



Исследование на тему:
**«Анализ рынка авиагрузовых перевозок и перспективы
создания грузового авиаперевозчика»**

Проект выполнен за счет целевого финансирования
Корпоративного Фонда «KAZLOGISTICS»

Астана 2018 г.

ГРУППА РАЗРАБОТЧИКОВ

Организация: **Ассоциация Национальных Экспедиторов РК**

Разработчики: **Адамбаева Салтанат Мухиджановна**
Заместитель генерального директора

Сыртланов Галей Валеевич
менеджер АО «KTZ Express»

Содержание

Содержание	3
1. Введение.....	5
2. Цели и задачи Проекта	6
3. Предпосылки для разработки данного проекта	7
4. Анализ рынка грузовых перевозок по видам транспорта в глобальном масштабе	13
5. Анализ текущей ситуации рынка перевозок по видам транспорта в Республике Казахстан	14
Основные показатели внешней торговли Казахстана	25
Структура импорта Казахстана	25
Структура экспорта Казахстана.....	25
6. Анализ грузовых авиаперевозок в глобальном масштабе	33
2016 год	34
2017 год	35
7. Рынок грузовых потоков сообщением Азия - Европа - Азия	37
7.3 Экспорт, импорт продукции агропромышленного комплекса в /из РК	45
8. Основные конкуренты грузовых авиаперевозок в регионе	50
8.1 Рынок авиаперевозок в России.....	50
8.2 Украина.....	55
8.3 Узбекистан	56
8.4 Кыргызстан	59
9. Анализ рынка авиаперевозок по Республике Казахстан	62
10. Анализ грузоперевозок в РК иностранными авиакомпаниями	66
10.1 Общий анализ посадками на аэродромах РК.....	66
10.2 Анализ работы зарубежных авиакомпаний в западном регионе Казахстана	73
11. Анализ грузовых перевозок в основных аэропортах РК.....	75
11.1 Аэропорт г.Астана	76
11.2 Аэропорт г. Алматы	78
11.3 Аэропорт г. Актобе.....	83
11.4 Аэропорт г. Уральск	89
11.5 Аэропорт г.Усть-Каменогорск.....	93
11.6 Аэропорт г. Караганда	96
12. Аэропорты конкуренты казахстанским аэропортам	97
13. Основные грузовые воздушные маршруты.....	105
14. Государственная поддержка и регулирование отрасли авиаперевозок	111

14-1. Обзор нормативных правовых документов отраслевого регулирования в области грузовых воздушных перевозок в РК	118
15. Анализ конкурентной среды для новой грузовой авиакомпании	123
16. Международный опыт создания авиакомпаний (лучшие практики)	125
17. Анализ и выбор оптимальной формы сотрудничества с отечественными и (или) зарубежными участниками рынка для создания и дальнейшего развития авиаперевозчика	129
18. План действий (дорожная карта) создания, регистрации авиакомпании	136
19. Выбор типа ВС	138
19.1 Прогноз роста грузового флота воздушных судов в мире	139
19.2 Приобретение воздушных судов	143
20. Регистрация ВС	148
21. Сертификация эксплуатанта ВС	149
22. Таможенное оформление грузов и товаров в Казахстане	152
22.2 Особенности таможенного оформления грузов на внутренних границах ЕАЭС	153
22.3 Импорт товаров	154
22.4 Экспорт грузов	154
Подводные камни при растаможке товаров в рамках ЕАЭС:	155
22.5 Порядок таможенного оформления грузов и товаров в Казахстане	155
22.6 Правила таможенного оформления:	155
22.7 Список документов для таможенного оформления	156
22.8 Порядок импорта и экспорта грузов через государственную границу РК	156
23. Опрос участников рынка	160
24. Рекомендации по оптимизации нормативных правовых актов в сфере гражданской авиации по вопросам авиагрузовых перевозок	167
25. Заключение	171
26. Список источников	176
27. Приложения	178
Приложение 1	178
Приложение 2	181
Приложение 3	185
Приложение 4	188
Приложение 5	190
Приложение 6	192

1. Введение

Для формирования на базе АО «НК «КТЖ» национального логистического оператора с полным спектром активов и компетенций в управление компании были переданы морской порт Актау, МЦПС «Хоргос», СЭЗ «Хоргос-Восточные ворота» и 8 государственных аэропортов.

АО «НК «КТЖ» в целях развития транзитного потенциала планирует увеличить транзитные перевозки через Казахстан к 2020 году в 2 раза, а к 2050 году в 10 раз. К 2025 году КТЖ должна стать интегрированной транспортно-логистической компанией.

Кроме того, Главой государства в «Плане нации - 100 конкретных шагов», поставлена задача: «РАЗВИТИЕ АВИАПЕРЕВОЗЧИКА «ЭЙР АСТАНА» И НАЦИОНАЛЬНОЙ КОМПАНИИ «КТЖ» КАК КРУПНЫХ МЕЖДУНАРОДНЫХ ОПЕРАТОРОВ. «Эйр Астана» сосредоточится на международных направлениях и откроет новые направления в основные финансовые центры мира (Нью-Йорк, Токио, Сингапур). Развитие «Эйр Астаны» будет гармонизировано с планами «КТЖ» по развитию альтернативных маршрутов, что позволит снизить стоимость доставки груза более чем в два раза.» (67 шаг).

Для успешной реализации поставленных задач и интеграции Казахстана в международные транспортно-коммуникационные потоки необходимо внедрение новых логистических схем мультимодальных перевозок по Евразийскому трансконтинентальному коридору. Казахстан - привлекательный рынок для развития грузовых авиаперевозок, как в региональном, так и в глобальном масштабе.

Однако, отсутствие национального грузового авиаперевозчика негативно сказывается на реализации этого потенциала. В настоящее время грузы, предназначенные для нефтяных и газодобывающих компаний, работающих в Казахстане, таких как «Казмунайгаз», «Лукойл», «Chevron», «Eni», «Total», «Royal Dutch Shell», «British Gas», «CNPC», перевозятся в направлениях Грузия - Казахстан и Азербайджан - Казахстан, белорусскими, азербайджанскими и украинскими авиакомпаниями.

В 2007-2009 гг. на данном направлении осуществляли полеты самолеты Ан-12 и Ил-76 авиакомпании «Беркут» УДП РК. В связи с прекращением коммерческой деятельности в 2010 г. данные самолеты были переданы госимуществом в авиакомпанию «Казавиаспас» МЧС РК. Для того, чтобы заявить о себе на рынке грузовых авиаперевозок и возврата потерянного рынка необходимо создание национального грузового авиаперевозчика.

Ситуация до реализации проекта:

- 1) Грузы в/из Казахстана перевозятся иностранными авиакомпаниями.
- 2) Нет государственной грузовой авиакомпании, необходимость в привлечении зарубежных авиакомпаний при перевозке опасных, негабаритных, специальных и т.д. грузов.

Ситуация после реализации проекта:

- 1) Будет первая государственная грузовая авиакомпания.

2) Нет зависимости от зарубежных грузовых авиакомпаний.

Будет создана новая структура доходов группы компаний АО «НК «КТЖ», за счет услуг авиаперевозок. Приобретенный статус национального грузового перевозчика позволит получить преференции по первостепенным заказам на/с территории Республики Казахстан, получение доходов за счет роялти (сбор за разрешение осуществления грузовых авиаперевозок перевозок иностранными авиакомпаниями на территории Казахстана).

Развитие проекта позволит увеличить доходность группы компаний АО «НК «КТЖ» за счет мультимодального продукта Rail-Air (ЖД - Авиа) – новые объемы с грузовой базой Китая, доставка железнодорожным транспортом до аэропортов Казахстана и с последующей авиаперевозкой в Европу.

2. Цели и задачи Проекта

Целью данного проекта является - анализ рынка обслуживания грузовых потоков в региональном и глобальном масштабах, анализ нормативных правовых актов (НПА) в сфере гражданской авиации для разработки проекта по созданию грузового авиаперевозчика и выработка рекомендаций по решению задач развития мультимодальных грузовых перевозок с участием отечественного авиатранспорта. Оценка перспектив развития данного рынка, как основание для принятия решения создания грузовой авиакомпании.

Задачи: Определение приоритетов, направленных на развитие транспортно-логистической инфраструктуры с участием отечественного грузового авиатранспорта как неотъемлемой и ключевой составляющей, обеспечивающей повышение эффективности функционирования транспортного комплекса Казахстана.

Проект позволит, прежде всего инвесторам, решить вопрос (принять решение) о дальнейшем развитии мультимодальных схем перевозки грузов в/через Казахстан с участием авиатранспорта РК.

Экспедиторы и отправители грузов используют имеющиеся предоставляемые иностранными авиатранспортными компаниями решения. Поэтому наша задача, как транспортно-логистической компании - это создать **продукт**, который нужен различным клиентам с возможностью доставки грузов от двери до двери.

Важно наличие сквозного мульти-модального перевозчика с возлагаемой ответственностью по всему маршруту, без передачи этой ответственности на неизвестные отправителю организации, с возможностью контроля всей цепочки доставки до пункта назначения в любой части мира. При этом, «KTZ Express» будет являться консолидатором грузов в Китае и обеспечивать доставку груза до любого города мира, как часть своей миссии национального оператора на этих маршрутах.

Создание государственного грузового авиаперевозчика Казахстана с хабовой системой (дислокация и обслуживание) казахстанских аэропортов позволит освоить действующие рынки экспортно-импортных и транзитных

перевозок с грузовой базой в Китае, Японии, Корее, Тайване, Центральной Азии, Ближнего востока, Европе, России и Кавказа.

Анализ и рекомендации по решению глобальных задач развития мультимодальных грузовых перевозок с участием отечественного авиатранспорта. Сравнительный анализ состояния авиаперевозок в РК, в регионе и в мире. Оценка перспектив развития данного рынка, как основание для принятия решения создания грузовой авиакомпания.

3. Предпосылки для разработки данного проекта

В целях реализации Послания Президента Республики Казахстан – Лидера Нации Н.А. Назарбаева народу Казахстана «Стратегия «Казахстан – 2050»: новый политический курс состоявшегося государства», Правительством разработана Государственная программа развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года, утвержденная Указом Президента Республики Казахстан от 13 января 2014 года № 725.

Цель Программы - Формирование современной транспортной инфраструктуры Казахстана, а также обеспечение ее интеграции в международную транспортную систему и реализация транзитного потенциала
Задачи Программы

1. Создание на территории Казахстана современной транспортно-логистической системы, обеспечивающей высокую и эффективную транспортную связность внутри страны, увеличение грузопотоков по территории Республики Казахстан и координацию работы всех видов наземного, морского и воздушного транспорта.

2. Комплексное обеспечение села и малых городов качественным транспортным сообщением.

3. Развитие местной транспортной инфраструктуры в регионах.

4. Обеспечение интеграции транспортной инфраструктуры Казахстана в международную транспортную систему.

Сроки реализации 2014 – 2020 годы (долгосрочная):

1 этап: 2014 – 2016 годы

2 этап: 2017 – 2020 годы

Целевые индикаторы и показатели:

1) увеличение объема перевозки грузов до 5800 млн. тонн к концу 2020 года, в том числе, до 4300 млн. тонн к концу 2016 года;

2) увеличение количества перевозки пассажиров до 34200 млн. человек к концу 2020 года, в том числе до 25500 млн. человек к концу 2016 года;

3) увеличение грузооборота до 800 млрд. ткм к концу 2020 года, в том числе до 600 млрд. ткм к концу 2016 года;

4) увеличение пассажирооборота до 530 млрд. пкм к концу 2020 года, в том числе до 350 млрд. пкм к концу 2016 года.

До 2020 года для реализации Программы необходимо финансирование в размере 5 220 000 млн. тенге, в том числе:

Таблица 1. Объемы и источники финансирования Программы развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года

	(млн. тенге)
Республиканский бюджет	2 724 245
Национальный фонд	234 000
Местный бюджет	178 068
Собственные и заемные средства группы компаний АО «НК «Қазақстан темір жолы»	1 535 565
Собственные и заемные средства АО «НК «Актауский международный морской торговый порт»	24 640
Заемные средства ТОО «НМСК «Казмортрансфлот»	12 000
Концессия и государственно-частное партнерство	146 498
Частные инвестиции	276 005

Масштабы мировой торговли, которые мы наблюдаем сегодня, а также повсеместное создание транснациональных компаний предполагают быстрое перемещение товаров и ресурсов между различными странами. Мировой транспортный комплекс, связывая производителей с потребителями товаров и сырья, обеспечивает эффективное функционирование рыночной экономики.

Рынок транспортных услуг считается самостоятельной сферой мировой экономики. В соответствии с принятой классификацией, к основным сегментам данного рынка относятся: грузоперевозки, управленческие, логистические и экспедиционные услуги. В качестве основных факторов, способствующих дальнейшему развитию рынка транспортных услуг, выступает рост объема товарооборота и конкуренция между производителями товаров. Благодаря вступлению КНР во всемирную торговую организацию и дальнейшее расширение европейского союза, мировая торговля получила мощный импульс, который непосредственным образом повлиял на увеличение объемов рынка транспортных услуг. Новые транспортные коридоры между Европой и Азией привели к значительному росту входящих и исходящих грузопотоков.

Мировой рынок транспортных услуг в настоящее время включает в себя следующих участников, тесно взаимодействующих между собой:

- заказчиков транспортных услуг – это владельцы, отправители и получатели грузов;
- экспедиторов грузов, принимающих непосредственное участие в создании логистической цепочки по доставке грузов;
- грузоперевозчиков – они являются главными участниками рынка транспортных услуг. К ним относятся железные дороги, морские и речные пароходства, авиакомпании, автотранспортные фирмы и компании.

Отличительная особенность мирового рынка транспортных услуг – высокая конкуренция между грузовыми, логистическими и экспедиторскими компаниями. Благодаря конкуренции качество транспортных услуг держится на высоком уровне. Каждая фирма или компания, вовлечённая в сферу международных грузоперевозок, дорожит своими постоянными клиентами и старается привлечь дополнительных. Важным слагаемым для этого является безупречное предоставление транспортных услуг: профессиональное обслуживание, привлекательные условия для клиентов; система скидок и дисконтов, гарантии и страховки – все это вместе взятое способствует созданию доверительных отношений и направлено на долгосрочное сотрудничество.

Эффективно функционирующий мировой рынок транспортных услуг является основой современного бизнеса. Хотя многие компании и обладают собственным парком транспортных средств, без услуг специализированных грузоперевозчиков обойтись практически невозможно. Транспортные услуги заключаются не только собственно в перевозке грузов. Огромное значение имеет профессионально составленная документация, оптимально спланированный маршрут доставки грузов, правильно выбранное транспортное средство и опытный экспедитор. Все эти факторы в своей совокупности способствуют тому, что большинство предприятий обращаются к услугам транспортных и логистических компаний. Обилие информации по мировому рынку грузоперевозок затрудняет правильный выбор.

Гражданская авиация становится одним из ключевых элементов интеграции Казахстана в систему международных экономических связей. Авиация имеет особое значение для решения социально-экономических задач и повышения качества жизни населения, особенно дальних магистральных пассажирских сообщениях, в регионах, лишенных средств наземного транспорта.

Длительное время в авиационной отрасли Казахстана проводились базовые структурные и институциональные преобразования, создавались основы правовой базы, отвечающей рыночной экономике, выстраивалась адекватная система государственного регулирования транспортной деятельности. Большинство авиакомпаний были приватизированы, что существенным образом изменило не только подход к управлению этими предприятиями, но и создало сам рынок авиаперевозок.

Формирование в Казахстане экономики инновационного типа, интенсивное развитие рынка транспортных услуг, создание конкурентной среды в сфере товародвижения и международных перевозок грузов, существенные изменения в системе экономических взаимоотношений между участниками транспортного процесса при одновременном усилении интеграционных тенденций в мировой экономике требуют поиска адекватных рыночных механизмов обеспечения эффективного функционирования транспортного комплекса, в качестве которых рассматриваются логистика и логистический менеджмент.

Воздушный транспорт при перевозке грузов обладает неоспоримыми преимуществами:

- высокая скорость доставки (от несколько часов);
- возможность доставки из точки в точку;
- высокое качество перевозок (точность, сохранность, безопасность).

Значительное внимание уделяется вопросам сокращения времени наземной обработки грузов, которое нередко достигает 90–93% общего времени доставки грузов до потребителей.

Привлечение транзитных грузопотоков, следующих в направлениях Европа – Азия, на авиатрассы, проходящие через воздушное пространство Республики Казахстан, весьма актуальны по трем главным причинам:

- увеличение числа коммерческих посадок воздушных судов позволит развивать логистические схемы доставки грузов в РК,
- повышение скорости доставки грузов до потребителей, а также
- расширение возможности для экспортеров по доступу их товаров на рынки Казахстана и страны ЕАЭС.

Развитие грузовых авиаперевозок между Европой и Азией с коммерческими посадками в аэропортах страны будет создавать максимальный мультипликативный эффект как для транспортных систем, так и для других секторов экономики.

В течение последних двух лет АО «KTZ Express» уже опробована в тестовом режиме логистическая схема Rail-Air доставки груза из Китая в Европу с обеспечением оптимальной по соотношению цена/срок доставки транспортной услуги.

Руководством АО «НК «КТЖ» поддержана дальнейшая идея, развития различных вариантов мультимодальных схем с использованием преимуществ всех видов транспорта.

Важным элементом здесь является объединение сервисов железнодорожного транспорта, работы аэропортов **и грузового авиаперевозчика**. Основное преимущество с прямыми контейнерными перевозками грузов это – высокотехнологичная и дорогостоящая продукция, которую необходимо оперативно доставить.

Помимо данного сервиса текущие экспортно-импортные объемы перевозок Казахстана, а также регионально-дистрибуционные авиаперевозки выполняются иностранными авиакомпаниями. В развитых странах данная ниша занята национальными грузовыми операторами, которые для сбалансированности рынка транспортных услуг ведут прямые переговоры, в большей части на коммерческой основе, т.е. это – доходы от статуса национального перевозчика.

В глобальной логистике ориентированных на региональную дистрибуцию через Казахстанские авиа-хабы (международные аэропорты городов Астана, Алматы, Атырау, Актау, Караганда и др.) сегодня складывается ситуация когда грузы назначением в Казахстан, либо страны Центральной Азии (ЦА) перевозиться магистральными воздушными судами с

дислокацией в авиа-хабах – Европы, ОАЭ (Дубай), России (Москва), в последнее время Южный Кавказ (аэропорт имени Гейдара Алиева, г. Баку). Далее в Казахстан транспортируются региональными авиасудами, в том числе имеющимися провозными емкостями пассажирских самолетов, на регулярных рейсах в аэропорты Казахстана.

В данном контексте имея региональную дистрибуцию и собственный флот с компетенцией глобальных продаж, Казахстан мог-бы не только занять собственный рынок, но и также обеспечить региональные подвозки и стать грузовой базой для России, Центральной Азии, Кавказа, Ирана и также в перспективе выполнять полеты по мультимодальной схеме транспортировки в Европу.

Соответственно здесь дополняющим звеном становится, шаттл дистрибуция скоростными контейнерными поездами до места назначения там, где нет необходимости региональной авиации, либо автотранспортом на небольшие расстояния – комплексная услуга логистики с маржинальностью от организации данной услуги (дополнительный доход от деятельности).

На глобальном рынке грузовых авиаперевозок за последние годы образовались, позитивные сдвиги, определяющие его функционирование и развитие в обозримом будущем:

1. Значительное превышение специализированных провозных емкостей грузовых воздушных судов (ГВС) над реальными потребностями.

2. Сокращение числа грузовых авиаперевозчиков.

3. Увеличение грузовых провозных емкостей на пассажирских самолетах (ПВС). Так самолеты нового поколения А-330 или В-777 перевозят 25-35 тонн груза в грузовых отсеках вместе с багажом пассажиров. При увеличении частот на маршрутах между парами городов или мировыми хабами, такие емкости порой полностью замещают потребности рынка на некоторых направлениях.

4. Перебалансировка авиатарифов в связи с изменением конъюнктуры на рынках. Так, ослабление экономик Европы ведет к снижению потоков в направлении Восток-Запад, при этом, растущий средний класс в Китае и других странах Азии потребляет все больше товаров из Европы и США, объемы перевозок, как и тарифы в направлении Запад-Восток растут.

5. Развиваются нишевые рынки в различных регионах мира, таких как, Африка, Латинская Америка. Наиболее динамично развивающимся рынком по приросту грузопотоков является регион Казахстана и Центральной Азии.

Причем, по данным систем бронирования, Казахстан является лидером по грузообороту в Центральной Азии. К примеру: аэропорт Алматы является самым крупным по грузообороту в регионе, затем с явным отставанием идут Ташкент и Ашгабад. В контексте регионального конкурента Алматинскому аэропорту, является аэропорт имени Гейдара Алиева (Баку). Азербайджанская Республика имеет мощную грузовую авиакомпанию, эксплуатирующую самолеты АН-12, Ил-76 и новые современные Боинг 747-400/800.

В международном бизнесе, авиакомпаниям важно предложить на рынке продукт, который пока еще не предложен конкурентами, и где идет формирование новой грузовой базы, с вовлеченностью в регионы.

Традиционные маршруты, эксплуатирующиеся несколькими авиакомпаниями одновременно практически не обеспечивают запаса стабильности для перевозчиков. Прибыль достигается чаще всего во время так называемых пиковых сезонов, когда наблюдается резкий прирост объемов и можно временно поднять тарифы для достижения положительного годового дохода маршрута. Например, сезон предпраздничных распродаж или созревания определенных сельскохозяйственных культур для экспорта на иные рынки, цветочная продукция, новогодние и рождественские мероприятия в регионе, где необходима кооперация с авиапартнерами.

В данном контексте рассматриваются в числе кооперации только национальные авиаперевозчики, работающие на рынке.

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

Однако, отсутствие **национального грузового авиаперевозчика** негативно сказывается на реализации этого потенциала.

Так например, как было отмечено выше, в настоящее время грузы, предназначенные для нефтяных и газодобывающих компаний, работающих в Казахстане, таких как Казмунайгаз, Лукойл, Chevron, Eni, Total, Royal Dutch Shell, British Gas, CNPC, перевозятся в направлении Грузия - Казахстан и Азербайджан – Казахстан, Белорусскими, азербайджанскими и украинскими авиакомпаниями.

В 2007-2009 гг. на данном направлении осуществляли полеты самолеты Ан-12 и Ил-76 авиакомпании «Беркут» УДП РК.

В связи с прекращением коммерческой деятельности в 2010 году данные самолеты были переданы госимуществом в авиакомпанию «Казавиаспас» МЧС РК.

Казахстан, с собственным грузовым авиаперевозчиком, мог бы занять ключевое положение для обслуживания грузопотоков, перевозимых авиатранспортом, как между смежными, так и глобальными рынками. Для этого способствуют:

1. Наличие растущего внутреннего рынка грузоперевозок, обслуживающих клиентов в потребительской, промышленной, энергетической сферах, а также в сфере добычи полезных ископаемых.

2. Развитая и продолжающаяся развиваться инфраструктура аэропортов, аэронавигации и наземных перевозок.

3. Благоприятный экономический климат, растущая приграничная торговля с соседями, развивающиеся торговые и экономические связи.

Вывод: Для успешной интеграции Казахстана в международные транспортно-коммуникационные потоки и максимизации использования транзитного потенциала необходимо внедрение новых логистических

схем мультимодальных перевозок по Евразийскому трансконтинентальному коридору.

4. Анализ рынка грузовых перевозок по видам транспорта в глобальном масштабе

По данным Всемирного банка, мировой транспортный рынок оценивается в 4,5 трлн. долларов США. (6,8% мирового ВВП). Как и сама глобальная экономика, транспорт превратился в очень сложную, взаимозависимую, ориентированную на передовые технологии отрасль, потребляющую значительную часть мировых энергетических и природных ресурсов. Транспортный рынок включает в себя рынки автомобильного, железнодорожного, воздушного и водного транспортов. С недавнего времени транспортная отрасль неразрывно связана с таким направлением, как логистика.

Автомобильный транспорт с середины 20-го века стал ведущим среди сухопутного транспорта. Протяженность его сети растет, и достигла в настоящее время более 28 млн. км, около 1/2 приходится на США, Индию, Россию, Японию, Китай. По уровню автомобилизации в мире лидируют США и страны Западной Европы. Казахстан в списке стран по длине сети автомобильных дорог (дороги с твёрдым покрытием и оформленные грунтовые), основанный на данных Справочника ЦРУ находится на 53 месте. Автомобильному транспорту принадлежит также первенство в объеме пассажирских перевозок — 82 % мирового объема.

Железнодорожный транспорт уступает автомобильному по объему перевозимых грузов (9 % мирового объема), но по-прежнему остается важным видом сухопутного транспорта. Протяженность мировой железнодорожной сети сейчас составляет более 1,3 млн. км при значительной неравномерности размещения. Хотя железные дороги имеются в 140 странах мира, более 1/2 их общей длины приходится на «первую десятку стран»: США, Россию, Канаду, Индию, Китай, Австралию, Аргентину, Францию, ФРГ и Бразилию. По данным Международного союза железных дорог Казахстан занимает 20 место в списке стран по длине сети железных дорог.

Водный транспорт, прежде всего, характеризуется ролью морского транспорта. На него приходится 62 % мирового грузооборота, он также обслуживает около 4/5 всей международной торговли. Общая протяженность морских трасс составляет миллионы километров. Морские суда транспортируют главным образом массовые грузы: нефть, нефтепродукты, уголь, руду, зерно и другие, причем обычно на расстояние 8 — 10 тыс. км.

Происходит интенсивное изменение структуры перевозок между отдельными видами транспорта. Так, в грузообороте соотношение между железнодорожным и его главным конкурентом автомобильным транспортом изменилось с 4:1 до 1,2:1, с последующим ростом-превышением доли автотранспорта. Доля трубопроводов выросла с 4,2% до 12,8%.

В пассажирообороте воздушный транспорт приблизился к уровню железнодорожного — соответственно 10,0% и 10,2%, а к 2020 г. должен превысить его.

Вывод: Транспортная отрасль неразрывно связана с интенсивно развивающейся логистикой. Происходит изменение структуры перевозок между отдельными видами транспорта, рост смешанных перевозок. Влияние внешних факторов существенно отражается на развитии отрасли.

5. Анализ текущей ситуации рынка перевозок по видам транспорта в Республике Казахстан

По данным Комитета по статистике Министерства национальной экономики Республики Казахстан всеми видами транспорта Республики перевезено:

За 2015 год:

- всего перевезено 3 728,6 млн. тонн грузов (на 0,4% меньше 2014 года);
- грузооборот составил 512,1 млрд. ткм (снижение на 7,5%);
- перевезено 21 843,4 млн. пассажиров (увеличение на 2,6%)
- пассажирооборот составил 254,0 млрд. пкм (увеличение на 1,8%)

В общем объеме доля перевезенных грузов составила:

- автомобильного транспорта 85,13%,
- железнодорожного – 8,99%,
- трубопроводного – 5,78%,
- других видов транспорта (воздушного, водного, морского) – 0,1%.

В грузообороте доля:

- железнодорожного транспорта составила - 46,0%,
- автомобильного – 31,12%,
- трубопроводного – 22,56%,
- других видов транспорта (воздушного, водного, морского) – 0,32%.

В пассажирообороте, в связи с дальностью перевозок, доля железной дороги составила 8,51%, воздушного транспорта – 4,39%.

За 2016 год:

- всего перевезено 3 722,6 млн. тонн грузов (на 0,2% меньше 2015 года);
- грузооборот составил 514,7 млрд. ткм (увеличился на 0,5%);
- перевезено 22 338,2 млн. пассажиров (увеличение на 2,3%);
- пассажирооборот составил 264,1 млрд. пкм (увеличение на 4,0%).

В общем объеме доля перевезенных грузов составила:

- автомобильного транспорта 85,45%,
- железнодорожного – 8,92%, т
- трубопроводного – 5,51%,
- других видов транспорта (воздушного, внутреннего водного, морского) – 0,12%.

В грузообороте доля

- железнодорожного транспорта составила 46,03%,
- автомобильного – 31,24%,
- трубопроводного – 22,31%,
- других видов транспорта (воздушного, водного, морского) – 0,42%.

В пассажирообороте доля железной дороги составила 6,55%, воздушного транспорта – 4,19%.

За 2017 год

- всего перевезено 3916,2 млн. тонн грузов (увеличение на 5,2%)
- грузооборот составил 555,4 млрд. ткм (увеличение на 7,9%),
- перевезено 22720,1 млн. пассажиров (на 1,7% больше)
- пассажирооборот составил 272,8 млрд. пкм (увеличился на 3,3%).

В общем объеме перевезенных грузов доля:

- автомобильного транспорта составила 84,29%,
- железнодорожного – 9,67%,
- трубопроводного – 5,94%,
- других видов транспорта (воздушного, водного, морского) – 0,1%.

В грузообороте доля:

- железнодорожного транспорта составила 47,19%,
- автомобильного – 29,14%,
- трубопроводного – 23,37%,
- других видов транспорта (воздушного, водного, морского) – 0,3%.

В пассажирообороте доля железной дороги составила 6,58%, воздушного транспорта – 5,27%.

Таблица 2. Динамика основных показателей транспортной отрасли РК*

№ п/п	Наименование	2015 год	2016 год	2017 год
1.	перевезено грузов (млн. тонн)	3 728,6 (-0,4%)	3 722,6 (-0,2%)	3916,2 (+5,2%)
2.	грузооборот (млрд. ткм)	512,1 (-7,5%)	514,7 (+0,5%)	555,4 (+7,9%)
3.	перевезено пассажиров (млн. чел.)	21 843,4 (2,6%)	22 338,2 (+2,3%)	22 720,1 (+1,7%)
4.	пассажирооборот (млрд. пкм)	254,0 (+1,8%)	264,1 (+4,0%)	272,8 (+3,3%)

* Источник: Комитет по статистике Министерства национальной экономики Республики Казахстан

Рисунок 1. Динамика основных показателей рынка грузовых перевозок всеми видами транспорта РК за 2015-2017 годы

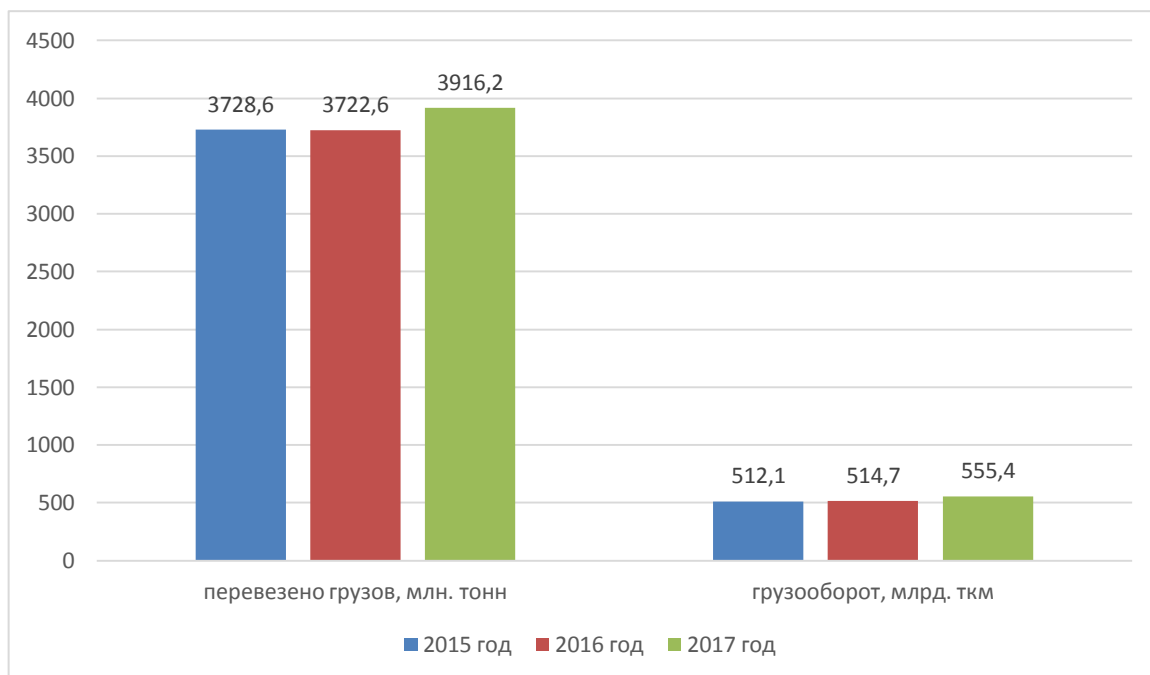


Таблица 3. Грузооборот всех видов транспорта за 2015 год*

млн. ТКМ				млн. ТКМ				
	Фактический объем в 2015г.			Фактический объем в 2014г.		В % к соответствующему периоду 2014г.		В % к предыдущему месяцу
	отчетный месяц	предыдущий месяц	период с начала года	период с начала года	отчетный месяц	период с начала года	отчетный месяц	
Қазақстан								
Республикасы	47 091,52	47 044,52	512120,19	553919,50	51 983,22	92,5	90,6	100,1
Ақмола	2 200,30	2 274,49	25 400,32	28 598,98	2 516,87	88,8	87,4	96,7
Ақтөбе	3 114,40	3 156,11	34 718,91	38 433,94	3 666,56	90,3	84,9	98,7
Алматы	3 295,69	3 393,06	34 871,21	36 178,66	3 715,88	96,4	88,7	97,1
Атырау	5 417,39	6 002,87	62 424,54	65 036,71	5 391,80	96,0	100,5	90,2
Батыс Қазақстан	1 499,74	1 388,12	14 908,87	16 262,84	1 364,65	91,7	109,9	108,0
Жамбыл	2 985,04	3 008,28	30 711,51	32 559,68	3 012,88	94,3	99,1	99,2
Қарағанды	4 321,72	4 436,77	48 170,64	53 397,75	5 245,95	90,2	82,4	97,4
Қостанай	2 311,57	2 380,04	27 370,49	30 783,57	2 646,33	88,9	87,4	97,1
Қызылорда	2 987,77	2 909,86	32 444,01	35 337,05	3 842,77	91,8	77,8	102,7
Маңғыстау	2 527,35	2 578,81	27 747,66	30 854,51	2 800,36	89,9	90,3	98,0
Оңтүстік Қазақстан	3 285,88	3 194,35	32 765,35	35 264,38	3 274,46	92,9	100,3	102,9
Павлодар	3 734,00	3 181,73	38 198,05	40 152,51	3 826,19	95,1	97,6	117,4
Солтүстік Қазақстан	986,07	945,82	10 673,83	10 539,51	977,91	101,3	100,8	104,3
Шығыс Қазақстан	3 316,19	3 066,90	34 450,51	37 209,98	3 611,35	92,6	91,8	108,1
Астана қаласы	2 560,60	2 259,43	27 750,08	32 921,69	3 017,29	84,3	84,9	113,3
Алматы қаласы	2 547,81	2 867,88	29 514,37	30 387,79	3 071,98	97,1	82,9	88,8

* Источник: Комитет по статистике Министерства национальной экономики Республики Казахстан

Таблица 4. Перевозки грузов всеми видами транспорта за 2015 год

мың тонна				тыс. тонн				
	Фактический объем в 2015г.			Фактический объем в 2014г.		В % к соответствующему периоду 2014г.		В % к предыдущему месяцу
	отчетный месяц	предыдущий месяц	период с начала года	период с начала года	отчетный месяц	период с начала года	отчетный месяц	
Казахстан			3 728	3 745				
Республикасы	360 087,86	343 423,53	592,13	271,24	369 291,34	99,6	97,5	104,9
Ақмола	11 737,70	11 241,82	149 351,66	154 077,32	14 156,54	96,9	82,9	104,4
Ақтөбе	10 507,79	10 847,91	112 778,02	110 602,74	10 169,45	102,0	103,3	96,9
Алматы	20 072,11	16 314,99	198 509,73	192 738,03	19 681,50	103,0	102,0	123,0
Атырау	14 739,32	14 697,09	162 112,78	174 185,52	16 283,37	93,1	90,5	100,3
Батыс Қазақстан	8 401,54	7 413,03	86 946,65	91 523,31	7 776,69	95,0	108,0	113,3
Жамбыл	11 918,54	13 340,88	124 052,55	123 922,16	12 458,67	100,1	95,7	89,3
Қарағанды	67 835,49	71 924,22	765 196,58	781 420,34	70 870,30	97,9	95,7	94,3
Қостанай	34 354,52	26 392,03	329 931,91	337 843,18	34 691,20	97,7	99,0	130,2
Қызылорда	14 610,86	14 666,56	133 516,52	135 694,58	15 406,13	98,4	94,8	99,6
Маңғыстау	25 081,01	22 587,52	255 860,30	248 823,47	24 256,88	102,8	103,4	111,0
Оңтүстік Қазақстан	18 221,14	17 854,95	183 437,62	179 062,32	17 287,76	102,4	105,4	102,1
Павлодар	11 091,83	10 996,98	124 567,25	126 692,29	11 986,83	98,3	92,5	100,9
Солтүстік Қазақстан	5 098,85	4 897,78	60 192,11	60 189,91	5 321,48	100,0	95,8	104,1
Шығыс Қазақстан	64 076,81	58 665,47	626 575,73	626 683,79	65 010,97	100,0	98,6	109,2
Астана қаласы	19 957,56	17 067,61	171 452,77	172 137,57	19 681,16	99,6	101,4	116,9
Алматы қаласы	22 382,80	24 514,70	244 110,20	229 674,81	24 252,42	106,3	92,3	91,3

* Источник: Комитет по статистике Министерства национальной экономики Республики Казахстан

Таблица 5. Основные показатели работы транспорта в разрезе областей за 2015 год

	Перевезено грузов, багажа, грузобагажа, тыс. тонн		Грузооборот, млн. ткм		Перевезено пассажиров, тыс. человек ²⁾		Пассажирооборот, млн. пкм ²⁾	
	отчетный период	в % к соответствующему периоду 2014г.	отчетный период	в % к соответствующему периоду 2014г.	отчетный период	в % к соответствующему периоду 2014г.	отчетный период	в % к соответствующему периоду 2014г.
Қазақстан Республикасы	3 728		512		21 843			
	592,13	99,6	120,19	92,5	374,5	102,6	253 990,9	101,8
	149				1 731			
Ақмола	351,66	96,9	25 400,32	88,8	241,9	100,3	8 943,8	99,0
	112							
Ақтөбе	778,02	102,0	34 718,91	90,3	263 724,2	103,9	16 011,1	101,4
	198							
Алматы	509,73	103,0	34 871,21	96,4	707 779,0	107,9	13 310,4	104,7
	162							
Атырау	112,78	93,1	62 424,54	96,0	173 107,0	99,2	2 274,0	90,8
Батыс Қазақстан	86 946,65	95,0	14 908,87	91,7	436 929,9	101,9	8 249,9	103,8
	124							
Жамбыл	052,55	100,1	30 711,51	94,3	930 869,5	105,1	8 058,7	106,5
	765				2 423			
Қарағанды	196,58	97,9	48 170,64	90,2	741,2	99,7	39 331,6	99,4
	329				1 746			
Қостанай	931,91	97,7	27 370,49	88,9	635,2	99,6	18 247,3	101,0
	133							
Қызылорда	516,52	98,4	32 444,01	91,8	299 436,7	105,5	6 788,1	104,7
	255							
Маңғыстау	860,30	102,8	27 747,66	89,9	86 292,9	99,4	5 054,7	101,4

	183				2 348			
Оңтүстік Қазақстан	437,62	102,4	32 765,35	92,9	116,2	103,7	18 146,0	103,2
	124				1 242			
Павлодар	567,25	98,3	38 198,05	95,1	258,6	103,7	25 311,8	102,8
Солтүстік Қазақстан	60 192,11	100,0	10 673,83	101,3	495 802,7	99,8	4 495,0	99,3
	626				1 682			
Шығыс Қазақстан	575,73	100,0	34 450,51	92,6	579,4	101,6	22 790,5	99,8
	171				2 286			
Астана қаласы	452,77	99,6	27 750,08	84,3	038,6	104,5	20 034,4	102,7
	244				4 988			
Алматы қаласы	110,20	106,3	29 514,37	97,1	821,4	103,7	36 943,7	103,1

* Источник: Комитет по статистике Министерства национальной экономики Республики Казахстан

Таблица 6. Основные показатели работы транспорта по видам экономической деятельности за 2017 год

	Перевезено грузов, багажа, грузобагажа, тыс. тонн		Грузооборот, млн. ткм		Перевезено пассажиров, тыс. человек		Пассажирооборот, млн. пкм		
	отчетный период	в % к соответствующему периоду 2016г.	отчетный период	в % к соответствующему периоду 2016г.	отчетный период	в % к соответствующему периоду 2016г.	отчетный период	в % к соответствующему периоду 2016г.	
Всего:	3 916 211,08	105,2	555437,74	107,9	22 720 125,14	101,7	272 831,7	103,3	
В том числе:									
Железнодорожный транспорт	378 803,09	114,0	262 097,47	110,6	22 441,56	100,5	17 961,5	103,7	
Автомобильный и городской электрический транспорт	3 300 818,85	103,8	161 852,24	100,6	22 690 272,70	101,7	240 485,2	102,0	
перевозки автобусами	-	-	-	-	18 212 928,21	99,4	181 954,1	94,5	
грузовой автомобильный транспорт	3 300 818,85	103,8	161 852,24	100,6	-	-	-	-	
Морской и прибрежный транспорт	2 102,62	80,5	1 584,16	78,7	-	-	-	-	
Внутренний водный транспорт	1 649,44	138,8	26,03	121,5	58,71	64,7	0,7	60,2	
Воздушный транспорт	22,45	123,9	53,33	124,0	7 352,17	122,4	14 384,2	129,9	

Таблица 7. Грузооборот всех видов транспорта

	Фактический объем в 2017г.			Фактический объем в 2016г.		В % к соответствующему периоду 2016г.		млн. ткм
	отчетный месяц	предыдущий месяц	период с начала года	период с начала года	отчетный месяц	период с начала года	отчетный месяц	В % к предыдущему месяцу
Казахстан Республикасы	52 717,99	50 366,02	555 437,74	514 737,61	49 035,75	107,9	107,5	104,7
Ақмола	2 734,35	2 699,35	29 526,39	24 918,97	2 319,10	118,5	117,9	101,3
Ақтөбе	3 550,95	3 373,04	36 332,14	33 982,16	3 253,74	106,9	109,1	105,3
Алматы	3 990,20	4 063,90	44 122,05	37 998,54	3 648,23	116,1	109,4	98,2
Атырау	5 226,28	5 234,02	62 152,27	57 906,53	4 866,23	107,3	107,4	99,9
Батыс Қазақстан	1 246,05	1 428,83	14 631,30	14 471,89	1 260,74	101,1	98,8	87,2
Жамбыл	3 244,93	3 175,64	35 161,61	31 973,38	3 178,57	110,0	102,1	102,2
Қарағанды	5 250,58	5 227,08	55 323,65	49 657,61	4 695,66	111,4	111,8	100,4
Қостанай	2 611,52	2 514,99	28 388,78	26 685,31	2 416,51	106,4	108,1	103,8
Қызылорда	3 531,56	2 922,20	33 017,95	31 717,84	3 307,97	104,1	106,8	120,9
Маңғыстау	2 612,63	2 507,80	27 016,90	24 978,98	2 307,98	108,2	113,2	104,2
Оңтүстік Қазақстан	3 318,05	3 346,69	36 180,78	34 190,71	3 307,22	105,8	100,3	99,1

			41	39				
Павлодар	4 527,65	3 576,57	313,65	900,75	4 136,99	103,5	109,4	126,6
			13	10				
Солтүстік Қазақстан	1 335,74	1 249,82	795,53	832,35	1 042,59	127,4	128,1	106,9
			38	34				
Шығыс Қазақстан	3 898,71	3 550,08	149,95	680,80	3 496,13	110,0	111,5	109,8
			29	28				
Астана қаласы	2 794,91	2 406,69	163,09	535,10	2 898,35	102,2	96,4	116,1
			31	32				
Алматы қаласы	2 843,89	3 089,33	161,71	306,71	2 899,76	96,5	98,1	92,1

Таблица 8. Перевозки грузов всеми видами транспорта за 2017 год

мың тонна		тыс. тонн						
	Фактический объем в 2017г.			Фактический объем в 2016г.		В % к соответствующему периоду 2016г.		В % к предыдущему месяцу
	отчетный месяц	предыдущий месяц	период с начала года	период с начала года	отчетный месяц	период с начала года	отчетный месяц	
	395	373	3 916	3 722	370			
Қазақстан Республикасы	966,40	451,81	211,08	633,92	229,82	105,2	107,0	106,0
	11	10	149	141	10			
Ақмола	243,90	474,33	707,63	046,63	171,30	106,1	110,5	107,3
	11	11	122	117	11			
Ақтөбе	650,36	668,83	560,15	694,37	950,89	104,1	97,5	99,8
	22	17	223	213	21			
Алматы	198,38	759,20	370,42	189,16	874,00	104,8	101,5	125,0
	16	16	179	160	14			
Атырау	087,08	711,61	085,12	195,93	713,12	111,8	109,3	96,3
			77	78				
Батыс Қазақстан	7 314,81	6 378,26	105,20	480,84	6 116,42	98,2	119,6	114,7

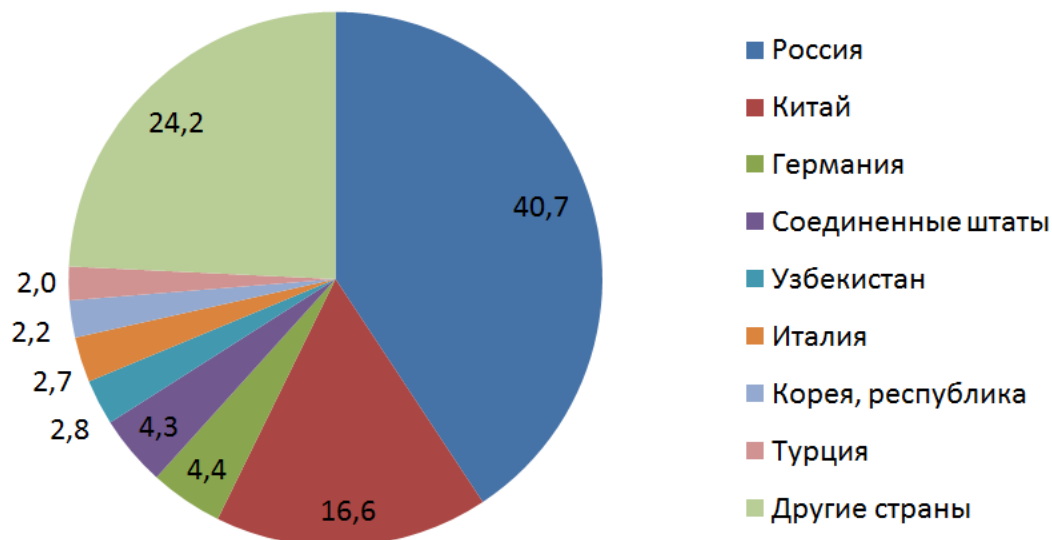
	16	13	136	124	15			
Жамбыл	474,60	735,44	124,45	435,35	141,41	109,4	108,8	119,9
	81	86	860	783	72			
Қарағанды	398,24	223,51	254,68	240,44	298,91	109,8	112,6	94,4
	31	25	327	310	29			
Қостанай	210,77	732,78	982,53	748,74	093,31	105,5	107,3	121,3
	15	13	130	128	15			
Қызылорда	607,47	157,84	751,36	378,82	360,12	101,8	101,6	118,6
	32	22	265	243	29			
Маңғыстау	989,27	499,77	817,29	524,90	713,50	109,2	111,0	146,6
	18	17	190	187	17			
Оңтүстік Қазақстан	026,51	880,73	736,89	998,75	774,76	101,5	101,4	100,8
	11	11	123	129	12			
Павлодар	464,35	283,25	470,69	429,19	670,74	95,4	90,5	101,6
			66	58				
Солтүстік Қазақстан	5 565,44	5 463,68	274,74	828,56	4 768,84	112,7	116,7	101,9
	65	67	615	609	62			
Шығыс Қазақстан	911,53	249,52	092,89	093,95	167,39	101,0	106,0	98,0
	21	18	181	171	20			
Астана қаласы	276,66	004,25	601,16	260,15	050,23	106,0	106,1	118,2
	27	29	266	265	26			
Алматы қаласы	547,03	228,81	275,88	088,14	364,86	100,4	104,5	94,2

* Источник: Комитет по статистике Министерства национальной экономики Республики Казахстан

Основные показатели внешней торговли Казахстана

В тройку главных импортеров Казахстана входят Россия, Китай и Германия.

