корпоративного фонда «KAZLOGISTICS»
4. Кушкинов С.М., председатель Правления АО «Аэропорт Сары-Арка»
5. Хамзин Д.Г., исполнительный директор АО «Международный аэропорт Н. Назарбаев»
6. Асильбекова И.Ж., Академия гражданской авиации
7. Журтыбаева Б.Т., Академия гражданской авиации
8. Абжапбарова А., Академия гражданской авиации
9. Ашимбаева Л.О., исп. директор по гражданской авиации СТК «KAZLOGISTICS»
10. Исадилова А.К., СТК «KAZLOGISTICS»
11. Молчановский В., старший исследователь аналитик ТОО «Data Hunters Research»

**Повестка:**

1. Обсуждение промежуточного отчета исследовательской работы № 1 «Анализ потенциала безубыточной деятельности аэропортов в РК. Разработка концепции развития аэропортов с рекомендациями по обеспечению их конкурентоспособности на рынке авиационных услуг», выполняемой Академией гражданской авиации за счет целевого финансирования Корпоративным фондом «KAZLOGISTICS».

**Выступили:**

**Журтыбаева Б.Т.** Представлено содержание двух разделов из указанных шести разделов промежуточного отчета (40 страниц) и приложения (31 страница).

**Кушкинов С.М.** Содержание отчета можно отнести к начальному этапу работы. Собрана предварительная статистика. Без анкетирования аэропортов и авиакомпаний полезный результат не получить. Важный вопрос финансирования в деятельности аэропортов не нашел отражения и в приложении по международному опыту. Не приведены пути решения этого вопроса. Приведены системы хабов, стыковки. При исследовании аэропортов, взятых отдельно от авиакомпаний, и без существующей стратегии развития гражданской авиации полезные результаты получить нельзя.

Согласно международному опыту, каждое территориальное подразделение – ЕС, РФ, Южно-, Северно-Американский регион и т.д., имеют свои стратегии развития гражданской авиации на определенный период. Они все разные и преследуют разные цели. Если в РФ проблема в парке воздушных судов и состоянии аэродромов, в ЕС стратегический вопрос – увеличить пассажиропоток между Азиатско-Тихоокеанским регионом, Африканским континентом и США. В исследовании немного обрезаны аэропорты как отдельные структуры, существующие без авиакомпаний. Вкупе надо все это рассматривать. В техническом задании упущен момент, который затрагивается АГА – вопрос региональной авиации. На данный момент у нас три региональные авиакомпании – QAZAQ AIR, SCAT и FlyArystan. Они занимают доминирующее положение, монополисты, и без их ведома, аэропорт практически ничего сделать не может и не в состоянии.

Мое предложение, начать со стратегии развития гражданской авиации в РК. Это обязательно должно затронуть авиакомпании. Мы должны уйти от монополии этих компаний в РК. Первые шаги уже сделаны – определены степени свободы по «открытому небу». В связи с пандемией, это пока не заработало. Пандемия рано или поздно закончится, а стратегия даёт нам цели и задачи долгосрочного плана.

Вопрос финансирования по аэропортам не раскрыт. Мы не видим, откуда пойдет финансирование. ГЧП в аэропортах сработало только в гг. Туркестане и Актау. Все остальные аэропорты работают, используя только бюджетные средства, если это не частный аэропорт. Мы пока не увидели окончательную работу, а есть только начало исследования.

*Лавриненко Ю.И.* Исследовательской работы еще нет. Используются разные источники и документы. На странице 12 приведено указание на диссертацию. Присутствует некоторая небрежность разработчиков. В резюме проекта указывается, что работа выполняется в соответствии со Стратегией развития РК до 2050 г., затем указывается Транспортная стратегия РК до 2020 г., которой нет. В 2015 г. была завершена последняя Стратегия. Потом ссылка на программу «Нұрлы жол» 2015 – 2019 гг., которая уже была принята на 2020-25 годы и трансформируется в национальный проект. Такие небрежности настораживают с начала работы.

В глоссарии повторно приведены одни и те же термины, понятия. Единой линии по решению задач в этой работе пока не видно.

Во введении сразу заявлены управляющие компании, как априори «палочка-выручалочка». Если это и присутствуют где-то в практике, то должна быть отсылка и обоснование, зачем это указывается в начале. Понятно, что будут использованы методы системного анализа, экспертной оценки, экономико-математического моделирования. Моделирование оправдано в деятельности аэропорта по задачам обеспечения взлета и посадки судов, терминального обслуживания потоков пассажиров в масштабах международных и региональных, и для бизнес-аналитики. Это пока не обозначено.

Анкета опросника тоже вызывает большие вопросы. Его нужно дополнительно обсудить и, как следует, переработать. Не понятно, на какие вопросы можно получить ответы после обработки сведений опроса.

Структура гражданской авиации показана очень схематично и укрупненно. Правильно отмечено экспертом, одно дело должна быть опора на стратегию. Предложить тезис, концептуальные положения как фундамент, от которого будем отталкиваться.

Надо понимать региональные моменты использования аэропортов на авиационных, авиаспасательных работах и т.д. Структура гражданской авиации должна быть показана в виде паспорта отрасли системно и полно. Тогда будет понятно место аэропортов, авиакомпаний и других объектов, участников отрасли, что обеспечит возможность отраслевого моделирования.

В таблицах не упорядочены данные 2020 г. и 2021 г. В одном месте одни данные, в другом - другие. По COVID приведен предварительный анализ. Если обозначаете, что в странах выделены деньги, то в каждой стране есть система, по которой они выделялись. Где-то были поддержаны службы аэронавигации, а они делали льготы для авиакомпаний. Где-то обеспечили заработную плату пилотам. Должны быть показаны способы, подходы оказания помощи в той или иной стране, и в регионе.

В таблицах приведены очень общие названия. Например, «Состояние аэропортов», а в таблице приведены 1-2 позиции по аэропортам. Наименования таблиц должны быть связаны со сведениями, которые они содержат.

В стратегическом видении нужно будет отметить моменты, связанные с «открытым небом», особенности и тенденции, с подходами выгодными для аэропортов, с существующими противоречиями в пассажирском и грузовом движении.

Нужно показать и обозначить концептуальные основания как «печку», от которой вы в исследовании отталкиваетесь.

Вы пытались обозначить основные задачи, которые должен решать аэропорт. Касательно заявленного моделирования. Одно дело, что Вы как авторы предлагаете. С другой стороны, нужно опереться на опыт, который имеет место быть в похожих странах. Исходя из этого, выстраивать модели и варианты, возможности. Учесть меры, которые у нас принимали по Туркестану, Шымкенту, возрождению туристической отрасли. Прогнозы в этом плане можно и нужно сформулировать с учетом нашей территории, населенности, географического положения. От вас мы ждем ответов и посылов – куда нам двигаться и чего добиваться. Чтобы выстроить финансовую модель нормальной деятельности аэропорта. Если это невозможно, то

какие ограничения можно вводить (время, количество работников и т.д.). Ваш выбор и предложения будем обсуждать с непосредственными участниками рынка на круглых столах. Надеемся, получить доказательные результаты.

Цель и задачи исследования – выйти на государственные органы, на Совет по транспорту и предоставить, показать ситуацию по аэропортам, инфраструктуре и перспективам. Если хотим войти в 30-ку стран, тогда, как минимум, нужно обеспечить такие-то условия и достичь таких-то результатов с учетом международных требований и региональных возможностей.

*Хамзин Д.Г.* Собранная информация по теме исследования – это уже немало, и от неё можно оттолкнуться. С замечаниями согласен. Информацию об отрасли нужно систематизировать, раскрыть полнее. Чтобы было видно текущее состояние и проблемы. Особенно в части загруженности терминалов и использования мощностей. Не отражена основная проблема аэропортов – доходность по видам тарифов. Мы говорим о прямой зависимости от пассажиропотока, но, к сожалению, доходность от внутренних рейсов низкая. Все знаем, что расходы аэропортов по обеспечению внутренних рейсов практически не покрываются теми доходами, которые сейчас имеются. Правильно отмечено экспертом, отсутствует обзор рынка, где преобладает монополия со стороны авиакомпаний и тарифное давление со стороны государства, что не дает интенсивно развиваться аэропортам. Изношенная инфраструктура и отставание её от потребности отрасли – это и есть результат существующей тарифной политики.

Может быть сравнение тарифов на международных перевозках и с внутренними перевозками. А также сравнение с тарифами аэропортов близлежащих стран, чтобы сделать вывод - а где именно идет перекося в тарифной политике. Это основная проблема, которая тормозит развитие аэропортов.