Рисунок 2. Доля стран импортеров Казахстана, в %



Структура импорта Казахстана

Как видно из диаграммы (см. ниже), наибольшим спросом с показателем **27,3%** от общего количества импортируемых товаров, пользовалась товарная группа *"Машины, оборудование и механизмы, электротехническое оборудование"*.

"Минеральные продукты" - с отрывом от лидера более чем в 2 раза, занимают 2 позицию списка наиболее импортируемых товаров в Республику Казахстан с показателем **12,8%**.

На 3-м месте по спросу была категория *"Продукция химической и связанных с ней отраслей промышленности"* с небольшим увеличением, в отличие от предыдущего месяца – **10,4%**.

На 4 месте - *"Первичные продукты, продукты в форме гранул или порошка"*. Данная категория занимает **10%** от общего объема импорта.

Структура экспорта Казахстана

Главным экспортируемым товаром Республики Казахстан является товарная группа *"Минеральные продукты"*. Она занимает **65,4%** от общего объема экспорта Казахстана.

"Первичные продукты; продукты в форме гранул или порошка" почти без изменений в показателе, с долей **15,6%** в экспорте РК занимают 2 место.

“Продукция химической и связанных с ней отраслей промышленности” с показателем **9,2%** на 3-й позиции списка самых популярных товаров, которые вывозятся из Казахстана.

Рисунок 3. Импорт различных товарных групп из Казахстана в 2017 года

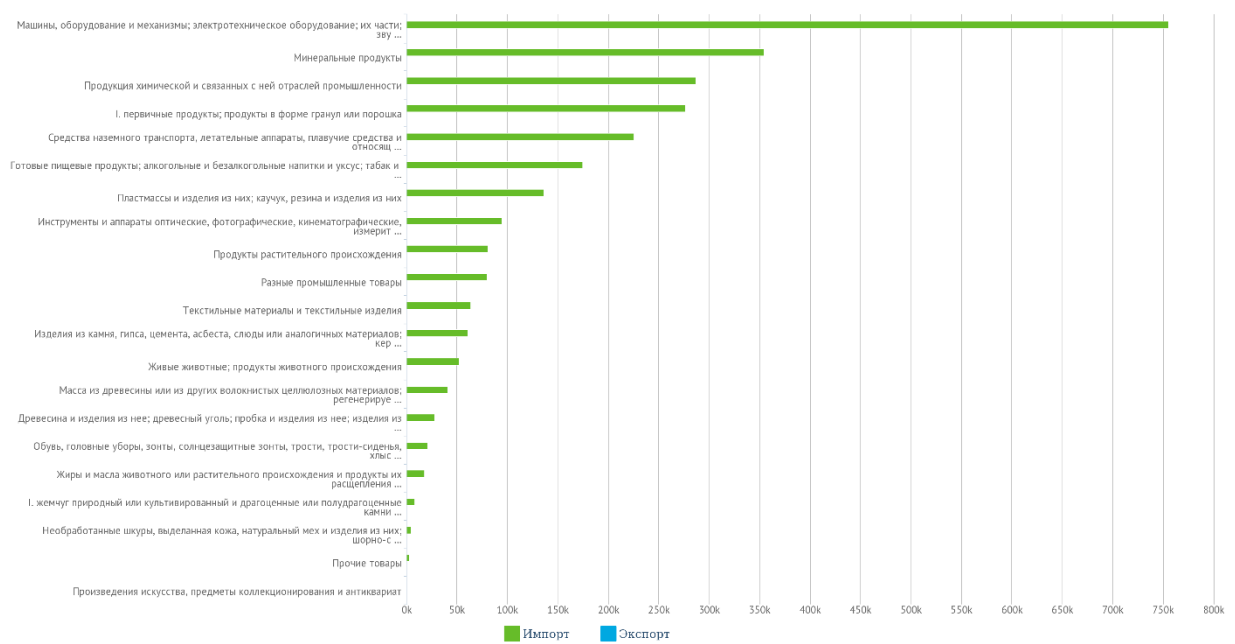
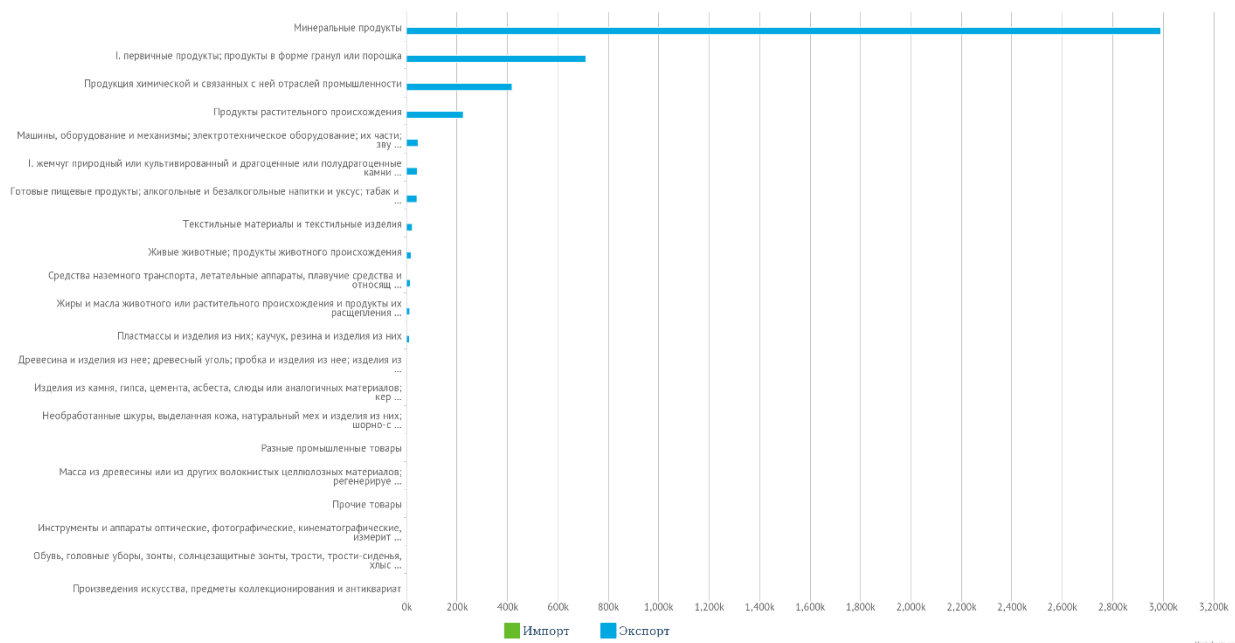


Рисунок 4. Экспорт различных товарных групп из РК в 2017 году



Комитет государственных доходов Министерства финансов РК ежемесячно размещают статистические данные внешней торговли РК с указанием страны происхождения/назначения, названия вида транспорта, наименования, веса и стоимости перевозимого товара на портале КГД МФ РК (kgd.gov.kz) в рубрике «Деятельность – Статистика – Статистика внешней торговли РК – Показатели внешней торговли» (таблицы 81 и 82).

Таблица 9. Экспорт и импорт Республики Казахстан по основным видам транспорта за январь-август 2018 года

Вид транспорта	Название вида транспорта	ЭКСПОРТ		ИМПОРТ	
		Вес, тонн	Стоимость, тыс долл. США	Вес, тонн	Стоимость, тыс долл. США
ВСЕГО		66 447 252,01	35 171 896,73	4 120 523,02	12 421 839,22
10	МОРСКОЙ	31 640 639,22	15 464 132,01	310 989,68	307 497,18
10		20 424 486,78	11 233 463,65	208 170,60	386 451,29
20	ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ	8 019 903,14	3 646 672,37	1 346 844,93	2 370 206,10
20		4 952 828,03	2 287 555,38	1 038 703,58	1 611 657,60
30	АВТОМОБИЛЬНЫЙ	8 446,62	7 102,83	13 091,37	35 940,27
30		2 159,67	4 174,52	11 011,12	35 868,91
31	Состав автотранспортных средств (тягач с полуприцепом или прицепом) <2>	291 124,01	236 412,39	588 079,50	2 574 489,29
31		190 424,23	193 782,81	512 094,90	2 046 825,82
32	Состав автотранспортных средств (тягач с полуприцепом и прицепом) <3>	3 868,85	397,37	2 129,09	10 758,50
40	ВОЗДУШНЫЙ	3 214,28	271 861,38	14 743,82	1 288 243,24
40		1 254,90	159 934,46	11 026,79	1 024 036,44
50	ПОЧТА	678,85	1 562,40	12,32	2 419,67
71	ТРУБОПРОВОД	906 881,00	1 607 049,10	0,00	84 956,11
90	САМОДВИЖУЩИЕСЯ СРЕДСТВА	297,53	11 566,10	31 162,42	285 057,74
90		271,01	45 173,56	20 680,98	244 360,02
99	ПРОЧЕЕ	169,43	118,07	10 082,31	86 959,72
		604,44	938,30	1 699,63	26 111,31

30239,79
тонн

Так по данным указанного портала за 8 месяцев 2018 года воздушным транспортом перевезено на экспорт 4 469,18 тонн и 25 770,61 тонн импортного груза. Т.е. импорта перевезено в 5,8 раза больше, чем экспорта.

По объему грузопотока воздушный транспорт в доле импортного груза занимает 4 место (после ж\д, авто и самодвижущихся транспортных средств).

По стоимости перевезенного груза – 3 место, после автомобильного и железнодорожного транспорта.

Также в указанном портале отражаются наименование товаров, перевозимых различными видами транспорта, в том числе воздушным.

Таблица 10. Экспорт и импорт Республики Казахстан по воздушному виду транспорта за январь – август 2018 год

Вид транспорта	Группа ЕТН ВЭД ТС	Наименование товара	ЭКСПОРТ		ИМПОРТ	
			Вес, тонн	Стоимость, тыс долл. США	Вес, тонн	Стоимость, тыс долл. США

40	01	ЖИВЫЕ ЖИВОТНЫЕ	27,66	74,68	51,89	3 946,36
40	02	МЯСО И ПИЩЕВЫЕ МЯСНЫЕ СУБПРОДУКТЫ	1 255,07	6 808,90	12,38	264,01
40	03	РЫБА И РАКООБРАЗНЫЕ, МОЛЛЮСКИ И ПРОЧИЕ ВОДНЫЕ БЕСПОЗВОНОЧНЫЕ			203,07	2 728,60
40	04	МОЛОЧНАЯ ПРОДУКЦИЯ; ЯЙЦА ПТИЦ; МЕД НАТУРАЛЬНЫЙ; ПИЩЕВЫЕ ПРОДУКТЫ ЖИВОТНОГО ПРОИСХОЖДЕНИЯ, В ДРУГОМ МЕСТЕ НЕ ПОИМЕНОВАННЫЕ ИЛИ НЕ ВКЛЮЧЕННЫЕ	9,45	40,00	247,83	2 125,46
40	05	ПРОДУКТЫ ЖИВОТНОГО ПРОИСХОЖДЕНИЯ, В ДРУГОМ МЕСТЕ НЕ ПОИМЕНОВАННЫЕ ИЛИ НЕ ВКЛЮЧЕННЫЕ	1,80	11,43	0,84	911,57
40	06	ЖИВЫЕ ДЕРЕВЬЯ И ДРУГИЕ РАСТЕНИЯ; ЛУКОВИЦЫ, КОРНИ И ПРОЧИЕ АНАЛОГИЧНЫЕ ЧАСТИ РАСТЕНИЙ; СРЕЗАННЫЕ ЦВЕТЫ И ДЕКОРАТИВНАЯ ЗЕЛЕНЬ			2 898,77	15 974,30
40	07	ОВОЩИ И НЕКОТОРЫЕ СЪЕДОБНЫЕ КОРНЕПЛОДЫ И КЛУБНЕПЛОДЫ	5,48	129,01	151,83	996,21
40	08	СЪЕДОБНЫЕ ФРУКТЫ И ОРЕХИ; КОЖУРА ЦИТРУСОВЫХ ПЛОДОВ ИЛИ КОРКИ ДЫНЬ			175,84	1 385,98
40	09	КОФЕ, ЧАЙ, МАТЕ, ИЛИ ПАРАГВАЙСКИЙ ЧАЙ, И ПРЯНОСТИ	0,15	1,50	104,45	878,05
40	10	ЗЛАКИ			6,82	55,11
40	11	ПРОДУКЦИЯ МУКОМОЛЬНО-КРУПЯНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ; СОЛОД; КРАХМАЛЫ; ИНУЛИН; ПШЕНИЧНАЯ КЛЕЙКОВИНА			0,41	4,44
40	12	МАСЛИЧНЫЕ СЕМЕНА И ПЛОДЫ; ПРОЧИЕ СЕМЕНА, ПЛОДЫ И ЗЕРНО; ЛЕКАРСТВЕННЫЕ РАСТЕНИЯ И РАСТЕНИЯ ДЛЯ ТЕХНИЧЕСКИХ ЦЕЛЕЙ; СОЛОМА И ФУРАЖ	0,00	11,66	51,85	7 408,99
40	13	ШЕЛЛАК ПРИРОДНЫЙ НЕОЧИЩЕННЫЙ; КАМЕДИ, СМОЛЫ И ПРОЧИЕ РАСТИТЕЛЬНЫЕ СОКИ И ЭКСТРАКТЫ	0,37	15,65	8,25	366,48
40	15	ЖИРЫ И МАСЛА ЖИВОТНОГО ИЛИ РАСТИТЕЛЬНОГО ПРОИСХОЖДЕНИЯ И ПРОДУКТЫ ИХ РАСЩЕПЛЕНИЯ; ГОТОВЫЕ ПИЩЕВЫЕ ЖИРЫ; ВОСКИ ЖИВОТНОГО ИЛИ РАСТИТЕЛЬНОГО ПРОИСХОЖДЕНИЯ	0,01	1,85	18,78	57,60
40	16	ГОТОВЫЕ ПРОДУКТЫ ИЗ МЯСА, РЫБЫ ИЛИ РАКООБРАЗНЫХ, МОЛЛЮСКОВ ИЛИ ПРОЧИХ ВОДНЫХ БЕСПОЗВОНОЧНЫХ			12,67	277,02
40	17	САХАР И КОНДИТЕРСКИЕ ИЗДЕЛИЯ ИЗ САХАРА	0,71	0,50	8,48	108,89
40	18	КАКАО И ПРОДУКТЫ ИЗ НЕГО	0,42	1,28	14,02	171,35
40	19	ГОТОВЫЕ ПРОДУКТЫ ИЗ ЗЕРНА ЗЛАКОВ, МУКИ, КРАХМАЛА ИЛИ МОЛОКА; МУЧНЫЕ КОНДИТЕРСКИЕ ИЗДЕЛИЯ	0,39	1,74	4,98	31,39
40	20	ПРОДУКТЫ ПЕРЕРАБОТКИ ОВОЩЕЙ, ФРУКТОВ, ОРЕХОВ ИЛИ ПРОЧИХ ЧАСТЕЙ РАСТЕНИЙ			10,89	59,90
40	21	РАЗНЫЕ ПИЩЕВЫЕ ПРОДУКТЫ	0,82	86,92	155,99	8 117,01
40	22	АЛКОГОЛЬНЫЕ И БЕЗАЛКОГОЛЬНЫЕ НАПИТКИ И УКСУС	1,49	436,54	27,86	935,67
40	23	ОСТАТКИ И ОТХОДЫ ПИЩЕВОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ; ГОТОВЫЕ КОРМА ДЛЯ ЖИВОТНЫХ			21,13	128,38
40	24	ТАБАК И ПРОМЫШЛЕННЫЕ ЗАМЕНИТЕЛИ ТАБАКА	0,17	3,97	270,57	5 999,76
40	25	СОЛЬ; СЕРА; ЗЕМЛИ И КАМЕНЬ; ШТУКАТУРНЫЕ МАТЕРИАЛЫ, ИЗВЕСТЬ И ЦЕМЕНТ	6,81	39,90	11,04	124,39
40	26	РУДЫ, ШЛАК И ЗОЛА	5,13	1,41	0,11	20,13

40	27	ТОПЛИВО МИНЕРАЛЬНОЕ, НЕФТЬ И ПРОДУКТЫ ИХ ПЕРЕГОНКИ; БИТУМИНОЗНЫЕ ВЕЩЕСТВА; ВОСКИ МИНЕРАЛЬНЫЕ	0,01	0,17	85,61	1 446,86
40	28	ПРОДУКТЫ НЕОРГАНИЧЕСКОЙ ХИМИИ; СОЕДИНЕНИЯ НЕОРГАНИЧЕСКИЕ ИЛИ ОРГАНИЧЕСКИЕ ДРАГОЦЕННЫХ МЕТАЛЛОВ, РЕДКОЗЕМЕЛЬНЫХ МЕТАЛЛОВ, РАДИОАКТИВНЫХ ЭЛЕМЕНТОВ ИЛИ ИЗОТОПОВ	5,11	3 224,22	44,38	2 280,20
40	29	ОРГАНИЧЕСКИЕ ХИМИЧЕСКИЕ СОЕДИНЕНИЯ	0,87	136,19	119,63	20 673,95
40	30	ФАРМАЦЕВТИЧЕСКАЯ ПРОДУКЦИЯ	6,39	2 077,53	1 460,58	365 854,42
40	31	УДОБРЕНИЯ			3,68	37,74
40	32	ЭКСТРАКТЫ ДУБИЛЬНЫЕ ИЛИ КРАСИЛЬНЫЕ; ТАНИНЫ И ИХ ПРОИЗВОДНЫЕ; КРАСИТЕЛИ, ПИГМЕНТЫ И ПРОЧИЕ КРАСЯЩИЕ ВЕЩЕСТВА; КРАСКИ И ЛАКИ; ШПАТЛЕВКИ И ПРОЧИЕ МАСТИКИ; ПОЛИГРАФИЧЕСКАЯ КРАСКА, ЧЕРНИЛА, ТУШЬ	0,98	30,16	97,55	5 733,40
40	33	ЭФИРНЫЕ МАСЛА И РЕЗИНОИДЫ; ПАРФЮМЕРНЫЕ, КОСМЕТИЧЕСКИЕ ИЛИ ТУАЛЕТНЫЕ СРЕДСТВА	5,07	85,38	350,29	19 572,86
40	34	МЫЛО, ПОВЕРХНОСТНО-АКТИВНЫЕ ОРГАНИЧЕСКИЕ ВЕЩЕСТВА, МОЮЩИЕ СРЕДСТВА, СМАЗОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ, ИСКУССТВЕННЫЕ И ГОТОВЫЕ ВОСКИ, СОСТАВЫ ДЛЯ ЧИСТКИ ИЛИ ПОЛИРОВКИ, СВЕЧИ И АНАЛОГИЧНЫЕ ИЗДЕЛИЯ, ПАСТЫ ДЛЯ ЛЕПКИ, ПЛАСТИЛИН, "ЗУБОВРАЧЕБНЫЙ ВОСК" И ЗУБОВРАЧЕБНЫЕ СОСТАВЫ НА ОСНОВЕ ГИПСА	0,38	24,62	85,16	1 599,12
40	35	БЕЛКОВЫЕ ВЕЩЕСТВА; МОДИФИЦИРОВАННЫЕ КРАХМАЛЫ; КЛЕИ; ФЕРМЕНТЫ	0,02	0,26	28,67	1 392,09
40	36	ВЗРЫВЧАТЫЕ ВЕЩЕСТВА; ПИРОТЕХНИЧЕСКИЕ ИЗДЕЛИЯ; СПИЧКИ; ПИРОФОРНЫЕ СПЛАВЫ; НЕКОТОРЫЕ ГОРЮЧИЕ ВЕЩЕСТВА	4,50	179,82	84,13	3 159,57
40	37	ФОТО- И КИНОТОВАРЫ	0,01	0,09	10,52	484,83
40	38	ПРОЧИЕ ХИМИЧЕСКИЕ ПРОДУКТЫ	11,14	268,02	417,20	33 979,06
40	39	ПЛАСТМАССЫ И ИЗДЕЛИЯ ИЗ НИХ	14,09	263,45	577,68	25 688,92
40	40	КАУЧУК, РЕЗИНА И ИЗДЕЛИЯ ИЗ НИХ	26,60	845,66	215,24	14 227,00
40	41	НЕОБРАБОТАННЫЕ ШКУРЫ (КРОМЕ НАТУРАЛЬНОГО МЕХА) И ВЫДЕЛАННАЯ КОЖА	1,58	8,05	10,92	638,16
40	42	ИЗДЕЛИЯ ИЗ КОЖИ; ШОРНО-СЕДЕЛЬНЫЕ ИЗДЕЛИЯ И УПРЯЖЬ; ДОРОЖНЫЕ ПРИНАДЛЕЖНОСТИ, ДАМСКИЕ СУМКИ И АНАЛОГИЧНЫЕ ИМ ТОВАРЫ; ИЗДЕЛИЯ ИЗ КИШОК ЖИВОТНЫХ (КРОМЕ ВОЛОКНА ИЗ ФИБРОИНА ШЕЛКОПРЯДА)	2,20	738,79	238,01	14 055,91
40	43	НАТУРАЛЬНЫЙ И ИСКУССТВЕННЫЙ МЕХ; ИЗДЕЛИЯ ИЗ НЕГО	0,93	208,93	4,92	1 998,50
40	44	ДРЕВЕСИНА И ИЗДЕЛИЯ ИЗ НЕЕ; ДРЕВЕСНЫЙ УГОЛЬ	5,17	7,02	51,48	600,85
40	45	ПРОБКА И ИЗДЕЛИЯ ИЗ НЕЕ	0,00	0,00	5,68	252,66
40	46	ИЗДЕЛИЯ ИЗ СОЛОМЫ, АЛЬФЫ ИЛИ ПРОЧИХ МАТЕРИАЛОВ ДЛЯ ПЛЕТЕНИЯ; КОРЗИНОЧНЫЕ ИЗДЕЛИЯ И ПЛЕТЕННЫЕ ИЗДЕЛИЯ			2,70	55,84
40	47	МАССА ИЗ ДРЕВЕСИНЫ ИЛИ ИЗ ДРУГИХ ВОЛОКНИСТЫХ ЦЕЛЛЮЛОЗНЫХ МАТЕРИАЛОВ; РЕГЕНЕРИРУЕМЫЕ БУМАГА ИЛИ КАРТОН (МАКУЛАТУРА И ОТХОДЫ)			0,51	4,40
40	48	БУМАГА И КАРТОН; ИЗДЕЛИЯ ИЗ БУМАЖНОЙ МАССЫ, БУМАГИ ИЛИ КАРТОНА	8,51	60,43	448,36	7 586,59

40	49	ПЕЧАТНЫЕ КНИГИ, ГАЗЕТЫ, РЕПРОДУКЦИИ И ДРУГИЕ ИЗДЕЛИЯ ПОЛИГРАФИЧЕСКОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ; РУКОПИСИ, МАШИНОПИСНЫЕ ТЕКСТЫ И ПЛАНЫ	150,56	2 794,36	135,88	9 196,69
40	50	ШЕЛК			0,09	14,88
40	51	ШЕРСТЬ, ТОНКИЙ ИЛИ ГРУБЫЙ ВОЛОС ЖИВОТНЫХ; ПРЯЖА И ТКАНЬ, ИЗ КОНСКОГО ВОЛОСА			32,13	127,47
40	52	ХЛОПОК	0,02	0,05	394,30	687,23
40	53	ПРОЧИЕ РАСТИТЕЛЬНЫЕ ТЕКСТИЛЬНЫЕ ВОЛОКНА; БУМАЖНАЯ ПРЯЖА И ТКАНИ ИЗ БУМАЖНОЙ ПРЯЖИ	0,20	0,27	0,28	26,93
40	54	ХИМИЧЕСКИЕ НИТИ; ПЛОСКИЕ И АНАЛОГИЧНЫЕ НИТИ ИЗ ХИМИЧЕСКИХ ТЕКСТИЛЬНЫХ МАТЕРИАЛОВ	0,05	0,97	265,52	1 357,99
40	55	ХИМИЧЕСКИЕ ВОЛОКНА	0,01	0,46	58,76	372,79
40	56	БАТА, ВОЙЛОК ИЛИ ФЕТР И НЕТКАНЫЕ МАТЕРИАЛЫ; СПЕЦИАЛЬНАЯ ПРЯЖА; БЕЧЕВКИ, ВЕРЕВКИ, КАНАТЫ И ТРОСЫ И ИЗДЕЛИЯ ИЗ НИХ	0,05	2,40	15,70	761,06
40	57	КОВРЫ И ПРОЧИЕ ТЕКСТИЛЬНЫЕ НАПОЛЬНЫЕ ПОКРЫТИЯ	2,68	39,33	21,90	1 036,19
40	58	СПЕЦИАЛЬНЫЕ ТКАНИ; ТАФТИНГОВЫЕ ТЕКСТИЛЬНЫЕ МАТЕРИАЛЫ; КРУЖЕВА; ГОБЕЛЕНЫ; ОТДЕЛОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ; ВЫШИВКИ	0,07	0,05	18,62	258,03
40	59	ТЕКСТИЛЬНЫЕ МАТЕРИАЛЫ, ПРОПИТАННЫЕ, С ПОКРЫТИЕМ ИЛИ ДУБЛИРОВАННЫЕ; ТЕКСТИЛЬНЫЕ ИЗДЕЛИЯ ТЕХНИЧЕСКОГО НАЗНАЧЕНИЯ	0,17	2,88	21,97	1 249,76
40	60	ТРИКОТАЖНЫЕ ПОЛОТНА МАШИННОГО ИЛИ РУЧНОГО ВЯЗАНИЯ			127,34	372,30
40	61	ПРЕДМЕТЫ ОДЕЖДЫ И ПРИНАДЛЕЖНОСТИ К ОДЕЖДЕ, ТРИКОТАЖНЫЕ МАШИННОГО ИЛИ РУЧНОГО ВЯЗАНИЯ	1,08	314,67	2 422,78	67 851,19
40	62	ПРЕДМЕТЫ ОДЕЖДЫ И ПРИНАДЛЕЖНОСТИ К ОДЕЖДЕ, КРОМЕ ТРИКОТАЖНЫХ МАШИННОГО ИЛИ РУЧНОГО ВЯЗАНИЯ	2,59	894,37	2 251,27	81 388,67
40	63	ПРОЧИЕ ГОТОВЫЕ ТЕКСТИЛЬНЫЕ ИЗДЕЛИЯ; НАБОРЫ; ОДЕЖДА И ТЕКСТИЛЬНЫЕ ИЗДЕЛИЯ, БЫВШИЕ В УПОТРЕБЛЕНИИ; ТРЯПЬЕ	4,67	69,13	240,41	3 708,56
40	64	ОБУВЬ, ГЕТРЫ И АНАЛОГИЧНЫЕ ИЗДЕЛИЯ; ИХ ДЕТАЛИ	3,82	724,05	662,60	20 147,48
40	65	ГОЛОВНЫЕ УБОРЫ И ИХ ЧАСТИ	0,15	10,47	63,25	1 884,48
40	66	ЗОНТЫ, СОЛНЦЕЗАЩИТНЫЕ ЗОНТЫ, ТРОСТИ, ТРОСТИ-СИДЕНЬЯ, ХЛЫСТЫ, КНУТЫ ДЛЯ ВЕРХОВОЙ ЕЗДЫ И ИХ ЧАСТИ	0,01	0,02	2,47	56,68
40	67	ОБРАБОТАННЫЕ ПЕРЬЯ И ПУХ И ИЗДЕЛИЯ ИЗ ПЕРЬЕВ ИЛИ ПУХА; ИСКУССТВЕННЫЕ ЦВЕТЫ; ИЗДЕЛИЯ ИЗ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ВОЛОСА			8,76	69,90
40	68	ИЗДЕЛИЯ ИЗ КАМНЯ, ГИПСА, ЦЕМЕНТА, АСБЕСТА, СЛЮДЫ ИЛИ АНАЛОГИЧНЫХ МАТЕРИАЛОВ	0,96	24,72	32,79	1 926,57
40	69	КЕРАМИЧЕСКИЕ ИЗДЕЛИЯ	2,35	9,18	49,11	1 100,34
40	70	СТЕКЛО И ИЗДЕЛИЯ ИЗ НЕГО	9,69	389,49	50,55	1 848,72
40	71	ЖЕМЧУГ ПРИРОДНЫЙ ИЛИ КУЛЬТИВИРОВАННЫЙ, ДРАГОЦЕННЫЕ ИЛИ ПОЛУДРАГОЦЕННЫЕ КАМНИ, ДРАГОЦЕННЫЕ МЕТАЛЛЫ, МЕТАЛЛЫ, ПЛАКИРОВАННЫЕ ДРАГОЦЕННЫМИ МЕТАЛЛАМИ, И ИЗДЕЛИЯ ИЗ НИХ; БИЖУТЕРИЯ; МОНЕТЫ	2 374,89	316 661,60	8,64	9 678,75
40	72	ЧЕРНЫЕ МЕТАЛЛЫ	0,20	3,69	49,16	523,47
40	73	ИЗДЕЛИЯ ИЗ ЧЕРНЫХ МЕТАЛЛОВ	75,09	4 476,94	1 602,40	63 959,03
40	74	МЕДЬ И ИЗДЕЛИЯ ИЗ НЕЕ	0,13	14,93	35,76	4 861,53

40	75	НИКЕЛЬ И ИЗДЕЛИЯ ИЗ НЕГО	0,67	30,27	11,89	3 294,21
40	76	АЛЮМИНИЙ И ИЗДЕЛИЯ ИЗ НЕГО	5,88	89,16	52,97	2 366,22
40	78	СВИНЕЦ И ИЗДЕЛИЯ ИЗ НЕГО	0,02	0,10	1,57	20,53
40	79	ЦИНК И ИЗДЕЛИЯ ИЗ НЕГО			0,42	23,77
40	80	ОЛОВО И ИЗДЕЛИЯ ИЗ НЕГО			0,01	6,57
40	81	ПРОЧИЕ НЕДРАГОЦЕННЫЕ МЕТАЛЛЫ; МЕТАЛЛОКЕРАМИКА; ИЗДЕЛИЯ ИЗ НИХ	99,51	30 917,20	51,16	9 196,73
40	82	ИНСТРУМЕНТЫ, ПРИСПОСОБЛЕНИЯ, НОЖЕВЫЕ ИЗДЕЛИЯ, ЛОЖКИ И ВИЛКИ ИЗ НЕДРАГОЦЕННЫХ МЕТАЛЛОВ; ИХ ЧАСТИ ИЗ НЕДРАГОЦЕННЫХ МЕТАЛЛОВ	12,80	1 567,44	121,21	16 564,30
40	83	ПРОЧИЕ ИЗДЕЛИЯ ИЗ НЕДРАГОЦЕННЫХ МЕТАЛЛОВ	0,37	51,22	205,35	6 129,97
40	84	РЕАКТОРЫ ЯДЕРНЫЕ, КОТЛЫ, ОБОРУДОВАНИЕ И МЕХАНИЧЕСКИЕ УСТРОЙСТВА; ИХ ЧАСТИ	75,51	13 206,54	3 627,47	407 996,20
40	85	ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ МАШИНЫ И ОБОРУДОВАНИЕ, ИХ ЧАСТИ; ЗВУКОЗАПИСЫВАЮЩАЯ И ЗВУКОВОСПРОИЗВОДЯЩАЯ АППАРАТУРА, АППАРАТУРА ДЛЯ ЗАПИСИ И ВОСПРОИЗВЕДЕНИЯ ТЕЛЕВИЗИОННОГО ИЗОБРАЖЕНИЯ И ЗВУКА, ИХ ЧАСТИ И ПРИНАДЛЕЖНОСТИ	43,18	20 926,22	2 484,63	704 715,72
40	86	ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ЛОКОМОТИВЫ ИЛИ МОТОРНЫЕ ВАГОНЫ ТРАМВАЯ, ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ И ИХ ЧАСТИ; ПУТЕВОЕ ОБОРУДОВАНИЕ И УСТРОЙСТВА ДЛЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ИЛИ ТРАМВАЙНЫХ ПУТЕЙ И ИХ ЧАСТИ; МЕХАНИЧЕСКОЕ (ВКЛЮЧАЯ ЭЛЕКТРОМЕХАНИЧЕСКОЕ) СИГНАЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ ВСЕХ ВИДОВ	108,04	343,38	56,04	2 325,07
40	87	СРЕДСТВА НАЗЕМНОГО ТРАНСПОРТА, КРОМЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ИЛИ ТРАМВАЙНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, И ИХ ЧАСТИ И ПРИНАДЛЕЖНОСТИ	7,67	1 012,41	313,71	10 458,40
40	88	ЛЕТАТЕЛЬНЫЕ АППАРАТЫ, КОСМИЧЕСКИЕ АППАРАТЫ, И ИХ ЧАСТИ	14,92	5 671,85	131,99	17 095,96
40	89	СУДА, ЛОДКИ И ПЛАВУЧИЕ КОНСТРУКЦИИ	0,54	401,77	2,12	546,35
40	90	ИНСТРУМЕНТЫ И АППАРАТЫ ОПТИЧЕСКИЕ, ФОТОГРАФИЧЕСКИЕ, КИНЕМАТОГРАФИЧЕСКИЕ, ИЗМЕРИТЕЛЬНЫЕ, КОНТРОЛЬНЫЕ, ПРЕЦИЗИОННЫЕ, МЕДИЦИНСКИЕ ИЛИ ХИРУРГИЧЕСКИЕ; ИХ ЧАСТИ И ПРИНАДЛЕЖНОСТИ	17,97	11 095,37	862,61	260 589,60
40	91	ЧАСЫ ВСЕХ ВИДОВ И ИХ ЧАСТИ	0,31	121,76	7,70	6 256,60
40	92	ИНСТРУМЕНТЫ МУЗЫКАЛЬНЫЕ; ИХ ЧАСТИ И ПРИНАДЛЕЖНОСТИ	0,48	27,83	5,41	397,74
40	94	МЕБЕЛЬ; ПОСТЕЛЬНЫЕ ПРИНАДЛЕЖНОСТИ, МАТРАЦЫ, ОСНОВЫ МАТРАЦНЫЕ, ДИВАННЫЕ ПОДУШКИ И АНАЛОГИЧНЫЕ НАБИВНЫЕ ПРИНАДЛЕЖНОСТИ МЕБЕЛИ; ЛАМПЫ И ОСВЕТИТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ, В ДРУГОМ МЕСТЕ НЕ ПОИМЕНОВАННЫЕ ИЛИ НЕ ВКЛЮЧЕННЫЕ; СВЕТОВЫЕ ВЫВЕСКИ, СВЕТОВЫЕ ТАБЛИЧКИ С ИМЕНЕМ ИЛИ НАЗВАНИЕМ, ИЛИ АДРЕСОМ И АНАЛОГИЧНЫЕ ИЗДЕЛИЯ; СБОРНЫЕ СТРОИТЕЛЬНЫЕ КОНСТРУКЦИИ	8,07	263,72	226,84	8 730,84
40	95	ИГРУШКИ, ИГРЫ И СПОРТИВНЫЙ ИНВЕНТАРЬ; ИХ ЧАСТИ И ПРИНАДЛЕЖНОСТИ	1,24	14,90	31,09	1 510,83
40	96	РАЗНЫЕ ГОТОВЫЕ ИЗДЕЛИЯ	0,17	3,57	159,72	2 654,66
40	97	ПРОИЗВЕДЕНИЯ ИСКУССТВА, ПРЕДМЕТЫ КОЛЛЕКЦИОНИРОВАНИЯ И АНТИКВАРИАТ	2,47	21,01	1,10	148,51
40	99	ПОЗИЦИЯ ОТСУТСТВУЕТ В ТН ВЭД ЕВРАЗЭС	30,42	3 770,36	29,47	2 384,23

Источник: Комитет государственных доходов МФ РК (http://kgd.gov.kz/ru/exp_trade_files)
таблицы 81 и 82

Таблица 11. Основные грузы, перевозимые воздушным транспортом через аэропорты г.г. Астаны и Алматы (тонн/год):

Наименование товара	а/п Алматы	а/п Астана
Продукты питания	1113	1,6
Парфюм	63	
Моющие ср-ва	254	
Изделия из пластика	678	3
Изделия из резины	24	1,4
Изделия из кожи	54	
Изделия из овчины	101	1
Изделия из дерева	36	
Изделия из бумаги	72	
Одежда и обувь	538	4
Стройматериалы	76	3
Изделия из стекла	70	
Части оборудования	327	8
Крепежи	82	
Компьютеры, картриджи и комплектующие	953	17
Кабеля, усилители	161	3
Автозапчасти	218	
Аксессуары	295	

По информации аэропорта г. Астана заказчиками (получателями) грузов являются торговые сети магазинов, например, «Метро» получает фрукты, соки, напитки, «ZARA» - текстиль, одежда, МИД РК (дипломатическая почта),

«Казахстан Инжиниринг» перевозит военные грузы, ТОО «Тулпар Тальго» - запчасти к вагонам, Театр оперы и балета – сценическое оборудование. Также организаторы различных выставок, презентаций перевозят в Астану свою продукцию, выставочные стенды и т.д.

Компания «DHL» с июля т.г. доставку заказов в г. Астану стали выполнять напрямую через столичный аэропорт, а не через аэропорт г. Алматы, как это было раньше.

Вывод: За последние три года (2015-2017 годы) в РК рынок грузовых перевозок стабилизировался, наблюдается рост основных показателей.

6. Анализ грузовых авиаперевозок в глобальном масштабе

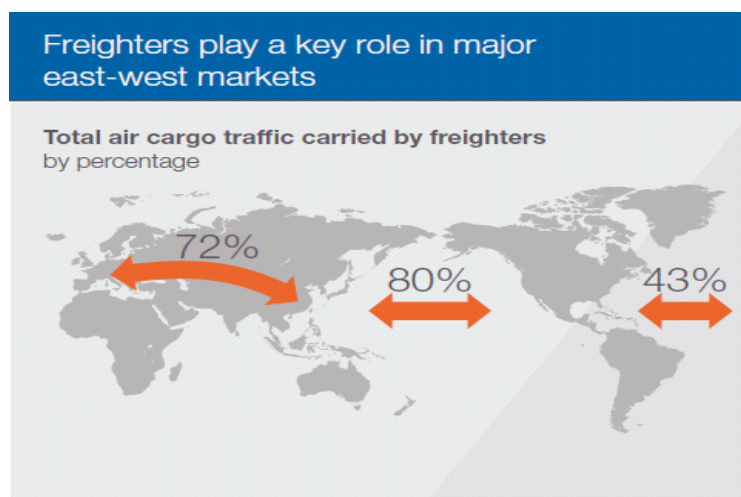
Несмотря на повышенную стоимость авиаперевозок, чем другие виды транспорта, во всем мире динамика грузовых авиаперевозок остается достаточно стабильным и не подвержены сильному политическому и/или экономическому влиянию и признаки возобновления дальнейшего роста очевидны.