Есть еще один вопрос, которые мы постоянно обсуждаем на всех площадках, - это использование инфраструктуры аэропортов, как самостоятельно самими авиакомпаниями, так и третьими лицами. Этот вопрос тоже надо решать в исследовании. Он напрямую влияет на рентабельность работы аэропортов и на дальнейшую стратегию развития.

По стратегии развития, считаю, это будет чрезмерная нагрузка на состав разработчиков настоящего исследования. Действительно, сейчас в отрасли нет стратегии. Разработчики исследования не решают эту стратегическую задачу за всех нас, участников отрасли, т.к. не владеют информацией, политической конъюнктурой и т.д. Но разработчики могут предоставить рекомендации, в каком направлении желательно было бы двигаться. Какие факторы учесть, от какого текущего состояния отрасли отталкиваться. Сейчас образовался вакуум по управлению отраслью. В исследовании надо ответить на вопросы – Как скоординировать работу в отрасли? Как синхронизировать стратегии разных предприятий?

Мы понимаем, что нет стратегии отрасли, но каждое предприятие свой план развития имеет. Было бы хорошо, если бы разработчики предложили механизмы синхронизации планов. Чтобы, в целом, говорить о подходах к разработке стратегии.

*Лавриненко Ю.И.* Согласен, стратегии нет, но есть планы у крупных компаний, свои стратегические планы. Есть принятые решения на уровне ЕЭК – отработана дорожная карта на «открытое небо» и т.д. В этом ключе, если логику продолжить, то обозначить вызовы и сложности в контексте, чтобы привести в порядок все аэропорты. Выстроить логические этапы и шаги для региональных аэропортов. Есть пути того, как нам в этом исследовании все обозначить.

*Хамзин Д.Г.* В части монополии сделаю вывод. Существует мнение, что расширенная конкуренция на внутреннем казахстанском рынке не нужна ввиду того, что рынок ограничен. Для полноценной работы рынка недостаточно 4 - 5 перевозчиков. В этом документе точку ставить, что «открытое небо» нам поможет, я бы авторов предостерег от утвердительных и заключительных выводов по этому вопросу.

*Лавриненко Ю.И.* Поддерживаю это мнение. Будучи министром транспорта, участвовал в решении подобных вопросов. Рынок у нас ограничен, и для быстрого решения проблемы надо сосредоточиться на том, чтобы поставить на ноги одну компанию. На начальном этапе это было верно, а дальше нужно выстраивать логику свободной конкуренции с условиями сдержек и противовесов, чтобы развивался весь механизм. Это доказательно можно

выстроить. То, что не надо полностью распахивать душу «открытому небу», на это тоже есть причины. Они уже проявляются в противоречиях касательно позиций аэропортов и авиакомпаний. Здесь мы ожидаем от разработчиков взвешенных рекомендаций, в т.ч. чтобы государственные органы это учли при отработке переговорных позиций в рамках ЕЭК и т.д. Потому что исследования, которые проведены укрупненно при формировании дорожной карты, они не совсем учитывают наши национальные интересы, интересы наших компаний. По этому вопросу мы также ожидаем обоснованных рекомендаций.

**Молчановский В.** Мы сейчас проводим исследование по аэропортам, в частности по авиатопливу. Хотелось бы узнать есть ли в РК проблемы с этим – с ценой, доступностью и является ли это барьером для повышения грузового транзитного потенциала?

**Кушкинов С.М.** Вы затронули самую большую тему по авиатопливу. У нас проблема не в том, какой вид топлива производится – Jet A-1, РТ, ТС. Существует очень жесткая монополия на производство этого продукта. Это проблема, которая начинается с 80 % монополии производства 2 – 3 компаниями и со стартовой цены топлива, которое отпускается с завода. И мы в этом отношении даже не составляем конкуренцию ни Кыргызстану, у которого нет своего завода и топлива, ни РФ, где топливо продается по льготным ценам по системам Platts и Argus. И расчеты у них сейчас происходят по системе блокчейн. Вся беда кроется не в типе топлива. Павлодарский и Атырауский заводы могут производить Jet A-1. Дело в том, объем вырабатываемого керосина рассчитан только на внутренние перевозки. По-моему, на деятельность аэропортов по транзитному потенциалу внимание, вообще, не обращается. И в этом проблема.