Как известно, грузы перевозятся как на грузовых воздушных судах, так и на пассажирских, в их грузовых отсеках. В настоящее время многие авиакомпании, специализирующиеся на пассажирских перевозках, организуют у себя отделы, которые занимаются грузовыми перевозками, помимо перевозки багажа пассажиров. И это приносит им немалый доход.

В этой связи в данной работе мы будем рассматривать и перевозки грузов пассажирскими самолетами.

Природа главного спроса на услуги грузовых авиаперевозок делает грузовое судно более конкурентоспособным нежели продолжающемуся удержанию провозных емкостей на пассажирских самолетах. Грузовые авиаперевозчики мира продолжают перевозить более половины мирового авиационного груза (тонно-километров), даже по мере расширения емкостей и удержания перевозок пассажирскими самолетами.

Рисунок 5. Доля авиаперевозок, осуществляемых грузовыми авиакомпаниями



Рост трафика укрепился в обслуживании различных отраслей промышленности, которые требуют транспортировки чувствительных ко времени и дорогостоящих товаров, чье производство активизировалось последнее 20 лет (скоропортящиеся товары, электроника, одежда высокой моды, фармацевтика, промышленная техника и дорогостоящие компоненты, такие как автозапчасти).

В международных грузовых авиаперевозках между Востоком и Западом ключевую роль играют специализированные грузовые авиакомпании и их доля на рынке существенна по отношению с перевозками в багажных емкостях пассажирских авиакомпаний.

2016 год

Объем мирового рынка грузовых авиаперевозок в 2016 году, по данным IATA, оценивается в 53,9 млн тонн, что на 3,2% превышает результат 2015 года. Грузооборот в мировой отрасли вырос на 3,4%. Доходы отрасли от грузовых перевозок *снизились* на 9,4% и составили 47,8 млрд долл. США. Сокращение расходов на авиатопливо позволило снизить доходные ставки без ущерба для прибыльности.

В основном такой рост обусловлен благоприятными показателями авиагрузовых перевозок во второй половине 2016 года, свидетельствующими об активизации торговли. Объем перевозок в регионе Ближнего Востока увеличился на 7,2 %, за ним следует регион Европы – 5,7 %, Азиатско-Тихоокеанский регион – 2,9 %, регион Африки – 2,8 % и регион Северной Америки – 2,1 %. Перевозчики региона Латинской Америки и Карибского бассейна зафиксировали увеличение темпов роста на 1,9 % по сравнению с предыдущим годом.

Показатель грузо-тонно-километр (ГТК) регулярных международных грузовых перевозок в 2016 году вырос на 3,7 %, в то время как в 2015 году рост составил 1,4 %. На долю международных грузовых авиаперевозок пришлось около 86 % от совокупного объема регулярных перевозок, выраженных в ГТК. Почти 40 % ГТК при международных регулярных перевозках пришелся на авиакомпании Азиатско-Тихоокеанского региона; для европейских перевозчиков этот показатель составил 26 %, для авиакомпаний Ближнего Востока – 16 %, а для авиакомпаний Северной Америки – 13 %. Это означает, что почти 80 % грузовых перевозок большой протяженности осуществлялось по восточно-западному торговому коридору, соединяющему Азию с Европой, Азию с Северной Америкой и Европу с Северной Америкой.

В 2016 году провозная емкость при регулярных международных грузовых перевозках, выраженная в располагаемых грузовых тонно-километрах, составила приблизительно 333 млрд, что на 4,7 % выше, чем в 2015 году. Коэффициент загрузки при регулярных международных грузовых перевозках снизился с 53,5 % в 2015 году до 53,0 % в 2016 году.

В сочетании вялая торговля, избыток провозных емкостей, быстрые темпы перехода на электронную торговлю и конкуренция со стороны других более

дешевых видов грузового транспорта по-прежнему оказывали негативное воздействие на грузовые авиаперевозки в 2016 году.

2017 год

По данным, опубликованным Международной организацией гражданской авиации (ИКАО), в 2017 году на регулярных авиарейсах было перевезено рекордное число пассажиров – **4,1 млрд**, что представляет собой **рост на 7,2 % по сравнению с 2016 годом**. Устойчивость этого впечатляющего роста международных гражданских воздушных перевозок обеспечивается за счет постоянных улучшений в сфере безопасности полетов, авиационной безопасности, эффективности и охраны окружающей среды.

Рост спроса на воздушные перевозки приобрел устойчивый характер благодаря продолжающемуся улучшению глобальных экономических условий в течение года. В 2017 году рост реального внутреннего валового продукта (ВВП) составил 2,7 %, что означает ускорение на 2,4 % по сравнению с 2016 годом, и по расчетам он еще больше укрепится в 2018 году, достигнув 2,9 %. Этой восходящей тенденции способствует рост инвестиций в развитые экономики, а также восстановление новых рынков и развивающихся экономик, произошедшее благодаря увеличению спроса на их экспорт.

В 2017 году объем международных регулярных пассажирских перевозок, выраженный в коммерческие пассажиро-километры (КПК), возрос на 8,0 %, по сравнению с 7,8 % в 2016 году. Во всех регионах наблюдался значительный рост по сравнению с предыдущим годом, за исключением замедления на Ближнем Востоке, которое было вызвано рядом различных факторов, таких как конкурентная среда: конкурирующие хабы и рост услуг по перевозке между двумя пунктами, снижение цен на нефть и влияние сильного доллара США. На долю этого региона пришлось 14 % КПК, а темпы роста существенно снизились с 11,8 % в 2016 году до 6,9 % в 2017 году.

Европа по-прежнему остается крупнейшим международным рынком – на ее долю приходится 37 % международных КПК, а рост составил целых 8,1 %, поддержку которому оказало улучшение экономических условий в регионе.

На втором месте расположился Азиатско-Тихоокеанский регион с долей в 29 %; рост в нем составил 9,6 %, это второй показатель среди всех регионов.

На долю Северной Америки приходится 13 %, что является улучшением по сравнению с предыдущим годом, однако в этом регионе наблюдался самый слабый рост, составивший 4,9 %. Перевозчики в регионе Латинской Америки и Карибского бассейна, на долю которых приходится 4 % международных КПК, добились самого большого увеличения темпов роста среди всех регионов, который составил 10,0 %.

Африке принадлежит наименьшая доля КПК в 3 %, а темпы роста в этом регионе оказались немного выше, чем в предыдущем году.

Коэффициент загрузки достиг рекордных значений

Темпы роста провозной емкости в отрасли воздушного транспорта опережали растущие темпы увеличения спроса на авиаперевозки. В 2017 году совокупный объем провозной емкости авиакомпаний всего мира, выраженный в располагаемых кресло-километрах (РКК), вырос на 6,4 %. Вследствие этого,

общий коэффициент пассажирской загрузки увеличился на 0,9 %-ных пункта и достиг рекордного уровня в 81,2 %. Ближний Восток стал единственным регионом, где коэффициент загрузки снизился, что объясняется воздействием тенденции к замедлению роста объема перевозок. Коэффициент загрузки варьируется от региона к региону от 70,8 % в Африке до 83,4 % в Северной Америке.

Бурный рост в сегменте грузовых авиаперевозок

Благодаря улучшению экономических условий в мире и росту импорто-экспортных операций в мировой торговле в 2017 году в сегменте грузовых авиаперевозок произошло существенное восстановление. В 2017 году объем регулярных грузовых авиарейсов, измеряемый в грузовых тонно-километрах (ГТК), показал уверенный рост в 9,5 %, что является значительным улучшением по сравнению с 3,8 % роста, зарегистрированного в 2016 году. В сегменте международных грузовых авиаперевозок, на долю которого приходится почти 87 % всех грузовых авиаперевозок, рост составил около 10,3 % по сравнению с 3,7 % роста в 2016 году. Коэффициент загрузки на международных регулярных грузовых рейсах также увеличился с 53 % в 2016 году до 55 % в 2017 году.

Финансовые результаты авиакомпаний

В 2017 году цены на реактивное топливо в среднем возросли приблизительно на 25 % по сравнению с 2016 годом, при этом оставаясь на существенно более низком уровне по сравнению с ценами в предшествующие десять лет. В сочетании с увеличением объема перевозок это позволило авиакомпаниям сохранить свою операционную прибыль почти на том же уровне, что и в 2016 году. Ожидается, что авиакомпании завершат 2017 год, установив очередной рекорд, операционная прибыль составит приблизительно 60 млрд долл. США, а норма прибыли – 8,0 %. Ожидается, что объем чистой прибыли в отрасли составит приблизительно 36 млрд долл. США, при этом почти 45 % этого объема приходится на долю авиаперевозчиков Северной Америки. Прогнозируемое Всемирным банком продолжение улучшения экономических условий может способствовать дальнейшему увеличению объема перевозок и сохранению уровня доходности в 2018 году.

Рост международных регулярных пассажирских перевозок в 2017 году

Что касается внутренних регулярных рейсов, то в 2017 году рынки в целом выросли на 7,0 %, что является улучшением по сравнению с ростом в 6,7 %, зарегистрированным в 2016 году. Благодаря существенному увеличению спроса в Индии и Китае, особенно в последнем, рост в котором составил более 20,0 %, в Азиатско-Тихоокеанском регионе объемы перевозок в 2017 году существенно увеличились – на 10,6 %, в то время как в Северной Америке наблюдались более умеренные темпы роста в сравнении с предыдущим годом – 3,8 % в 2017 году. Эти два региона обладают крупнейшими рынками внутренних перевозок в мире: на каждый из них приходится около 41 % от объема внутренних регулярных рейсов во всем мире.

Таблица 12. Динамика основных показателей воздушного транспорта в мире

№ п/п	Наименование	2015 год	2016 год	2017 год
1.	Перевезено грузов (млн. тонн)	50,6 (0,5%)*	52,6 (4,0%)	56,1 (7,3%)
2.	Грузооборот (млрд. тонно-км)	197 344 (1,3%)	204 895 (3,8%)	223 730 (9,5%)
3.	Перевезено пассажиров, (млрд. чел.)	3,6 (97,2)	3,8 (6,8%)	4,1 (7,2%)
4.	Пассажирооборот (млрд. пассажиро-км.)	6 635,0 (7,5%)	7 124,4 (7,4%)	7 7699,4 (7,9%)

* рост по сравнению с предыдущим годом

Источник: ИКАО [https://www.icao.int/annual-report-2017/Documents/Annual.Report.2017 Air%20Transport%20Statistics.pdf](https://www.icao.int/annual-report-2017/Documents/Annual.Report.2017%20Air%20Transport%20Statistics.pdf)

Вывод: Благодаря улучшению экономических условий в мире и росту импорто-экспортных операций в мировой торговле в сегменте грузовых авиаперевозок в 2017 году объем регулярных грузовых авиарейсов показал почти трехкратный рост по сравнению с 2016 годом. Международные грузовые авиаперевозки составляют 87 % всех грузовых авиаперевозок в мире, рост составил около 10,3 % по сравнению с 3,7 % роста в 2016 году. Коэффициент загрузки на регулярных грузовых рейсах составляет 55 % .

7. Рынок грузовых потоков сообщением Азия - Европа - Азия

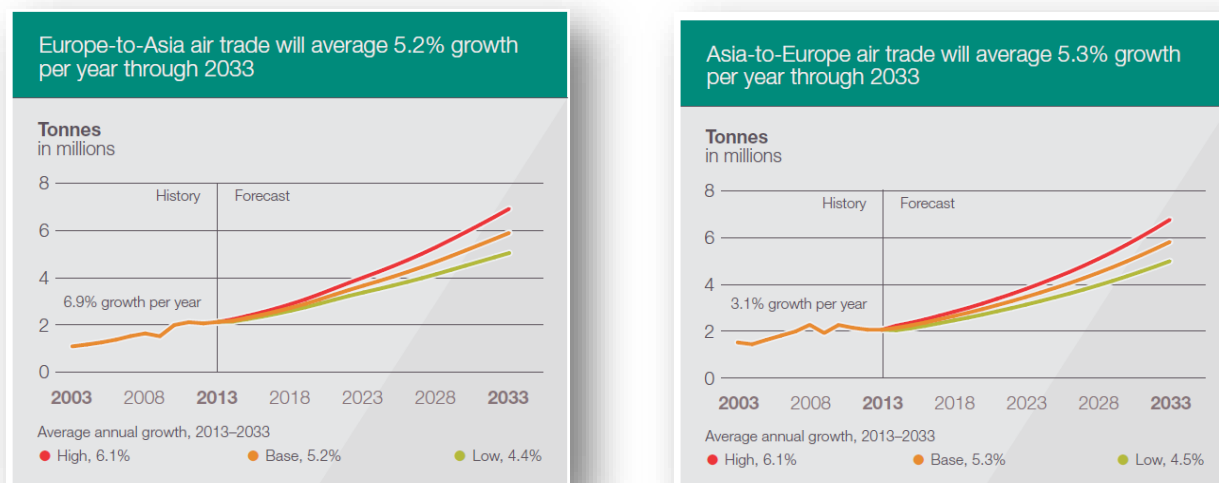
7.1. Прогноз грузовых авиаперевозок по маршруту «Азия-Европа»

Согласно данным ИКАО в 2017 году общий объем грузовых перевозок воздушным транспортом в мире составил 56,1 млн. тонн, в том числе 19,6% (10 млн. тонн) приходится на направление «Азия-Европа».

Транзит груза через воздушное пространство РК (в среднем 23 тыс. грузовых авиарейсов) составляет 1,5 млн. тонн в год, из которых порядка 90 тыс. тонн обрабатывается в аэропортах РК.

Вместе с тем, по данным компании «Boeing» общий объем перевозок Азия – Европа – Азия составляет около 3 млн. тонн, при этом спрос на авиаперевозки из Европы в Азию намного выше. Номенклатурная база представлена в следующем ассортименте: одежда, автозапчасти и аксессуары, компьютерная техника и электроника (около 30 %), почта и бандероли, продукты питания, промышленное оборудование и др. При этом по прогнозам Boeing к 2033 году данные перевозки сохраняют темп роста в среднем 6% в год.

Рисунок 6. Показатели трафика грузоперевозок Азия – Европа - Азия



Источник: Компания «Boeing»

Международная торговля в пределах и за пределами региона СНГ, оценивается в 582,0 тыс. тонн авиационных грузов. Из этого тоннажа, 341,0 тыс. тонн в и/из России. 241,0 тыс. тонн приходится на Казахстан, Украину, Азербайджан и Узбекистан. Рынок авиаперевозок стран СНГ сосредоточен на обслуживании перевозок Европы и Азии. Рост перевозок в странах СНГ с 2015 – по 2017 год составил 3,5 %, умеренное влияние внешних торговых факторов остается на рынке грузоперевозок стран Центральной Азии и Кавказа, при чем кризис 2008-2009 годов не особо отразился на данных перевозках.

Спрос на электронику, одежду и другие потребительские товары, в частности, из Китая, Японии, Кореи, Таиланд, стимулирует грузопотоки сообщением СНГ-Азия, который является одним из серьезных в регионе.

Одним из «стимуляторов» роста авиаперевозок является значительный спрос на «онлайн-торговлю». Рост популярности электронных магазинов во всем мире неуклонно растет.

С 2010 года объемы продаж e-commerce в РК устойчиво росли, а структура рынка, доли категорий в нем менялись ни один раз. Самый феноменальный и безоговорочный рост, по данным «Интернет Ассоциации Казахстана», произошел в торговле интернет-магазинов. В 2010 году категория занимала всего 1% в доле рынка, в 2015 году уже 55,87%. С каждым годом казахстанцы все чаще покупают онлайн на площадках вроде Lamoda, Satu, OLX, WildBerries, Flip, Yves Rocher. Интернет-магазины по объему доли рынка, не обошел никто.

Что еще важно - электронная коммерция стала развиваться в рамках классических социальных сетей. Сейчас можно вести продажи прямо на страницах брендов в социальных сетях или через мобильные приложения, началась интеграция целых маркетплейсов в социальные сети. Также на развитии e-commerce отразилось увеличение количества новых игроков и укрепление старых.

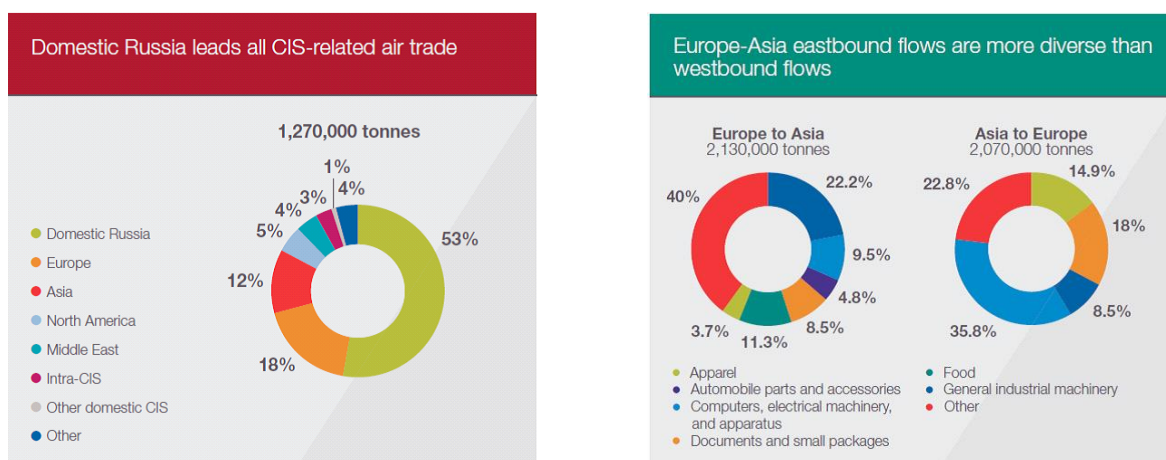
Казахстан лидирует среди стран СНГ по частоте использования смартфонов для онлайн-шопинга, - комментирует Иван Портной, руководитель маркетплейса Satu.kz. На Satu.kz две трети покупок совершается с мобильных устройств, а это - половина всего товарооборота площадки. По прогнозам Zenith Media доля глобального мобильного интернет-трафика в 2018 году составит 75%.

В мировой практике такие гиганты, как Apple, Google, Amazon, начавшие когда-то с техники, поисковика и продажи товаров соответственно, сейчас превратились в мультипродуктовые платформы. У нас в стране первыми трансформацию прошли мобильные операторы. Если раньше они предоставляли абонентам только баланс, потом интернет, то теперь – финансовые сервисы, которыми прежде не занимались. В дальнейшем возможности платформ мобильных операторов станут еще шире.

В 2016 году в Россию официально вошли несколько крупных китайских интернет-магазинов, сегодня «АЛИ Экспресс» работает и в Казахстане.

Россия с 2002 года применила таможенные ограничения, которые сдерживали прямой импорт груза в Россию из Азии, в результате чего некоторые импортеры в перевозках в Россию осуществляли через третьи страны, с доставкой автомобильным транспортом.

Рисунок 7. Импорт в СНГ



Источник: Компания «Boeing»

Развитие контейнерных перевозок в портах региона, в частности, на побережье Балтийского, Черного моря, и дальнего востока России, ограничивает импорт авиатранспортом в регионе. Рост контейнерных перевозок сравнительно низкой по стоимости морем в указанных портах в среднем на 9,5% за последнее десятилетие, снизили спрос в перевозках груза авиатранспортом. Активность контейнерных перевозок через порты стран СНГ достигла 4.5 миллионов ДФЭ в 2016 году, из которых около 70% приходится на импорт. Устойчивые улучшения и расширение портовой и дорожной инфраструктуры региона способствовали переориентации грузовой базы с воздушного транспорта в контейнерные перевозки море-суша. Сообщение СНГ-Европа является

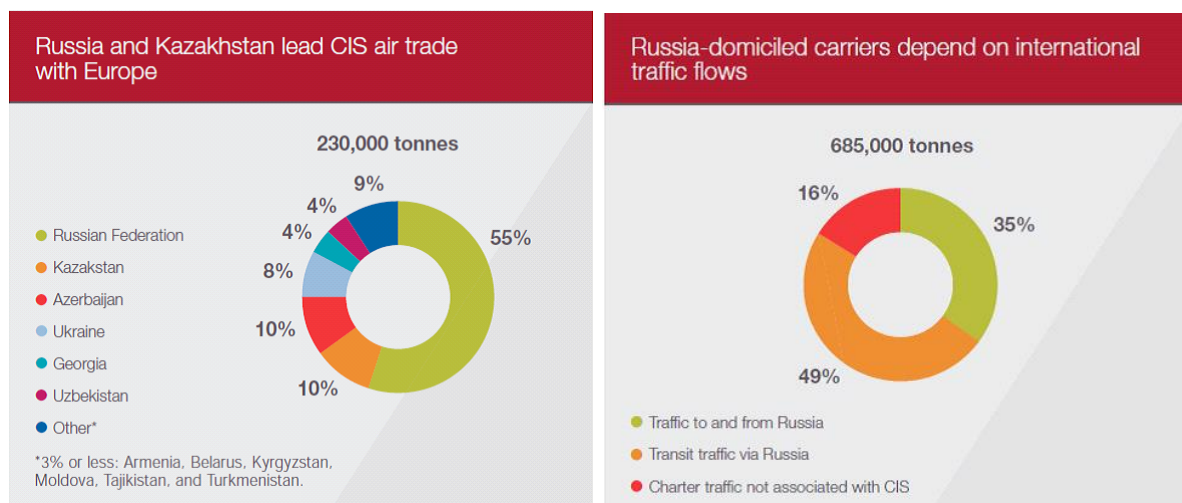
основным рынком для этого региона, из которых около более 50% приходится на импорт из Европы. При этом не всегда происхождение грузов является Европейским из-за не развитой «Хабовой» системы и региональных авиаперевозок, а также дистрибуционной логистики большинства стран СНГ. Структура импорта грузовых авиаперевозок СНГ состоит в основном из оборудования промышленности, автозапчасти, предметы роскоши, потребительские товары и одежда, фармацевтические и изделия медицинского назначения, вычислительной техники и телекоммуникационное оборудование, оборудование для добычи нефти и газа, экстракционного оборудования.

Экспорт стран СНГ воздушным транспортом в Европу составил около 42 тыс. тонн в 2016 г. Структура экспорта - одежда, промышленная техника, промышленные химикаты, металлы, научно-методические инструменты, специализированные спортивные товары, багаж, оборудование для транспортировки являются основными грузами.

В целом грузопоток стран СНГ авиакомпаниями в 2016 году в тонно-километровой работе упал на 0,4%. Вместе с тем течение последних 20 лет международные авиаперевозки в тонно-километровой работе увеличены силами операторами СНГ и превысили внутренние грузоперевозки достигнув коэффициента 5 млрд. ткм.

В тоже время по мнению российских аналитиков 2017 год ознаменовался для мирового рынка грузовых авиаперевозок ростом грузооборота на 9%, что существенно превосходит аналогичный показатель 2016 года (3,6%) и является максимальным показателем прироста с 2010 года.

Рисунок 8. Авиаперевозчики СНГ обслуживают значительный грузопоток назначением третьи страны



Источник: Компания «Boeing»

Для того, чтобы точно оценить объемы грузовых авиаперевозок СНГ, необходимо различать их истинное происхождение и назначения трафика и грузов, поскольку в первую очередь основная масса грузов доставляются внешними авиакомпаниями с технической посадкой в аэропортах СНГ. Таким образом операторы СНГ несут значительную часть региональных

международных авиаперевозок через регулярные международные рейсы со стыковкой в аэропортах СНГ. Также операторами СНГ предоставляются чартерные услуги доставки грузов для третьих стран. Основную долю в данных перевозках составляют операторы Российских авиакомпаний, которые в 2016 году перевезли региональными авиаперевозками порядка 485 тыс. тонн за пределы СНГ международных грузов, что составляет около 65% от общего объема международного трафика через СНГ. Некоторые российские национальные авиаперевозчики пользуются удобным географическим расположением в аэропортах - хабах России, чтобы обслуживать быстрорастущие маршруты между Европой и Азией.

В 2016 году российские авиаперевозчики перевезли около 284 тыс. тонн грузов между Европой и Азией, транзитом через Россию без коммерческих остановок внутри страны, что в 9 раз выше по сравнению с уровнем перевозок в 2004 году.

7.2 Прогноз грузовых авиаперевозок по маршруту СНГ-Европа

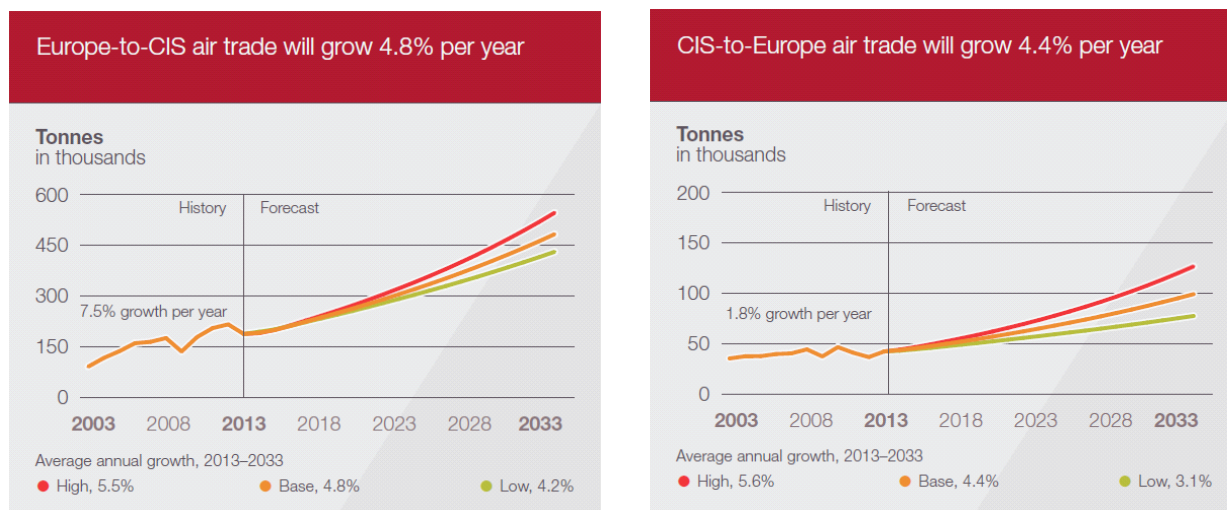
Авиакомпании СНГ представлены значительным флотом бывшего Советского союза - военные турбовинтовые и реактивные самолеты с задней загрузочной рампой, которые используются для обслуживания чартерных рынков и на сегодняшний день (например АН-12, Ан-124 и др).

Достаточный запас использованных военных самолетов, низкие затраты на приобретение, а также отставание аэропортов СНГ в инвестициях в инфраструктуру сохранили местную военную авиатехнику СНГ для перевозок на внутренних и региональных маршрутах.

При этом учитывая старение парка СССР авиаперевозчиками стран СНГ применяются конверсионные версии (переоборудованные с пассажирских в грузовые самолеты) авиасудов западного производства для региональных авиаперевозок с обслуживанием рынка для третьих стран.

Географическая структура импорта авиаперевозок грузов в СНГ из Европы, согласно прогнозам, вырастет в среднем на 4,8% в год и к 2033 году достигнет уровня 484 тыс. тонн. Этот рост будет по-прежнему зависеть от цен на нефть и развитие среднего класса населения стран СНГ. Если цены на нефть останутся высокими согласно историческим данным, то ожидается спрос стран СНГ для европейских товаров широкого потребления, промышленного оборудования и запасных частей, а также нефть и газ оборудование. В случае продолжения снижения цен на нефть, отсутствие в данных странах экономической диверсификации, а также продолжительность региональных конфликтов будут стимулировать к проекции низкого роста, но тем не менее в прогрессии увеличения на средние 3%.

Рисунок 9. Прогноз авиаперевозок грузов (импорт / экспорт) СНГ - Европа



Географическая структура экспорта грузовых авиаперевозок стран СНГ в Европу будет расти 4,4% в год и достигнет почти 99 200 тонн к 2033 (структура груза одежды, текстиль, специальные химикаты и промышленные металлы, специализированное оборудование).

В числе главных драйверов роста сектора грузовых авиаперевозок эксперты Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA) отмечают также развитие сегмента электронной торговли и фармацевтического рынка.

По их мнению, фактор растущего спроса потребителей на максимально быструю доставку интернет-заказов приводит к отказу грузоотправителей от традиционных способов перевозки морским или железнодорожным транспортом и переориентации на использование услуг авиаперевозчиков.

Участники рынка сходятся во сходятся во мнении, что в 2018 году тенденция сохранится и прогнозируют рост объема грузоперевозок на 4–5%.

В 2015 году компания «Lufthansa Consulting GmbH» разработала ряд документов для АО «НК «КТЖ» касательно развития авиационной составляющей в деятельности группы компаний КТЖ, в том числе документ «Развитие международного авиационного «хаба» и интермодальных грузоперевозок в Республике Казахстан».

Основным результатом данного документа является вывод о том, что Казахстану собственная грузовая авиакомпания будет доступна только к 2030 году.

При этом по мнению «Lufthansa Consulting GmbH»:

«Для обеспечения максимальной интеграции в международные транспортно-коммуникационные потоки Республике Казахстан потребуются реализовать стратегию двух «хабов» на территории страны, аэропорт г. Алматы получит статус главного международного авиационного «хаба», главным образом сосредоточенного на привлечении транзитных потоков (авиа-авиа) в сегментах пассажирских и грузовых перевозок.

Аэропорт Астана станет новым интермодальным грузовым «хабом», специализирующимся на транзитных грузовых перевозках (ж/д-авиа), продолжая при этом активно наращивать объемы пассажирских перевозок.

В отношении пассажирских перевозок это означает, что Казахстан – в частности, «Air Astana» – смогут продолжать деятельность по модели двух «хабов» при перевозках в пассажирском сегменте как через Астану, так и через Алматы.

В части развития грузовых перевозок это означает, что Казахстан сможет привлечь новые интермодальные транзитные потоки в первую очередь через Астану за счет реализации стратегии с участием многих заинтересованных сторон (включая аэропорты, местные и международные логистические компании, Правительство и правительственные организации и др.).».

Меры рекомендуется реализовывать в три этапа, начиная сразу после создания СЭЗ в аэропорту Астана.

Этап 1 (2014–2017): Выход на рынок интермодальных перевозок между Китаем и Россией;

Этап 2 (2017–2020): Выход на рынок интермодальных перевозок из Китая в ЕС, Турцию, Иран и СНГ;

Этап 3 (2021– 2030): Дальнейшее укрепление положения на рынке.

В приложении 1 к данному Проекту приводим некоторые выдержки из вышеуказанного документа.

Однако существующее положение развития грузовых перевозок в Казахстане, рост объемов обработки грузов в аэропорту г. Алматы, являющимся лидером по данному показателю в среднеазиатском регионе, обновление существующих и строительство новых основных производственных мощностей в столичном аэропорту, позволяет сделать вывод, что создание грузовой авиакомпания требуется и необходимо гораздо раньше 2030 года, как то утверждает «Lufthansa Consulting GmbH».

Казахстан занимает 52 место среди крупнейших стран-экспортеров. Об этом заявил Министр по инвестициям и развитию Женис Касымбек выступая на заседании Правительства РК. По его словам, «В общем мы экспортируем более 800 товаров обрабатывающего сектора в 113 стран мира. Мы являемся мировыми лидерами по поставкам урана, меди, титана, ферросплавов, желтого фосфора, муки, хлопкового масла, пшеницы, семян льна. За последние 5 лет существенно улучшилась качественная структура экспорта, треть поставляемой продукции за рубеж приходится на несырьевой сектор экономики».

По информации Forbes в 2017 году товарооборот РК достиг 69,5 млрд долл США - на 25,1% больше, чем годом ранее. Из них 38,8% пришлось на страны Евросоюза.

В ЕС из РК отправлено 50,7% всех экспортных объемов Казахстана - на 21,8 млрд долл, +31% год-к-году. Импорт из стран Евросоюза занял 19,3% от

всей ввозимой в РК продукции - это товары на 5,1 млрд долл США, **на 1,8% меньше, чем годом ранее.**

Лидируют **по объемам товарооборота** с РК, среди стран ЕС, Италия (31,6% оборота с Евросоюзом), Германия (26,2%), Нидерланды (16,8%) и Франция (11,6%).

Среди ключевых импортных позиций - **лекарства** (10% от ввезенных за год товаров в денежном выражении), сварные и клепанные трубы из черных металлов (3%), и технику: **медицинские приборы** (2,7%), лифты, эскалаторы и конвейеры (2,5%) и прочие машины специального назначения.

Таким образом, авиакомпании из ЕС в РК возят лекарства, кровь, радиоаппаратуру и другие срочные, скоропортящиеся и ценный грузы.

Таблица 13. Товарооборот РК за январь – ноябрь 2017 года

Товарооборот. Январь-ноябрь 2017 млн долл США				
	2017	2016	Рост за год	Доля от товарооборота
Товарооборот				
Всего	69 450	55 526	25,1%	100,0%
Страны СНГ	19 754	15 690	25,9%	28,4%
Страны вне СНГ	49 696	39 837	24,7%	71,6%
Европа	29 718	24 282	22,4%	42,8%
Страны ЕС	26 929	21 852	23,2%	38,8%
Страны вне ЕС	2 789	2 430	14,8%	4,0%
Экспорт				
Всего	43 065	32 734	31,6%	100,0%
Страны СНГ	7 279	5 630	29,3%	16,9%
Страны вне СНГ	35 786	27 104	32,0%	83,1%
Европа	24 418	18 926	29,0%	56,7%
Страны ЕС	21 840	16 667	31,0%	50,7%
Страны вне ЕС	2 578	2 259	14,1%	6,0%
Импорт				
Всего	26 385	22 792	15,8%	100,0%
Страны СНГ	12 475	10 060	24,0%	47,3%
Страны вне СНГ	13 910	12 732	9,2%	52,7%
Европа	5 300	5 356	-1,1%	20,1%
Страны ЕС	5 089	5 184	-1,8%	19,3%
Страны вне ЕС	211	171	23,1%	0,8%
Источник: КС МНЭ РК			EnergyProm	

Источник: EnergyProm.kz

В 2018 году вышеуказанные показатели товарооборота, по предварительным данным Комитета по статистике Министерства национальной экономики Республики Казахстан, вырастут более чем на 21% по сравнению с 2017 годом.

Вывод:

Авиаперевозки стран СНГ в Европу будет расти 4,4% в год и достигнет почти 99 200 тонн к 2033 (структура груза одежды, текстиль,

специальные химикаты и промышленные металлы, специализированное оборудование).

В числе главных драйверов роста сектора грузовых авиаперевозок определяет развитие электронной торговли (интернет-заказов), что приводит на использование услуг авиаперевозчиков как самый быстрый способ доставки.

Новая грузовая авиакомпания Казахстана сможет ежегодно обслуживать:

- 30 тыс. тонн транзитных грузов (от общих объемов в 90 тыс. тонн, обрабатываемых в настоящее время в Казахстанских аэропортах);
- 20 тыс. тонн местных грузов Казахстана, импортируемых в /из Казахстана.

7.3 Экспорт, импорт продукции агропромышленного комплекса в /из РК

1. **Экспорт** пищевых продуктов в Казахстане заметно уступает импорту. Исключение составляют пшеничная и пшенично-ржаная мука.

Тем не менее, казахстанские предприниматели поставляют за границу многие другие продукты – мясо, рыбу, соки, фрукты и орехи, масла, мед, молочные продукты, сыры, хлебобулочные изделия, чай, сахар, шоколад и иные товары.

Продукты из Казахстана охотно покупают в России, Узбекистане и в других странах СНГ. Также на них есть спрос на рынках Афганистана, Китая, Эмиратов, Ирана. Некоторые товары активно приобретают даже в Европейских странах.

В 2017-м году зарегистрирован существенный рост экспорта мяса и всевозможных молочных продуктов.

С аэропорта г. Тараз чартерными рейсами отправляют живых баранов, бычков и телят в Иран, Саудовскую Аравию. Есть огромный спрос (до 600 тонн) во Вьетнаме на продукцию наших птицефабрик: куриные головы, лапки, которые у нас выкидывают.

Увеличился экспорт продукции АПК в страны Юго-Восточной Азии и Ближнего Востока. Значительно увеличился экспорт продукции АПК во Вьетнам. Впервые экспортировано 240 тонн семян льна в Сингапур. Следует отметить увеличение экспорта в Турцию в два раза по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

Начались поставки мясной и птицеводческой продукции в Афганистан, ОАЭ и Иран, растительного масла и меда в Китай.

Кроме того, для продвижения экспорта АО «НК «Продкорпорация» преобразовано в экспортный центр по продаже всей сельхозпродукции на внешних рынках.

Анализ структуры экспорта из РК по основным группам показывает, что продукты АПК занимают 4 место.

Таблица 14. Структура экспорта товаров РК

Структура экспорта по основным товарным группам. Январь-март 2018 млн долл США			
	2018	2017	Рост за год
Всего	13 779,2	10 848,7	27,0%
Минеральные продукты	10 018,4	7 487,1	33,8%
Топливо-энергетические товары	9 433,8	6 974,0	35,3%
Металлы и изделия из них	2 258,9	2 011,7	12,3%
Продукты животного и растительного происхождения, готовые продовольственные товары	787,1	525,2	49,9%
Продукция химической и связанных с ней отраслей промышленности (включая каучуки и пластмассы)	401,3	463,3	-13,4%
Машины, оборудование, транспортные средства, приборы и аппараты	138,0	120,4	14,6%
Текстиль и текстильные изделия	43,1	72,2	-40,3%
Древесина, лесоматериалы и целлюлозно-бумажные	15,5	8,6	80,2%
Строительные материалы	6,6	4,3	53,5%
Кожевенное сырье, пушнина и изделия из них	4,5	4,5	0,0%
Обувь, головные изделия и галантерейные товары	0,7	2,8	-75,0%
Прочие товары	105,2	148,6	-29,2%

Источник: КС МНЭ РК 

Министерству национальной экономики поручено разработать дорожную карту по снятию барьеров, препятствий и ограничений, возникающих при экспорте казахстанской продукции на зарубежные рынки.

Россия, Центральная Азия и Китай остаются основными рынками сбыта обработанной продукции казахстанского производства. С начала года в России открыто около 20 специализированных магазинов, реализующих только казахстанскую продукцию. Своевременная сервисная поддержка отечественного производства позволила занять 13% рынка соли в РФ».

2. Импорт:

Импортировать пищевые продукты на рынок Казахстана в настоящее время очень перспективно. Из-за рубежа поставляются в значительном объеме мясо и мясные продукты, сахар, фрукты, растительное масло, молоко и молочные продукты, кондитерские изделия. Доля закупаемых за рубежом пищевых продуктов заметна даже в общем объеме импорта.

В зависимости от вида того или иного товара по месту происхождения лидируют разные страны. Так, к примеру, мяса в Казахстан больше всего поставляют американские компании, фрукты и орехи в значительных объемах закупаются в [Узбекистане](#) и [Таджикистане](#), молочные продукты – в [России](#) и [Белоруссии](#), чай – в Индии, кофе – в Кении. В целом в Казахстан импортируются большие объемы пищевых продуктов из России и других стран СНГ.

Суммарный объем экспорта в эти страны составил 1,5 млрд. долл. США.

Таблица 15. Топ-10 товаров, которые Казахстан экспортирует партнерам в ЕАЭС

№	Товары	Основные импортеры
1	Пластмасса и изделия из нее	Россия (89% данной продукции) и Кыргызстан (ост.);
2	Текстильные материалы и изделия	Россия (90% продукции), Латвия (21,2млн.долл) и Молдова (16,4млн.долл);
3	Алкогольные, безалкогольные напитки и уксус.	Россия, Кыргызстан и Китай;
4	Шариковые или роликовые подшипники;	Россия, Кыргызстан и Китай;
5	Транспортные средства и относящиеся к транспорту устройства и оборудование;	Кыргызстан и Китай;
6	Сахар и изготовленные из него кондитерские изделия;	Россия, Кыргызстан и Китай;
7	Жиры и масла животного и растительного происхождения.	Кыргызстан, Узбекистан, Иран, Китай;
8	Готовые продукты из злаков, муки, крахмала или молока, мучные кондитерские изделия.	Россия, Кыргызстан и Китай;
9	Сантехническое оборудование и его части, металлические.	Кыргызстан, Узбекистан и Китай;
10	Трубы, трубки, шланги и их пластмассовые фитинги.	Россия, Кыргызстан, Узбекистан;

7.4 Грузопоток Казахстан – Китай

К 1 января 2018 года товарооборот между Китаем и Казахстаном составил \$10 469 млн., заняв второе место в общем товарообороте с зарубежными странами. По отношению к 2017 году товарооборот увеличился на 32%.

Рынок КНР - бездонный, объем поставляемой продукции зависит только от бизнеса и существующих квот и ограничений по экспорту некоторых видов продукции в Китай.

Производители сельхоз продукции работают над проблемами экспорта в КНР и перечень разрешенных продукций ежегодно растет, например, если баранину раньше нельзя было вообще возить в КНР, то теперь запрет на замороженную баранину снят.

В ближайшие пять лет ожидается, что Китай импортирует товаров и услуг более чем **на 10 триллионов долларов США**, что открывает возможности для предприятий со всего мира выйти на огромный китайский рынок.

Численность КНР растет высокими темпами и в настоящее время в Китае проживает около 1,4 млрд. человек, только за прошедший год население страны увеличилось примерно на 5,7 млн. человек. Кроме того, за последние годы

увеличились доходы граждан КНР, и как следствие меняется и структура питания китайцев в сторону большего разнообразия их продуктовой корзины, качества и калорийности пищи. Больше стало потребление хлеба и хлебобулочных изделий, лапши, мучных кондитерских изделий, растительных масел, мяса и мясных продуктов. Соответственно увеличивается потребность в импорте сырья для производства данных продуктов. Исходя из этого, можно сделать вывод, что объемы импорта продовольствия в Китай будут расти.

Кроме того, улучшение транспортной и логистической инфраструктуры за последние годы, в том числе в рамках программы «Один пояс – один путь», позволило значительно разгрузить существующие и создать новые маршруты для транспортировки товаров **из Казахстана в Китай**.

Однако, одним из факторов, усложняющих экспорт сельскохозяйственной продукции из Казахстана в Китай, является требование со стороны китайских таможенных и карантинных органов об аккредитации предприятий, производящих, хранящих и отгружающих продукцию. Данная аккредитация занимает продолжительное время (60-90 дней) и сопряжена с большим количеством предоставляемых документов.

Для осуществления импорта сельскохозяйственной продукции до начала поставки китайский импортер обязан заранее получить импортное карантинное разрешение. Срок оформления разрешения – 15-30 дней.

Частным бизнесом открыты торговые дома Казахстана в Пекине, Шанхае, Гуанчжоу, Урумчи, через которые налажены поставки продуктов питания отечественных компаний. **1 бюджетный тенге, затраченный на поддержку экспортеров, принес 37 тенге в виде экспортных контрактов.**

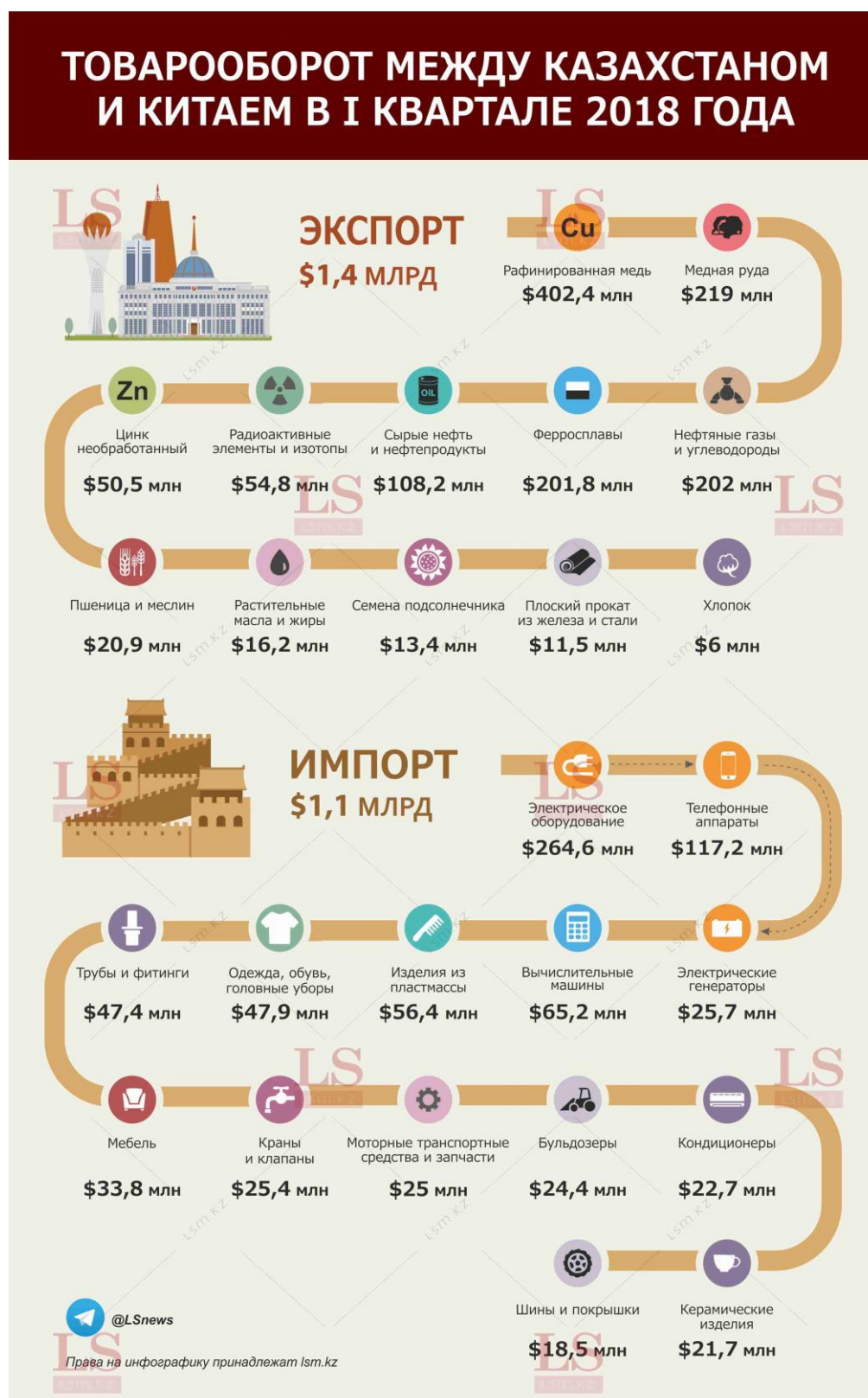
Хотелось бы отметить, что продажу казахстанских продовольственных товаров в Китае затрудняет отсутствие на многих из них маркировки (наименование, состав, срок годности и др.) на китайском языке»

В ближайшие два года более 20 видов сельхозпродукции Казахстана начнут экспортировать в Китай. Соответствующая дорожная карта подписана во время визита **7 ноября 2018 года Вице-Премьером РК Умирзаком Шукеевым** в КНР, сообщает пресс-служба Минсельхоза Казахстана.

Новые 20 протоколов, по которым подписана дорожная карта, включают продукцию птицеводства, конину и свинину, а также крупный и мелкий рогатый скот. Также в новую дорожную карту вошли рапс, сафлор, гречиха, горох, нут, кунжут, некоторые виды овощей и фруктов, орехи и фисташки, охлажденные виды мяса, в том числе охлажденная баранина.

Источник: <https://eaily.com/ru/news/2018/11/07/kazakhstan-budet-postavlyat-v-kr-20-vidov-selhozprodukcii-vklyuchaya-koninu>

Рисунок 10. Товарооборот между РК и КНР



Источник: Комитет государственных доходов, 2018 год

Вывод: Для загрузки авиакомпаний из ЕС в РК имеется:

- Фармпродукция (медикаменты)
- Медицинское оборудование
- Радиоаппаратура
- Срочные, скоропортящиеся продукты и ценный грузы.

В настоящее время объемы грузов, доставляемые самолетами в/из РК в ЕС не значительны, в связи с чем необходимы дополнительные маркетинговые мероприятия для привлечения загрузки, развитие малого и среднего бизнеса в данном направлении.

Для загрузки грузов Казахстанского АПК в Китай, кроме вышеуказанного, необходимо расширение списка экспортной сельхозпродукции, сокращение сроков аккредитации поставщиков и упрощение таможенного и фитосанитарного контроля как со стороны РК, так и со стороны КНР.

8. Основные конкуренты грузовых авиаперевозок в регионе

8.1 Рынок авиаперевозок в России

Воздушный транспорт авиаперевозок грузов в России в основном представлены четырьмя крупными компаниями, на которые приходится около 70% от общего объема перевозок. Наиболее успешно развивается крупнейшая по объемам перевезенных грузов компания «ЭйрБриджКарго» (входит в одну группу компаний с «Волга-Днепр»), «Аэрофлот — Российские авиалинии», «Волга-Днепр» и «Сибирь».

На фоне снижающегося спроса продолжается рост издержек. Увеличиваются цены на топливо и затраты на обслуживание самолетов. После ухода с рынка авиационного гиганта «Трансаэро» многие направления остались незакрытыми.

Согласно данным Росавиации, объем российского рынка грузовых авиаперевозок (с учетом иностранных авиакомпаний) по итогам 2016 года составил 1,0 млн. тонн, снизившись на 7,4% по сравнению с предыдущим годом. На международных направлениях объем перевозок грузов снизился на 11,1% до 779,4 тыс. тонн, что составляет 74,2% от общего объема грузовых авиаперевозок на российском рынке. На внутренних направлениях показатель увеличился на 5,3% до 271,6 тыс. тонн.

Рисунок 11. Динамика объема грузовых авиаперевозок на российском рынке (с учетом иностранных авиакомпаний, тыс. тонн)



Источник: Росавиация

За 2017 год объем перевозок грузов и почты в России вырос по сравнению с 2016 годом на 15,7% и составил 1,13 млн т. Основная доля грузов и почты в 2017 году отправлялась в международном сообщении и этот показатель увеличился на 19,5% по сравнению с аналогичным показателем 2016-го и составил 842,6 тыс. т.

Объем перевозок во внутреннем сообщении также вырос на 6,1% и составил 288,1 тыс. тонн.

Таблица 16. Импортные авиагрузоперевозки из ЕС в РФ в 2016/2017 годы

	2016	2017	Dynamic, tons	Dynamic, %
EU28	83348	87099	3751	4,50
GREECE	19678	18759	-919	-4,67
CZECH REPUBLIC	11516	15393	3877	33,67
GERMANY	12377	12647	270	2,18
NETHERLANDS	13043	11840	-1203	-9,22
HUNGARY	4554	6221	1667	36,61
ITALY	3865	4818	953	24,66
FRANCE	3872	3882	10	0,26
SPAIN	3516	3191	-325	-9,24
UNITED KINGDOM	2885	3006	121	4,19
ROMANIA	2584	2440	-144	-5,57

BELGIUM	1111	1473	362	32,58
AUSTRIA	785	751	-34	-4,33
SWEDEN	434	503	69	15,90
POLAND	424	438	14	3,30
DENMARK	254	267	13	5,12
CYPRUS	288	245	-43	-14,93
BULGARIA	1273	243	-1030	-80,91
SLOVAKIA	185	198	13	7,03
ESTONIA	96	185	89	92,71
IRELAND	170	175	5	2,94
FINLAND	93	138	45	48,39
PORTUGAL	87	89	2	2,30
LITHUANIA	52	69	17	32,69
LUXEMBOURG	36	38	2	5,56
LATVIA	31	34	3	9,68
CROATIA	24	26	2	8,33
SLOVENIA	110	26	-84	-76,36
MALTA	5	4	-1	-20,00

Таблица 17. Экспортные авиагрузоперевозки из РФ в ЕС в 2016/17 гг.

	2016	2017	Dynamic, tons	Dynamic, %
EU28	7948	6628	-1320	-16,61
GERMANY	1662	2525	863	51,93
UNITED KINGDOM	2233	919	-1314	-58,84
LITHUANIA	74	659	585	790,54
NETHERLANDS	650	637	-13	-2,00
ITALY	444	374	-70	-15,77
FRANCE	282	296	14	4,96
BELGIUM	281	203	-78	-27,76
SLOVAKIA	208	177	-31	-14,90
SPAIN	103	157	54	52,43
POLAND	97	103	6	6,19
SWEDEN	1320	100	-1220	-92,42
CZECH REPUBLIC	70	89	19	27,14
BULGARIA	72	71	-1	-1,39
HUNGARY	40	60	20	50,00
GREECE	53	49	-4	-7,55
CYPRUS	96	44	-52	-54,17
AUSTRIA	60	35	-25	-41,67
ESTONIA	24	35	11	45,83
ROMANIA	32	29	-3	-9,38
LATVIA	42	28	-14	-33,33
IRELAND	24	16	-8	-33,33
FINLAND	22	9	-13	-59,09
PORTUGAL	8	7	-1	-12,50
SLOVENIA	29	4	-25	-86,21
CROATIA	5	2	-3	-60,00

DENMARK	9	0	-9	-100,00
LUXEMBOURG	5	0	-5	-100,00
MALTA	3	0	-3	

Источник: Аналитическое бюро "Eurostatika"

Топ-5 крупнейших российских авиакомпаний увеличили на 17,1% объем перевозки грузов и почты за 2017 год по сравнению с аналогичным периодом 2016 года.

Наибольший объем транспортировала компания «ЭйрБриджКарго», которая заняла первое место в 2017 году, – 565,5 тыс. т грузов и почты, перевезя на 12,8% больше товаров, чем в 2016-м. Наиболее высокие темпы роста показателей демонстрирует авиакомпания «Россия», замыкающая рейтинг. Авиаперевозчик нарастил объем перевозок грузов и почты на 52,8% к уровню прошлого года. Это 32,8 тыс. т грузов и почты.

На втором месте по объему перевозок «Аэрофлот» с результатом 226,6 тыс. тонн по итогам года, что на 29,1% выше уровня 2016-го.

Остальные игроки перевозят не столь большие объемы, и если «Россия» продолжит наращивать показатели такими же темпами, то вполне может сместить «Волгу-Днепр» и «Сибирь» в текущем году. Тем более что «Сибирь», которая занимает четвертую позицию, по итогам года снизила объемы перевозок грузов и почты на 0,3%, до 34,8 тыс. т. Авиакомпания «Волга-Днепр», находящаяся на третьем месте в топ-5 крупнейших авиаперевозчиков, транспортировала за указанный период 37,6 тыс. т, что на 14,4% больше, чем за аналогичный период прошлого года. В целом же топ-5 авиаперевозчиков в 2017 году доставили 897,3 тыс. т грузов.

С начала 2017 года авиакомпания «ЮТэйр» снизила объем перевозок грузов и почты в сравнении с аналогичным периодом прошлого года на 2,9%. За январь – ноябрь 2017 года она доставила 21 тыс. т грузов и почты. Отрицательная динамика наблюдается с начала года. Это привело к тому, что авиаперевозчик больше не входит в топ-5 крупнейших авиакомпаний России и занимает уже седьмую позицию.

В итоге за 2017 год процент коммерческой загрузки всех российских авиаперевозчиков вырос на 1,3% и составил 69%.

Таблица 18. Объемы перевозок через аэропорты России

Обслуживание пассажиров и грузовой клиентуры в аэропортах России в январе-декабре 2016-2017 гг. (По Форме №15 ГА «Сведения об объеме перевозок через аэропорты»)									
Вид перевозки	Пассажиров всего, чел.			Груз, всего, тонн			Почта, всего, тонн		
	2016 год	2017 год	% к предыду щему периоду	2016 год	2017 год	% к предыду щему периоду	2016 год	2017 год	% к предыду щему периоду

Международные - регулярные	39 129 999	49 574 322	126,7	223 429,42	304 934,00	136,5	24 569,02	37 911,28	154,3
Международные - нерегулярные	7 282 430	11 749 825	161,3	45 378,22	40 348,37	88,9	3 430,92	6 450,14	188,0
ВСЕГО Международные -	46 412 429	61 324 147	132,1	268 807,64	345 282,37	128,4	27 999,94	44 361,42	158,4
В т.ч. иностранные авиакомпании	14 343 809	18 979 429	132,3	75 402,60	89 025,30	118,1	14 535,89	17 568,89	120,9
Внутренние - регулярные	107 446 931	119 688 838	111,4	371 976,80	395 531,34	106,3	79 340,63	86 228,15	108,7
Внутренние - нерегулярные	5 737 996	5 751 128	100,2	89 822,06	90 256,77	100,5	2 229,98	5 213,83	233,8
Внутренние - всего	113 184 927	125 439 966	110,8	461 798,86	485 788,11	105,2	81 570,61	91 441,98	112,1
ВСЕГО Коммерческие	159 597 356	186 764 113	117,0	730 606,50	831 070,48	113,8	109 570,55	135 803,40	123,9

Источник: Федеральное Агентство Воздушного транспорта РФ

24 июля 2018 года Росавиация выдала сертификат эксплуатанта новой грузовой авиакомпании, которая будет работать под брендом «Е-Cargo», сообщает газета "Ведомости" со ссылкой на топ-менеджера компании в авиатранспортной отрасли. Сертификат эксплуатанта получило ООО "Ерофей". Согласно публикации, в парке компании один самолет Boeing 757-200F. Всего в парке будет пять самолетов. Компания планирует совершать чартерные грузовые перевозки из Домодедова. По словам владельца "Ерофея" Андрея Чупрова, компания сосредоточится на доставке на Дальний Восток грузов на внутренних и международных маршрутах. Он отмечает, что на данный момент востребованы перевозки между городами Китая и Дальнего Востока, Урала и Сибири, доставка грузов из Москвы на Дальний Восток. В этом сегменте Е-Cargo не будет конкурировать с AirBridgeCargo, говорит Чупров.

«Ерофей», по данным ЕГРЮЛ, зарегистрирован в Хабаровске, на 100% принадлежит частному лицу - Андрею Чупрову. 24 июля новая авиакомпания совершила свой первый коммерческий рейс в Певек с 30 т груза на борту. Представитель «Домодедово» это подтвердил. Компания планирует совершать чартерные грузовые перевозки из «Домодедово».

Вывод:

В России отмечается рост грузовых перевозок в международном сообщении (более 19% в 2017 году). Обработка международных грузов в российских аэропортах в 2017 году выросла на 28,4 %.

Топ-5 крупнейших российских авиакомпаний увеличили на 17,1% объем перевозки грузов и почты за 2017 год по сравнению с аналогичным периодом 2016 года.

Компания «ЭйрБриджКарго», имея 18 грузовых самолетов, в 2017 году перевезла – 565,5 тыс. т грузов и почты, что на 12,8% больше, чем в 2016-м.

8.2 Украина

Украинский рынок пассажирских и грузовых авиаперевозок в 2017 году обслуживали 32 отечественные авиакомпании, которыми выполнили 93 тыс. коммерческих рейсов, что на 17% больше, чем в 2016 году.

Согласно итоговым статистическим данным Государственной авиационной службы Украины, количество пассажиров, перевезенных отечественными компаниями, увеличилось на 27,5% — до 10,555 млн человек.

«Украинский рынок пассажирских авиаперевозок второй год подряд демонстрировал высокие темпы роста. При этом в предыдущем 2016 году происходило восстановление рынка после спада, имевшего место в 2014-2015 годах. Если по итогам 2016 году объем пассажирских перевозок отечественных авиакомпаний превысили показатель «докризисного» 2013 года на 2,1%, то за 2017 — уже на 30,1%», — сообщила Госавислужба Украины.

В течение прошлого года пассажирские перевозки осуществляли 18 отечественных Украинских авиакомпаний. По статистическим данным за 2017 год, 93% общего объема пассажирских перевозок осуществлено пятью ведущими авиаперевозчиками. Кроме авиакомпании «Международные авиалинии Украины», лидерство сохраняется за такими компаниями, как «Роза ветров», «Азур Эйр Украина», «Атласджет Украина» и «Браво».

Перевозки грузов и почты выполняли 23 украинские авиакомпании, большая часть перевозок которых — это перевозки charterными рейсами в других государствах в рамках гуманитарных и миротворческих программ ООН, а также в соответствии с контрактами и соглашениями с другими заказчиками. Лидеры перевозок — АТП ГП «Антонов», авиакомпании «Международные авиалинии Украины», «ЗетАвиа», «Максимус Эйрлайнс», «Украинские вертолеты», «Украина Аэроальянс» и «Альфа Эйр». Указанными авиапредприятиями в отчетном периоде было выполнено почти 85% общих объемов перевозок грузов и почты. В целом такие перевозки составили 82,8 тыс. тонн, увеличившись на 11%.

Коммерческие рейсы отечественных и иностранных авиакомпаний в течение 2017 года обслуживали 20 украинских аэропортов и аэродромов. По статистическим данным, количество отправленных и прибывших воздушных судов составило 159,9 тыс., что на 20% больше 2016 года. Почтогрузопотоки увеличились на 21,9% и составили 52,3 тыс. тонн.

98% общих пассажиропотоков и почтогрузопотоки сконцентрированы в семи ведущих аэропортах. При этом доля главного аэропорта страны «Борисполь» в общем объеме пассажирских перевозок сократилась с 67% в 2016 году до 64% в 2017 году и сразу несколько увеличились доли аэропортов «Киев», «Львов».

«Международный аэропорт «Борисполь» может стать грузовым хабом», сообщается в интернет-ресурсе «AirCargoNews.ru». В данный момент руководство аэропорта ведет разработку инвестиционного проекта, который будет представлен на обозрение крупнейшим экспедиторам грузовых перевозок международного уровня. Генеральный директор аэропорта, Евгения Дыхне, считает, что создание хаба является перспективным направлением. Она отмечает, что географическое положение Украины, которая находится на границе Азии и Европы, является очень удобным для создания и развития подобной транспортной развязки. Украинский аэропорт может принимать не только большее количество пассажиров, а и значительно увеличить грузооборот.

Однако реализация такого проекта требует крупных частных инвестиций, так как государство сегодня финансирует, в первую очередь, важные социальные проекты.

Создание хаба предусматривает усовершенствования систем погрузки и разгрузки товаров, оптимального распределения грузов между рейсами и модернизации оборудования. Однако в Украине первым шагом к изменениям должно стать осуществление ремонтных работ взлетно-посадочных полос, говорит руководитель института гражданской авиации «Укразэропроект» Кирилл Новиков.

Ранее уже рассматривалась возможность реализации таких проектов в других аэропортах Украины, в частности, в Ивано-Франковске, Виннице и Запорожье.

Вывод: 23 украинские авиакомпании занимаются чартерными рейсами в других государствах, в том числе в Казахстане. В 2017 году в 20-ти украинских аэропортах почто-грузопотоки увеличились на 21,9% и составили 52,3 тыс. тонн. В ближайшее время «Международный аэропорт «Борисполь» планируют сделать грузовым «хабом».

8.3 Узбекистан

Поскольку Узбекистан является страной, не имеющей выхода к морю, воздушные сообщения играют особенно важную роль в воздушных грузоперевозках, доля которых в международных перевозках составляет 4%.

По итогам 2017 года на воздушных судах Национальной авиакомпании выполнено 22 950 рейсов, перевезено 2703,4 тыс. пассажиров. Всего за 2017 год авиакомпанией перевезено 48,9 тыс. тонн груза, включая платный багаж и почту, рост составил 11,6% к предыдущему году. На грузовых самолетах НАК выполнено 1 044 рейсов, перевезено 27,4 тыс. тонн груза.

В целях усиления коммерческой деятельности НАК на международном рынке авиаперевозок заключены электронные Интерлайн, Код-шер и

специальные прорейтовые соглашения с рядом зарубежных авиакомпаний. Открыты новые направления в Душанбе, из Самарканда в Стамбул, возобновлены полеты в Лахор, увеличены частоты пассажирских рейсов в Алматы, Астану, а также по маршруту Ургенч - Санкт-Петербург. В июле 2017 года начаты прямые полеты в г.Нью-Йорк, **на сегодняшний день НАК является единственной авиакомпанией в Средней Азии, выполняющей беспосадочный трансатлантический перелет в Северную Америку.**

На базе аэропорта г. Навои был создан международный мультимодальный центр логистики, который объединяет грузовые авиаперевозки в Европу, Индию, Китай и Юго-Восточную Азию. Проведены работы по реконструкции и расширению пассажирского терминала, что позволило увеличить пропускную способность аэропорта до 400 пассажиров в час.

В 2009 году Корейская Авиатранспортная Компания взяла на себя руководство аэропортом в соответствии с планом 10-летнего развития и дальнейшего ускорения программы модернизации. Строительство крупнейшего терминала грузовых авиаперевозок в Центральной Азии, который может обрабатывать 100 000 тонн грузов в год с использованием новейшего оборудования была завершена и введена в эксплуатацию 12 августа 2010 года.

Центру логистики были предоставлены все виды налоговых льгот и таможенных преференций. Возведена сопутствующая инфраструктура, управление центром было передано компании "Korean Air".

Был также построен грузовой перрон для размещения 5 самолетов Боинг 747—400, а также 4 дополнительных топливных хранилища, которые могут хранить до 5 млн литров авиационного топлива в целом, что достаточно для заправки 25 крупных судов типа Б747-400 самолетов. В августе 2008 года Корейскими Авиалиниями был произведён 1-й грузовой рейс из Навои, и в дальнейшем за счет увеличения частоты стали выполнять 12 еженедельных на Боинг 747-400Ф рейсов в Инчхон, Брюссель и Милан.

Узбекские Авиалинии начали грузовые перевозки на основе Навоийского аэропорта в мае 2009 года и по настоящее время действует 18 еженедельных рейсов в Бангкок, Дели, Мумбай и Франкфурт. В Аэропорту Навои работают 3 авиакомпании, выполняющие рейсы в 9 городов в 8 странах, включая пассажирские рейсы и ведется работа по созданию новых маршрутов.

Однако, по информации «UzDaily.uz», Президент Узбекистана Шавкат Мирзиёев в 2017 году жестко раскритиковал работу центра логистики "Навои":

«Не смотря на предоставленные льготы, центр логистики "Навои" не используются на полную мощность возможности терминала. Задействовано менее 20% мощности центра, пропускная способность которого составляет 100 тысяч тонн грузов в год. Об имеющихся недостатках свидетельствует тот факт, что за минувшие 8 лет через аэропорт "Навои" перевезено всего 300 тысяч тонн грузов.

По итогам 2017 года общий грузооборот на терминале снизился на 11 процентов по сравнению с 2016 годом или до 33 тысяч тонн.

Причиной этой ситуации стали беспечность, безответственность некоторых должностных лиц, непосредственно ответственных за сферу, их неспособность

развивать центр на основе глубоко продуманной стратегии, сказал Глава государства Узбекистана. На протяжении многих лет они не продвинулись дальше высокопарных слов об уникальности, привлекательности аэропорта и центра логистики "Навои".

По статистике из центра ежедневно совершаются в среднем два рейса. Это показывает, насколько далек реальный уровень использования центра логистики и аэропорта от хвалебных оценок».

Зарубежные грузоперевозчики не проявляют интереса к возможностям центра логистики "Навои". Основной причиной являются перебои в поставках авиакеросина. Несмотря на имеющуюся недельную потребность в 950 тонн, нефтеперерабатывающими заводами выделяется всего 600 тонн этого топлива.

Вследствие отсутствия координации работы со стороны транспортных компаний остались неразвитыми и мультимодальные перевозки. Сроки поставки грузов затягиваются из-за долгих таможенных процедур и простоя транспортных средств на границе.

Местные импортеры также не заинтересованы в приеме своих грузов через хаб "Навои", потому что инфраструктура не отвечает требованиям. Большая часть импортных грузов ввозится через аэропорт "Ташкент".

С учетом этого Президент страны Шавкат Мирзиёев дал ответственным лицам нефтегазовой отрасли поручения по своевременному и полному обеспечению потребностей национальной авиакомпании и зарубежных грузоперевозчиков в авиационном керосине, увеличению недельных поставок топлива, учитывая при этом цены на мировом рынке.

Национальной авиакомпании "Ўзбекистон хаво йуллари" поручено пересмотреть действующие тарифы совместно с соответствующими организациями, образовать рабочую группу по их оптимальному снижению и изучению опыта центров логистики. Национальная авиакомпания активизирует работу по привлечению в аэропорт города Навои ведущих компаний мира по перевозке грузов, разработает "дорожную карту", предусматривающую налаживание сотрудничества с ведущими зарубежными компаниями в сфере почтовых перевозок, организацию в хабе "Навои" регионального узла почтовой связи и обеспечит другие меры.

Руководителям соответствующих министерств и ведомств даны поручения по организации системы электронного обмена информацией между таможенными органами и организациями по перевозке грузов самолетами, кардинальному совершенствованию деятельности центра логистики "Навои" и другим вопросам.

За годы независимости полностью обновлен парк самолетов национальной авиакомпании "Ўзбекистон хаво йуллари". Сегодня он имеет современные лайнеры «Боинг-757» и «Боинг-767», А320 и А310, Rj-85, а также лайнеры отечественного производства «Ил-114-100». Продолжается пополнение парка самолетами нового поколения, в частности тремя «Боинг-767» и двумя «Боинг-787 Dreamliner». Введен в эксплуатацию новый тренажерный комплекс НАК «Ўзбекистон хаво йуллари», оснащенный современным оборудованием.

Вывод: Развитие аэропорта в г. Новои как авиационного «хаба» не получило ожидаемых результатов. Иностранная компания “Korean Air” не оправдала себя в решении поставленных задач по созданию Центра логистики, хотя были предоставлены все виды налоговых льгот и таможенных преференций, возведена сопутствующая инфраструктура.

8.4 Кыргызстан

Воздушный транспорт Кыргызстана является одной из самых важных отраслей транспорта для Кыргызстана, как горной страны, не имеющей выхода к океану, отдаленной от мировых экономических и торговых центров.

Рисунок 12. AirbusA320 компании AirBishkek



По данным Национального статистического комитета Кыргызстана доля авиационных перевозок в общем объеме пассажирооборота составляет 15,8%, а в общем объеме грузоперевозок составляет 5%. **(Для сравнения доля пассажирооборота в воздушном транспорте от общего объема пассажирооборота в Казахстане составляет – 5,27%, а доля грузооборота воздушного, водного, морского вместе взятых – 0,3%.)**

С 2009 по 2017 годы наблюдается увеличение пассажиропотока почти в два раза. Эти данные указывают на возрастание роли авиаперевозок в целом по республике и особенно на международных линиях. На это повлияло увеличение экономической и торговой активности населения и усиление миграционных потоков граждан республики в другие страны.

Основную массу авиационных перевозок за пределы Кыргызской Республики осуществляют иностранные авиакомпании.

Низкий уровень эксплуатации международных воздушных линий Кыргызской Республики местными авиаперевозчиками, как в количественном, так и емкостном отношении по сравнению с иностранными авиаперевозчиками, существует на протяжении последних нескольких лет. Общая доля кыргызских авиаперевозчиков в эксплуатации международных воздушных линий из

аэропорта «Манас» составила всего около 41%, а за период с 27.10.2013 по 01.05.2017 эта величина составила всего около 33%. Несмотря на это количество частот полетов по ряду воздушных линий необоснованно увеличиваются. С 2013 года количество частот полетов по воздушной линии Бишкек — Москва и Ош — Москва было увеличено с 14 до 19 и с 12 до 17 для каждой из договаривающихся сторон соответственно.

Эти частоты используются кыргызскими авиаперевозчиками немногим больше чем на половину (по воздушной линии Бишкек — Москва на 58%, а по воздушной линии Ош — Москва на 53%).

Средний возраст эксплуатируемых пассажирских воздушных судов составляет более 22 лет, что естественно сказывается на их техническом состоянии. В Кыргызской Республике отсутствует современный технический центр для обслуживания воздушных судов западных производителей.

Как было указано выше парк воздушных судов морально и физически изношен. Приобрести новые воздушные суда от производителей кыргызские авиакомпании в настоящее время не имеют возможностей.

В реестр гражданских воздушных судов Кыргызской Республики занесены воздушные суда советского, российского и западного производства. В Реестре воздушных судов Кыргызской Республики зарегистрировано 61 воздушное судно, из них 33 с летной годностью и 28 без летной годности.

Таблица 19. Типы и количество ВС, зарегистрированных в Кыргызской Республике.

Наименование	Общее количество воздушных судов	Количество с действующим сертификатом
Ми-8	21	11
Ан-2	14	4
В737	9	9
Ил-18	3	1
А-320	3	3
Ан-24	2	0
Ту-154м	2	1
Бае146-200	2	2
Ил-76	1	0
Як-40	1	0
Saab-340a	1	1

АН26	1	1
Вс-300	1	0

Рисунок 13. ВАе 146-200 (EX-27007) выпуска 1990 г. авиакомпании Avia Traffic Company (Киргизия)



В Кыргызской Республике зарегистрировано 19 авиакомпаний. 6 авиакомпаний осуществляют регулярные пассажирские перевозки по международным и внутренним воздушным линиям, остальные авиакомпании выполняют грузовые перевозки и задействованы на спецработах.

Сокращение сети аэропортов и недостаточное финансирование для содержания действующих аэропортов Кыргызской Республики.

За последние десятилетия произошло существенное сокращение сети аэропортов Кыргызской Республики с 26 до 11 аэропортов, из которых в настоящее время функционируют — 9, в том числе 5 международных («Манас», «Ош», «Иссык-Куль», «Каракол», Баткен), остальные — аэропорты внутренних воздушных линий — «Исфана», «Жалалабат», «Нарын», «Казарман».

Все аэропорты республики эксплуатируются ОАО «Международный аэропорт «Манас», 80% долевого участия находится в собственности государства.

Действующие аэропорты сертифицированы и имеют необходимый для эксплуатации аэродрома Сертификат соответствия, выданный Агентством гражданской авиации при Министерстве транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики.

Недостаточное финансирование явилось причиной отзыва сертификата соответствия аэропортов «Талас» и «Караван». Под угрозой отзыва вышеуказанного сертификата находится аэропорт «Нарын».

Особо следует отметить то, что инфраструктура всех аэропортов для обслуживания пассажиров нуждается в развитии. Большинство аэропортов не могут предоставлять услуги, соответствующие ожиданиям пассажиров, прежде

всего тех, кто имеет особые потребности, такие как пожилые люди, матери с детьми, лица с ограниченными физическими возможностями и другие.

Вывод: Роль авиатранспорта в общем объеме грузопотока намного выше чем в Казахстане. В виду недостаточного развития собственной авиатранспортной отрасли в Кыргызстане наблюдается экспансия иностранных авиакомпаний.

9. Анализ рынка авиаперевозок по Республике Казахстан

По данным Комитета гражданской авиации МИР РК в период с 2011 по 2016 гг. рост пассажирских перевозок воздушным транспортом составлял в среднем 7,6 % в год.

За 2017 г. воздушным транспортом было перевезено 7,4 млн. пассажиров и 22 449,5 тонн груза. Темпы роста пассажиропотока за 2017 год составили 23%, грузопотока 24%, что является лучшим показателем за последние годы.

Рост транзитных пассажиров составил 30%, грузоперевозки – 24%.

Анализ данных основных показателей воздушного транспорта выявил, что данные Комитета статистики МНЭ РК несколько отличаются от данных Комитета ГА МИР РК. Так, например, по данным КГА в 2017 году было перевезено 7 404,30 тысяч пассажиров, а по данным Комитета статистики МНЭ РК - 7 352,17 тысяч пассажиров.

Таблица 20. Основные показатели работы воздушного транспорта РК за 2014-2017 годы

Показатели	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год
Перевезено грузов, багажа, грузобагажа, (тонн)	19 613,00	17 047,50 (-15%)	18 123,20 (+6.4%)	22 449,90 (+24%)
Перевезено пассажиров, (тыс. человек)	5 447,71	5 924,97 (+9%)	6 006,12 (1,5%)	7 352,17 (+23%)
Грузооборот, (тыс. ткм)	49 197,90	42 444,90	42 990,70	53 328,10
Доходы от перевозки грузов, багажа, грузобагажа, (млн. тенге)	5 008,0	4 420,1	5 214,9	6 294,7

Источник: Комитет статистики МНЭ РК

В этой связи в данном Проекте используются официально опубликованные данные Комитета статистики МНЭ РК.

На сегодняшний день наиболее крупными зарегистрированы шесть казахстанских авиакомпаний – это:

1. АО «Эйр Астана» (г.Астана);
2. АО «Авиакомпания «SCAT» (г.Шымкент);
3. АО «Авиакомпания «Жезказган-Эйр» (г.Жезказган);
4. АО «Авиакомпания «Жетысу», (г.Талдыкорган);

5. АО «BEK AIR» (г.Алматы).

6. ТОО «QAZAK AIR»

7. «Южное небо»

Таблица 21. Парк воздушных судов основных авиакомпаний Казахстана

8.

	Авиакомпании	Типы воздушных судов	Назначение
1.	Эйр Астана	БОИНГ 767-ER, БОИНГ 757-200, ЭЙРБАС А320neo, ЭЙРБАС А320, ЭЙРБАС А321, ЭЙРБАС А319, ЭЙРБАС А190, ЭМБРАЕР 190	Пассажирские и грузовые перевозки (в грузовых отсеках)
2.	SCAT	БОИНГ 767-300, БОИНГ 757-200, БОИНГ 737-700NG, БОИНГ 737-300, БОИНГ 737-500, БОМБАРДИЕР CRJ200.	Пассажирские и грузовые перевозки (в грузовых отсеках)
3.	Qazaq Air	БОМБАРДИЕР Q400	Пассажирские и грузовые перевозки
4.	Бек Эйр	ФОККЕР-100	Пассажирские и грузовые перевозки
5.	Жетысу	ЯК-40	Пассажирские и грузовые перевозки
6.	Жезказган эйр	ЯК40	Пассажирские и грузовые перевозки
7.	Южное небо	АН2, АН24	Пассажирские и грузовые

* по данным Комитета гражданской авиации МИР РК

Из указанных авиакомпаний «Жезказган-Эйр», «QAZAK AIR», «Южное небо» и «Жетысу» перевозкой грузов практически не занимаются, кроме как багажа пассажиров и почты.

Оставшимися тремя наиболее крупными казахстанскими авиакомпаниями в 2017 году было перевезено 21 тыс. тонн грузов.

Значительную долю по количеству перевезенных грузов в РК на регулярных рейсах занимает авиакомпания «Эйр Астана» с количеством 19 тыс. тонн, далее следует авиакомпания «SCAT» 1,6 тыс. тонн, авиакомпания BEK AIR – 307,3 тонн груза.

Рисунок 14. Доля перевезенных грузов авиакомпаниями РК на регулярных рейсах в 2017 году

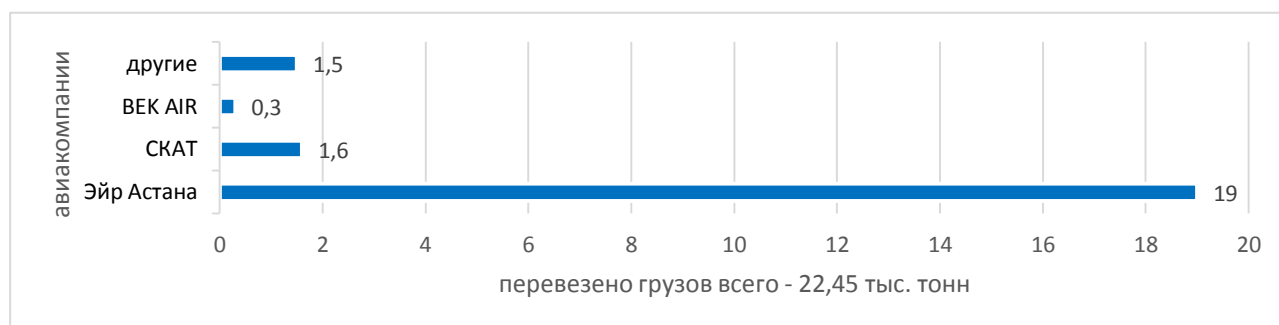
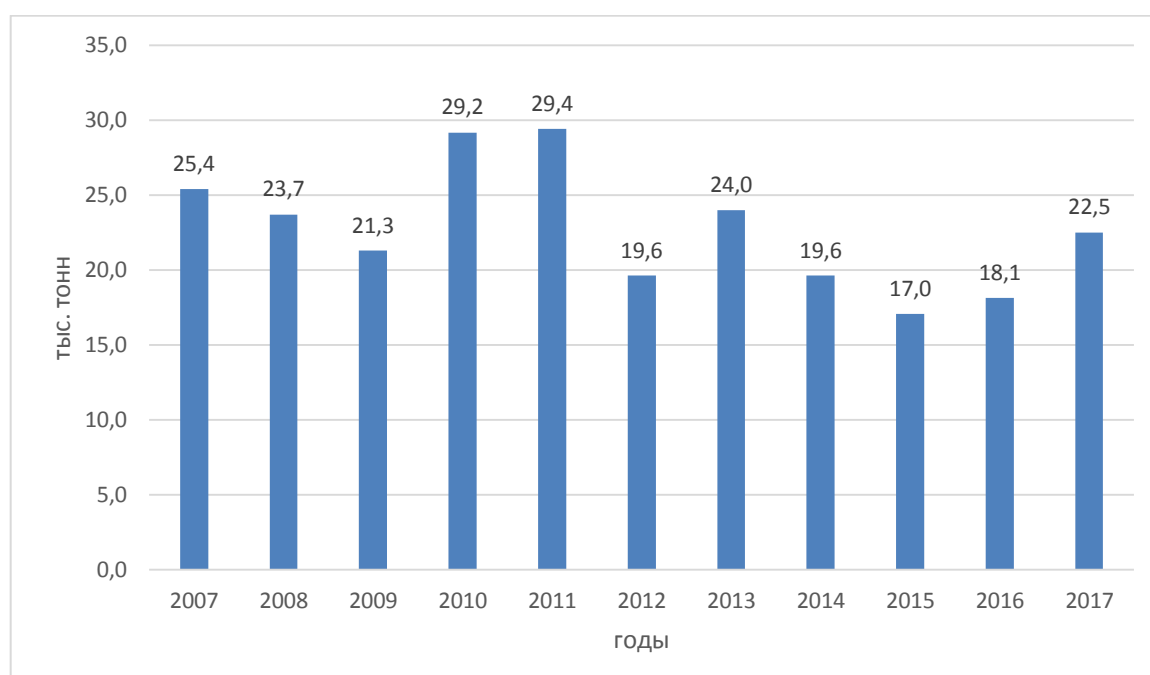


Рисунок 15. Динамика объема перевезенных грузов за последние 10 лет



По данным Международной организации гражданской авиации (ИКАО) в Центрально-азиатском регионе Казахстан является третьей страной по показателю перевозки грузов.

Таблица 22. Рейтинг стран региона Центральной Азии и России в области грузовых авиаперевозок

Объем перевезенных грузов (млн. тонно-км)				
№	Страна	2014 г.	2015 г.	2016 г.
1	Российская Федерация	4 413,6	4761	5853
2	Узбекистан	110,2	114	112
3	Казахстан	45,5	38	39
4	Монголия	8,4	8,2	9,4
5	Туркменистан	2,1	-	-
6	Таджикистан	0,5	-	-

7	Кыргызская Республика	0,2	-	-
---	-----------------------	-----	---	---

Источник: ИКАО

**Таблица 23. Основные показатели работы воздушного транспорта
за 2016 год**

Показатель	Всего	Международное	Внутри республиканское
Перевезено грузов, багажа, грузобагажа, тонн	18 123,2	8276,3	9846,9
Грузооборот, млн. ткм	42,9	30,7	12,2
Перевезено пассажиров, тыс. человек	6021,7	2078,5	3943,1
Пассажирооборот, млн. пкм	11313	6402	4911

* Источник: по данным Комитета статистики МНЭ РК

**Таблица 24. Основные показатели работы воздушного транспорта
за 2016 год**

Регулярные авиаперевозки	международные	внутренние
Выполненные пассажиро-километры, тыс. пкм	5 645 601,0	4 807 081,1
Выполненные тонно-километры, тыс. ткм	30 533,0	12 187,8
Нерегулярные (чартерные) авиаперевозки		
Выполненные пассажиро-километры, тыс. пкм	756 444,9	103 890,2

* Источник: по данным Комитета статистики МНЭ РК

**Таблица 25. Основные показатели работы воздушного транспорта
за 2017 год**

Показатели	Ед. измерения	Международные		Итого по международным	Внутренние	Всего
		ДЗ	СНГ			
Регулярные коммерческие полеты						
Перевезено пассажиров	чел.	1 161361	1 166493	2 327 854,0	4 589 925,0	6 917 779,0

Перевезено тонн						
груза	тонн	6 292,2	3390,458	9 682,7	9 730,2	19 412,9
почты	тонн	239,076	234,954	474,0	1 540,4	2 014,5
итого	тонн	6 531,31	3 625,4	10 156,723	11 270,6	21 427,3
Выполненные пассажиро-километры	тыс. пасс. км	4 494 767	2 528 067	7 022 833,2	5 574 403,7	12 597 237,0
Выполненные тонно-километры						
пассажиры (включая багаж)	тыс. т. км.	416 587,6	231 398	647 986,1	1 220 848,1	1 868 834,1
груз (включая срочный груз)	тыс. т. км.	26 566	10 188	36 753,3	12 754,4	49 507,7
почта	тыс. т. км.	1203	356	1 558,2	1 817,2	3 375,5
итого	тыс. т. км.	444 356	241 942	686 297,6	1 235 419,6	1 921 717,3
Нерегулярные коммерческие полеты						
Перевезено пассажиров	чел.	406762	12 167	418 929,0	67 550,0	486 479,0
Перевезено грузов, почты	тонн	115,6	0,1	115,7	14,5	130,2
Выполненные пассажиро-километры	тыс. пасс. км	1688971,605	24 535,53	1 713 507,1	53 684,7	1 767 191,9
Выполненные тонно-километры						
груз (включая срочный груз и почту)	тыс. т. км.	480,811	0,032	480,8	34,5	515,3

** Источник: по данным Комитета статистики МНЭ РК*

Вывод: Рынок как пассажирских, так и грузовых авиаперевозок в РК стабилизировался и, после выхода казахстанских авиакомпаний из «черного списка», начал активный рост.

10. Анализ грузоперевозок в РК иностранными авиакомпаниями

10.1 Общий анализ посадками на аэродромах РК

На основе прогнозного анализа компании «**Boeing Corporation**» наблюдается спрос на региональные грузовые перевозки. Казахстан имея существенную долю в странах СНГ в потреблении перевозок между СНГ и Европой, пользуется услугами иностранных грузовых операторов преимущественно стран СНГ. При этом данные операторы развивают внутреннюю логистическую сеть с использованием своих отечественных хабов – аэропортов (страна регистрации авиакомпаний) для консолидации и дистрибуции грузопотоков не предназначенные для стран СНГ, с обслуживанием третьих стран на международных рынках.

Основной причиной для возникновения такой ситуации на казахстанском рынке авиаперевозок послужило, отсутствие казахстанской грузовой авиакомпании, способной конкурировать с зарубежными компаниями и слабая государственная поддержка отечественных авиаперевозчиков.