**Лавриненко Ю.И.** Разработчикам исследования по авиатопливу тоже нужно сформулировать свою исследовательскую позицию и рекомендации. Ранее возникал вопрос о строительстве еще одного нефтеперерабатывающего завода с возможностью увеличения авиатоплива. Каков результат? Ситуация по авиатопливу не изменилась с прошлых лет.

#### Решили:

1. Разработчикам исследовательской работы учесть предложения и устранить замечания (чек-лист в приложении) по структуре, содержанию, тексту и оформлению промежуточного отчета и до 16 сентября т.г. представить в Корпоративный фонд «KAZLOGISTICS» доработанный по структуре, содержанию, тексту и оформлению промежуточный отчет, соответствующий требованиям технического задания. После согласования предоставить один экземпляр отчета, распечатанный и сшитый в мягком переплете формата А4.
2. Разработчикам исследовательской работы к 16 сентября т.г. определить дату, формат проведения и список участников круглого стола в октябре месяце т.г.
3. Корпоративному фонду «KAZLOGISTICS» разместить копию протокола обсуждения и доработанный файл промежуточного отчета на сайте СТК «KAZLOGISTICS» в разделе «[Исследования](#)» 2021 г.

Председатель:

**Ю.И. Лавриненко**

Секретарь:

**М. Исабеков**

## Чек-лист замечаний, предложений к промежуточному отчету АГА

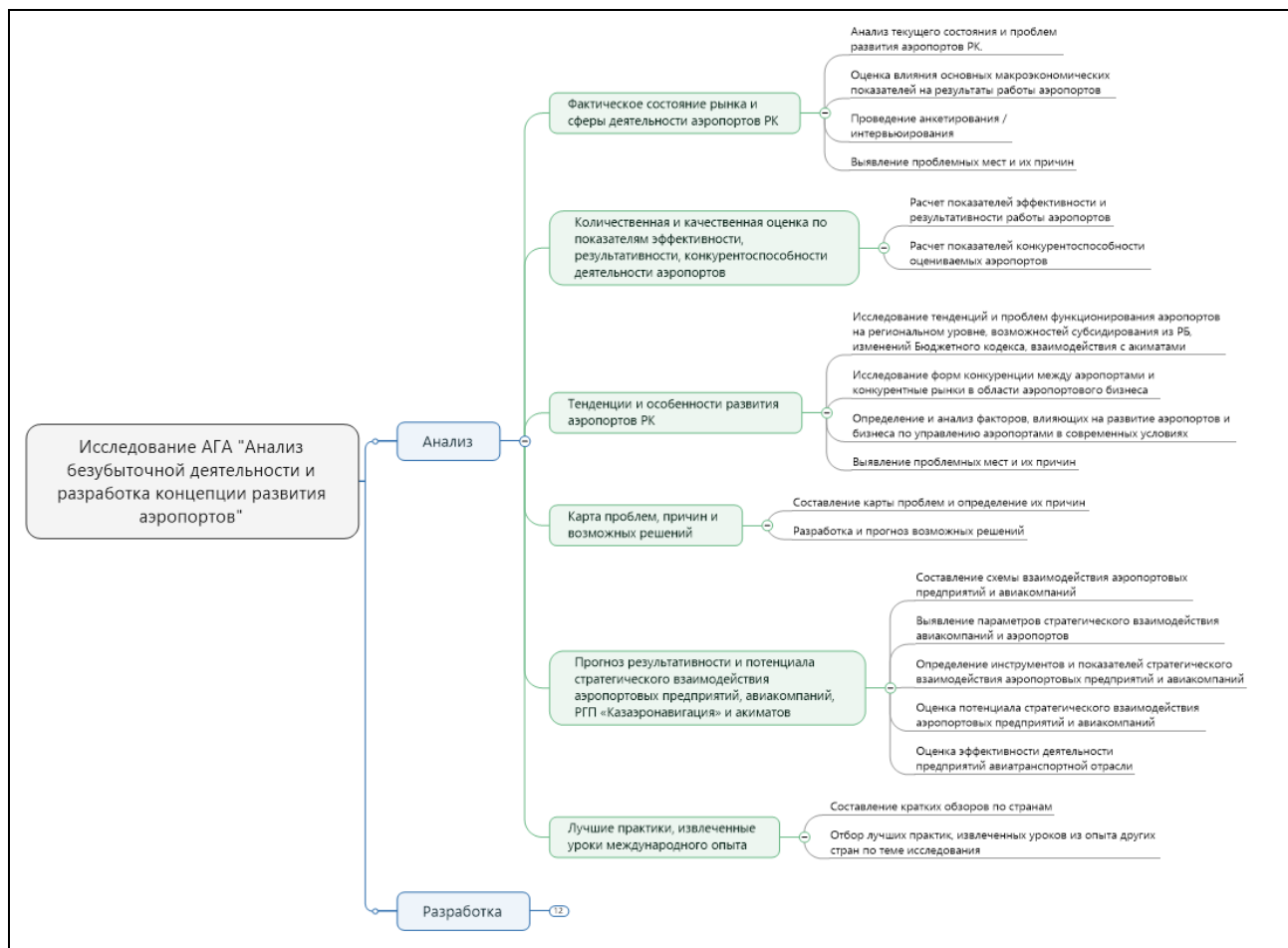
№	Замечание	✓
1.	Содержание отчета можно отнести к начальному этапу работы. Собрана предварительная статистика.	<input type="checkbox"/>
2.	Без анкетирования аэропортов и авиакомпаний полезный результат не получить.	<input type="checkbox"/>
3.	Важный вопрос финансирования в деятельности аэропортов не нашел отражения и в приложении по международному опыту. Не приведены пути решения этого вопроса. Приведены системы хабов, стыковки.	<input type="checkbox"/>
4.	При исследовании аэропортов, взятых отдельно от авиакомпаний, и без существующей стратегии развития гражданской авиации полезные результаты получить нельзя.	<input type="checkbox"/>
5.	Согласно международному опыту, каждое территориальное подразделение имеют свои стратегии развития гражданской авиации на определенный период.	<input type="checkbox"/>
6.	В исследовании немного обрезаны аэропорты как отдельные структуры, существующие без авиакомпаний. Вкупе надо все это рассматривать.	<input type="checkbox"/>
7.	В техническом задании упущен момент, который затрагивается АГА – вопрос региональной авиации. На данный момент у нас три региональные авиакомпании. Они занимают доминирующее положение, монополисты, и без их ведома, аэропорт практически ничего сделать не может и не в состоянии.	<input type="checkbox"/>
8.	Начать со стратегии развития гражданской авиации в РК. Это обязательно должно затронуть авиакомпании. Мы должны уйти от монополии этих компаний в РК. Первые шаги уже сделаны – определены степени свободы по «открытому небу».	<input type="checkbox"/>
9.	Вопрос финансирования по аэропортам не раскрыт. Мы не видим, откуда пойдет финансирование.	<input type="checkbox"/>
10.	Мы пока не увидели окончательную работу, а есть только начало исследования.	<input type="checkbox"/>
11.	Исследовательской работы еще нет. Использованы разные источники и документы. На странице 12 приведено указание на диссертацию. Присутствует некоторая небрежность разработчиков.	<input type="checkbox"/>
12.	В резюме проекта указывается, что работа выполняется в соответствии со Стратегией развития РК до 2050 г., затем указывается Транспортная стратегия РК до 2020 г., которой нет. В 2015 г. была завершена последняя Стратегия. Потом ссылка на программу «Нұрлы жол» 2015 – 2019 гг., которая уже была принята на 2020-25 годы и трансформируется в национальный проект. Такие небрежности настораживают с начала работы.	<input type="checkbox"/>
13.	В глоссарии повторно приведены одни и те же термины, понятия. Единой линии по решению задач в этой работе пока не видно.	<input type="checkbox"/>
14.	Во введении сразу заявлены управляющие компании, как априори «палочка-выручалочка». Если это и присутствуют где-то в практике, то должна быть отсылка и обоснование, зачем это указывается в начале.	<input type="checkbox"/>
15.	Понятно, что будут использованы методы системного анализа, экспертной оценки, экономико-математического моделирования. Моделирование оправдано в деятельности аэропорта по задачам обеспечения взлета и посадки судов, терминального обслуживания потоков пассажиров в масштабах международных и региональных, и для бизнес-аналитики. Это пока не обозначено.	<input type="checkbox"/>
16.	Анкета опросника тоже вызывает большие вопросы. Его нужно дополнительно обсудить и, как следует, переработать. Не понятно, на какие вопросы можно получить ответы после обработки сведений опроса.	<input type="checkbox"/>
17.	Структура гражданской авиации показана очень схематично и укрупненно. Правильно отмечено экспертом, одно дело должна быть опора на стратегию. Предложить тезис, концептуальные положения как фундамент, от которого будем отталкиваться.	<input type="checkbox"/>
18.	Надо понимать региональные моменты использования аэропортов на авиационных, авиаспасательных работах и т.д. Структура гражданской авиации должна быть показана в виде паспорта отрасли системно и полно. Тогда будет понятно место аэропортов, авиакомпаний и других объектов, участников отрасли, что обеспечит возможность отраслевого моделирования.	<input type="checkbox"/>