Таблица 26. Динамика грузоперевозок в РК иностранными авиакомпаниями чартерными рейсам

Кварталы	Количество рейсов за 2016 г	Количество рейсов за 2017 год	Изменения
1 квартал	203	220	+ 8,5 %
2 квартал	227	276	+ 21,5 %
3 квартал	205	270	+ 32 %
4 квартал	273	284	+ 4%
Всего:	908	1050	+16%

* Источник: РГП «Казаэронавигация»

Как видно из таблицы, в 2017 году наблюдается рост чартерных рейсов иностранных авиакомпаний в аэропорты Казахстана.

Таблица 27. Динамика грузоперевозок в РК иностранными авиакомпаниями регулярными рейсами

Кварталы	Количество рейсов за 2016 г	Количество рейсов за 2017 год	Изменения
1 квартал	665	755	+ 13,5 %
2 квартал	765	845	+ 10,5%
3 квартал	813	696	- 16 %
4 квартал	725	638	- 12%
Всего:	2968	2934	- 1,2 %

* Источник: РГП «Казаэронавигация»

Регулярные рейсы иностранных авиакомпаний в целом за 2017 год показывает незначительное снижение на 1,2 %.

Таблица 28. Информация по выполненным иностранными авиакомпаниями **чартерных грузовых рейсов с посадками на аэродромах РК в 2016 году**

Кварталы	Количество грузовых рейсов	Основные авиакомпании	Основные направления	Пункт посадки в РК	Основные типы ВС
1 кв-л	203	Turkish Airlines, Silk Way, Polar Air, Hong-Kong Airlines	Баку, Стамбул, Лейпциг, Гонконг, Гуанчжоу	Алматы, Атырау, Актау, Астана	Airbus 330, Boeing 744, Il76, An12
2 кв-л	227	Turkish Airlines, Silk Way, Polar Air, Hong-Kong Airlines	Баку, Стамбул, Лейпциг, Гонконг, Гуанчжоу	Алматы, Атырау, Актау, Астана	Airbus 330, Boeing 744, Il76, An12
3 кв-л	205	Turkish Airlines, Lufthansa Cargo, United Parcel Service	Варшава, Стамбул, Франкфурт, Гуанчжоу	Алматы, Астана	McDonnell Douglas 11, Boeing 738
4 кв-л	273	Turkish Airlines, Lufthansa Cargo, Silk Way, Polar Air, Hong-Kong Airlines	Баку, Стамбул, Лейпциг, Гонконг, Гуанчжоу	Алматы, Атырау, Актау, Астана	Airbus 332, Boeing 744, Il76, McDonnell Douglas 11

* Источник: РГП «Казэронавигация»

Таблица 29. Информация по выполненным иностранными авиакомпаниями **регулярных грузовых рейсов с посадками на аэродромах РК в 2016 году**

Кварталы	Количество грузовых рейсов	Основные авиакомпании	Основные направления	Пункт посадки в РК	Основные типы ВС
1 кв-л	665	Silk Way West, Cargolux Air, Etihad, Lufthansa Cargo, Turkish Airlines, United Parcel Service, Polar Air, Hong-Kong Airlines	Шанхай, Стамбул, Франкфурт, Гонконг, Гуанчжоу, Лейпциг	Алматы, Астана	Airbus 330, Boeing 748, McDonnell Douglas 11
2 кв-л	765	Silk Way West, Cargolux Air, Etihad, Lufthansa Cargo, Turkish Airlines, United Parcel Service, Polar Air, Hong-Kong Airlines	Шанхай, Стамбул, Франкфурт, Гонконг, Гуанчжоу, Лейпциг	Алматы, Астана	Airbus 330, Boeing 748, McDonnell Douglas 11
3 кв-л	813	Silk Way West, Cargolux Air, Etihad, Lufthansa Cargo, Turkish Airlines, United Parcel Service, Polar Air, Hong-Kong Airlines	Шанхай, Стамбул, Франкфурт, Гонконг, Гуанчжоу, Лейпциг	Алматы, Астана	Airbus 330, Boeing 748, McDonnell Douglas 11
4 кв-л	725	Silk Way West, Cargolux Air, Etihad, Lufthansa Cargo, Turkish Airlines, United Parcel Service, Polar Air, Hong-Kong Airlines	Шанхай, Стамбул, Франкфурт, Гонконг, Гуанчжоу, Лейпциг	Алматы, Астана	Airbus 330, Boeing 748, McDonnell Douglas 11

* Источник: РГП «Казаэронавигация»

Таблица 30. Информация по выполненным иностранными авиакомпаниями **чартерных грузовых рейсов с посадками на аэродромах РК в 2017 году**

Кварталы	Количество грузовых рейсов	Основные авиакомпании	Основные направления	Пункт посадки в РК	Основные типы ВС
1 кв-л	220	Turkish Airlines, Silk Way, Polar Air, Ruby Star, Hong-Kong Airlines	Баку, Стамбул, Лейпциг, Гонконг, Гуанчжоу	Алматы, Атырау, Актау, Астана	Airbus 330, Boeing 744, И76, An12
2 кв-л	276	Turkish Airlines, Silk Way, Polar Air, Ruby Star, Hong-Kong Airlines	Баку, Стамбул, Лейпциг, Гонконг, Гуанчжоу	Алматы, Атырау, Актау, Астана	Airbus 330, Boeing 744, И76, An12
3 кв-л	270	Turkish Airlines, Silk Way, Polar Air, Ruby Star, Hong-Kong Airlines	Баку, Стамбул, Лейпциг, Гонконг, Гуанчжоу	Алматы, Атырау, Актау, Астана	Airbus 330, Boeing 744, И76, An12

* Источник: РГП «Казаэронавигация»

Таблица 31. Информация по выполненным иностранными авиакомпаниями **регулярных грузовых рейсов с посадками на аэродромах РК в 2017 году**

Кварталы	Количество грузовых рейсов	Основные авиакомпании	Основные направления	Пункт посадки в РК	Основные типы ВС
1 кв-л	755	Silk Way West, Cargolux Air, Etihad, Lufthansa Cargo, Turkish Airlines, United Parcel Service, Polar Air, Hong-Kong Airlines	Шанхай, Стамбул, Франкфурт, Гонконг, Гуанчжоу, Лейпциг	Алматы, Астана	Airbus 330, Boeing 748, McDonnell Douglas 11
2 кв-л	845	Silk Way West, Cargolux Air, Etihad, Lufthansa Cargo, Turkish Airlines, United Parcel Service, Polar Air, Hong-Kong Airlines	Шанхай, Стамбул, Франкфурт, Гонконг, Гуанчжоу, Лейпциг	Алматы, Астана	Airbus 330, Boeing 748, McDonnell Douglas 11
3 кв-л	696	Silk Way West, Cargolux Air, Etihad, Lufthansa Cargo, Turkish Airlines, United Parcel Service, Polar Air, Hong-Kong Airlines	Шанхай, Стамбул, Франкфурт, Гонконг, Гуанчжоу, Лейпциг	Алматы, Астана	Airbus 330, Boeing 748, McDonnell Douglas 11

По данным РГП «Казаэронавигация» был проведен анализ чартерных рейсов за январь – август 2018 года.

Выполнение чартерных грузовых рейсов с 01.01.2018 г. по 24.08.2018 г.

Silk Way Airlines (AZQ ИЛ-76) – 47 рейса

Баку-Актау-Баку

Баку-Атырау-Баку

Turkish Airlines (THY A330) -102 рейса

Стамбул-Алматы-Шанхай

Стамбул-Алматы-Гуанчжоу

Стамбул-Алматы-Стамбул

Бишкек-Астана-Гонконг(Стамбул)

Ruby Star (RSB AN-12) – 85 рейсов

Баку-Актау-Баку

Баку-Атырау-Баку

Air Bridge Cargo (ABW B747) – 65 рейсов

Москва-Караганда-Гонконг

Hong Kong Airlines (CRK A330) -31 рейс

Гонконг-Алматы-Стамбул

Стамбул-Алматы-Гонконг

Rooya Cargo Air (PYA ИЛ-76) -23 рейса

Тегеран-Тараз-Тегеран

Тегеран-Шымкент-Тегеран

Atlas Air (GTI B747) – 43 рейса

Вуси-Алматы-Франкфурт

Вуси-Алматы-Брюссель

MNG Airlines (MNB A330) – 5 рейсов

Стамбул-Алматы-Стамбул

Polar Air Cargo(РАС B747) - 12 рейсов

Гонконг-Алматы-Лейпциг

Etihad airways (ETD B777) -1 рейс

Посадка в Алмате

Волга-Днепр (VDA ИЛ76-АН124) -12 Рейсов

Посадки в Алматы, Актау, Караганда, Атырау

FARS QESHM AIRLINES (QFZ B747) -2 рейса

Посадка в Шымкенте

GLOBAL JET LUXEMBOURG (SVW37CE) - 3 рейса

Посадка в Астане

NOMAD AVIATION(HBJFL E35Л) -1 рейс

Посадка в Актобе

Украинские Авиалинии (UKL AN12) -5 рейсов

Посадки в Атырау, Актау

Трансавиа Экспорт (TXC1567 IL76) -1 рейс

Maximus (MXM ИЛ76) -3 рейса

Посадки в Шымкенте и в Астане

Гродно (GRX AN12) - 17 рейсов

Посадки в Атырау, Актау, Павлодар, Тараз

AIR INTER (HRV IL18) – 6 рейсов

Посадки в Шымкенте и в Таразе

AIR STORK (MSB IL76) -2 рейса

Посадка в Кызылорде и в Шымкенте

Общее количество грузовых рейсов с посадкой в аэродромах Казахстана (чартер) за 8 месяцев 2018 года - **466**

Структура груза, перевозимых авиакомпаниями в основном традиционные, это скоропортящиеся продукты питания, дорогостоящие предметы, электроника, а также одежда, текстиль, специальные химикаты и промышленные металлы, специализированное оборудование.

В целом выгодно перевозить авиатранспортом грузы, небольшие по объему, но имеющие высокую стоимость.

Вывод: Из представленных выше данных РГП «Казаэронавигация» можно сделать вывод, что в среднем в год иностранными авиакомпаниями в 2017 году выполнялось около 1000 чартерных и около 3000 регулярных грузовых рейсов с посадками в аэропортах Казахстана.

Учитывая, что в вышеуказанных данных в аэропорт грузовое воздушное судно, выполняющее чартерные перевозки, производит посадку под одним рейсом, а вылетает под другим рейсом, указанные выше цифры можно поделить на 2.

Таким образом, 500 чартерных и 1500 регулярных посадок, выполнили в 2017 году иностранные авиакомпании в аэропортах РК и оставили в наших аэропортах - 21,6 тыс. тонны груза (см. таблицу 17 (21 427,3 + 130,2).

10.2 Анализ работы зарубежных авиакомпаний в западном регионе Казахстана

В рамках маркетингового исследования был проведен анализ работы зарубежных авиакомпаний в западном регионе Казахстана.

Как видно из таблицы авиакомпании «SilkWay» (Азербайджан), «Шелковый путь» (Украина), «Coyne Airways LTD» (США) успешно перевозят казахстанский груз.

Таблица 32. Информация по грузоперевозкам нефтегазового оборудования в западном Казахстане на самолете Ан-12 в 2015 году

№ п/п	Аэропорт	Авиакомпания	Кол-во рейсов	Перевозка грузов		
				за 1 рейс (тонн)	за 1 мес. (тонн)	за 12 мес. (тонн)
1.	Атырау	«АТМА»* (Казахстан)	1 раз в неделю	10	40	480
		«SilkWay» (Азербайджан)	3-5 раза в неделю	10	120	1440
2.	Актобе	«SilkWay» (Азербайджан)	3 рейса за 6 мес.	1,1	1,1	6,4
		«Шелковый путь» (Украина)	7 рейсов за 6 мес.	2,6	2-3	36
3.	Уральск	«SilkWay» (Азербайджан)	6 в год	3,2	3,2	37,7
		«Coyne Airways LTD» (США)	26 в год	4-5	19,1	229,65
4.	Актау	«SilkWay» (Азербайджан)	7 раз в неделю	14	46,5	558
		«Coyne Airways»	1 раз	8,4	35	420

		(США)	в неделю			
		ИТОГО:	428		267,9	3207,724

* В настоящее время переименована в ТОО «Авиакомпания «Jupiter Jet»

Таблица 33. С января по июнь 2016 года иностранными авиаперевозчиками выполнено 662 регулярных и чартерных рейсов и перевезено более 70 тыс. тонн груза

Авиакомпания	Направление	Рейсов за 6 месяцев	Основные типы ВС
Lufthansa Cargo	Франкфурт – Алматы – Гонконг - Гуанчжоу	133	MD11 (81 т.)
UPS Airlines	Сеул – Алматы – Кельн	117	MD11(81 т.)
Silk Way Airlines	Баку – Алматы – Баку Баку- Атырау - Баку	34	Ил-76 (55т.)
Cargolux Airlines	Люксембург – Алматы- Гонконг	49	B747 (110т.)
RubyStar	Баку- Актау - Баку	54	AN-12
AirBridgeCargo	Москва – Караганда - Гонконг	48	D747
Hong Kong Airlines	Гонконг – Алматы - Стамбул	142	A330
Pouya Cargo Air	Тегеран – Тараз -Тегеран	15	Ил-76
Atlas Air	Вуси – Алматы – Франкфурт - Брюссель	32	B747
MNG Airlines	Стамбул – Алматы - Стамбул	3	A330
Turkish Airlines	Стамбул – Алматы – Шанхай Стамбул – Алматы – Гуанчжоу Стамбул – Алматы - Стамбул	83	A330
ИТОГО:		710	

Источник: РГП «Казэронавигация»

Silk Way Airlines — азербайджанская грузовая авиакомпания, базирующаяся на территории Международного аэропорта им. Гейдара Алиева в Баку. Начав свою деятельность в 2001 году лишь с двумя рамповыми грузовыми самолётами Советского производства (одним Ан-12 и одним Ил-76), на сегодняшний день эксплуатирует 10 самолётов Ил-76 два из которых Ил-76-

90ТД новейшего производства соответствующие требованиям ИКАО по шумам на местности, три самолёта Ан-12, а также владеет 5 самолётами типа Boeing 747-8F и 6 самолётами типа Boeing 747-400F, которые эксплуатируются дочерней компанией Авиакомпанией Silk Way West Airlines.

Авиакомпания создала обширную сеть маршрутов в крупные нефтяные города в регионе выполняя регулярные грузовые полеты в Актау и Атырау в Западном Казахстане, Бишкек, Тбилиси и другие крупные аэропорты назначения **нефтяного бизнеса**. Авиакомпания Silk Way занимает доминирующее положение воздушного транспорта в Каспийском регионе в данное время*.

*Источник: (https://ru.wikipedia.org/wiki/Silk_Way_Airlines)

Вывод: Активный рост авиаперевозок грузов иностранными авиакомпаниями через аэропорты западного Казахстана обусловлен спросом оборудования для нефтегазовой отрасли.

11. Анализ грузовых перевозок в основных аэропортах РК

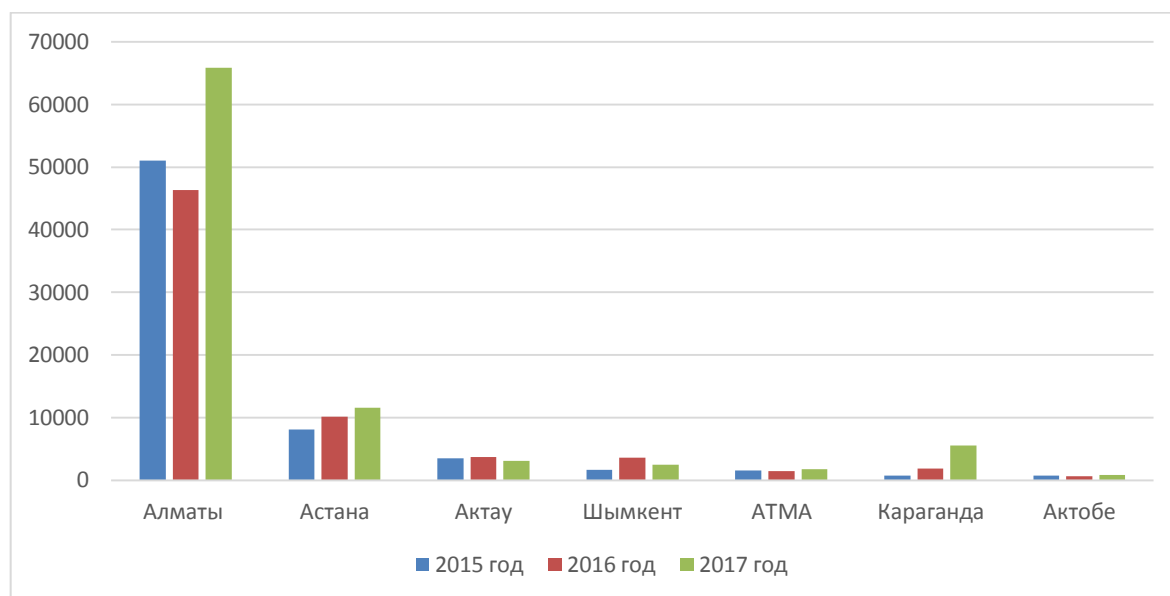
В 2016 году аэропортами республики было обработано 69,6 тыс. тонн груза, что на 1% больше, чем в 2015 году (69,0 тыс. тонн), в 2017 году данный показатель вырос на 34% (93,7 тыс. тонн).

Таблица 34. Количество обработанного груза в аэропортах РК за 2015-2017 гг.

Наименование аэропорта	тонн		
	2015 год	2016 год	2017 год
Алматы	51 025	46 326	65910
Астана	8 045	10 079	11570
Караганда	728	1 795	5524
Актау	3 521	3 729	3091
Шымкент	1 635	3 589	2420
Атырау	1 508	1 395	1770
Актобе	695	654	808
Оскемен	560	534	611
Акжол	489	428	699
Павлодар	270	307	377
Костанай	224	220	295
Кызылорда	156	126	151
Семей	93	77	49
Тараз	51	302	397
Кокшетау	23	9	17
Петропавловск	12	7	16
ИТОГО:	69 034	69 576	93 705

Источник: КГА МИР РК

Рисунок 16. Динамика обработанного груза в аэропортах РК



Из диаграммы видно, что 70% обработанного груза в аэропортах Республики приходится на Алматинский аэропорт.

11.1 Аэропорт г.Астана

Аэропорт г. Астана был основан в 1931 году и сейчас это один из самых современных аэропортов Евразии и больших аэропортов в Казахстане, занимающий второе место по внутренним авиаперевозкам. Ежедневно аэропорт принимает и отправляет порядка 40 рейсов в сутки. Аэродром 1-го класса, способен принимать все воздушные суда.

В настоящее время на регулярной основе еженедельно по 7 дням через аэропорт г. Астана выполняются грузовые рейсы авиакомпании «Turkish airlines», по маршруту Бишкек – Астана – Гонконг – Бишкек. Тип самолета A330/B747.

Дополнительно, 3 раза в неделю, выполняет рейсы пассажирский борт авиакомпании «Lufthansa». Полеты выполняются на самолете А-330, имеющий возможность паллетной и контейнерной авиаперевозки, в том числе грузов с температурным режимом.

Кроме того, в столичный аэропорт выполняют рейсы авиакомпании «Аэрофлот», «Узбекские авиалинии», «Белавиа», «Международные авиалинии Украины», «Polish Airlines», «Etihad Airways», «Air Arabia», «Fly Dubai», «Эйр Чайна» и др. Данные авиакомпании совершают регулярные пассажирские перевозки и перевозят грузы в нижнем багажном отсеке при имеющихся объемах на борту пассажирского воздушного судна.

Для авиаперевозки грузов, требующих особого температурного режима, необходимо согласование с авиакомпанией (перевозчиком) на разрешение и возможность осуществления данной перевозки на борту воздушного судна.

Перевозка грузов, требующих температурного режима, осуществляется в авиационном контейнере - холодильнике, либо с оставлением определенного температурного режима в нижнем отсеке воздушного судна для поддержания заданной температуры, при соответствующем оборудовании данного борта. Также возможна перевозка с сухим льдом, используемым при перевозке температурного груза в качестве хладагента.

В целом, аэропорт предоставляет свою коммерческую деятельность по авиаперевозке грузов, посредством агентских соглашений с транспортными и логистическими компаниями, осуществляющие данную деятельность и имеющих соответствующие сертификаты.

Аэропорт г. Астаны по словам представителя IATA г-на Карамалакова, «имеет великолепный новый терминал», который открылся в июне 2017 года и более чем в два раза увеличил пропускную способность аэропорта до 8,2 миллиона пассажиров в год.

Президент «Эйр Астаны» г-н Фостер: «Терминал строился в соответствии с международными спецификациями и преобразил аэропорт, предлагая множество выходов на посадку, мест для отдыха и ожидания, точек розничной торговли, а также точек регистрации на вылет и оформления, отгрузки и получения багажа. Когда терминал открылся, люди, которые им воспользовались, узнали, что в Казахстане есть аэропорт мирового класса».

«Наша ключевая цель — стать транзитным узлом для пересадки пассажиров в Центральной Азии, сделав аэропорт Астаны основной связующей точкой в регионе между городами по всему миру, и мы считаем, что с помощью нового терминала достигнем поставленной цели. Мы не можем конкурировать с маршрутами, которые связывают два крупных города. Париж и Гонконг, например, обслуживаются несколькими прямыми рейсами. Но мы можем конкурировать на маршрутах из крупных городов во второстепенные, для которых прямой рейс не представляется целесообразным», сказал один из руководителей столичного аэропорта.

В качестве примера они приводят рейсы из Гонконга в Минск или Ашхабад, Омск, Баку или Ташкент, где аэропорт Астаны может удачно вписаться.

Сегодня число транзитных пассажиров составляет всего около 5% пассажиров аэропорта, несмотря на то что объем международных перевозок составляет 35% объема перевозок после введения ряда новых маршрутов в 2016 году, куда вошел и новый рейс KLM в Амстердам.

Ожидается, что польские авиалинии LOT, Finnair, Air China, Ural Airlines и Wizz Air войдут в растущий список международных авиалиний аэропорта г. Астана.

Оснащение грузового терминала аэропорта г. Астана:

- 1) Пропускная способность до 13000 тонн в год
- 2) Общая площадь грузового терминала 2200 квадратных метров, из них:
 - полезная площадь 1400 квадратных метров, высота 10,65 м;
 - склады прибытия 788 квадратных метров;

- склады прибытия внутренних авиалиний из стран Таможенного Союза - 100 квадратных метров;
- склад для экспорта международных и внутренних грузов - 260 квадратных метров;
- помещение для хранения опасного груза - 11 квадратных метров;
- холодильные камеры для внутренних авиалиний - 68 квадратных метров;
- холодильные камеры для международных авиалиний - 84 квадратных метра;
- офисное помещение, коридор и зона выдачи/заезда автотранспорта - 900 квадратных метров.

3) Условия работы терминала круглосуточно

4) Оборудование терминала:

- электропогрузчик грузоподъемностью до 2 тонн - 3 штуки;
- тележка гидравлическая, ручная, грузоподъемностью до 2 тонн - 5 штук;
- электропогрузчики - 3 штуки
- весы электронные напольные до 5 тонн - 3 штуки
- весы электронные напольные до 500 кг - 6 штук
- платформенные весы до 10 тонн - 1 штука.

5) Терминал не принимает на размещение радиоактивные грузы так как для хранения грузов, содержащих радиоактивные материалы, требуется специально оборудованное отдельное помещение, в котором склад аэропорта на данный момент не располагает.

6) таможенный пост расположен на территории аэропорта, вблизи грузового терминала, дополнительно, внутри грузового терминала находится круглосуточный офис таможенного инспектора, фитосанитарный контрольный пост, в пассажирском терминале расположен офис в ветеринарной инспекции.

7) дополнительный планируется сдача нового модуля грузового склада, площадью 1100 квадратных метров. Пропускная способность до 1200 тонн груза и почты в год.

Модульный склад состоит из следующих зон:

- зона импорта грузов РК и Таможенного Союза - 272,3 квадратных метра;
- зона транзитных грузов - 272,3 квадратных метра ;
- зоны выдачи грузов (заезда автотранспорта) - 190 квадратных метров;
- аренда части склада АО «Казпочта», «ДЧЛ Экспресс» - 380 квадратных метров.

В качестве предложения по развитию вышеуказанного проекта: грузовой терминал аэропорта должен быть мультимодальной и предлагать клиентам все основные логистические коридоры для перемещения грузов авто ж/д и авиа транспорт.

11.2 Аэропорт г. Алматы

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.

Аэропорт Алматы имеет статус хаба – международного транспортно - дистрибьюторского узла, ориентированного на привлечение основных грузовых потоков в направлении Азия – Европа – Азия. В перспективе Международный аэропорт Алматы способен развить все достоинства грузового хаба для рынка всего Центрально-Азиатского региона с населением более 60 миллионов человек. В 2007 году служба грузовых перевозок в составе международного аэропорта г. Алматы, получила международный сертификат качества ISO 9001 - 2000, что соответствует требованиям системы менеджмента качества. Служба грузовых перевозок имеет квалифицированный персонал, прошедший международный тренинг и имеющий сертификаты на оформление опасных грузов и паллетайзинг.

Рисунок 17. Грузовой терминал в аэропорту г. Алматы



Общая территория существующего грузового терминала в Международном аэропорту Алматы составляет 28 000 кв.м., в том числе склады временного хранения и территория транзитно-трансферной зоны. В терминале существуют специально выделенные места для хранения опасных грузов, крытые помещения для крупногабаритных грузов, сейф для хранения ценных грузов, холодильные камеры. Склады, оснащенные всеми видами техники для проведения погрузочно-разгрузочных работ, по техническим и производственным параметрам соответствуют международным требованиям.

Терминал обеспечен всей необходимой погрузочно-разгрузочной техникой:

- специализированные автомашины «АПК-10»
- автотранспортеры «АТ-6»
- дизельные автопогрузчики немецкого производства «STILL» грузоподъемностью 3,5 тонны

- дизельные автопогрузчики «Linde» грузоподъемностью 6 тонн,
- дизельные автопогрузчики «Балкан Кара» грузоподъемностью 3 тонны,
- аэродромные тягачи «ROFAN» грузоподъемностью 11 тонн,
- платформенные весы грузоподъемностью 3 тонны,
- машинные весы грузоподъемностью 15 тонн

Общая территория существующего грузового терминала в Международном аэропорту Алматы составляет 5,5 га.

Рисунок 18. Отапливаемый крытый склад класса «А» площадью 20 000 м²



- Прирельсовый склад 2700 м²
- Сейфы для хранения ценного груза, холодильные камеры для хранения грузов с температурным режимом
- Современная система видеонаблюдения
- Многофункциональное программное обеспечение учета грузов
- Электронный обмен сообщениями стандарта E-freight
- Палетные/контейнерные перегружатели, производство компании TREPEL

Рисунок 19. Загрузка груза на борт грузового воздушного судна



На смежной территории с СВХ АО «МАО» расположен бизнес-центр, в котором арендуют офисные помещения представительства авиакомпаний, брокерские конторы и другие.

Рисунок 20. Бизнес-центр аэропорта г. Алматы



В марте 2005 года на территории СВХ специально для авиакомпании "FedEx" было построено отдельный грузовой склад, куда в настоящее время доставляются грузы всех авиакомпаний. После таможенной обработки грузы развозятся в Алматы, по всему Казахстану и странам СНГ путем использования воздушных судов, автомобильного и железнодорожного транспорта.

На всей территории грузового терминала действует компьютерная система видеонаблюдения, контрольно-пропускные пункты охраняются сотрудниками службы авиационной безопасности. Экспортные грузы на отправку проходят досмотр через рентгенотелевизионные (X-Ray) установки, позволяющие просветить все виды упаковок.

Для случаев чрезвычайных ситуаций предусмотрены как скрытые системы оповещения, так и средства связи со спецподразделениями.

Основываясь на ИТ-технологиях, для полного соответствия стандартам и усовершенствования работы по обработке грузового документооборота в 2015 году внедрена единая ИТ-системы E-Freight. Данная процедура доступна для одновременного пользования службой грузовых перевозок, таможенным управлением, авиакомпаниями и экспедиторами. Представительство Международной Ассоциации Воздушного Транспорта в Республике Казахстан, в ноябре 2015 года анонсировало первую успешную отправку электронной грузовой авианакладной (electronic Air Waybill) в Республике Казахстан.

Всего в Международном аэропорту Алматы в настоящее время обслуживается свыше около 30 пассажирских и около 10 грузовых авиакомпаний, что составляет в среднем 160 рейсов в день., выполняемые такими авиакомпаниями как : Air Arabia, Asiana Airlines, China Southern Airlines,

Lufthansa AG, FlyDubai, Hainan Airlines, KLM, Mahan Air, Pegasus Airlines, Turkish Airlines, Bek Air, Scat, Qazaq Air, Air Astana, ГНС Туркменхавоеллары, НАК Узбекистон Хаво Йуллари, Tajik Air, Аэрофлот, Авиакомпания Россия, Авиакомпания Сибирь, Belavia, Сомон Эйр, ЧАО Международные Авиалинии Украины.

Грузовые рейсы с коммерческими правами выполняются Cargolux Airlines Int. S.A., Cargolux Italia, Deutsche Lufthansa AG, Etihad Airways, Silk Way Airlines и т.д.

По данным КГА в 2016 году в аэропорту г. Алматы было обслужено 4,8 млн. пассажиров и обработано 52,9 тыс. тонн грузов.

В 2017 году обслужено 5,6 млн. пассажиров и обработано 65,9 тыс. тонн грузов.

В перспективе до 2020 года в планах аэропорта - достичь числа обслуживаемых пассажиров – 10 млн. пассажиров в год, а грузопотока до 150 тыс. тонн.

В настоящее время аэропорт Алматы занимает лидирующее место в Республике Казахстан по объему перевозок. Высокий статус ведущего аэропорта республики, а также постоянная модернизация технических средств в международном аэропорту Алматы диктует необходимость постоянного повышения профессионального уровня сотрудников. Максимальный результат достигается с помощью целенаправленной кадровой политики с использованием эффективной системы подбора и расстановки кадров.

Таблица 35. Грузовые перевозчики регулярных рейсов по Алматинскому аэропорту в 2018 году

Авиакомпания	Тип ВС	Маршрут	День недели
Cargolux	B-747	LUX-ALA-Гонконг	4
		LUX-ALA-Чженчжоу	1
		LUX-ALA-Чженчжоу	1
Silk Way West	B-747	Баку-ALA-Баку	1,2,4
Lufthansa	MD-11	FRA-ALA-Гуаньчжоу	5,7
Turkish Cargo	A-330	Бишкек-Астана-Гонконг	7
		IST-ALA-Шанхай	2,3
		IST-ALA-Гуаньчжоу	6
		IST-ALA-Тайвань	4
UPS	MD-11	Иньчхон-ALA-Кельн	2,3,4,5 по 7 дням 3 рейса

Таблица 36. Основные грузы, перевозимые воздушным транспортом через аэропорты Астаны и Алматы (тонн/год):

Наименование товара	а/п Алматы	а/п Астана
------------------------	---------------	---------------

Продукты питания	1113	1,6
Парфюм	63	
Моющие ср-ва	254	
Изделия из пластика	678	3
Изделия из резины	24	1,4
Изделия из кожи	54	
Изделия из овчины	101	1
Изделия из дерева	36	
Изделия из бумаги	72	
Одежда и обувь	538	4
Стройматериалы	76	3
Изделия из стекла	70	
Части оборудования	327	8
Крепежи	82	
Компьютеры, картриджи и комплектующие	953	17
Кабеля, усилители	161	3
Автозапчасти	218	
Аксессуары	295	

Вывод: Международный аэропорт г. Алматы занимает лидирующее место в Республике Казахстан по объему пассажирских и грузовых перевозок. Основные показатели по объему грузоперевозок обеспечиваются за счет иностранных авиакомпаний.

11.3 Аэропорт г. Актобе

Основной вид деятельности АО «Международный Аэропорт Актобе» (далее – Общество) – аэропортовая деятельность, связанная с обслуживанием воздушных судов, пассажиров, обработкой грузов, обеспечением воздушных судов авиа ГСМ и другими сертифицированными услугами.

Общество также осуществляет иные виды деятельности, технологически связанные с основной (услуги бизнес-зала, услуги по хранению нефтепродуктов, услуги гостиницы, возмещение затрат по содержанию зданий, сооружений, инженерных сетей и др.), в порядке, установленном законодательством Республики Казахстан.

Комитетом гражданской авиации МИР РК в 2015 году проведена сертификация аэродрома Актобе и установлено:

Сертификат годности аэродрома к эксплуатации серии АРД № 0000011-13, выдан «19» октября 2015 года, срок действия до «19» октября 2020 года.

Физические характеристики аэродрома, геометрические размеры элементов аэродрома, ограничение и учет препятствий, прочность искусственных покрытий, состояние искусственных покрытий соответствуют нормативным требованиям НГЭА ГА РК.

Аэродром согласно НГЭА РК относится к классу «Б», кодовое обозначение по ИКАО – «4Е» (Заключение РГП «Казаэропроект» от 06 сентября 2005 г).

Аэродром имеет взлетно-посадочную полосу с искусственным покрытием, ориентированную с МКпос. 126°/306°, длиной 3203 м. и шириной 46 м. и имеет возможность приема и обслуживания практически всех типов грузовых ВС, в том числе: А-319, А-320, А-321, А-330, В-737, В-757, В-747, В-767, Ан-74, CRJ2, SU-95, F-100, ТУ-204, ИЛ-76.

Имеется здание склада СВХ – одноэтажное, выполнено в металлическом каркасе, ограждающие конструкции стен здания и перегородки из керамического кирпича, кровля из металлического профилированного листа, закрытое.

Площадь склада – 668,9 кв.м., вместимость 60 тонн груза.

Перечень оборудования на складе:

- тележки багажные 7 шт.;
- большие тележки под контейнеры – 4 шт.;
- маленькие тележки под контейнеры -4 шт.;
- маленькие тележки под контейнеры – 5 шт.;
- багажные тележки – 5 шт.
- электропогрузчик -2 шт.;
- штаблёр гидравлический ручной -1 шт.;
- рохля – 2 шт.;
- роликовая дорожка – 4 шт.;
- стеллаж металлический в таможенном складе;
- стеллаж металлический в зале приема груза;
- весы платформенные -2 шт.;
- ленточный перегружатель – 2 шт.
- средства обеспечения безопасности при обработке авиационных грузов: 2 пункта досмотра, включающие интроскопы (Rapiscan, Smith/Heymann)

Средний возраст оборудования: прикл. 9-10 лет

Оборудование, спецтехника:

для загрузки, выгрузки грузов в /с ВС имеется:

- перегружатель контейнеров и паллет TLD-929,
- ленточный перегружатель- TLD,
- автопогрузчик –ZLSO,
- погрузчик вилочный-HELI,
- для доставки груза на склад – Зил-130 АПК-10.

Объем грузоперевозок

- Объем грузовых перевозок за 2015 – 2017 годы, в тоннах:
- За 2015 год принято - 127,258 тонн груза,
- отправлено 567,621 тонн груза
- За 2016 год принято - 125,497тонн,
- Отправлено 528,219 тонн
- За 2017 год принято - 177,570 тонн,
- Отправлено 630,605 тонн

Характер груза, наименование:

Оборудование, запчасти, товары народного потребления, лекарственные препараты, почта / посылки (DHL, UPS, Fedex, Panalpina, Казпочта)

Основное направление отправляемых грузов:

Астана, Алматы, Актау, Москва

Основное направление получаемых грузов:

Астана, Алматы, Актау, Москва

Основные авиакомпании перевозящие грузы:

- а/к «Эйр Астана», «Скат», «Бек-Эйр», «Аэрофлот»

Пропускная способность аэропорта Актобе и его отдельных элементов. Загруженность мощностей

Пропускная способность взлетно-посадочной полосы составляет не менее 10 самолетовылетов в час. Пропускная способность аэровокзала 500 пассажиров в час: 250 пассажиров\час – международный сектор, 250 пасс/час – сектор внутренних рейсов. Общая площадь аэровокзала составляет 9,8 тыс. кв. м.

Таблица 37. Производственные показатели (объемы) по основным видам услуг за 2014-2015 годы

Наименование показателей	ед. изм.	2014 г факт	2015 г факт	% исполн. к плану 2015 г	% исполн к факту 2014 г
Обслужено пассажиров	чел	321 800	345254	111,7	107,3

Обработано грузов	тонн	963	695	76,4	72,1
Обслужено тонн МВМ ВС	тонн	178 974	150648	88,4	84,2
Обслужено самолето-вылетов	ед.	3514	3208	89,4	84,2

За 2015 год Общество выполнило один производственный показатель «Обслуживание пассажиров» относительно плана на 12,1%, прошлого года 7,4%.

За счет роста спроса на авиаперевозки на рейсы авиакомпании «АЭРОФЛОТ», выполняющие полёты на Москву, авиакомпании «Бек Эйр» на г.г. Астана, Алматы дополнительно обслужено 23454 человек относительно 2014 года.

«Обработка грузов и почты» снижение относительно плана на 23,6%, относительно 2014 года на 27,9% за счет уменьшения грузопотока из г. Баку (Азербайджан) на 67% и перевозки грузов на воздушных судах «Эйр Астана» на 26,5 %, «СКАТ» на 55,4 % по причине уменьшения полетов через г. Актобе на 214 рейсов или 21,7%.

«Обеспечение взлёта и посадки ВС» объёмы снижены относительно плана на 11,6%, 2014 года на 15,8% или 28326 тонн МВМ.

Невыполнение показателя по причине уменьшения полётов воздушных судов:

- Регулярные международные направления - снижение относительно прошлого года на 8,8% или 30 рейсов за счет отмены рейса Актобе - Оренбург, ввиду низкой загрузки;
- Нерегулярные международные направления – снижение на 66,5% или 329 рейсов, за счет уменьшения полетов чартерных и грузовых рейсов;
- Учебно-тренировочные полёты ВИСВО и Воинских частей- снижены на 50% или 199 рейсов;

Уменьшились объёмы по «Заправке авиаГСМ ВС» относительно плана на 25,2 %, прошлого года на 35,9% в связи отсутствием международных полетов грузовых нерегулярных рейсов;

«Техническое обслуживание по транзитной форме» снижение относительно плана на 74,3% прошлого года на 66,7% по причине отсутствия оборудованной, сертифицированной базы для обслуживания воздушных судов Дальнего зарубежья;

На основании согласованных и утвержденных слотов с авиакомпаниями, составляется и публикуется расписание движение ВС на аэродроме Актобе. Корректировка производится два раза в год в связи с переходом на зимние или летние расписания.

На каждые предстоящие сутки согласно расписания и вновь поступивших (подтвержденных) заявок на выполнение чартерных рейсов, составляется суточный план полетов и предоставляется всем службам задействованных в обеспечении суточного плана полетов.

Таблица 38. Производственные показатели (объемы) по основным видам услуг за 2016 год

Наименование	Ед. изм.	2015 год факт	2016 год факт	Отклон в % к плану	Отклон в % к факту 2015г.
Обслужено пассажиров	чел.	345248	338138	102,8	97,4
Обработано грузов и почты	тонн	695	654	92,1	94,1
Тонны максимальной взлетной массы ВС	тонн	150 648	139968	98,5	92,9
Обслужено самолетовылетов	ед.	3208	3170	99,5	98,8

За 2016 год наблюдается динамика отклонения относительно плана и прошлого года:

- **«Обеспечение взлёта и посадки ВС»** снижение относительно плана на 1,5 %, прошлого года на 7,1 %.

Невыполнение показателя по причине уменьшения полётов воздушных судов:

- Регулярные внутренние направления - снижение относительно прошлого года на 1% или 19 рейсов за счет сокращения частоты полетов АК «Скат» по маршруту Актобе – Актау, уменьшение объемов на 337 тонн МВМ;
- Регулярные международные направления – снижение относительно прошлого года на 7,8% или 26 рейсов за счет сокращения полетов АК «Руслайн» по маршруту Актобе - Домодедово, уменьшение объемов на 1155 тонн МВМ;
- Нерегулярные международные направления – снижение на 25,4 % или 42 рейса, уменьшение объемов на 1339 тонн МВМ по причине снижения полетов чартерных и грузовых рейсов;
- Уменьшения максимальной взлетной массы воздушных судов, т.е. в 2015 году средняя МВМ воздушного судна 47 тонн, в 2016 году 44 тонн или ниже на 6,4 %, снижение объемов 9021 тонн МВМ;

«Обслуживание пассажиров» рост относительно плана на 2,8%, прошлого года снижение 2,6% за счет сокращения полетов авиакомпании «Руслайн», выполняющие полёты на Москву, что повлияло на снижение пассажиропотока на 4664 человека, а также за счет сокращения частоты движения ВС АК «Скат» на Анталию (Турция), что отразилось на снижении объёма обслуживания пассажиров в этом направлении на 2273 человека.

«Обработка грузов и почты» снижение относительно плана на 7,9%, прошлого года на 5,9 % за счет уменьшения грузопотока из г.Баку (Азербайджан) на 66% и авиаперевозки грузов на воздушных судах, выполняющие рейсы в г. Москву - «Руслайн» на 78%, «СКАТ» на 71 %, «Аэрофлот» на 44%.

Таблица 39. Производственные показатели (объемы) по основным видам услуг за 2017 год

Наименование	Ед. изм.	2016 год факт	2017 год факт	Отклон в % к плану	Отклон в % к факту 2016г.
Обслужено пассажиров	чел.	338 138	384 959	118,1	113,8
Обработано грузов и почты	тонн	654	808	134,7	123,5
Тонны максимальной взлетной массы ВС	тонн	139 968	144 711	96,8	103,4
Обслужено самолёто-вылетов	ед.	3170	3727	104,7	117,6

За 2017 год наблюдается динамика отклонения относительно плана и прошлого года:

- **«Обслуживание пассажиров»** рост относительно плана на 18,1 %, прошлого года

13,8 % за счет увеличения пассажиропотока по направлениям: г.г. Астана, Актау, Шымкент, Москва, Анталия, Шарм Э.Ш (Египет);

- **«Обеспечение взлёта и посадки ВС»** снижение относительно плана на 3,2 %, прошлого года рост на 3,4 %.

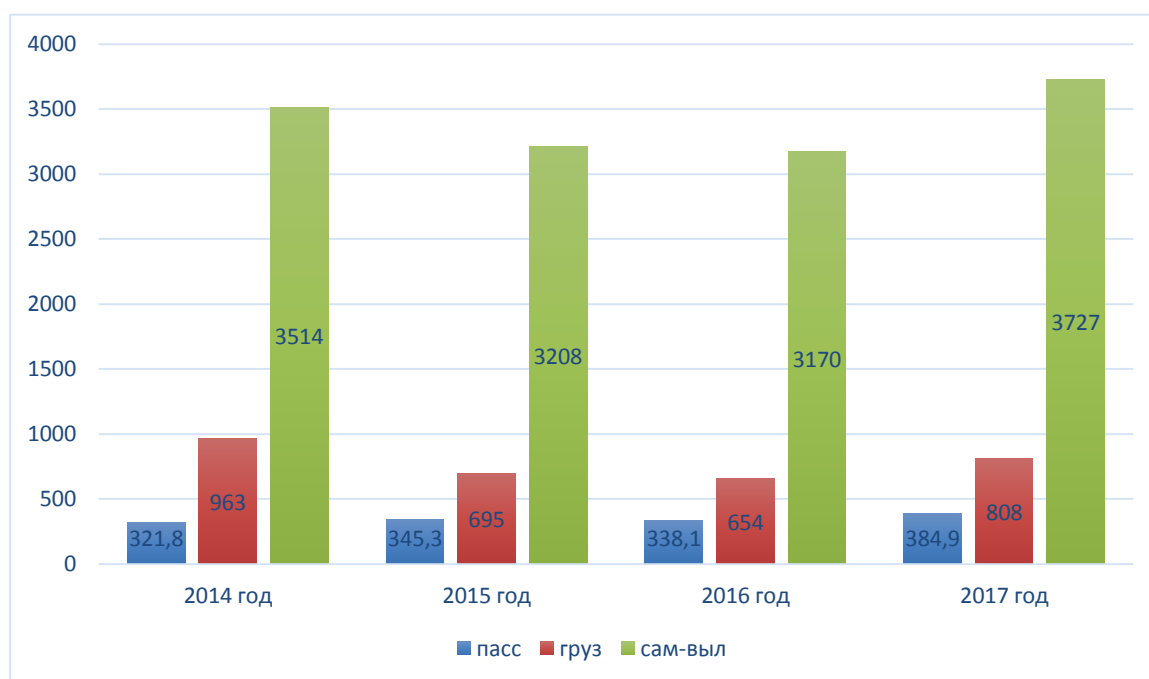
Невыполнение показателя относительно плана по причине уменьшения полётов воздушных судов:

- по нерегулярным международным направлениям – снижение на 80,6 % или 75 рейсов, уменьшение объемов на 1339 тонн МВМ по причине снижения полетов чартерных и грузовых рейсов;

- уменьшения максимальной взлетной массы воздушных судов, т.е. в 2016 году средняя МВМ воздушного судна 44,2 тонн, в 2017 году 38,9 тонн, что ниже на 11,4 % или 19836 тонн МВМ;

- **«Обработка грузов и почты»** увеличение относительно плана на 34,7%, прошлого года на 23,5 % за счет роста авиаперевозки грузов на воздушных судах, выполняющие рейсы в г. Алматы - «Эйр Астана» на 22%, «СКАТ» на 38 %.