19.	В таблицах не упорядочены данные 2020 г. и 2021 г. В одном месте одни данные, в другом - другие. По COVID приведен предварительный анализ. Если обозначаете, что в странах выделены деньги, то в каждой стране есть система, по которой они выделялись. Где-то были поддержаны службы аэронавигации, а они делали льготы для авиакомпаний. Где-то обеспечили заработную плату пилотам. Должны быть показаны способы, подходы оказания помощи в той или иной стране, и в регионе.	<input type="checkbox"/>
20.	В таблицах приведены очень общие названия. Например, «Состояние аэропортов», а в таблице приведены 1-2 позиции по аэропортам. Наименования таблиц должны быть связаны со сведениями, которые они содержат.	<input type="checkbox"/>
21.	В стратегическом видении нужно будет отметить моменты, связанные с «открытым небом», особенностями и тенденции, с подходами выгодными для аэропортов, с существующими противоречиями в пассажирском и грузовом движении.	<input type="checkbox"/>
22.	Нужно показать и обозначить концептуальные основания как «печку», от которой вы в исследовании отталкиваетесь.	<input type="checkbox"/>
23.	Вы пытались обозначить основные задачи, которые должен решать аэропорт. Касательно заявленного моделирования. Одно дело, что Вы как авторы предлагаете. С другой стороны, нужно опереться на опыт, который имеет место быть в похожих странах. Исходя из этого, выстраивать модели и варианты, возможности. Учесть меры, которые у нас принимали по Туркестану, Шымкенту, возрождению туристической отрасли.	<input type="checkbox"/>
24.	Прогнозы в этом плане можно и нужно сформулировать с учетом нашей территории, населенности, географического положения. От вас мы ждем ответов и посылов – куда нам двигаться и чего добиваться. Чтобы выстроить финансовую модель нормальной деятельности аэропорта. Если это невозможно, то какие ограничения можно вводить (время, количество работников и т.д.).	<input type="checkbox"/>
25.	Ваш выбор и предложения будем обсуждать с непосредственными участниками рынка на круглых столах. Надеемся, получить доказательные результаты.	<input type="checkbox"/>
26.	Цель и задачи исследования – выйти на государственные органы, на Совет по транспорту и предоставить, показать ситуацию по аэропортам, инфраструктуре и перспективам. Если хотим войти в 30-ку стран, тогда, как минимум, нужно обеспечить такие-то условия и достичь таких-то результатов с учетом международных требований и региональных возможностей.	<input type="checkbox"/>
27.	Информацию об отрасли нужно систематизировать, раскрыть полнее. Чтобы было видно текущее состояние и проблемы. Особенно в части загруженности терминалов и использования мощностей.	<input type="checkbox"/>