**Рисунок 21. Динамика основных производственных показателей
аэропорта Актобе за 2015-2017 годы**



Вывод: На сегодняшний день аэропорт г. Актобе обладает достаточным внутренним потенциалом для успешного развития. За последние годы на предприятии сложилась благоприятная аэропортовая инфраструктура, обеспечивающая все потребности для роста производственных показателей.

Динамика основных производственных показателей показывает возможность дальнейшего увеличения пассажиро и грузо потоков.

Для достижения непрерывного роста показателей и мобильности в процессе принятия управленческих решений, необходимо дополнительно привлечь высококлассный производственный и административный персонал.

11.4 Аэропорт г. Уральск

Аэропорт г. Уральска является частным предприятием и принадлежит ТОО «Международный аэропорт Орал». Построен в 1979 году, в 2014-2015 годах проведена реконструкция искусственной взлетно-посадочной полосы (далее - ИВПП), ремонт терминала не производился. Имеется международный сектор, расположенный в отдельном здании.

Основной вид деятельности – аэропортовая деятельность, связанная с обслуживанием воздушных судов, пассажиров, обработкой грузов, обеспечением воздушных судов авиа ГСМ и другими сертифицированными услугами.

Аэропорт также осуществляет иные виды деятельности, технологически связанные с основной (услуги бизнес-зала, услуги по хранению нефтепродуктов, услуги гостиницы и др.), в порядке, установленном законодательством Республики Казахстан.

Пропускная способность аэропорта – 360 пассажиров /час., в том числе сектор внутренних рейсов - 200 пасс/час, международный сектор – 160 пасса/час.

Имеется VIP – сектор (с 2003 г.) – 20 пасс/час.

На сегодняшний день идет разработка проектно-сметной документации по реконструкции аэровокзального комплекса, которая будет готова во второй половине 2018 года.

Площадь терминала после реконструкции составит 5 тысяч квадратных метров. Также планируется увеличить мощность аэровокзала до 400 человек в час и увеличить пассажиропоток до 320 тысяч человек в год.

Проведение строительно-монтажных работ и модернизация запланирована на 2018 - 2019 годы.

Свидетельство о государственной регистрации аэродромов (вертодромов) гражданской и экспериментальной авиации серия АГА №000044 от 16.08.2011г.

Сертификат годности аэродрома (вертодрома) к эксплуатации серии АРД № KZ34VKC00000086, выдан 31 октября 2015г., срок действия до 01 мая 2020 г.

Длина ИВПП - 2456 метров, класс аэродрома «В» или 4Е по международной классификации.

Несущая способность ИВПП PCN46/R/B/W/T, что позволяет принимать практически любые типы воздушных судов, в том числе: А-310, А-320, А-319, А-321, В-737, В-757, CRJ-200, F-100, Embraer -190, Ту-154, Ту-134, Ил-76, Як-40, Як-42 и другие ВС меньшего класса

Пропускная способность ИВПП аэропорта г. Уральск – 10 взлет посадок в час. Существующая загрузка менее 1 самолетовылета/час.

ТОО «Международный аэропорт «Орал» безвозмездно передал государству часть имущественного комплекса – искусственную взлетно-посадочную полосу (ИВПП) в соответствии с постановлением Правительства №13 от 21 января 2014 года.

Данный объект находится на балансе Комитета государственного имущества и приватизации и эксплуатируется ТОО «Международный аэропорт «Орал» на основании Договора доверительного управления имуществом.

Объект является субъектом естественных монополий и подлежит государственному регулированию по 4 видам услуг (обеспечение взлёта и посадки ВС, обеспечение безопасности ВС, предоставление сверхнормативной стоянки и предоставления места ВС для базирования) и по 9 монопольным (доминирующим) видам услуг (обеспечение встречи – выпуск ВС, техническое обслуживание ВС по транзитной форме, обслуживание пассажиров, обработка грузов, услуги по заправке ВС, услуги по хранению авиатоплива (авиакеросин), плата за аренду производственных помещений, участвующих в перевозочном процессе, очистка воздушного судна от снега и льда).

За 2015 год было перевезено 168 000 пассажиров (за 2014 год 117 000 пассажиров).

За 2016 год обслужено 189 300 пассажиров.

За 2017 год перевезено 267 390 пассажиров.

Данный рост связан с увеличением количества рейсов в аэропорту и расширением географии полетов:

1. Астана – Уральск: «Эйр Астана» - ежедневно; «Бек Эйр» 3 рейса в неделю (с мая 2017 года - ежедневно);
2. Алматы – Уральск: «Эйр Астана» - ежедневно; «Бек Эйр» - 2 рейса в неделю (с мая 2017 года 3 рейса в неделю);
3. Алматы – Уральск – Актау: «Бек Эйр» - 2 рейса в неделю;
4. Атырау – Уральск: «Qazaq Air» - 4 рейса в неделю;
5. Актау – Уральск: «SCAT» - 5 рейсов в неделю;
6. Атырау – Уральск: «SCAT» - 1 рейс в неделю;
7. Москва (Домодедово) – Уральск: «Сибирь» - 1 рейс в неделю.

В целом, в аэропорту г. Уральск наблюдается рост пассажиропотока.

Рисунок 22. – Динамика пассажиропотока аэропорта г. Уральск

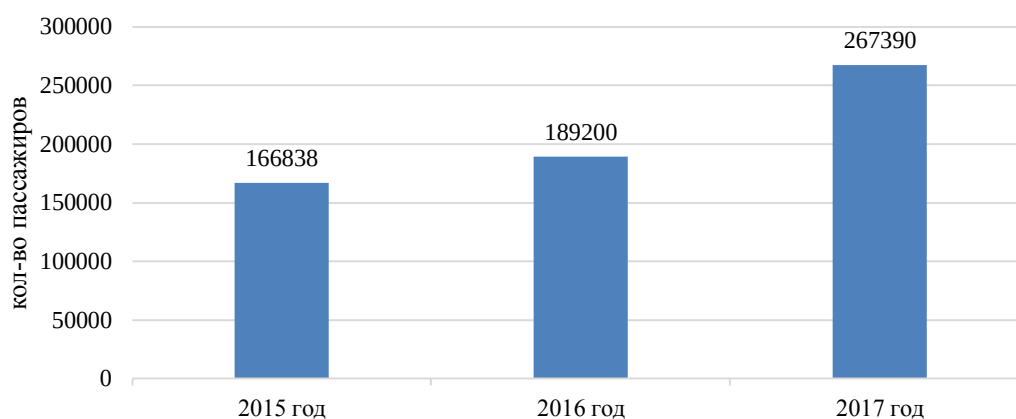


Таблица 40. Основные производственные показатели аэропорта г. Уральск

Наименование	Ед.изм.	За 2015 г.	За 2016 г.	За 2017 г.
Обработка груза ВВЛ	тонн	262,54	346,29	426,71
Обработка груза МВЛ	тонн	209,07	81,91	256,63
Обслужено пассажиров	чел.	168 000	189 300	267 390

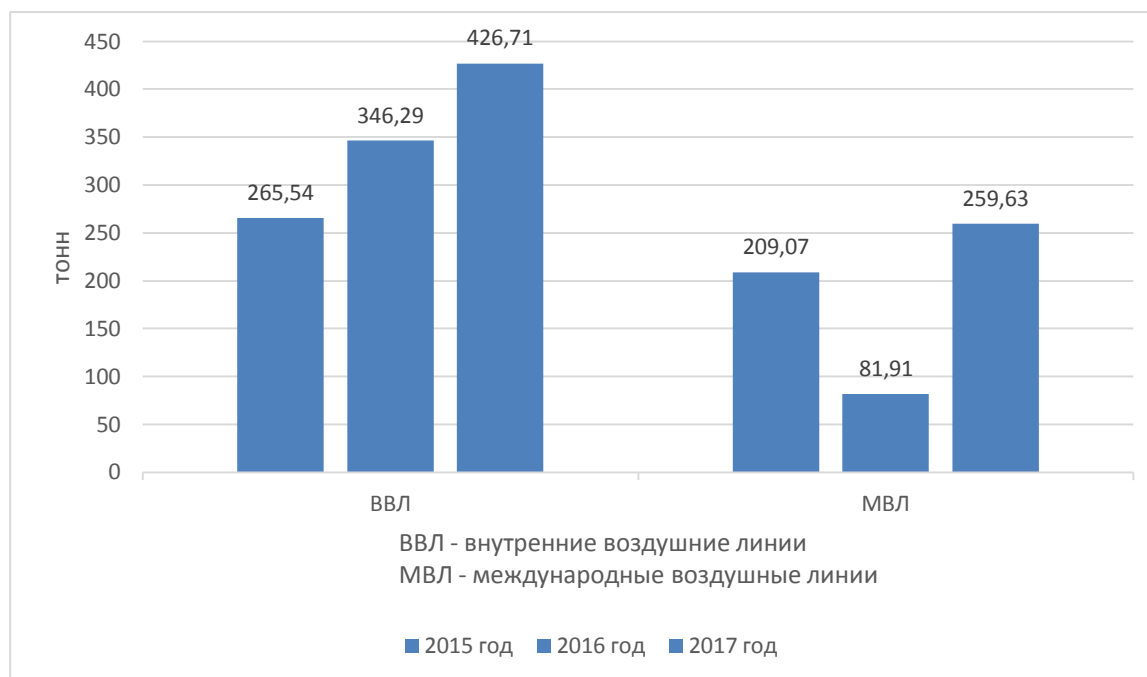
Грузовые рейсы в данный аэропорт выполняются эпизодически, регулярных грузовых рейсов нет.

Спецтехники для загрузки/выгрузки грузов контейнеров и паллет в грузовые воздушные суда не имеются.

Склада временного хранения в аэропорту также не имеется.

Имеются пункты таможенного и пограничного контроля.

Рисунок 23. Динамика грузоперевозок в аэропорту г. Уральск



На сегодняшний день для обеспечения работ по техническому и коммерческому обслуживанию ВС имеется следующая спецтехника:

- Топливозаправщики – 2 ед.
- Передвижные источник питания - 2 ед. (АПА-5д)
- Машина для обработки санузлов - 1 ед.
- Машина для заправки питьевой водой -1 ед.
- Машина с подъемным кузовом - 1 ед.(АПК-10)
- Трапы – 5 ед.
- Автобус перронный – 2 ед.
- Машины для перевозки багажа – 4 ед.
- Диайсер - 1 ед.
- Буксировщики -2 ед. (КрАЗ; ЗиЛ)
- Спецмашины для содержания аэродрома:
- КПМ -3 ед. (КАМАЗ -1ед.2013г.в)
- Шнекороторные:
- Сног - 2 ед.
- Тракторная техника – 6 ед.
- Всего в ССТ имеется 59 ед. техники.

Вывод: Отсутствие необходимого соответствующего оборудования и спецтехники препятствуют для развития полетов грузовых ВС. Наличие близкорасположенного приграничного аэропорта в г. Самара (Россия) и аэропорта г. Актобе (Казахстан), которые более эффективно развиваются, ограничивают конкурентоспособность данного аэропорта.

11.5 Аэропорт г.Усть-Каменогорск

Акционерное общество «Аэропорт Усть-Каменогорск» (далее – Общество) действует на основании Устава, утвержденного единственным учредителем в лице АО «Национальная компания «Социально-предпринимательская корпорация «Ертыс».

Свидетельство о государственной перерегистрации юридического лица №9460-1917-АО, БИН 991040000402 от 17 октября 2007 года.

Основной вид деятельности Общества – аэропортовая деятельность, связанная с обслуживанием воздушных судов, пассажиров, обработкой грузов, обеспечением воздушных судов авиа ГСМ и другими сертифицированными услугами.

Общество также осуществляет иные виды деятельности, технологически связанные с основной (услуги бизнес-зала, услуги по хранению нефтепродуктов, возмещение затрат по содержанию зданий, сооружений, инженерных сетей и др.), в порядке, установленном законодательством Республики Казахстан.

Выполняются рейсы по следующим направлениям:

г.г. Астана, Алматы, Караганда, Урджар, Зайсан, Семей, Москва, Новосибирск, Анталия.

Наибольший объем пассажирских перевозок осуществляется:

1) авиакомпанией «Эйр Астана»:

- по маршруту Астана-Усть-Каменогорск- Астана 7 рейсов в неделю,

- по маршруту Алматы-Усть-Каменогорск – Алматы 7 рейсов в неделю;

2) Авиакомпанией «SCAT»

- по маршруту Астана-Усть-Каменогорск- Астана ежедневно 7 рейсов в неделю,

- по маршруту Алматы-Усть-Каменогорск – Алматы 7 рейсов в неделю,

- по маршруту Усть-Каменогорск-Караганда-Усть-Каменогорск 2 раза в неделю;

3) Авиакомпанией «HALYK AIR»

- по маршруту Алматы-Усть-Каменогорск – Алматы 3 рейса в неделю;

4) Авиакомпанией «S7 Airlines» Москва-Усть-Каменогорск-Москва 3 раза в неделю.

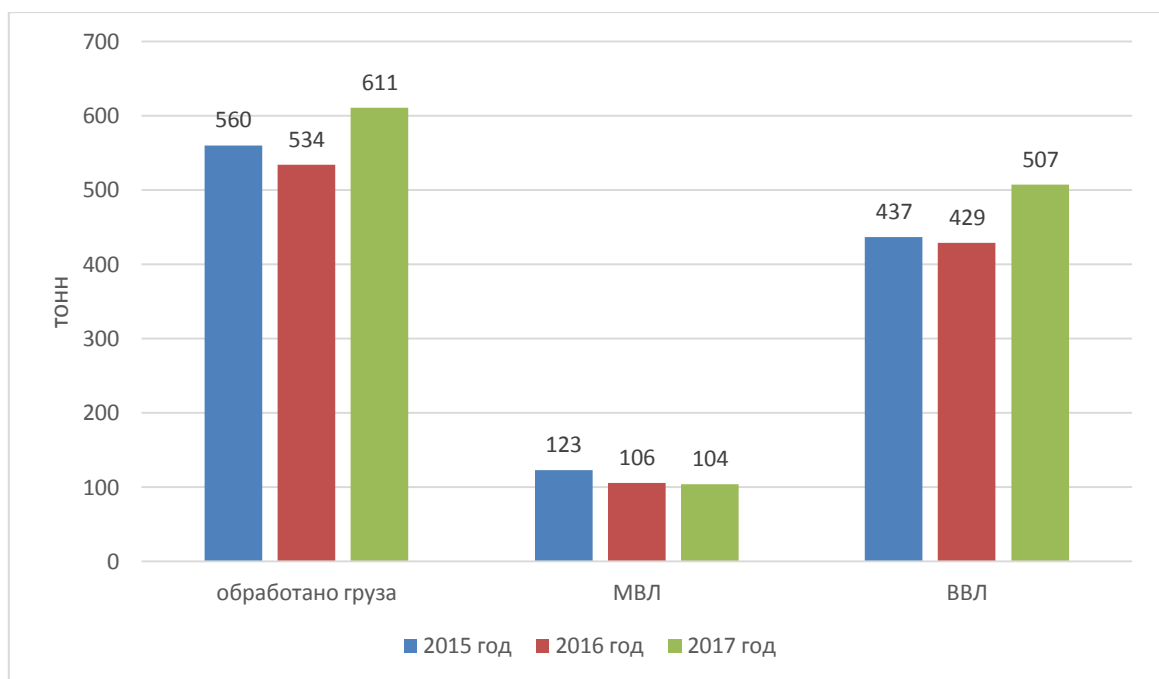
Общее количество регулярных рейсов в неделю составляет 36.

Таблица 41. Объем оказываемых услуг АО "Аэропорт Усть-Каменогорск" за 2015-2017 годы

№ п/п	Показатели	Ед. измер.	2015г.	2016г.	2017г.
1	Обработано груза, почты	тыс.тенге	8 770	8 376	9 480
		тонн	560	534	611
	МВЛ	тыс.тенге	2 266	1 952	1 923
		тонн	123	106	104

	ВВЛ	тыс.тенге	6 504	6 424	7 556
		тонн	437	429	507
2	Обслуженно пассажиров	тыс.тенге	191 495	181 628	215 262
		чел.	308 061	290 907	345 812
	МВЛ	тыс.тенге	45 542	43 103	52 281
		чел	60 354	57 478	70 250
	ВВЛ	тыс.тенге	145 953	138 525	162 981
		чел	247 707	233 429	275 562

Рисунок 24. Динамика обработки грузов в аэропорту г. Усть-Каменогорск



Аэродром Усть-Каменогорск относится к классу «В», находится в северо-западной окраине города Усть-Каменогорска, в 13 км от центра города. Кодовое обозначение аэродрома по Международным стандартам ИКАО – «4D».

Аэродром имеет Сертификат годности аэродрома к эксплуатации серии АРД № 000005-17, срок действия 01.07.2019 года, Удостоверение годности ССО №000004-17, срок действия до 01.07.2019 года.

2. Данные по аэровокзалу

Дата ввода в эксплуатации аэровокзала: 03.03.1966 г.

Комплексный ремонт не проводился, ремонт отдельных элементов проводился в 2001 г, в т.ч. проведена реконструкция пассажирского терминала по созданию отдельных залов прилета и вылета в соответствии с требованиями международных стандартов.

В аэропорту дислоцированы и постоянно действуют – отдел пограничного контроля, таможенный пост, фито-санитарный контроль, санитарно-карантинный пункт, консульский пункт МИД РК.

В 2007 г. проведена полная замена системы отопления, проведен капитальный ремонт помещений кафе. Текущий поддерживающий ремонт производится ежегодно.

В 2010 году была произведена реконструкция зала официальных делегаций (VIP зала).

В 2011 году в здании аэровокзала проведён капитальный ремонт подвесного потолка и текущий ремонт стен с облицовкой колонн.

В 2013 году произведена замена облицовки здания аэровокзала. Проведены работы по замене тротуарной плитки на привокзальной площади.

Пропускная способность аэровокзала: 200 пас/час

Общая площадь аэровокзала: 3072 м² , 15011 м³

3. Данные по аэродрому

Аэродром имеет одну искусственную взлетно-посадочную полосу (ИВПП), ориентированную с МКпос 124°-304°;

Геометрические размеры ИВПП составляют:

ИВПП (класс – В) — 2514х42м (общая ширина ИВПП и двух БПБ – 92м).

Определена прочность искусственных покрытий всех элементов аэродрома по методу PCN-ACN.

ИВПП — PCN 41/R/B/X/T.

РД 1, МС 1-4: PCN 47/R/B/X/T.

РД-2, МРД (от РД-2 до РД-1) PCN 57/F/C/X/T.

РД-3 PCN 35/F/C/Y/T, РД-4 МРД (от РД-4 до РД-2) PCN 26/F/C/Y/T.

МС 5-12, МС 15-17 PCN 53/F/C/X/T.

Класс аэродрома «В», категория I ИКАО.

Типы принимаемых воздушных судов: ИВПП пригодна для взлета и посадки ВС следующих типов:

- **самолеты:** А-320, А-321, А-319, А-330, А-310, CRJ-200, В-767, В-757, В-737 (300, 400, 700, 800), Ил-76, Ту-204, Ту-154, Ту-134, Як-42, Як-40, Ан-24, Ан-26, Ан-30, Ан-72, Ан-12, Ан-124, Embraer-190, F-100, F-50, L-410, Ан-2.

С ограничением по массе и интенсивности движения: Ан-124, Ил-96, А-310, В-737-400, В-737-700, (HGW), В-747 SP, В767-200 ER, В767-300 ER, А-330, А-321, А-320-200.

По заключению КГА МИР РК, указанному в Акте сертификационного обследования в 2017 году требуется реконструкция ВПП аэродрома.

Реконструкция взлетно-посадочной полосы проводилась в 2003 году (15 лет назад) и следующая была запланирована на 2014 год за счет республиканского бюджета (8819,9 млн. тенге). Ввиду отсутствия финансирования с Республиканского бюджета, в настоящее время разработано только ТЭО по проекту реконструкции ВПП.

По данным исследования аэропортов, проведенным компанией Lufthansa Consulting в аэропорту г. Усть-Каменогорск отмечаются средние объемы пассажиропотока (0,22 млн. чел. в 2012 г.), который, согласно прогнозу, к 2030 г. установится на уровне 0,68 млн. чел.

Объемы грузоперевозок довольно низкие (50 тонн в 2012 г.) и по прогнозам, останутся незначительными: около 157 тонн в 2030 г. (главным образом, перевозка почты на пассажирских ВС).

Вывод: Анализ спроса на авиагрузоперевозки в данном регионе показывает низкую динамику. Развитие грузоперевозок в прогнозом среднесрочном периоде не ожидается.

11.6 Аэропорт г. Караганда

Карагандинский аэропорт - один из старейших аэропортов Казахстана, создан в феврале 1934 года по решению Правительства СССР для обеспечения связи с удаленными от центра аулами. Первые полеты выполнялись на самолетах ПО-2, один самолет мог взять до 2 пассажиров или 150-200 кг почты. Начало пассажирского сообщения с Алматы приходится на 1937 год, рейсы выполнялись на самолетах ПС-9. В 1944 году аэродром перебазировали в район Нового города, а через 10 лет, в 1954 года началось строительство служебных помещений. Взлетно-посадочная полоса (ВПП) с искусственным покрытием была построена в 1959 году.

В 1980 году началось строительство нового Аэропорта, включающего в себя современный аэровокзальный комплекс и взлетно-посадочную полосу, и по сей день способную принимать практически любые воздушные суда. Строительство ВПП было завершено в рекордные сроки и уже 4 ноября 1980 года первый лайнер ИЛ-62 совершил техническую посадку в новом аэропорту. С этого времени было открыто регулярное воздушное сообщение на самолетах типа ТУ-154 между Карагандой и крупнейшими городами бывшего Советского Союза.

На сегодняшний день аэропорт «Сары-Арка» — это современный аэропортовый комплекс, имеющий высокие технические и эксплуатационные характеристики, соответствующие международным стандартам и располагающий мощным потенциалом для развития. Аэропорт работает в круглосуточном режиме, обеспечивает таможенный, пограничный и санитарно-карантинный контроль. К услугам авиапассажиров удобный зал ожидания, камера хранения, медпункт, комната матери и ребенка, ресторан и экспресс-бар, молитвенные комнаты. Работает цех бортового питания. Имеются VIP и SIP-залы. В залах прилета и вылета АВК, в помещении таможенного склада установлено современное досмотровое оборудование (производства Великобритании и Германии), обеспечивающее качественный досмотр пассажиров и багажа. Из аэропорта осуществляются перевозки как на внутренних, так и на международных воздушных линиях в города Казахстана, России, Германии, Турции авиакомпаниями «Эйр Астана», «Тулпар Авиа Сервис» (Казахстан), «Россия», «Трансаэро», «Домодедовские авиалинии», (Россия), «Туркиш Эйрлайнс» (Турция) и другими.

Для обработки и хранения любого типа груза был построен новый карго терминал класса А в аэропорту Караганды. Площадь терминала составляет 3500 м², высота - 8 м, вместимость - 30 000 тонн в год. Существует 3 способа хранения

товара: стеллажи, контейнеры, холодильные камеры. Склад контролируется с помощью автоматизированной системы управления. Терминал оснащен 4 - х уровневыми стеллажами общей площадью 324 м2. Холодильные камеры поддерживают температуру в пределах от -5 до +5 С для скоропортящихся продуктов, и -18 до -20С для замороженных продуктов.

Терминал оснащён автоматической системой пожаротушения и видеонаблюдения,

На территории грузового терминала имеются офисные помещения, которые предоставляются в аренду.

Вывод по разделу:

Анализ инфраструктуры вышеуказанных аэропортов показал, что наиболее оснащены по уровню возможности к обслуживанию грузовых рейсов и наиболее благоприятными для организации базирования грузовой авиакомпании являются аэропорты г.г. Алматы, Астаны и Караганды.

12. Аэропорты конкуренты казахстанским аэропортам

11.1 Рейтинг крупнейших аэропортов мира по грузообороту в 2015 г. (в тыс. тонн):

- Гонконг (HKG, Китай) — 4380,14;
- Дубай (DXB, ОАЭ) — 2505,51;
- Инчхон (ICN, Южная Корея) — 2489,54;
- Шанхай (PVG, Китай) — 2379,32;
- Токио (NRT, Япония) — 2035,97;
- Тайпей (TPE, Тайвань) — 2005,28;
- Анкоридж (ANC, Аляска, США) — 1956,78;
- Франкфурт (FRA, Германия) — 1950,73;
- Париж (CDG, Франция) — 1861,31;
- Сингапур (SIN, Сингапур) — 1853,1.

Источник: интернет ресурс

Таблица 42. Крупнейшие аэропорты мира по грузообороту в 2017 году

№	Аэропорт	Грузооборот, млн. тонн в год
1	Гонконг	3,7
2	Мемфис	3,7
3	Шанхай	2,6
4	Инчхон	2,4
5	Анкоридж	2,3

6	Париж	2,3
7	Токио	2,1
8	Франкфурт	2,1
9	Луисвилл	2,0
10	Сингапур	1,9
	Алматы	0,066
	Астана	0,011

Источник: интернет ресурс

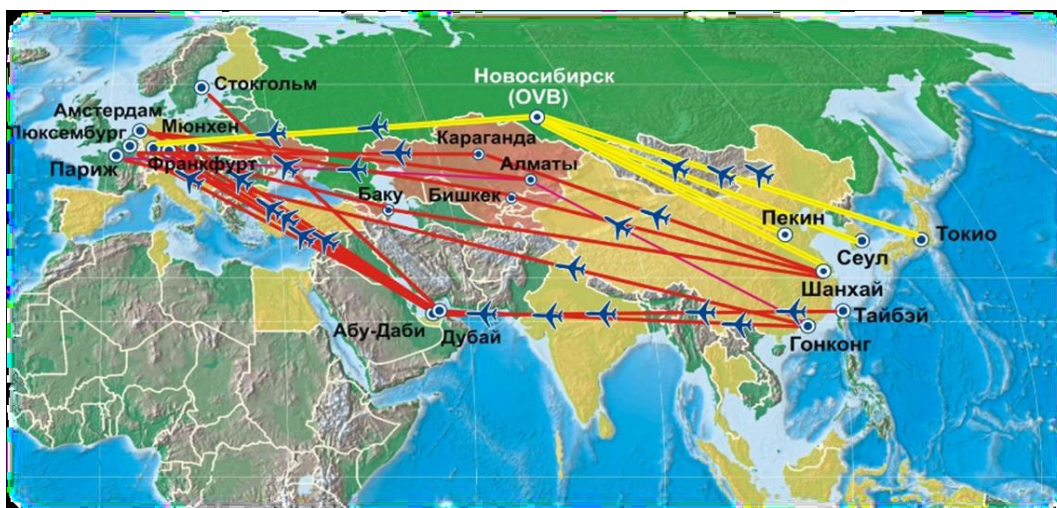
Как видно из таблицы наши аэропорты на мировом уровне выглядят весьма скромно.

На Центрально-Азиатском рынке можно выделить 5 основных аэропортов конкурентов казахстанским аэропортам, это:

- аэропорт Имени Гейдара Алиева, Баку, Азербайджан
- аэропорт «Толмачево», Новосибирск, Россия
- аэропорт «Навои», Узбекистан
- аэропорт «Манас», Бишкек, Кыргызстан
- аэропорт «Емельяново», Красноярск, Россия

Аэропорты-конкуренты, географически находятся относительно недалеко друг от друга, учитывая способности авиационной индустрии и основной маршрут перевозки грузов из Европы в ЮВА и обратно. Аэропорты-конкуренты имеют так же развитые мультимодальные грузовые склады и необходимое оборудование для обслуживания грузовых рейсов.

Рисунок 25. Месторасположение аэропортов-конкурентов



Аэропорт Имени Гейдара Алиева, Баку, Азербайджан

Аэропорт отвечает требованиям международных стандартов. Благодаря своему географическому расположению и стоимости авиа ГСМ в 600\$, аэропорт Баку стал серьезным конкурентом аэропорту Алматы. Данный аэропорт также привлекателен для рейсов, летающих по маршруту Европа – Юго-Восточная

Азия в разрезе технических посадок. Аэропорт имеет 2 ВПП с III категорией ИКАО.

В аэропорту Баку обслуживаются следующие грузовые авиакомпании: Cargolux, Silk Way airlines, Coyne airways. Silk Way airlines базируется в Баку, оператором является Silk Way Cargo, располагает флотом в 14 самолетов, состоящий из 3 Ан-12, 10 – ИЛ-76 и 6 – Б-747.

В аэропорту Баку имеется 2 грузовых терминала: «Baku Logistics Center» с площадью склада 70 000 м² и «International Logistics Center» с пропускной способностью до 800 тыс. тонн грузов в год. Через первый терминал выполняются международные рейсы.

Согласно анализу груза, перевезенного в аэропорт Алматы авиакомпанией «Silk Way Airlines», был сделан вывод, что в основном груз перевозится из Турции, отнятый политикой демпингованными тарифами у турецких перевозчиков. То есть помимо очень развитого СГП и грузового перевозчика, так же проводится агрессивная политика по отвоевыванию доли рынка грузов, за счет собственных преимуществ, а именно низкой стоимости ГСМ. Авиакомпания также доставляет грузы в другие города Казахстана: Актау, Актобе, Атырау, Орал, что негативно сказывается на грузообороте и доходах аэропорта Алматы, так как согласно нужной стратегии все грузы авиакомпании должны обрабатываться на СГП Алматы и далее рассылаться по выше указанным городам.

Аэропорт «Навои», Узбекистан

Аэропорт располагается в городе Навои, является не большим, но стратегически важным аэропортом Узбекистана, с перспективой развития в хаб. Его основными преимуществами являются: близость к международным транспортным авто-, ж/д коридорам, размещение Свободной индустриально-экономической зоны «Навои» на базе одноименного международного аэропорта. Аэропорт располагает одной ВПП – II категории ИКАО. Стоимость топлива по не официальным данным 650\$.

В 2009 году Корейская Авиатранспортная Компания «Korean Air» взяла на себя руководство аэропортом в соответствии с планом 10-летнего развития и дальнейшего ускорения программы модернизации и формирования аэропорта в международный транспортный узел. Строительство терминала грузовых авиаперевозок площадью 16 800 м², который может обрабатывать 100 тыс. тонн грузов в год с использованием современного оборудования была завершена и введена в эксплуатацию 12 августа 2010 года, был также построен грузовой перрон для размещения 5 самолетов Боинг 747-400, а также 4 дополнительных топливных хранилища, которые могут хранить до 5 млн. литров авиационного топлива в целом, что достаточно для заправки 25 крупных судов типа Б747-400 самолетов.

Аэропорт города Навои был освобожден от уплаты таможенных платежей за товары, ввозимые для собственных нужд по развитию аэропорта и созданию на его базе международного интермодального центра логистики, а также единого

социального платежа в части заработной платы персонала авиакомпании «Кореан Эйр», работающего в республике.

Однако в данном аэропорту в настоящее время имеются серьезные проблемы, о которых указано в п.8.3

Аэропорт «Толмачево», Новосибирск, Россия

«Толмачево» является одним из серьезных конкурентов аэропорту Алматы, является хабом и базовым аэропортом пассажирской авиакомпании S7 Airlines. Аэропорт Новосибирск (Толмачево) – удобный аэропорт для выполнения технических посадок на маршрутах ЮВА (Китай)– Европа.

Общая площадь грузового терминала – 11 178 кв.м., годовой объем грузовых перевозок - 50 000 тонн год. Аэропорт имеет 2 ВПП I и II категории ИКАО. Стоимость топлива 556\$ по состоянию на 05/06/15 согласно официальным данным. Грузовые компании, совершающие посадку в аэропорту: Air China Cargo, AirBridgeCargo, Cargolux, Emirates Sky Cargo, Nordic Global Airlines, Yangtze River Express, Якутия.

В 2015 году продолжали выполнение полетов крупнейшие грузовые авиаперевозчики: Cargolux, AirBridgeCargo, Yangtze River Express, Nordic Global Airlines, «ТРАНСАЭРО», «Волга-Днепр» и другие. Ряд грузовых авиакомпаний – Cargolux, Nordic Global Airlines значительно увеличили в 2015 году частоту рейсов.

В отношении рынка транзитных грузовых авиарейсов конкурентами аэропорта Новосибирск являются аэропорты стран СНГ - Астана, Алматы, Караганда, Баку, Бишкек. Необходимо отметить, что аэропорты стран СНГ, в частности Астана и Караганда, имеют аналогичные географические преимущества местоположения и ортодромического расстояния между Европой и Юго-Восточной Азией, поэтому являются основными конкурентами Толмачево с точки зрения совершения технических посадок.

В настоящее время в Казахстане действуют более низкие ставки за аэронавигационное обслуживание иностранных ВС, в случае выполнения транзитных рейсов, а процедура получения коммерческих прав на выполнение полетов иностранных грузовых ВС значительно проще, чем в РФ. Так же в Казахстане действуют более низкие ставки за пролет иностранных ВС, и наземное обслуживание в случае транзитных посадок в аэропортах на территории Казахстана, чем в России. Кроме того, взимание «роялти» с иностранных авиакомпаний за пролет по транссибирскому маршруту и ограничения действующих межправительственных соглашений о воздушном сообщении, заключенных Россией с иностранными государствами являются важными негативными факторами, отрицательно влияющими на возможность привлечения иностранных авиакомпаний к полетам через аэропорт Толмачево.

Аэропорт будет развиваться как крупный грузовой хаб, привлекая для выполнения технических посадок и коммерческих рейсов новые грузовые авиакомпании. Получит дальнейшее развитие почтовый хаб – ФГУП «Почта России» выбрал новосибирский аэропорт в качестве площадки для создания

почтового логистического центра. Открытие ММПО — первый шаг на пути к созданию в аэропорту Толмачёво почтово-грузового кластера для обработки и перевозки всех видов авиационных почтовых отправок и экспресс-грузов.

В свете развития интернет - торговли разветвленная маршрутная сеть аэропорта, связывающая Новосибирск с крупнейшими городами Китая и Юго-Восточной Азии, обеспечит полную загрузку мощностей ММПО и даст возможность аэропорту совместно с «EMS Почта России» и Федеральной таможенной службой отработать новейшие технологии обслуживания почты и грузов.

Аэропорт «Емельяново», Красноярск, Россия

Международный аэропорт федерального значения, расположенный в городе Красноярске, узловой аэропорт региональных и международных авиаперевозок, крупнейший аэропорт Центральной и Восточной Сибири, 5-й среди крупнейших аэропортов РФ по объёму выполняемых международных грузовых рейсов. Располагает одной ВПП с II категории ИКАО. По официальным данным стоимость авиа ГСМ в данном аэропорту составляет - \$641.

Грузовые авиакомпании, совершающие посадки в аэропорту: AirBridgeCargo, Lufthansa Cargo. Является дополнительным хабом для AirBridgeCargo, первичными хабами являются аэропорты Москвы – “Шереметьево” и “Домодедово”. АК располагает 17 бортами Б747. Преимущественно AirBridgeCargo осуществляет регулярное воздушное сообщение между Европой и Азией по транссибирскому маршруту. Также является второй по величине после аэропорта Франкфурта-на-Майне по количеству обслуживаемых рейсов авиакомпании Lufthansa Cargo.

Аэропорт является запасным аэродромом по стандартам ETOPS (Extended-range Twin-engine Operational Performance Standards) на трансконтинентальных маршрутах из Северной Америки и Европы в Азию. Авиакомпания Lufthansa Cargo использует аэропорт в качестве транзитной точки при грузоперевозках из Европы в Японию (и другие государства Юго-Восточной Азии), осуществляемых этой авиакомпанией, перенеся базовый пересадочный узел из Астаны в Красноярск. Техническое обслуживание воздушных судов немецкого авиаперевозчика, а также устранение неполадок в случае их возникновения, осуществляют специалисты линейной станции Lufthansa Technic. Данная информация указывает, на то, что администрация аэропорта ведет открытую мотивирующую политику для базирования АК.

Грузовой комплекс «Емельяново», расположенный на территории 23 000 кв. м, включает складские и офисные помещения общей площадью 10 300 кв. м.

Аэропорт «Манас», Бишкек, Кыргызстан

Согласно географическому месторасположению аэропортов конкурентов, аэропорт «Манас» ближайший, что увеличивает риски переквалификации

грузовых рейсов из аэропорта Алматы. Стоимость топлива по неофициальным данным 657\$, что существенно дешевле, чем в аэропорту Алматы.

В аэропорту «Манас» совершают посадки следующие грузовые рейсы: MNG Airlines, Silk Way Airlines, Turkish Airlines Cargo, Uzbekistan Airways. Аэропорт имеет 1 ВПП I категории ИКАО.

Аэропорт нуждается в капитальном ремонте и реконструкции взлетно-посадочных полос, рулежных дорожек и перрона.

В международном аэропорту «Манас» функционирует грузовой терминал класса А. Сооружение здания Грузового Терминала, оборудованного системой климатического контроля и охраняемыми складскими помещениями. Общая площадь грузового терминала - 3,360 м².

По официальным данным правительство Японии будет инвестировать денежные средства в размере 16 млн. \$ в улучшение всего оборудования аэропорта «Манас». Правительство страны рассчитывает создать на базе аэропорта мульти-модальный транспортно-логистический центр.

Аэропорт «Ташкен», Узбекистан

Аэропорт города Ташкент предлагает большое разнообразие направлений для пассажиров, причем цены на авиабилеты значительно дешевле. Ташкентский международный аэропорт занимает удобное географическое положение, так как находится на пересечении воздушных трасс, идущих из стран СНГ в Юго-Восточную Азию, Европу и Америку. Международный аэропорт Ташкент связан воздушными дорогами практически со всеми крупными городами мира. Аэродром имеет вторую категорию ИКАО и принимает все типы воздушных судов.

При анализе рынка грузооборота аэропорта Алматы и 5 его конкурентов в разрезе 5 летнего периода с 2010 по 2015 наблюдается, что аэропорт Баку и Алматы имеют равные доли рынка по 30%, суммарно 60%. Следующим по доле рынка следует Аэропорт Навои 15%, что является также существенной долей рынка. И далее приблизительно на одном уровне находятся Толмачево, Манас и Емельяново, 10% 9% и 7% соответственно.

Таблица 43. Характеристика аэропортов - конкурентов

Аэропорт	Основные клиенты	Преимущества	Недостатки	Доля рынка %
Толмачево (Новосибирск, Россия)	Aeroflot, Volga-Dnepr, Air China Cargo, ACG, Cargolux	Удобное географическое положение из Китая до Москвы	Длительный период экстремально-низких температур	14%

			Слабое техническое оснащение	
Навои (Навои, Узбекистан)	Korean Air Cargo	Существует крупный клиент, который развивает грузопоток региона	Нет альтернативных грузовых авиакомпаний, слабо развита инфраструктура	11%
Манас (Бишкек, Кыргызстан)	MNG, МК Airlines, Волга-Днепр, Atlas Air и др.	Низкие цены на авиаГСМ Используется как военный плацдарм для Афганистана	Неудобное географическое положение, нестабильная политическая ситуация	8%
Емельяново (Красноярск, Россия)	Lufthansa Cargo, Air Bridge Cargo	Поддержка правительством на международном уровне	Не развито грузовое направление	16%
Аэропорт им.Гейдара Алиева (Баку, Азербайджан)	Cargolux, Silk Way Airlines, Antonov Airlines	Развитая инфраструктура, низкие цены на авиаГСМ, собственная базовая авиакомпания	Неудобное расположение для технических остановок из Китая в Европу	21%
Алматы, Казахстан	FedEx, UPS, Lufthansa Cargo, Evergreen, KLM Cargo, Cargolux	Развитая маршрутная сеть, высокая техническая оснащенность	Высокие цены, плохая погода, низкая пропускная способность	25%

Рисунок 26. Основные данные аэропортов конкурентов



В Китае в скором времени начнется строительство самого крупного аэропорта в Азии. Только предназначаться будущая воздушная гавань будет для доставки и приема грузов, а не для обслуживания пассажиров. Одобрение на реализацию проекта его автор S.F. Express (известная в Китае грузоперевозочная компания) уже получил от властей Китая. Начало строительства объявлено на 2018 год. Правда, еще не ясно где конкретно будет находиться специализированный грузовой аэропорт.

Будущая коммерческая воздушная гавань будет управляться частной структурой, что в данном сегменте совсем не свойственно Китаю. При этом объект послужит S.F. Express главной базой по авиационной части компании.

Хотя официального анонсирования разрешения на строительство грузового аэропорта в СМИ не было, отдельные подробности этой темы все-таки раскрылись. Например, стало известно, что будущий аэропорт станет самым большим грузовым авиапунктом в Азии. А вот в мире он будет уступать только трем аналогичным объектам.

В ходе переговоров с властями Поднебесной S.F. Express сразу подчеркнул необходимость строительства специализированного хаба, поскольку уже имеющиеся аэропорты наверняка будут делать ставку на обслуживание пассажиров. Есть высокая вероятность того, что крупнейший азиатский аэропорт

по грузоперевозкам построят по образцу транспортного узла, что в Мемфисе. Подчеркнем, что автором американской модели является компания FedEx.

Также в список требований китайской грузоперевозочной компании к своему будущему объекту входит соседство с городами, производящими 80% ВВП Китая. Отсюда можно представить и потенциальные места для строительства гавани – это, например, город Эчжоу, который входит в провинцию Хубэй (между центром и востоком Поднебесной как раз можно расположить узел, который будет окружен несколькими крупными городами, в том числе Чэнду, Уханем, Куньмином и даже Пекином). Лишь бы провинциальные центры и мегаполисы находились в радиусе 2-часового полета. Не помешает также высокий уровень налаженности железнодорожной и автодорожной магистралей, чем, собственно, уже отличается Ухань.

Подчеркнем, что в группу S.F. Express входит крупнейшая в Китае авиакомпания SF Airlines (база расположена в Шэньчжэне). Ее авиационный флот насчитывает 28 ВС разных модификаций Boeing. Скоро авиапарк пополнится еще 29 американскими лайнерами, а в целом «дочка» S.F. Express намерена до 2020 года нарастить 100 единиц грузовой авиатехники.

Вывод: Основными конкурентами нашим аэропортам (Астана и Алматы) являются аэропорты г. Баку и г. Красноярск (Емельяново). Основными преимуществами этих аэропортов является:

- 1) наличие национального грузового авиаперевозчика, которые базируются в этих аэропортах;**
- 2) низкие цены на ГСМ;**
- 3) государственная поддержка.**

13. Основные грузовые воздушные маршруты

Провайдером аэронавигационных услуг по обеспечению использования воздушного пространства в Республике Казахстан является Республиканское государственное предприятие «Казаэронавигация». Целью деятельности Предприятия является обеспечение потребностей пользователей воздушного пространства РК в аэронавигационном обслуживании и удовлетворение потребности отрасли гражданской авиации в подготовке авиационного персонала и медицинском обеспечении.

РГП «Казаэронавигация» состоит из 3 региональных центров (Центрально - Казахстанский Региональный Центр организации воздушного движения, Юго-Восточный Региональный Центр организации воздушного движения и Западно - Казахстанский Региональный Центр организации воздушного движения), 12 филиалов, Медицинского центра и Центра профессиональной подготовки.

В настоящее время над территорией Казахстана проходит 92 воздушных трасс общей протяженностью 84 166 километров, из них 87 международных трасс, протяженность которых составляет 82 561 км, остальные 5 - внутренние трассы.

Общее количество воздушных коридоров на границе с сопредельными государствами составляет 73:

- с Российской Федерацией – 30
- с Китайской Народной Республикой – 2
- с Кыргызской Республикой – 6
- с Республикой Узбекистан – 30
- с Туркменистаном – 2
- с Азербайджанской Республикой – 3

80% воздушных транзитных перевозок иностранных авиакомпаний над территорией Казахстана проходят через 12 основных маршрутов, соединяющих Европу с Юго-Восточной Азией, маршруты с выходом на кроссполярные маршруты Азии (ОАЭ, Индия) в США и Канаду, а также маршруты между Южной Азией (Ближним Востоком) и Европой.

Одним из перспективных направлений транзитных потоков через Казахстан остаются трансконтинентальные полеты из США и Канады в Индию, ОАЭ, Пакистан, Таиланд, Сингапур по «кроссполярным маршрутам», на регулярной основе выполняются полеты авиакомпаниями из ОАЭ, Индии, Пакистана и США.

Более 50% от общего количества полетов в воздушном пространстве Республики Казахстан являются транзитными.

Основу транзитного движения через воздушное пространство Республики Казахстан составляют полеты авиакомпаний дальнего зарубежья и стран СНГ, выполняющих авиаперевозки из Европы, России в страны Юго-Восточной и Центральной Азии.

При выполнении транзитных полетов из Европы, России в страны Юго-Восточной и Центральной Азии авиакомпании используют различные маршруты:

- транссибирская сеть маршрутов (проходит севернее Казахстана, через Россию, Монголию, Китай);
- трансазиатская сеть маршрутов (проходит через Россию, Казахстан, Узбекистан, Туркмению);
- южная группа маршрутов (проходит южнее Казахстана, через Турцию, страны Закавказья, Иран, Туркмению).

На долю Трансазиатской сети маршрутов проходящей через Казахстан приходится примерно 30 – 40% общего объема транзитного движения между Европой и Азией, что составляет в среднем 300 – 330 воздушных судов с сутки. Остальной объем транзитного трафика проходит по альтернативным маршрутам, пролегающим вне территории Казахстана. Вместе с тем, пропускная способность транзитных маршрутов и в целом системы аэронавигационного обслуживания Республики Казахстан в 5-6 раз превышает существующие объемы воздушного движения.

Таблица 44. Основные маршруты через территорию Казахстана

Основные участки трасс трансазиатской сети маршрутов проходящих через Казахстан	Расстояние в км	Процент от общего движения в ВП РК
AZABI – TIROM, TIROM - AZABI	414	35%
ARISA/GUTAN – ODIVA, ODIVA – ARISA	1420	15%
ARISA / GUTAN – RULAD, RULAD - ARISA	2445	10%
ARISA / GUTAN – SARIN, SARIN - ARISA	2425	20%
BALUN/GASBI – SARIN, SARIN - BALUN/GASBI	2568	12%
TITUR/LANOR – SARIN, SARIN - TITUR/LANOR	1724	5%
ПРОЧИЕ МАРШРУТЫ	-	3%

*по данным РГП «Казаэронавигация»

Всего более 18-ти основных маршрутов.

В зависимости от текущей навигационной обстановки, метеорологических условий (направления и скорости ветра на высотах), разрешения авиационных властей государств, коммерческой направленности и иных факторов операционные системы планирования LIDO и Flight-dispatcher авиакомпаний планируют полеты, основанные на критериях оптимизации маршрутов.

В этой связи часть заявленных рейсов через ВП РК авиакомпании выполняют по альтернативным маршрутам вне территории Республики Казахстан.

Основными пользователями воздушного пространства Республики Казахстан, выполняющие регулярные транзитные полеты являются:

Узбекские авиалинии, выполняющие до 200 полетов в неделю;
Турецкие авиалинии, выполняющие более 130 полетов в неделю;
Авиакомпания Аэрофлот, выполняющая до 130 полетов в неделю;
Авиакомпания «Уральские авиалинии», выполняющие более 170 полетов в неделю;
Авиакомпания «CathayPacific», выполняющая 100 полетов в неделю;
«ChinaSouthern» до 100 полетов в неделю;
Авиакомпания «Сибирь» до 100 полетов в неделю;
«AirIndia», «KLM», «Lufthansa», «Thaiairways», «Pakistanairlines», «Britishairways», «Finair» выполняющие от 40 до 80 полетов в неделю и др.

Воздушный коридор с точкой пересечения границы между Казахстаном и Китаем – «SARIN», является одним из основных при полетах из Европы в Юго-Восточную Азию и обратно.

Через коридор SARIN в настоящее время выполняются до 70-ти регулярных полетов в сутки следующими иностранными авиакомпаниями.

Таблица 45. Авиакомпании, выполняющие регулярные полеты по коридору SARIN

КОД ИКАО	НАИМЕНОВАНИЕ АВИАКОМПАНИИ
AFR	AIR FRANCE
AHY	AZERBAIJAN AILINES
AZG	SILK-WAY WEST
BAW	BRITISH AW
BOX	AEROLIGIC CARGO
CPA	CATHAY PACIFIC
CSN	CHINA SOUTHERN
ELY	EL AL ISRAIL AL
KAL	KOREAN AIR
KLM	KLM
MSR	EGYPT AIR
SOO	SOUTHERN AIR
SWR	SWISS AIR
THY	TURKISH AL
VIR	VIRGIN ATLANTIC

**по данным РГП «Казаэронавигация»*

Таблица 46. Маршрут полета AZABI – TIROM – AZABI

По данному маршруту выполняются до 45 рейсов в сутки следующими авиакомпаниями:

КОД ИКАО	НАИМЕНОВАНИЕ АВИАКОМПАНИИ
AIC	AIR INDIA
BAW	BRITISH AW
DLH	LUFTHANSA
FIN	FIN AIR
GEC	LUFTHANSA CARGO
KLM	KLM
PIA	PAKISTAN INTERNATIONAL
SIA	SINGAPURE AL
SVR	URAL AL
SWR	SWISS AIR
THA	THAI AIRWAYS INT
TUA	TURKMENISTAN AL
TYA	TAJMYR AL
UAL	UNITED AL

**по данным РГП «Казаэронавигация»*

Воздушный коридор с точкой пересечения границы между Казахстаном и Узбекистаном – «ODIVA».

Данный коридор в постсоветском периоде стал первым альтернативным маршрутом и единственной проходящей через воздушное пространство Республики Казахстан международной воздушной трассой G3 «Волчанка – Хаджитугай». В настоящее время через данный коридор выполняется до 90 полетов в сутки.

Таблица 47. Авиакомпании, выполняющие полеты по коридору «ODIVA»

КОД ИКАО	НАИМЕНОВАНИЕ АВИАКОМПАНИИ
AFL	AEROFLOT
AIC	AIR INDIA
FIN	FIN AIR
HVN	VIETNAM AIRLINES
KLM	KLM
PIA	PAKISTAN INTERNAT
SBI	SIBIR AL
SDM	GTK RUSSIA
SIA	SINGAPURE AL
SMR	SOMON AIR
THA	THAI AIRWAYS INT
UTA	UT AIR
UZB	UZBEKISTAN AIRWAYS
VIR	VIRGIN ATLANTIC
И другие	

**по данным РГП «Казаэронавигация»*

Также через воздушное пространство Республики Казахстан выполняются транзитные полеты с использованием **кроссполярных маршрутов** из США и Канады в Индию, Пакистан, Объединенные Арабские Эмираты, Сингапур.

Данные полеты выполняются на регулярной основе следующими авиакомпаниями:

- «EMIRATES» (Объединенные Арабские Эмираты) по маршруту Дубай – Лос-Анджелес, Дубай – Сан-Франциско, Дубай – Хьюстон до 20 рейсов в неделю;
- «UNITED AIRLINES» (США) по маршруту Нью-Йорк – Дели – Нью-Йорк, Нью-Йорк – Мумбай – Нью-Йорк до 30 рейсов в неделю;
- «AIR INDIA» (Индия) по маршруту Дели-Нью-Йорк-Дели, Дели-Торонто-Дели, Мумбай – Нью-Йорк - Мумбай до 40 рейсов в неделю;
- «PAKISTAN AIRLINES» (Пакистан) по маршруту Торонто – Карачи, Торонто – Лахор, Нью-Йорк – Лахор до 8 рейсов в неделю;
- «SINGAPORE AIRLINES» (Сингапур) по маршруту Нью-Йорк – Сингапур 2-4 рейса в неделю.

Итого через воздушное пространство Республики Казахстан выполняются до 100 рейсов в неделю из США и Канады в Индию, Пакистан, Объединенные Арабские Эмираты, Сингапур.

Маршруты трансконтинентальных полетов в сторону Северной Америки проходят по воздушным трассам с выходом на кроссполярные маршруты ОВД в точках на границе с Российской Федерацией:

AKALI – NELTI,

LANOR – AKALI,

а также и по трансасиатской сети маршрутов:

ODIVA – ARISA, AZABI – TIROM.

Рисунок 27. Потоки воздушного движения через воздушное пространство РК

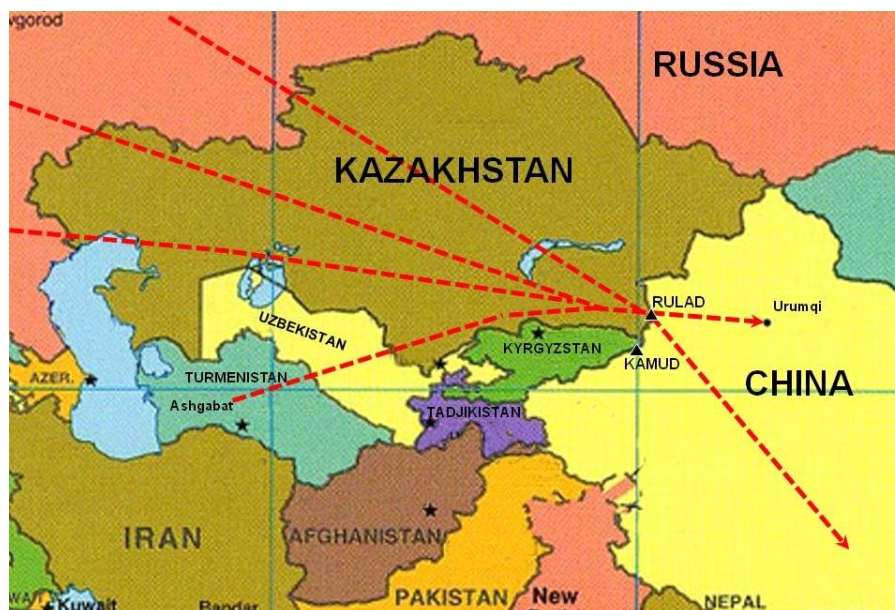


*по данным РГП «Казаэронавигация»

Воздушный коридор с точкой пересечения южной границы между Казахстаном и Китаем – «RULAD».

Данный коридор используется авиакомпаниями для полетов из Европы, Азии и Казахстана (Алматы, Шымкент) на Гуанчжоу, Гонгконг, Урумчи, Шанхай. Ранее южный коридор с Китаем проходил через точку REVKI и имел малую привлекательность для авиакомпаний (до 25 полетов в сутки), которые предпочитали использовать коридор KAMUD, расположенный между Киргизской Республикой и Китаем.

Рисунок 28. Воздушный коридор «RULAD»



**по данным РГП «Казаэронавигация»*

После ввода с 24 июня 2011 года нового коридора через геоточку «RULAD», привлекательность полетов по маршрутам из Европы, Азии и Казахстана (Алматы, Шымкент) на Гуанчжоу, Гонгконг, Урумчи, Шанхай значительно возросла из-за сокращения полетного расстояния и уменьшения нижнего безопасного эшелона по сравнению с геоточками «REVKI» и «KAMUD». На данный момент через коридор RULAD проходит 45 и более воздушных судов в сутки.

Вывод: Над территорией Казахстана проходит 90 воздушных трасс, более 50% из которых являются транзитными. Основу транзитного движения через воздушное пространство Республики Казахстан составляют полеты авиакомпаний дальнего зарубежья и стран СНГ, выполняющих авиаперевозки из Европы, России в страны Юго-Восточной и Центральной Азии.

14. Государственная поддержка и регулирование отрасли авиаперевозок

Воздействие государства на развитие и функционирование транспорта широко используется как орудие региональной политики. В условиях усиления избыточности и противоречивости развития транспорта усиливаются протекционистские и дискриминационно-экономические, фискальные и правовые меры государства, направленные на смягчение конкуренции и защиту национальных транспортных компаний. Усиливается использование «своих» транспортных средств для расширения «невидимого» экспорта (перевозки грузов иностранных фрахтователей и т.д.).

Протекционизм — экономическое покровительство государства, проявляющееся в ограждении внутреннего рынка своей страны от

проникновения на него иностранных товаров, а также в поощрении экспорта конкурентоспособности товаров на внешних рынках.

Это касается не только товаров, но и услуг. Поддержка государством своих авиаперевозчиков законодательно закреплена в некоторых странах, позволяющих при всех равных условиях потребителю авиационных услуг выбирать именно отечественного перевозчика.

Например, в сфере воздушного транспорта Российская Федерация внедрила роялти на пролет иностранных воздушных судов над территорией своего государства, средства от которой идут на поддержание авиакомпаний «Аэрофлот». Отрицательное влияние данной роялти почувствовали, когда иностранные авиакомпании, выполняющие полеты через аэропорт г. Астана, были вынуждены уйти в аэропорты России (Новосибирск, Красноярск) (в 2007-2008 годах авиакомпания «Люфтганза» выполняла до 45 рейсов в неделю в аэропорту г. Астаны).

Кроме того, согласно AIP (Сборник Аэронавигационной Информации) России:

«Разрешения (согласования, подтверждения, одобрения) иностранным авиапредприятиям на любые нерегулярные полеты, связанные с перевозкой коммерческой загрузки, формируемой на территории России, не выдаются, если иное не предусмотрено двусторонними договоренностями с иностранными государствами.

Запрос на выполнение иностранным авиапредприятием нерегулярных полетов между пунктами в РФ и пунктами в третьих странах, или наоборот, должен подаваться в срок не позднее, чем за **четырнадцать полных рабочих дней** до начала полета, исключая выходные и праздничные дни РФ» *.

** В Казахстане, согласно пунктам 14 и 15 «Правил выдачи и оснований для отказа в выдаче разрешений на выполнение международных нерегулярных полетов», утвержденных Приказом и.о. Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 13 августа 2010 года № 359, заявка может подаваться в срок от 2 часов до 5 дней.*

Такие же условия прописаны и в AIP Украины:

«Выполнение чартерных рейсов иностранными авиаперевозчиками с коммерческой целью с пунктов территории Украины и в пределах Украины разрешается только в случаях отказа украинских авиаперевозчиков от этой перевозки и по согласованию с Госавиаадминистрацией».

«Заявка на выполнение международного нерегулярного рейса подается эксплуатантом не позднее, чем за **пять рабочих дней** для полетов с коммерческой целью».

В AIP Беларуси: **«Разрешения (согласования, подтверждения, одобрения) иностранным авиапредприятиям на любые нерегулярные полеты, связанные с перевозкой коммерческой загрузки, формируемой на территории Беларусь, не выдаются, если иное не предусмотрено двусторонними договоренностями с иностранными государствами».**

Согласно Дос 9626 «Руководство по регулированию международного воздушного транспорта», (ИКАО, 2004 г.):

«Национальным регулированием в области воздушного транспорта является регулирование, применяемое государством на своей территории при осуществлении своего суверенитета над этой территорией и расположенным над ней воздушным пространством.

При национальном регулировании международных воздушных перевозок должны учитываться международные обязательства государства в соответствии с его двусторонними и многосторонними соглашениями и договоренностями, а также приниматься во внимание действия и интересы других государств.

Процесс национального регулирования воздушных перевозок состоит из трех основных компонентов:

- *законодательного процесса (т. е. разработки законов, политики, правил и положений);*

- *лицензирования (т. е. предоставления разрешений, введения ограничений, отказа в выдаче или отзыва;*

- разрешений на осуществление воздушных перевозок на постоянной или долгосрочной основе); и*

- *специального разрешительного процесса (т. е. предоставления разрешений, введения ограничений, отказа в выдаче или отзыва разрешений на индивидуальные тарифы, рейсы и т. п.);*

каждый из которых дополняется принудительным исполнением в случае необходимости.

Законодательный компонент процесса национального регулирования включает три элемента: разработку законов, разработку политики и составление правил и положений. Каждый элемент процесса, как правило, отличается от других элементов и варьируется от государства к государству в зависимости от его конкретной законодательной системы, государственной структуры и принятой практики. При этом, как правило, к законотворческой деятельности прибегают не так часто и только для создания законов и **фундаментального политического курса**. Будучи введены в действие, такие законы обычно изменяются только в тех случаях, когда затрагиваются вопросы с далеко идущими последствиями. Подробности исполнения законов обычно оставляются для подзаконных актов.

Структура национального регулирования международного воздушного транспорта состоит из:

- **организационного компонента**, в который входит государственная организация или организации, действующие в качестве государственного органа управления воздушным транспортом, а также некоторые другие неавиационные государственные органы, действия которых затрагивают международный воздушный транспорт; и

- **правового компонента**, включающего соответствующие национальные законы, правила и положения, судебные и административные решения, лицензии и /или разрешения и заявленную политику, а также **соответствующие международные соглашения**, стороной которых является данное государство.

Основным элементом организационного компонента структуры национального регулирования являются полномочные органы государства по управлению воздушным транспортом. Национальные **органы по управлению воздушным транспортом** (называемые также **полномочными органами гражданской авиации**) представляют собой государственную организацию или организации (любого наименования), которые непосредственно отвечают за регулирование всех аспектов гражданского воздушного транспорта, как технических (т. е. аэронавигации и авиационной безопасности), так и экономических (т. е. коммерческие аспекты воздушного транспорта).

Функции, выполняемые такой организацией или организациями в отношении экономического регулирования международного воздушного транспорта, как правило, включают:

- разработку экономической политики и стратегии в отношении воздушного транспорта;
- формулирование специальных правил и положений по реализации основного авиационного законодательства и содействие выполнению целей и задач государственной политики;
- предоставление (или отказ в предоставлении или отзыв) лицензий и разрешений национальным и иностранным авиаперевозчикам;
- санкционирование расписаний, тарифов авиаперевозчиков и т. д.;
- координация политики и правил воздушного транспорта с другими государственными организациями, например, отвечающими за торговлю, коммерческую деятельность, туризм, финансовый контроль, налогообложение, национальное развитие и т. д.; и
- поддержание двусторонних и многосторонних международных отношений в области воздушного транспорта.

Эти функции (кроме международных авиационных отношений, где ведущую роль может выполнять министерство или департамент, отвечающий за иностранные дела) обычно сосредоточены в одной государственной организации, например, в министерстве транспорта или департаменте гражданской авиации.

Другой элемент организационного компонента структуры национального регулирования, т. е. не авиационные государственные организации, действия которых влияют на международный воздушный транспорт, включает, без ограничений, государственные органы, отвечающие за:

- таможенный контроль, т. е. за импорт (и иногда экспорт) товаров;
- иммиграционный контроль, т. е. за въезд и выезд пассажиров международных авиакомпаний;
- соблюдение санитарных норм (включая инспекцию и карантин, затрагивающих как пассажиров, так и груз);
- финансовый контроль, т. е. за конверсию и перевод валюты, включая прибыль иностранных авиакомпаний;
- налогообложение, т. е. налоги на доходы, перевозки, топливо, поставки авиаперевозчиков и т. д.;

- поддержание конкуренции, которое может включать запрещение некоторых видов деятельности национальных, так и иностранных авиаперевозчиков;
- экологический контроль, например, ограничение полетов в аэропортах, где шум самолетов создает проблемы;
- развитие туризма, т. е. содействие воздушным путешествиям иностранцев в данное государство; и
- рабочую силу, чьи действия могут повлиять на условия работы персонала авиаперевозчиков, как национальных, так и, в некоторых случаях, иностранных компаний.

Регулирование деятельности авиаперевозчиков может также в определенной степени осуществляться местными властями в соответствии с законами и правилами, применяемыми ко всем видам коммерческой деятельности, например по вопросам безопасности помещений в аэропорту и за пределами аэропорта, используемых под торговые офисы, склады и т. д.

Некоторые другие действия, предпринимаемые правительством ниже национального уровня в федеральном государстве, также могут повлиять на международные воздушные перевозки. Примером этого является введение местных налогов на топливо и поставки, применяемых при международных воздушных перевозках.

Другим примером является введение налога на прибыль, получаемую иностранным авиаперевозчиком при осуществлении международных воздушных перевозок. Такие действия бывают очень противоречивыми и могут регулироваться международными соглашениями о налогообложении, хотя и не всегда.

Наряду с тенденцией к либерализации и приватизации, в последние годы наблюдался рост количества государств, которые создают автономные органы, в частности, для обслуживания аэропортов и аэронавигационных служб.

Мировой опыт показывает, что в тех случаях, когда аэропорты и аэронавигационные службы управляются автономными организациями (коммерциализированными или даже приватизированными), их общее финансовое положение и эффективность управления, как правило, улучшаются. Поэтому ИКАО рекомендует, чтобы государства рассматривали вопрос о создании таких автономных организаций в тех случаях, когда это в интересах поставщиков и пользователей услуг (*"Политика ИКАО в области сборов для аэропортов и аэронавигационных служб"* (Дос 9082)).

ИКАО также разработала инструктивные материалы по созданию таких организаций (например, их организационным структурам, полномочиям и обязанностям), которые можно найти в документах *"Руководство по экономике аэропортов"* (Дос 9562), *"Руководство по экономике аэронавигационных служб"* (Дос 9161) и *"Приватизация в сфере аэропортового и аэронавигационного обслуживания"* (Сис 284).».

Обращаясь к опыту России нельзя не заметить, что поддержка государством гражданской авиации поставлена на законодательном уровне:

Так согласно Статье 9. действующего Федерального Закона РФ от 8.01.1998 года № 10-ФЗ «О государственном регулировании развития авиации»:

Государственная поддержка развития авиации осуществляется путем:

- проведения **бюджетной политики**, обеспечивающей развитие авиации;
- предоставления в установленном законом порядке **налоговых и иных льгот** российским и иностранным инвесторам, принимающим участие в финансировании фундаментальных и прикладных научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ;
- предоставления в установленном законом порядке **налоговых льгот** российским авиационным организациям, приобретающим и эксплуатирующим российскую авиационную технику, в том числе на лизинговой основе;
- защиты интересов граждан и юридических лиц Российской Федерации, осуществляющих деятельность в области развития авиации, в международных организациях;
- информационного и правового обеспечения развития авиации.

В сфере воздушного транспорта в соответствии с положениями Федерального Закона РФ от 28.06.2014 №172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации» стратегическими документами являются:

- Основы государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности на период до 2020 года, утвержденные Президентом Российской Федерации 01 апреля 2012 года;
- Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года;
- Государственные программы Российской Федерации, по которым Росавиация определена соисполнителем и участником: (государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы», государственная программа Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Дальнего Востока и Байкальского региона», государственная программа Российской Федерации «Обеспечение обороноспособности страны», государственная программа Российской Федерации «Развитие здравоохранения», государственная программа Российской Федерации «Развитие образования», государственная программа Российской Федерации «Социальная поддержка граждан», государственная программа Российской Федерации «Обеспечение доступным и комфортным жильем и коммунальными услугами граждан Российской Федерации»);
- дорожные карты, в том числе «Развитие региональных авиаперевозок»,
- «Развитие конкуренции и совершенствование антимонопольной политики»,
- «План мероприятий, реализуемых для достижения запланированных значений показателей доступности для инвалидов объектов и услуг в сфере воздушного транспорта».

В Казахстане отрасль гражданской авиации регулируется помимо международных отраслевых законодательств, двумя основными Законами РК: «О транспорте в Республике Казахстан», «Об использовании воздушного

пространства Республики Казахстан и деятельности авиации» и свыше 100 подзаконными нормативными правовыми актами.

Государственной программой, где предусматривается развитие гражданской авиации РК, является Государственная Программа развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года, утвержденной Указом Президента Республики Казахстан от 13 января 2014 года № 725.

На реализацию Программы предусмотрены средства в размере порядка 5220000 млн. тенге, при этом объемы бюджетных средств, связанных с реализацией мероприятий Программы, будут уточняться при формировании проекта республиканского бюджета на соответствующие годы исходя из макроэкономических показателей экономики государства и возможностей доходной части республиканского бюджета, а также прогнозируемого объема трансферта из Национального фонда в республиканский бюджет.

К сожалению, в указанной Программе нет планов по развитию грузовых авиаперевозок.

Разрешительная система на право использования воздушным пространством РК - это суверенное право каждого государства, а мы это право, в отличие от других государств, не используем в полной мере и этим ограничиваем возможности для использования отечественной грузовой авиакомпаниями. В этой связи необходимо расширить раздел о мерах необходимой государственной поддержки для отечественной грузовой авиакомпании с учетом суверенного права государства на использование воздушного пространства РК.

При этом это не означает, что наша компания получит какие-то преимущества и он однозначно получит груз, который до этого перевозился иностранной авиакомпанией. Поиском авиакомпаний для перевозки, консолидацией грузов занимаются собственник груза и логистические компании. И если это казахстанский груз, то эти компании должны в первую очередь обратиться в нашу грузовую компанию. КГА МИР РК при выдаче разрешения также должна учитывать это, в связи с чем необходимо внести соответствующие изменения и дополнения в *«Правила выдачи и оснований для отказа в выдаче разрешений на выполнение международных нерегулярных полетов»*, утвержденных Приказом и.о. Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 13 августа 2010 года № 359.

Информация о поступивших и выданных таких заявок в КГА должна быть открытой и доступной для всех авиакомпаний !.

Эти требования не противоречат условиям ВТО.

В рамках ВТО приняты обязательства по доступу на рынок услуг, которые закреплены в консолидированном Перечне специфических обязательств Казахстана по услугам.

Обязательства приняты по 10 секторам и включают в себя 116 подсекторов услуг.

В целом обязательства Казахстана отражают условия доступа иностранных поставщиков услуг, действующие на момент вступления в ВТО, за

исключением доступа на рынок телекоммуникационных и финансовых услуг, условий въезда и временного пребывания иностранной высококвалифицированной рабочей силы, переводимой транснациональными компаниями в рамках внутрикорпоративных переводов. В сферах авиатранспортных услуг не принимались обязательства по упрощению, изменению действующего на момент вступления режима ВТО.

Источник: <http://economy.gov.kz/ru/pages/chlenstvo-kazahstana-v-vto>

Таблица 48. SWOT анализ государственной поддержки для новой грузовой авиакомпании

Сильные стороны	Слабые стороны
• Стабильная клиентская база • Устойчивое финансовое положение • Хорошая репутация компании • Хорошая кредитная история	• Слабая загруженность ВС из/в РК- ЕС • Слабое развитие бизнеса по экспорту товаров из РК, перевозимых ВС
Возможности	Угрозы
• Рост количества новых клиентов • Упрочнение репутации компании • Новые возможности завоевания доли рынка конкурентов	• Недовольство конкурентов • Трудности в согласовании необходимых изменений в законодательстве

Вывод: Право на использование воздушного пространства РК – это суверенное право каждого государства, а мы это право, в отличие от других государств, не используем и этим ограничиваем возможности для использования отечественной грузовой авиакомпании. И это право необходимо прежде всего того, чтобы иметь возможность защитить своего отечественного перевозчика, его потенциальный рынок.

В этой связи необходимо расширить меры необходимой государственной поддержки для отечественной грузовой авиакомпании с учетом суверенного права государства на использование воздушного пространства РК путем внесения в действующие НПА.

Информация о поступивших и выданных заявок в КГА на использование воздушного пространства РК должна быть открытой и доступной для всех авиакомпаний.

В тоже время, введение в действие данной разрешительной системы необходимо сделать только после того, как новая авиакомпания начнет свою деятельность.

14-1. Обзор нормативных правовых документов отраслевого регулирования в области грузовых воздушных перевозок в РК

В Республике Казахстан, авиационная отрасль регулируется следующими основными законодательными актами:

1) Конвенция о международной гражданской авиации, Чикаго, 7 декабря 1944 года (ратифицированная Постановлением Верховного Совета Республики Казахстан № 1503-ХІІ от 2 июля 1992 года) (далее - «Чикагская конвенция»);

2) Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреаль, 28 мая 1999 года), (ратифицированная Законом Республики Казахстан № 297-V от 19 марта 2015 года) (далее – «Монреальская конвенция»);

3) Конвенция о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования (Кейптаун, 16 ноября 2001 года), ратифицированная Законом «О ратификации Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования и Протокола по авиационному оборудованию к Кейптаунской конвенции» № 29-V от 5 июля 2012 (далее - «Кейптаунская конвенция»);

4) Протокол по авиационному оборудованию, ратифицированный Законом о ратификации (далее - «Авиационный протокол»);

5) Конституция Республики Казахстан от 30 августа 1995 года;

6) Гражданский кодекс Республики Казахстан (Общая часть от 27 декабря 1994 года; Особенная часть от 1 июля 1999 года) (далее - «Гражданский кодекс»);

7) Предпринимательский Кодекс Республики Казахстан № 375-V от 29 октября 2015 г. (далее - «Предпринимательский Кодекс»);

8) Закон Республики Казахстан «О транспорте в Республике Казахстан» № 156-ХІІІ от 21 сентября 1994 года;

9) Закон Республики Казахстан «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации» № 339-IV от 15 июля 2010 года (далее - «Закон об авиации»);

10) Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан «Об утверждении сертификационных требований к эксплуатантам гражданских воздушных судов» № 153 от 24 февраля 2015 года (далее - «Приказ о сертификационных требованиях»);

11) Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан «Об утверждении Правил сертификации и выдачи сертификата эксплуатанта гражданских воздушных судов» № 1061 от 10 ноября 2015 года (далее - «Правила сертификации эксплуатантов ВС»);

12) Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан «Об утверждении Правил перевозки пассажиров, багажа и грузов на воздушном транспорте» № 540 от 30 апреля 2015 года (далее - «Правила воздушных перевозок»);

13) Постановление Правительства Республики Казахстан «Об утверждении Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов» № 828 от 18 июля 2011 года (далее - «Правила расследования в гражданской авиации»);

14) Приказ Министра обороны Республики Казахстан «Об утверждении Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов в государственной авиации Республики Казахстан» № 145 от 18 марта 2015 года (далее - «Правила расследования в государственной авиации»);

15) Приказ Министра обороны Республики Казахстан «Об утверждении Правил регистрации воздушных судов государственной авиации Республики

Казахстан» № 220 от 18 мая 2011 года (далее - «Правила регистрации государственных ВС»);

16) Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан «Об утверждении Правил государственной регистрации гражданских воздушных судов Республики Казахстан прав на них и сделок с ними, а также форм документов, удостоверяющих права на них» № 613 от 18 сентября 2012 года (далее - «Правила регистрации гражданских ВС»).

17) Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 27 ноября 2015 года № 1118 «Об утверждении Правил информационного взаимодействия при перевозке и обработке багажа, почты и грузов воздушным транспортом». Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 26 декабря 2015 года № 12545.

18) Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 апреля 2015 года № 545 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров, багажа, грузов, грузобагажа и почтовых отправок» Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 17 мая 2016 года № 13714.

Кроме того, ИКАО совместно со Всемирной Таможенной организацией разработана брошюра «Глобальные грузовые авиаперевозки. Рекомендации, касающиеся безопасной цепи доставки авиагруза и почты и упрощения формальностей», издание 2-ое от 2016 года.

Цель данной брошюры – содействовать повышению осведомленности публики о цепи доставки авиагруза и почты, и в ней делается упор на процедуры обеспечения безопасности и упрощения формальностей, разработанные Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) и Всемирной таможенной организацией (ВТамО).

Брошюра призвана помочь тем, кто связан с отраслью грузовых перевозок, глубже понять этот процесс и, в более широком плане, заинтересовать тех, кто хотел бы больше узнать о стандартах, применяемых в области международных авиагрузовых и почтовых перевозок.

Брошюра знакомит читателя с тем, какую роль играют и какие обязанности выполняют все участники цепи воздушной перевозки грузов и почты. В ней рассматриваются различные эксплуатационные аспекты, вопросы безопасности, процессы упрощения формальностей и документация, связанные с этой цепью перевозок.

Читатель узнает, какие нормативные рамки разработаны в этой области, характер усилий, прилагаемых отраслью международной гражданской авиации и таможенными властями в области обмена информацией и непрерывного обеспечения безопасности авиагрузовых перевозок. Эти положения и эта деятельность способствуют перемещению товаров и поощряют эффективное укрепление безопасности сквозной цепи поставок.

Закон об авиации является основным законодательным актом, регулирующим сферу авиации в Казахстане. В нем изложены нормы, касающиеся: государственного регулирования и государственного контроля управления воздушным пространством и авиацией; организации управления воздушным пространством, международных полетов, воздушных судов, работы

авиационного персонала, эксплуатантов, аэропортов, воздушных перевозок и авиационных работ; а также юридической ответственности в сфере воздушных перевозок, действий и мероприятий, влияющих на услуги по организации полетов, авиационные происшествия и их расследования, аварийно-спасательные работы в отношении воздушных судов, пассажиров и членов экипажа.

Вопросы авиационной безопасности регулируются:

- Законом РК «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации»;
- Постановлением Правительства Республики Казахстан «Об утверждении Правил авиационной безопасности» № 746-ДСП от 25 июля 2003 года (далее - «Правила авиационной безопасности»);
- Постановлением Правительства Республики Казахстан «Об утверждении Программы по безопасности полетов в сфере гражданской авиации» № 136 от 11 марта 2016 года;
- Приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан «Об утверждении Типовых инструкций по управлению безопасностью полетов эксплуатантов гражданских воздушных судов, в аэропортах, при обслуживании воздушного движения, при техническом обслуживании воздушных судов» № 173 от 28 марта 2011 года.

Вопросы авиационной безопасности в сфере гражданской и экспериментальной авиации находятся в ведении КГА.

В соответствии с приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 14 октября 2014 года № 63 **Комитет гражданской авиации** (КГА) является ведомством, осуществляющим регулятивные, реализационные и контрольные функции, а также участвующим в выполнении стратегических функций Министерства в области гражданской авиации.

Основными задачами КГА являются:

- 1) реализация основных направлений государственной политики в области использования воздушного пространства и деятельности гражданской и экспериментальной авиации;
- 2) государственное регулирование и государственный контроль и надзор за использованием воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности гражданской и экспериментальной авиации;
- 3) обеспечение безопасного использования воздушного пространства Республики Казахстан его пользователями, выполнение полетов без угрозы жизни или здоровью людей, окружающей среде, интересам государства;
- 4) установление общих принципов осуществления деятельности, связанной с использованием воздушного пространства и выполнением полетов;
- 5) удовлетворение потребностей экономики Республики Казахстан и граждан в авиационных услугах.

Согласно внесенным в Предпринимательский кодекс изменениям, разделены понятия монопольных и социально-значимых услуг. Комитет по регулированию естественных монополий, защите конкуренции и прав

потребителей Министерства национальной экономики РК контролирует оказание социально-значимых услуг, но не их регулирование. Это кардинально новый подход к системе взаимоотношений компаний, оказывающих доминантные услуги, с их партнерами. В связи с данными изменениями в Комитете гражданской авиации Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан образовалось Управление экономического анализа и отраслевого регулирования.

Наряду с национальным законодательством сфера гражданской авиации регулируется и международными актами. Основопологающим международным соглашением является Конвенция о Международной гражданской авиации или Чикагская конвенция. Конвенция устанавливает основные принципы, позволяющие осуществлять международные перевозки воздушным транспортом.

Международная организация гражданской авиации (ИКАО) осуществляет надзор за выполнением положений Конвенции. ИКАО является специализированным учреждением Организации Объединённых Наций (ООН). Приложения к Конвенции на сегодняшний день включают более 12 тыс. международных Стандартов и положений Рекомендуемой практики (SARPS), все из которых приняты 191 (на данный момент) государством – членом ИКАО на основе консенсуса.

Чикагская конвенция была ратифицирована Казахстаном в 1992 году. В настоящее время членами ИКАО являются 191 государство. ИКАО работает со всеми ее участниками и отраслевыми группами для достижения консенсуса в стандартах и рекомендуемой практике международной гражданской авиации в поддержку безопасной, эффективной, надежной, экономически устойчивой и экологически ответственной гражданской авиации.

Казахстан состоит в Европейском/Североатлантическом (EUR/NAT) региональным бюро ИКАО. Данное бюро расположено в Париже и занимается продвижением и мониторингом Стандартов и рекомендуемых практик (SARPs) ИКАО в 56 государствах региональной аккредитации. Перед Казахстаном, как перед членом ИКАО есть обязательства по соблюдению данных требований по применению Стандартов и рекомендуемых практик ИКАО.

Кроме того, согласно положениям Договора о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года государства-члены осуществляют скоординированную (согласованную) транспортную политику, направленную на обеспечение экономической интеграции, последовательное и поэтапное формирование единого транспортного пространства на принципах конкуренции, открытости, безопасности, надежности, доступности и экологичности. В реализацию данной нормы были утверждены Основные направления и этапы реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики.

В рамках сотрудничества в области воздушного транспорта ЕЭК разрабатываются следующие документы:

- «Стратегия поэтапного формирования общего рынка услуг воздушного транспорта Евразийского экономического пространства»;

- «О введении обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых на единую таможенную границу ТС воздушным транспортом.

Вывод: Анализ нормативных актов и государственных программ, в том числе Государственной Программы развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года, утвержденной Указом Президента Республики Казахстан от 13 января 2014 года № 725, показал, что на развитие авиагрузового транспорта в Республике Казахстан не уделяется должного внимания.

15. Анализ конкурентной среды для новой грузовой авиакомпании

Конкурентный сектор казахстанского авиатранспортного рынка, взятый в совокупности образующих его сегментов - авиакомпаний, аэропортов и операторов наземного обслуживания авиаперевозок, на современном этапе значительно отстает от общемировых отраслевых тенденций в части темпов развития существующих интеграционных процессов.

Вместе с тем, первые шаги к развитию конкуренции на рынке авиаперевозок уже сделаны. В рамках приватизации дочерних предприятий фонда «Самрук-Казына» планируется реализация долей «Эйр Астана» и «Qazaq Air». Размещение акций АО «Эйр Астана» запланировано на 2018 год. Два действующих акционера авиакомпании «Эйр Астана» совокупно продадут 50% акций – по 25% каждый. После IPO у «Самрук-Казына» и BAE Systems останется 26% и 24% соответственно.

При этом половина из приватизируемой доли (то есть 25%) будет продана только казахстанскому инвестору, чтобы сохранить статус национального авиаперевозчика. В соответствии с межправительственным соглашением об авиасообщениях 51% акций должны сохраниться в руках казахстанских инвесторов.

АО «Эйр Астана» также предоставляет услуги перевозке грузов во многие страны мира. Для этого используется грузовые отсеки пассажирских самолетов, а также партнерские отношения с другими авиакомпаниями.

Таблица 49. Основные типы устройств комплектования грузов, используемые авиакомпанией «Эйр Астана»

Возможна погрузка на следующие самолеты «Эйр Астаны»	Тип ULD (устройства комплектования грузов)	Размер основания (дюймы)/(мм)	Максимальный общий вес (кг)	Стандартный вес тары (кг)	Объем (внутренний, м3)	Объем (внутренний, м3)
A321	LD3-45 контейнер	60.4 x 61.5/ 1534 x 1562	1588	90	3.50	АКН

Возможна погрузка на следующие самолеты «Эйр Астана»	Тип ULD (устройства комплектования грузов)	Размер основания (дюймы)/(мм)	Максимальный общий вес (кг)	Стандартный вес тары (кг)	Объем (внутренний, м3)	Объем (внутренний, м3)
B767	LD-2 контейнер	60.4 x 47/ 1534 x 1194	1225	66	3.5	DPE
B767	96" x 125" поддон	96 x 125/ 2440 x 1530	5102	110	11.5	PMC
B767	LD-8 контейнер	96x60.4/ 2440x1530	2449	127	6.5	DQF

* Источник: сайт АО «Эйр Астана»

На самолетах типа B757, A320, A319 и E190 данные средства пакетирования не используются.

Немаловажную роль в конкурентоспособности отечественных авиакомпаний играет вступление Казахстана в ЕАЭС. Так, на сегодняшний день общий парк воздушных судов государств-членов ЕАЭС составляет 719 единиц, международных аэропортов – 82.

Таблица 50. Структура гражданской авиации соседних стран

Страна	Количество авиакомпаний	Количество международных аэропортов
Россия	603	54
Казахстан	62	17
Беларусь	30	7
Киргизия	17	5
Армения	11	2

*по данным Евразийской экономической комиссии

**Таблица 51. Планы по проекту «Транзитные авиаперевозки»
Министерства по инвестициям и развитию РК на 2018 год**

№	Инициативы	Мероприятия до конца года
1	Упрощение визового режима для транзитных авиапассажиров	Продление срока 72-х часового безвизового режима для транзитных авиапассажиров из КНР на 2018 год Безвизовый режим для транзитных пассажиров из Индии и Ирана

2	Пересмотр порядка использования военных полигонов на территории РК (Сарышаган, ГЛИЦ)	Разработка международных трасс в соответствии с Правилами допуска воздушных трасс и местных воздушных линий к эксплуатации Публикация новых международных воздушных трасс в Перечне воздушных трасс Республики Казахстан
3	Переход на британскую модель регулирования гражданской авиации	Презентация на Нацкомиссию по модернизации экономики проекта трансформации КГА на британскую модель Ориентирование деятельности КГА на британскую модель (по итогам Нацкомиссии)
4	Открытие авиасообщений с мировыми финансовыми центрами	Проработка упрощения визового режима или его отмены между Казахстаном и Японией, Сингапуром, США Направление в авиационные власти официального назначения авиакомпании «Эйр Астана» на выполнение рейсов по маршруту Астана – Шанхай, Сингапур, Токио, Нью-Йорк Аккредитация ПО «Эйр Астана» в качестве иностранного перевозчика Подготовка к прохождению Программы оценки безопасности международной авиации FAA (США)

**по данным Министерства по инвестициям и развитию РК*

16. Международный опыт создания авиакомпаний (лучшие практики)

Создание авиакомпании является наиболее сложной и структурированной задачей, которая охватывает комплекс мероприятий, направленных с одной стороны на создание компании в соответствии с жесткими требованиями к авиакомпаниям со стороны авиационных властей, с другой - на создание оптимизированной и эффективной компании, которая могла бы приносить прибыль собственникам.

Основой для этого является хорошо продуманный и оптимально подготовленный бизнес план, который должен удовлетворять требованиям, как авиационных властей, так и кредиторов и собственников компании.

Реализация бизнес плана возможна при наличии четкого комплексного плана создания авиакомпании.

Здесь мы рассмотрим только некоторые, наиболее успешные на наш взгляд, авиакомпании, которые получили развитие после своего создания. Историю своего создания, т.е. информацию до регистрации и начала своей деятельности, авиакомпании в открытых источниках не распространяют, ссылаясь на коммерческую тайну.

Авиакомпания «MNG Airlines» (Турция)

Создана в феврале 1996 года. Начала свою деятельность по обслуживанию регулярных рейсов в Хан (Германия) и Станстед (Англия) с использованием среднего класса Airbus A300 в ноябре 1997 года.

Начав свою деятельность в 1997 году, «MNG Airlines», сегодня выполняет рейсы в такие страны как Германия, Великобритания, Казахстан, Объединенные Арабские Эмираты, Франция, Ливия, Италия, Россия и является единственной национальной авиакомпанией, которая осуществляет регулярные рейсы с Китаем.

Важные даты:

1996 год, февраль - учреждение авиакомпании;
1997 год, ноябрь - A300 - первый полет с грузовым самолетом;
2000 год, август - открытие импортного склада;
2004 год, июль - открытие рейсов Анкара – Антрепо;
2006 год, октябрь - сертификация системы менеджмента качества ISO 9001;
Ноябрь 2006 г. - открытие Izmir Entrepot;
Март 2008 г. - открытие Центра технического обслуживания в Анкаре;
марта 2010 г. - сертификация IOSA.

Флот компании:

1 самолет A-300 B4-200F,
6 самолетов A-300-600,
1 Boeing 737-400F,
1 A-330-243F.

всего 9 шт.

«MNG Airlines», которая владеет большей частью грузовых авиаперевозок в Турции, продолжает расти за счет предоставления самолетов и возможностей своим клиентам с чартерными рейсами, а также регулярными рейсами.

Он предлагает свои услуги в Европе: в Германии, Англии (аэропорты Кельна, Лутон). Он также предоставляет услуги для многих пунктов назначения в мире, где у «MNG Airlines» нет прямых рейсов за счет соглашений, заключенными с другими международными авиакомпаниями. В 2000 году авиакомпания «MNG Airlines» стала оператором, построив базу «MNG Antrepосу» на расстоянии 12 км от аэропорта г. Стамбула «Ататюрк», который полностью оснащен Службой стандартов импорта по стандартам ЕС.

MNG Antrepосу находится на площадью 10.000 м², имеет склады вместимостью 60 000 м³ и мощностью 7000 евро-поддонов в зависимости. Складирование, регистрация, укладка, поиск грузов и доставка грузов осуществляются на основе компьютерной программы и автоматизации, основанным на системе штрих-кода.



MNG Airlines продолжает расти как поставщик мощностей для крупных авиакомпаний и интеграторов по всему миру, связан с регулярными и нерегулярными рейсами более чем на 500 пунктов на 5 континентах. Имея 85% авиагрузов в Турции, MNG Airlines является одним из самых успешных операторов A300 в мире с 2003 года.

Благодаря своей надежности и отличному качеству обслуживания имеет партнерские отношения с Air France / KLM Cargo, Fedex, DHL, UPS, Emirates, Qatar Airways, CeBa Cargo и др.

5 грузовых авиакомпаний России - лидеры по итогам 2017 года

По данным Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиации), за 2017 год 5 крупнейших российских авиакомпаний нарастили на 23,1% объем перевозок грузов и почты. На долю «ЭйрБриджКарго» приходится 64% всех перевезенных грузов и почты топ-5 авиакомпаний. На «Аэрофлот», который занимает 2 место по объемам перевозок, - 25%. Доля «Волга-Днепр», специализированного грузового авиаперевозчика составила по итогам 2017 года - 4%, а «Сибири» и «России» - 3,8% и 3,2% соответственно.

Стоит отметить, что на долю 5 крупнейших игроков отрасли приходится 79,9% всех воздушных грузоперевозок.

Таблица 52. Данные по Российским грузовым авиакомпаниям за 2016 год^[2]

№	Авиакомпания	Перевезено груза, тонн	Прирост, %	Грузооборот, т-км	Прирост, %
1	AirBridgeCargo	501 364	▼ -4,6	4 914 391	▲ 26,6
2	Аэрофлот	175 504	▲ 29,9	810 741	▼ 30,7
3	S7 Airlines	34 924	▲ 6,5	76 804	▲ 6,2
4	Волга-Днепр	32 897	▲ 0,5	187 631	▼ -10,0
5	ЮТэйр	23 981	▲ 31,8	52 681	▲ 33,1
6	Россия	24 711	▲ 140	90 886	▲ 357
7	Уральские авиалинии	20 128	▲ 43,0	56 227	▲ 37,8
8	Абакан Эйр	17 628	▼ -22,1	17 932	▼ -15,7
9	Глобус	16 089	▲ 28,3	49 790	▲ 31,9
10	Авиастар-ТУ	16 073	▲ 22,3	48 268	▲ 9,4
11	Авиакон Цитотранс	12 147	▲ 6,2	43 887	▼ -18,7
12	Якутия	11 743	▲ 25,0	44 574	▲ 5,2
13	Атран	11 602	▲ 15,7	12 919	▲ 1,3
14	Алроса	10 937	▲ 9,1	27 167	▲ 5,2
15	ВИМ-Авиа	9 309	▲ 113	41 328	▲ 183

Источник: Росавиация

Рост объема перевозок грузов и почты пассажирскими авиакомпаниями связан с общим подъемом экономики, образованием и развитием устойчивых деловых связей между регионами, чему способствовали, в свою очередь, санкции и курс на импортозамещение. Свое влияние оказало и резкое увеличение бортов и городов прибытия.

Среди игроков, входящих в топ-15 перевозчиков РФ также можно выделить авиакомпанию «ВИМ-АВИА», которая демонстрирует впечатляющие показатели. Авиаперевозчик «АТРАН» нарастил объем перерабатываемых грузов и почты более чем в 2 раза, а «Авиастар-ТУ» и «АВИАКОН ЦИТОТРАНС» - на 63,2% и 57,2% соответственно.

ООО «Авиакомпания «ЭйрБриджКарго» (далее – АВС: AirBridgeCargo), входящая в состав Группы компаний «Волга-Днепр», является крупнейшим грузовым перевозчиком в России. АВС специализируется на выполнении регулярных грузовых рейсов между Россией, Азией, Европой и Северной Америкой, маршрутная сеть покрывает более тридцати направлений по всему миру. Перевозки осуществляются через грузовой хаб авиакомпании на базе международного аэропорта «Шереметьево».

Компания вышла на рынок грузовых перевозок в апреле 2004 года, когда самолет АВС Боинг 747 выполнил первый рейс из Люксембурга в Пекин. Это была ключевая точка в процессе подготовки запуска новой авиакомпании в рамках ГрК «Волга-Днепр». В течение двух лет компания продолжала наращивать флот и увеличивать количество направлений по маршрутной сети и в ноябре 2006 года получила собственный сертификат эксплуатанта, став второй независимой компанией в рамках Группы компаний «Волга-Днепр». АВС стал первым российским перевозчиком-эксплуатантом грузовых самолетов Boeing 747-400F и Boeing 747-8F в 2007 и 2012, соответственно. Компания первой осуществила трансполярный рейс по маршруту Гонконг-Чикаго.

Перевозчик является членом отраслевых ассоциаций - IATA, CargoIQ, Cool Chain association и другие, обладает сертификатом IOSA, а также рядом других сертификатов для осуществления перевозок специальных грузов - IATA CEIV, QER.

Офисы АВС находятся в регионах присутствия перевозчика – Азии, Европе и Северной Америке, с головным офисом, расположенным в Москве, Россия по адресу: 141411, г. Москва, Международное шоссе, д.28Б, стр.3, Бизнес центр «Скайпойнт».

На пути своего развития авиакомпания смогла показать значительный рост, а общий тоннаж перевезенного груза увеличился на 17% за последние пять лет. За высокое качество предоставляемых услуг компания была отмечена отраслевыми наградами, как российскими, так и международными.

Авиакомпания осуществляет регулярные грузовые перевозки на маршрутах, соединяющих Азию, Европу и Северную Америку. Рейсы выполняются как через грузовой хаб компании на базе международного аэропорта «Шереметьево», так и напрямую. При полётах в Юго-Восточную Азию самолёты делают промежуточную посадку в аэропорту Красноярск (Емельяново).

Маршрутная сеть охватывает такие крупнейшие международные грузовые аэропорты, как Шанхай, Гонконг, Пекин, Франкфурт, Амстердам, Чикаго, Сингапур и прочие.

По состоянию на июнь 2018 флот авиакомпании «ЭйрБриджКарго» состоит из:

Общее количество самолетов - 18

Боинг 747-400ERF – 5

Боинг 747-400F – 2

Боинг 747-8F - 11



Боинг 747- 400F

Дальность – 8230 км.

Макс. загрузка - 110 тонн

Стоимость: нов. \$ 239 млн.

б/у – \$ 40-80 млн.

Вывод: В мировой практике создание и деятельность грузовых авиакомпаний идет достаточно интенсивно. При этом данные авиакомпании используют современные типы грузовых воздушных судов, в основном крупнотоннажные (Боинг-747, Ан-124) и А-300, А-330.

17. Анализ и выбор оптимальной формы сотрудничества с отечественными и (или) зарубежными участниками рынка для создания и дальнейшего развития авиаперевозчика

Особую часть мировой транспортной системы составляют транспортные коридоры и узлы. Создавшиеся в конце прошлого века транспортные коридоры, проходящие через территории нескольких стран, объединяют сразу несколько видов транспорта. Из совокупности маршрутов они превратились в систему управляющих центров перевозок и транспортных узлов, которые постепенно приобрели функции управления тарифной политикой. В узлах, обеспеченных надежными и скоростными транспортными связями — воздушными и морскими контейнерными линиями — создаются крупные специализированные транспортно-распределительные центры международного значения (Париж, Марсель, Франкфурт-на-Майне, Мюнхен и др.).

Одним из перспективных логистических решений по переориентации грузов с традиционных потоков перевозок в нашей стране является мультимодальная перевозка по схеме «**Rail-Air**» через Казахстан.

В 2014 г. и в 2016 г. были реализованы пилотные отправки по данной схеме. Необходимо отметить, что доход группы компаний АО «НК «КТЖ» составляет 2880\$ с перевозки одного контейнера.

Целевой задачей КТЖ является дальнейшее наращивание объемов перевозок по системе «**Rail-Air**», за счет создания сложного мультимодального решения, наращивания компетенций и приобретения собственного авиапарка.

- Организация смешанной перевозки позволит привлечь в Казахстан в ближайшие 5 лет свыше трети (500 тыс. тонн) существующего объема транзитных грузов.

Рисунок 29. Региональный рынок авиaperевозок в странах СНГ.



ПЕРЕОРИЕНТАЦИЯ ТРАДИЦИОННЫХ ГРУЗОПОТОКОВ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ МУЛЬТИМОДАЛЬНОЙ СХЕМЫ ПЕРЕВОЗОК ЧЕРЕЗ КАЗАХСТАН



Традиционная схема перевозок электроники из Чунцин в Казахстан (с дистрибуцией в аэропорту Амстердама)

В текущем году сделаны пилотные отправки в составе поездов Чунцин-Дуйсбург с назначением на Алматы



Ведется реализация проекта Rail-Air

Мультимодальная схема перевозок электроники из Чунцин в Казахстан и Европу (Амстердам)

Конкуренция за каждый контейнер

АО «KTZ EXPRESS» – национальный транспортно-логистический провайдер.

В свете поставленных Главой государства Нурсултаном Назарбаевым задач в программном документе «План нации – 100 конкретных шагов по реализации пяти институциональных реформ», Казахстан должен активно интегрироваться в международные транспортно - коммуникационные потоки.

«Запуск проекта по созданию мультимодального транспортного коридора «Евразийский трансконтинентальный коридор» позволит осуществить беспрепятственный транзит грузов из Азии в Европу. Транспортный коридор будет проходить:

- первое направление - через территорию Казахстана, Российской Федерации и далее в Европу;
- второе направление - через территорию Казахстана от Хоргоса до порта Актау, далее по Каспийскому морю в Азербайджан, а затем через Грузию», говорится в Плане нации.

В соответствии с поставленными задачами, KTZ Express призвано координировать использование железнодорожного, автомобильного, морского и воздушного транспорта, инфраструктуры морских портов и аэропортов, сети терминалов и складов, а также перегрузочных операций в ключевых перевалочных пунктах, чтобы повысить эффективность передвижения грузов в регионе.

По определению Президента страны Нурсултана Назарбаева, «транспортная инфраструктура – это кровеносная система нашей индустриальной экономики и общества». Транспортный сектор обслуживает внутренний и международный товарооборот и, как следствие, подвержен влиянию рыночного спроса на продукцию товаропроизводителей. Глобальные экономические и геополитические тенденции непосредственно сказываются на его деятельности.

Мировые цены на сырьевые товары снижались в течение последних лет, и в 2015-2017 годах заметного подъема этих цен, по мнению экспертов, не произошло. Цены на «нетопливные» сырьевые ресурсы также снижались, хотя они по-прежнему остаются высокими по меркам средних показателей последних десятилетий. Торговля в последние несколько лет росла вялыми темпами, в основном из-за медленного и неравномерного процесса восстановления в экономиках крупнейших развитых стран и умеренных темпов экономического роста в развивающихся странах.

Во внешней торговле Казахстан подвергся бесспорному влиянию спроса на сырье и снижению цен на энергоносители.

По данным независимой некоммерческой организации Международного центра по торговле и устойчивому развитию (ICTSD) со ссылкой на прогноз банка HSBC, отмечается, что уже с 2018 года объем мировой торговли продолжит расти приблизительно на 8% в год благодаря дальнейшему развитию торговых связей в рамках ВТО, Транстихоокеанского партнерства,

Трансатлантического торгово-инвестиционного партнерства и Регионального всестороннего экономического партнерства.

Среди 25 экономик стран мира, рассмотренных в прогнозе HSBC по развитию мировой торговли, в среднесрочной перспективе наиболее динамичный рост торговли ожидается в Индии и в Вьетнаме.

Стоимость товаров, экспортируемых из этих стран, в период с 2015 по 2030 год, предположительно, будет расти в среднем более чем на 10% в год, поскольку азиатские страны и другие развивающиеся экономики, такие как Турция, Египет, Мексика и ОАЭ, представляют собой драйвер роста торговли. За счет спроса на товары производственно-технического назначения, особенно на развивающихся рынках, выиграют компании, производящие и продающие промышленное оборудование и транспортные средства.

Согласно экспертным оценкам UN Comtrade и Oxford Economics, к 2020 году объем торговли в регионе вырастет в 1,5 раза - с 800 миллиардов долларов США (в 2014 году) до 1,2 триллиона. При этом товарооборот между Китаем и странами ЕС вырастет с 615 до 800 миллиардов долларов, а объем грузовых перевозок увеличится со 117 миллионов тонн до 170.

В рамках реализации Плана нации ставится задача к 2020 году привлечь на сухопутные транскзахстанские маршруты не менее 6% от этого грузопотока, что составит 10 миллионов тонн, при том, что сегодня более 98% перевозок между Китаем и Европой приходится на морской транспорт.

На фоне активного спроса сухопутного Евразийского маршрута в торговле между Европой и Азией, Казахстан должен активно интегрироваться в международные транспортно-коммуникационные потоки за счет транзитного сервиса и современной транспортно-логистической инфраструктуры, в связи с чем Планом нации объявлен запуск проекта по созданию мультимодального транспортного коридора «Евразийский трансконтинентальный коридор».

В реализации задач KTZ Express, как мультимодальный провайдер логистических услуг, непосредственно участвует в оперировании транзитных перевозок Китай - Европа – Китай, что, несмотря на замедление темпов роста мировой торговли, по данному направлению ожидается перевозка привлеченного грузопотока на инфраструктуру Казахстана с ежегодным ростом перевозок в 2,5-3 раза.

Рост объемов в новых сегментах рынка подтверждает правильность реализуемой компанией на протяжении последних лет стратегии развития новых мультимодальных компетенций.

Помимо перевозок в обеспечении торговли Китая и Европы «KTZ Express» успешно организывает контейнерные сервисы из восточных портов (собственный терминал в порту Ляньюнган) и центральных провинций Китая в страны Центральной Азии, России, Персидского залива, Турции и Южной Европы.

Данная компания непосредственно вовлечена в развитие внутренней и внешней транспортно-логистической инфраструктуры Казахстана, предусмотренное Планом нации, расширяет терминальные активы в регионе Китая, Европы, Ирана, Индии, развивает центры дистрибуции на СЭЗ «Хоргос -

Восточные ворота» (граница Казахстана и Китая) с инфраструктурной увязкой терминальных мощностей порта Актау, а также формирует сеть транспортно-логистических центров в крупных регионах Казахстана.

Сейчас идет работа над расширением географии перевозок, повышением уровня транспортно-логистического сервиса и безопасности в обеспечении торговых потоков региона Евразии.

По поручению Главы государства национальная компания АО «НК «Казахстан темір жолы» определена Транспортно-логистическим оператором проекта с задачей объединения сервисов наземного, морского и авиационного видов транспорта и трансформации в транспортно-логистическую компанию мирового уровня. В связи с чем транспортно-логистические активы, включая морскую портовую и аэропортовую инфраструктуру, транспортно-логистические центры, интегрированы в единый транспортно-логистический холдинг на базе АО «НК «Казахстан Темір жолы». Сегодня компания осуществляет железнодорожные и морские перевозки грузов, оказывает портовые и аэропортовые услуги, услуги логистического оператора и провайдера терминальной инфраструктуры разных видов транспорта.

Компания форсированно развивает новые компетенции в партнерстве с ведущими международными операторами и Стратегия компании нацелена на рынок транспортно-логистических услуг на евразийском континенте, переориентацию грузопотоков с морского на сухопутные маршруты через территорию Казахстана. Для этого формируются международные транспортно-логистические цепочки в альянсе с глобальными и локальными участниками рынка и предлагаем интегрированные транспортные услуги, успешно конкурирующие с альтернативными предложениями. Компания приступила к формированию сети терминалов и логистических центров на побережьях Тихого-Индийского океанов, Персидского залива, Балтийского и Черного морей. В 2014 году начал работу первый логистический терминал внешней сети в китайском порту Ляньюньган. Он является основным пунктом консолидации грузопотоков в/из Казахстана и ключевым транзитным портом по перевалке грузов в/из стран Центральной, Юго - Восточной Азии, а также внутренних портов Китая. Проект уже показал свою эффективность.

Благодаря предложению на рынке услуг транспортировки в регулярных контейнерных поездах, следующих по территории Казахстана со скоростью порядка 1 100 километров в сутки, компания укрепляет позиции на рынке транзитных перевозок и успешно конкурирует с глобальными транспортно-логистическими операторами.

Особо хотелось бы подчеркнуть, что на контейнерном сервисе Чунцин - Дуйсбург KTZ Express впервые организован всесезонный сервис поставки электроники из Китая в Европу. Для перевозки дорогостоящей электронной техники было задействовано 200 единиц приобретенных специализированных 45-футовых контейнеров с климатическим контролем, позволяющим перевозить электронику в зимний период. Ранее перевозки данной продукции не осуществлялись с ноября по апрель и являлись сезонными. KTZ Express планирует развивать сервис в данном направлении. Создана группа по

управлению и слежению за контейнерами в круглосуточном режиме, прорабатываются вопросы обратной загрузки из Европы в Китай мороженой продукции и медикаментов.

С приобретением морских сухогрузов освоена компетенция и организованы морские перевозки на Каспии, интегрированные с услугами перевозок грузов железнодорожным транспортом и перевалкой в порту Актау. В планах компании - развитие перевозок на морских сегментах транспортных коридоров Восток - Запад и Север - Юг в акваториях Каспийского моря и Индийского океана.

Развиваются инновационные транспортно-логистические решения в смешанных мультимодальных сообщениях «ж/д- море» и «ж/д-авиа» по принципу «одного окна», обладающих оптимальным соотношением «цена-качество» для целевых сегментов рынка. Присутствие в центрах консолидации и дистрибуции международных грузопотоков и предложение конкурентоспособных транспортных продуктов обеспечивает расширение географии перевозок по ключевым международным коридорам, проходящим через Казахстан из Китая в Россию и Европу, через Каспийское море на Кавказ, Турцию и Южную Европу, через Туркменистан в страны Персидского залива и Индию.

Глава государства в рамках реализации программы «100 шагов» объявил также о необходимости интеграции двух операторов - КТЖ и Эйр Астана.

Одним из перспективных логистических решений является мультимодальная перевозка по схеме Rail- Air (жд-авиа) через Казахстан. Так, 20 декабря 2014 года был организован первый пилотный проект мультимодальной перевозки Rail-Air из Китая железнодорожным транспортом в аэропорт г. Алматы и далее со стыковкой авиатранспортом в Европу. Скорость доставки на расстоянии 9 900 километров составила семь дней. Аналогичный продукт прорабатывается с провинцией Чжэнчжоу, Ухань, Чэнду.

Таким образом, схема Rail-Air доказала оптимальность по соотношению цена/ срок доставки транспортной услуги. Стоимость доставки снижается по сравнению с чисто авиаперевозкой в 1,5 – 2 раза и сокращается срок доставки более чем в два раза по сравнению с перевозкой морским путем. Безусловно конечные показатели зависят от многих факторов: характера, объема груза, стоимости топлива, наземной инфраструктуры и, даже от уровня работы и компетенции государственных органов и самих чиновников по маршруту следования.

Целевой задачей является синергия транспортных компетенций и планов развития операторов КТЖ и Эйр Астана и дальнейшее наращивание объемов перевозок по системе Rail-Air за счет создания слаженного мультимодального решения, наращивания компетенций и приобретения собственного авиапарка. В целом, от гармонизации планов развития КТЖ и Эйр Астана в части организации смешанных перевозок в ближайшие пять лет ожидается привлечение свыше трети (не менее 500 тысяч тонн) существующего объема транзитных грузов.

В настоящее время портфель инвестиционных проектов АО «KTZ Express» состоит в основном из объектов транспортно-логистической инфраструктуры.

Во-первых, это внешняя терминальная сеть. В данный момент совместно с китайскими партнерами АО «KTZ Express» оперирует собственным терминалом в порту Ляньюньган (Китай) мощностью переработки до 550 тысяч контейнеров в ДФЭ к 2020 году. На последующем этапе предполагается расширение терминального комплекса в порту Ляньюньган для обеспечения стран - участниц Шанхайской Организации Сотрудничества.

При этом развитие внешней терминальной сети предполагает активное присутствие АО «KTZ Express» в городах Урумчи, Гонконг, Чунцин, Сиань в Китае в качестве консолидационных центров, а также запланировано участие в терминальной деятельности и активах в Европе, Персидском Заливе и Индии.

Во-вторых, это, конечно же, объекты внутренней терминальной сети. Реализуется проект создания современного хаба на территории СЭЗ «Хоргос - Восточные ворота» на границе с Китаем с возможностью решения мультимодальных задач в полном объеме. Совместно с одним из крупнейших оператором морских терминалов и сухих портов в мире - компанией DP World - реализуется проект сухого порта на территории Специальной экономической зоны «Хоргос - Восточные ворота» на границе Казахстана и Китая с площадью 294 гектара и мощностью переработки до 4,4 миллиона в год, который станет центром консолидации и дистрибуции грузов для дальнейшего экспорта на рынки Европы, Китая, Центральной Азии, Турции и стран Персидского залива.

В организации перевозок в данном регионе уделяется большое внимание развитию Транскаспийского направления. Актауский международный морской торговый порт сегодня обеспечивает 25% всех перевозок на Каспии и является важным звеном мультимодальной логистической инфраструктуры. В настоящий момент компания реализует проект по расширению морского порта Актау в северном направлении, что позволит развить морскую компетенцию и увеличить перерабатывающие мощности порта. Северный терминал включает в себя три универсальных причала, зерновой терминал и контейнерную площадку. После реализации проекта по северному расширению переработка мощности порта вырастет до 19,5 миллиона тонн в год.

Кроме того, в 2015 году введен в эксплуатацию первый в Казахстане транспортно-логистический центр класса «А» в Астане (ТЛЦ) площадью 51 гектар и мощностью более двух миллионов тонн в год.

На подходе запуск подобного ТЛЦ в Шымкенте. В рамках программы «Нурлы жол» до 2020 года транспортно-логистические центры планируется построить в Актобе, Уральске, Атырау, Актау, Костанайе, Павлодаре, Семей - по основным транспортным коридорам Казахстана. Таким образом, будет создана цепочка хабов в основных узловых центрах. В Астане планируется сделать узловой хаб центрального региона. Ведется работа по привлечению потенциальных инвесторов для участия в этих проектах.

Вся проделанная работа также связана с реализацией государственной программы инфраструктурного развития «Нурлы жол».

Вывод: Взаимодействие с региональной казахстанской грузовой авиакомпанией с обслуживанием на маршрутах дистрибуции СНГ, Западного Китая, Бл.Востока, Иран, Индии, а также участие в продажах на магистральных маршрутах Азии, Европы, позволит АО «KTZ Express» по привлечению грузопотоков с альтернативных маршрутов и организацию мультимодальных перевозок (ж/д, авиа, авто).

18. План действий (дорожная карта) создания, регистрации авиакомпании

1. Для создания авиакомпании, в первую очередь, необходимо определиться с типом ВС в соответствии с задачами и планами авиакомпании, подготовить бизнес план и приобрести воздушное судно, так как от этого зависит количество личного состава эксплуатанта (экипаж, наземная служба, руководство и т.д.), а также необходимая документация.

Таблица 53. План мероприятий по созданию авиакомпании

№	Мероприятия	Примерное необходимое время для подготовки, (дней)
1	Подготовка бизнес-плана в соответствии с задачами и объемами работ на среднесрочный период	5-6 мес.
2	Приобретение воздушного судна*	2 мес.
3	Регистрация ВС в Реестре ВС РК	10
4	Набор экипажа, инженерно-технического состава, страхование	15
5	Переучивание экипажа, инженерно-технического состава*	30
6	Согласование руководящего состава с КГА	7
7	Заключение договоров с организациями, обеспечивающими техническим, медицинским, метеорологическим, наземным обслуживанием, управлением воздушным движением, обеспечением ГСМ, бортовым питанием, спасания и поиска и т.д.	10
8	Подготовка документации (руководства, регламенты, программы, планы и т.д.)	30
9	Подача заявки и документации в КГА для получения сертификации	90

10	Получение кода ИКАО	90
11	Итого:	9-10 мес.

** при приобретении ВС, ранее не эксплуатировавшихся в РК*

При этом, для создания отечественной авиакомпании, можно привлечь и иностранных инвесторов по аналогии с АО «Эйр Астана», 49% акций которых принадлежит иностранным инвесторам. Тогда и со стороны государства меньше было бы затрат.

Важно, чтобы место регистрации авиакомпании был – Казахстан и тогда, как и «Эйр Астана», она будет считаться казахстанской национальной авиакомпанией.

2. Вторым важным моментом является аэропорт базирования хаба. Развитие грузовой авиакомпании без соответствующего аэропорта хаба не возможно. В соответствии с 66 шагом предусмотрено: «Создание международного авиационного хаба. Под г. Алматы с привлечением стратегического инвестора будет построен **НОВЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ, СООТВЕТСТВУЮЩИЙ МИРОВЫМ СТАНДАРТАМ**».

Однако данный вопрос имеет длинную историю и на сегодняшний день по информации КГА МИР РК принято решение о модернизации существующего аэропорта г. Алматы.

Также сейчас решается вопрос строительства аэропорта в приграничной зоне «Хоргос», уже выбрана площадка и рассматривается вопрос подготовки ТЭО.

В любом случае, при выборе базового хаба, аэропорт должен соответствовать следующим основным требованиям:

1. Аэропорт должен иметь хорошую инфраструктуру для обслуживания всех типов ВС
2. Наличие развитой сети пассажирских рейсов и потенциала для их развития
3. Должно быть в наличии не менее 4-х стоянок для обслуживания большегрузных ВС
4. Хорошее географическое положение и зона охвата потенциальных рынков
5. Наличие проходящих авто и ж/д магистралей
6. Оснащенность спецтехникой и оборудованием
7. Наличие карго-терминала или потенциала для его развития
8. Наличие ангара для технического обслуживания большегрузных ВС.
9. Наличие таможенного, санитарно-ветеринарного контроля.
10. Высокий коэффициент доступности аэропорта (режим работы, регламенты, трафик пассажирских рейсов, погодные условия)
11. Наличие квалифицированного персонала со знанием английского языка во всех службах

12.Наличие e-freight

13.Создание Специальной экономической зоны (СЭЗ)

Развитие авиационного транзита грузов можно достичь путем:

1. Создания Карго-хаба на базе аэропорта с развитой инфраструктурой и потенциалом для открытия карго - рейсов в основные города Азии и Европы.
2. Строительство карго-терминала класса «А» на территории аэропорта.
3. Организация глобальной системы продаж и продвижения услуг карго-хаба на мировом рынке.
4. Открытие регулярных грузовых рейсов из карго-хаба в основные города стран СНГ, Ближнего Востока, Индии и Китая.
5. Создание собственной дистрибутивной авиакомпанияи.
6. Создание регулярной сети автотранспортной дистрибуции по основным направлениям в Средней Азии.

Вывод: Для создания новой грузовой авиакомпании необходимо определить:

1. Тип воздушного судна
2. Источник финансирования
3. Аэропорт базирования

19. Выбор типа ВС

В настоящее время грузоподъемность на пассажирских рейсах расширяется. Например, новый лайнер Боинг777-300ER и 787, имеют большие грузовые емкости с низким уровнем удорожания даже при неполной загрузке багажа и пассажиров. Тем не менее, услуги грузовых авиалайнеров по-прежнему обеспечивают преимущество в предсказуемых и надежных объемах и стабильных графиков перевозок. Особое значение имеет контроль над сроками и маршрутизации, а также разнообразие услуг как негабаритных перевозок и перевозка опасных грузов, что пассажирский лайнер не способен скомбинировать и вместить в своих грузовых отсеках. По этим причинам на ближайшие 25 лет ожидается, развитие грузовых авиаперевозок на уровне более чем половины мировых грузовых авиаперевозок, даже при не полных загрузках.

Выбор типа воздушного судна зависит от многих факторов, но прежде всего от характера и объемов груза, от дальности перевозки грузов, от технических характеристик самолетов и, конечно же от финансовых возможностей. Поэтому на первом этапе нужно разработать подробный бизнес-план с учетом всех аспектов.

Таблица 54. Технические данные самолетов

Технические данные	Боинг 747-400	Боинг-767-300	A-330-200F	A-300 - 600	Ил-76МД-90А
Дальность полета с максимальной загрузкой (км.)	8230	7860	5930	4850	3650
Расход топлива, (тонн/час)	12	6,5	4,4	4,6	7
Стоимость летного часа АСМІ, (долларов США)	7 000	4 500	5 200	4 500	4 000
Коммерческая загрузка: макс. загрузка груза (тонн) макс. объем груза (м3)	110 754	53 438	70 336	42 265	50 321
Ориентировочная стоимость ВС не старше 20 лет, (млн. долларов США)	40 - 70	35 - 45	38,5 - 51	6-75	27 - 117
Стоимость новых ВС	239	175	156	120	117

19.1 Прогноз роста грузового флота воздушных судов в мире

Согласно последним долгосрочным прогнозам ИКАО по объему воздушных перевозок, количество перевезенных в 2016 году пассажиров (3,8 млрд человек) к 2040 году возрастет до приблизительно 10 млрд человек, а количество вылетов к 2040 году увеличится до приблизительно 95 млн.

Что касается воздушных судов, то ведущими мировыми производителями в 2016 году было поставлено около 1520 новых коммерческих воздушных судов и получено чистых заказов на поставку 1555 новых воздушных судов. Соотношение оформленных заказов к выставленным счетам у двух крупнейших производителей воздушных судов снизилось с приблизительно 1,3:1 в 2015 году до примерно 1:1 в 2016 году, что свидетельствует о замедлении темпов размещения заказов на воздушные суда. Несмотря на то, что снижающиеся цены на реактивное топливо могут притормозить краткосрочный спрос на новые воздушные суда, прогнозы роста объема перевозок, стабильно низкие процентные ставки по кредитам, растущая прибыльность авиакомпаний, увеличение количества низкобюджетных перевозчиков и программы перевозчиков по замене авиапарка, по-видимому, позволят рынку воздушных судов оставаться в хорошей форме.

В течение последующих 20 лет количество самолетов в мировом флоте грузовых авиаперевозчиков увеличится более чем в два раза, спрос на услуги

грузовых авиаперевозок также будет рост более чем в два раза. Производство большегрузных судов подвержены росту, увеличившись с 21% от доли мирового грузового флота, а к 2033 году их доля составит 30%. Используя эффективность и возможности большегрузных самолетов, перевозчики смогут управлять ростом трафика грузов без пропорционального увеличения количества самолетов.

В ответ на мировые рыночные условия операторами грузовых авиаперевозок принимаются меры по снижению себестоимости скорректировав инвестиции на конверсию типа пассажирских авиасудов в грузовые.

В долгосрочной перспективе Boeing оценивает переизбыток производства большегрузных самолетов, тем не менее спрос будет наблюдаться на региональные авиаперевозки с низкотонажными емкостями конверсионного типа 20-40 тонн. В этой связи уже сегодня идет рост перехода операторов к более эффективной эксплуатации грузовых авиасудов конверсионного типа, и эта тенденция будет увеличиваться последующие годы.

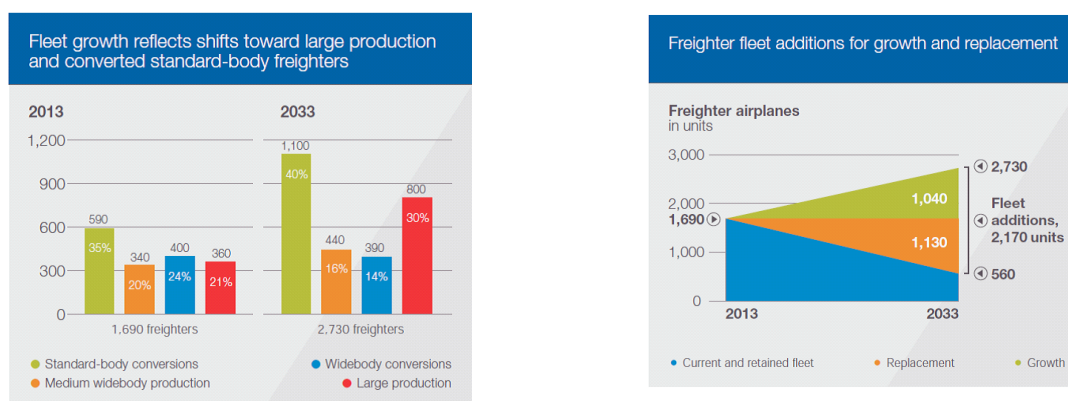
Устойчивость в отрасли, согласно прогнозам, в очередной раз будет сдерживаться влиянием экономических и политических преобразований, но грузовой авиапоток в мире продолжит увеличиваться более чем в 2 раза к 2033 году. Этот рост спроса будет поддержан увеличением флота авиасудов преимущественно грузового типа и оттока пассажирских судов, с 1690 до 2730 самолетов к концу прогнозируемого периода.

Растущий спрос для региональных авиакомпаний экспресс доставки в быстро развивающихся странах будет стимулировать долю стандартных конверсионных самолетов чтобы поддержать прогнозируемый спрос на грузовые перевозки с 35% на сегодняшний день до 40% в последующие 20 лет.

Все новые поставки стандартных конверсионных самолетов преобразованных из пассажирского судна будут иметь спрос на последующий 20 летний период.

Более 60% поставок будет подвержены конверсии грузоперевозчиками, почти 85% которых из числа стандартного фюзеляжа пассажирских самолетов. Прогноз производства и поставки составляет порядка 840 новых грузовых самолетов в мире, стоимостью \$ 240 млрд, из которых более 70% будет находиться в категории большегрузных грузовых судов.

Рисунок 30. Прогноз производства воздушных судов



Источник: компания Boeing

Значительные изменения и тенденции на мировых рынках имеют различные факторы влияния на отрасль и развитию грузового флота. Например, повышение стоимости топлива соответственно увеличивают транспортные расходы, что влияет на спрос услуги. В то же время, высокие расходы на топливо являются убедительным стимулом для авиакомпаний, чтобы заменить стареющий парк на новые грузовые суда с более экономичными параметрами, в том числе по загрузке и применению на том или ином направлении рынка.

На сегодня можно оценить три категории судов с полезной загрузкой:

- стандартный фюзеляж – конверсионного типа (все грузовые суда менее 45 тонн),
- средне фюзеляжный тип (от 40 до 80 тонн)
- крупно фюзеляжный тип (более чем 80 тонн).

Freighter size categories		
Standard body <45 tonnes	Medium widebody 40–80 tonnes	Large >80 tonnes
707 727 series 737 series 757 A320 series BAe-146 DC-8 series DC-9 series MD-80 SF Tu-204	767 series 787 A300 series A310 series A330 series DC-10 series Il-76TD	747 series 777 series A350 AN-124 Il96-T MD-11

Грузовая эффективность приходится на широкофюзеляжные грузовые суда порядка 65% грузовых судов мирового флота, пока они поставляют 95% грузов на магистральных линиях. В частности, Boeing 747, крупнейшее регулярное грузовое судно в обслуживании на мировом рынке составляет менее 20% флота, с более чем 250 единиц конверсионных версий. Тем не менее, его размер, высокий коэффициент использования и высокая нагрузка позволяют обеспечить более 50% общего количества грузовых емкостей в мире по вместимости.

Почти 65% грузовых судов мирового флота будут переоборудованы и добавлены в мировые грузоперевозки в связи с ростом региональных экспресс услуг. В быстро развивающихся странах произойдет увеличение доли стандартного фюзеляжного флота конверсионного типа (менее 20 до 40 тонн грузовой емкости авиасудна). Наличие последнего поколения среднего

широкофюзеляжных самолетов их экономические параметры в эксплуатации на всемирном грузовом флоте найдут предпочтение крупных эксплуатантов грузоперевозчиков и ускорят их планы по замене общего парка на самолеты данного типа. В результате, многие относительно новые средне широкофюзеляжных самолетов пассажирского типа (15- 20-летний срок службы) будут первыми кандидатами на конверсию в региональные грузовые самолеты.

Тенденция многих лет демонстрирует, что грузовая база и комбинированные емкости судов будут привлекательны для большинства крупных грузовых судов, которые уникально подходят для перевозок на межконтинентальных рынках. Экспресс маршруты на региональных рынках будут обслуживать силами средне широкофюзеляжных судами, емкости которых идеально подходят для поддержки высокодоходных, критичных по времени грузовых операций. Стандартные конверсионные суда будут активно занимать грузоперевозки на региональных рынках экспресс доставки. Более 40% всех поставок грузовые суда в ближайшие 20-летний период будет обслуживать грузопотоки происхождения/назначения азиатские страны, тем не менее сохраниться на данном рынке высокая доля большегрузных судов на дальне-магистральных линиях межконтинентальных маршрутов.

Исторически сложилось, что до трех четвертей среднего широкофюзеляжного типа судов произошли от конверсии с пассажирского типа, и выполняют экспресс-доставки, поскольку относительно низкая цена инвестиций данного типа судов делает их экономически привлекательными. На сегодня Северная Америка получает самое большое количество поставок средне-фюзеляжных судов из-за высокой концентрации экспресс перевозок в регионе. Операторы на региональных рынках как правило, отдают предпочтение в пользу стандартного конверсионного судна из-за низкой стоимости, и конкурирующего с наземными видами наземного транспорта, в регионе где развита инфраструктура и пограничные связи. Категория большегрузных авиасудов в перспективе имеет самый высокий потенциал на растущем рынке в случае приобретения нового парка грузового типа с нишами магистральных рынках.

Таким образом:

По мнению компании «Boeing», объемы авиационных грузоперевозок, выраженных в коммерческих тонно-километрах, в ближайшие 20 лет будут возрастать в среднем на 4,2% ежегодно. На протяжении предыдущих трех с половиной десятилетий объем глобальных авиационных грузоперевозок возрастал ежегодно на 5,2%.

По прогнозам «Boeing», к 2036 г. мировой парк грузовых самолетов увеличится до 3030 судов. Всего отрасли потребуется с учетом замены выбывающих судов 2,48 тыс. грузовых лайнеров, из них 920 будут новыми.

В тоже время, компания «Airbus» прогнозирует увеличение мирового парка грузовых самолетов за 20 лет с 1,6 тыс. до 2,4 тыс. единиц (с учетом того, что старые самолеты будут выбывать из эксплуатации), рост парка обеспечат в том числе 700 новых грузовых лайнеров, которые будут поставлены напрямую с заводов.

19.2 Приобретение воздушных судов

Крупные авиакомпании приобретают воздушные суда у иностранных лизинговых компаний не привлекая кредиты у казахстанских банков второго уровня (далее – БВУ) на покупку основных средств, ограничиваясь краткосрочными кредитами на пополнение оборотных средств по ставкам вознаграждения ниже рыночных. Например, АО «Эйр Астана» в 2012 году привлекало в АО «Народный банк» краткосрочный кредит на покрытие кассовых разрывов в сумме 45 млн долларов США под от 4,5% до 7,25% годовых, при среднерыночной ставке для субъектов крупного бизнеса в размере 10-12%.

Небольшие авиакомпании имеют возможность привлекать кредиты и лизинг на покупку б/у ВС (в т.ч. для малой авиации) у БВУ РК и лизинговых компаний, в том числе и государственных институтах развития, таких как БРК-лизинг. Однако действующие в Казахстане рыночные ставки вознаграждения по кредитам и лизингу от 14% годовых непривлекательны для авиакомпаний, так как превышают их финансовые возможности. Специализированная на лизинге транспортных средств государственная компания АО «Транспортная лизинговая компания» (ранее - АО «КазАвиаЛизинг») на сегодняшний день не осуществляет лизинговую деятельность

На сегодняшний день наиболее распространённой формой приобретения ВС является «мокрый» лизинг, особенно на начальном этапе становления авиакомпании.

Что собой представляет «мокрый» лизинг в авиации?

Известно, что «мокрый» лизинг является составной частью операционного. [Лизинговые компании](#), авиапредприятия и производители используют несколько разнообразных систем поставки авиатехники в аренду. Базовыми из них являются две: финансовый лизинг и операционный.

Коммерческие воздушные корабли часто арендуются через предприятия Commercial aircraft sales and leasing (CASL), две самые мощные из которых - GE Capital Aviation Services (GECAS) и International Lease Finance Corporation (ILFC).

Операционная аренда, как правило, краткосрочная. Она длится менее десяти лет, что делает её привлекательной, когда лайнер нужен для запуска проекта (фирмы) либо пробного расширения официального транспортировщика.

Благодаря короткому сроку операционной аренды авиалайнеры защищены от износа. Этот момент в большинстве стран является важнейшим ввиду часто модифицирующихся законов касательно экологии и шума. А как обстоят дела с государствами, где авиакомпании менее кредитоспособны (к примеру, страны бывшего СССР)? Здесь операционный лизинг является единственным способом покупки самолёта для авиапредприятия.

Кроме того, компания с помощью него получает гибкость: она становится способной руководить составом и размером флота, сокращать и расширять его в соответствии со спросом.

При операционном лизинге авиационное оборудование за время аренды амортизируется не полностью. По истечении её срока его можно вновь сдать в аренду или вернуть хозяину. С иной стороны, остаточная цена авиалайнера по

завершении лизинга важна для владельца. Собственник может попросить, чтобы возвращённая техника прошла техническое обслуживание (к примеру, C-