28.	Не отражена основная проблема аэропортов – доходность по видам тарифов. Мы говорим о прямой зависимости от пассажиропотока, но, к сожалению, доходность от внутренних рейсов низкая. Все знаем, что расходы аэропортов по обеспечению внутренних рейсов практически не покрываются теми доходами, которые сейчас имеются.	<input type="checkbox"/>
29.	Правильно отмечено экспертом, отсутствует обзор рынка, где преобладает монополия со стороны авиакомпаний и тарифное давление со стороны государства, что не дает интенсивно развиваться аэропортам. Изношенная инфраструктура и отставание её от потребности отрасли – это и есть результат существующей тарифной политики.	<input type="checkbox"/>
30.	Провести сравнение тарифов на международных перевозках и с внутренними перевозками.	<input type="checkbox"/>
31.	А также сравнение с тарифами аэропортов близлежащих стран, чтобы сделать вывод - а где именно идет перекося в тарифной политике. Это основная проблема, которая тормозит развитие аэропортов.	<input type="checkbox"/>
32.	Есть еще один вопрос, которые мы постоянно обсуждаем на всех площадках, - это использование инфраструктуры аэропортов, как самостоятельно самими авиакомпаниями, так и третьими лицами. Этот вопрос тоже надо решать в исследовании. Он напрямую влияет на рентабельность работы аэропортов и на дальнейшую стратегию развития.	<input type="checkbox"/>
33.	Действительно, сейчас в отрасли нет стратегии. Разработчики могут предоставить рекомендации, в каком направлении желательно было бы двигаться. Какие факторы учесть, от какого текущего состояния отрасли отталкиваться.	<input type="checkbox"/>
34.	Сейчас образовался вакуум по управлению отраслью. В исследовании надо ответить на вопросы – Как скоординировать работу в отрасли? Как синхронизировать стратегии разных предприятий?	<input type="checkbox"/>
35.	Мы понимаем, что нет стратегии отрасли, но каждое предприятие свой план развития имеет. Было бы хорошо, если бы разработчики предложили механизмы синхронизации планов. Чтобы, в целом, говорить о подходах к разработке стратегии.	<input type="checkbox"/>
36.	Согласен, стратегии нет, но есть планы у крупных компаний, свои стратегические планы. Есть принятые решения на уровне ЕЭК – отработана дорожная карта на «открытое небо» и т.д. В этом ключе, если логику продолжить, то обозначить вызовы и сложности в контексте, чтобы привести в порядок все аэропорты. Выстроить логические этапы и шаги для региональных аэропортов. Есть пути того, как нам в этом исследовании все обозначить.	<input type="checkbox"/>
37.	В части монополии сделаю вывод. Существует мнение, что расширенная конкуренция на внутреннем казахстанском рынке не нужна ввиду того, что рынок ограничен. Для полноценной работы рынка недостаточно 4 - 5 перевозчиков. В этом документе точку ставить, что «открытое небо» нам поможет, я бы авторов предостерег от утвердительных и заключительных выводов по этому вопросу.	<input type="checkbox"/>
38.	Рынок у нас ограничен, и для быстрого решения проблемы надо сосредоточиться на том, чтобы поставить на ноги одну компанию. На начальном этапе это было верно, а дальше нужно выстраивать логику свободной конкуренции с условиями сдержек и противовесов, чтобы развивался весь механизм. Это доказательно можно выстроить. То, что не надо полностью распахивать душу «открытому небу», на это тоже есть причины. Они уже проявляются в противоречиях касательно позиций аэропортов и авиакомпаний.	<input type="checkbox"/>
39.	Здесь мы ожидаем от разработчиков взвешенных рекомендаций, в т.ч. чтобы государственные органы это учли при отработке переговорных позиций в рамках ЕЭК и т.д. Потому что исследования, которые проведены укрупненно при формировании дорожной карты, они не совсем учитывают наши национальные интересы, интересы наших компаний. По этому вопросу мы также ожидаем обоснованных рекомендаций.	<input type="checkbox"/>
40.	Проблемы по авиатопливу – с ценой, доступностью и является ли это барьером для повышения грузового транзитного потенциала?	
41.	Вы затронули самую болезненную тему по авиатопливу. У нас проблема не в том, какой вид топлива производится – Jet A-1, PT, TC. Существует очень жесткая монополия на производство этого продукта. Это проблема, которая начинается с 80 % монополии производства 2 – 3 компаниями и со стартовой цены топлива, которое отпускается с завода. И мы в этом отношении даже не составляем конкуренцию ни Кыргызстану, у которого нет своего завода и топлива, ни РФ, где топливо продается по льготным ценам по системам Platts и Argus.	
42.	Вся беда кроется не в типе топлива. Павлодарский и Атырауский заводы могут производить Jet A-1. Дело в том, объем вырабатываемого керосина рассчитан только на внутренние перевозки. По-моему, на деятельность аэропортов по транзитному потенциалу внимание, вообще, не обращается. И в этом проблема.	
43.	Разработчикам исследования по авиатопливу тоже нужно сформулировать свою исследовательскую позицию и рекомендации. Ранее возникал вопрос о строительстве еще одного нефтеперерабатывающего завода с возможностью увеличения авиатоплива. Каков результат? Ситуация по авиатопливу не изменилась с прошлых лет.	



Карта исследования АГА

а) по техническому заданию:



б) по промежуточному отчету:

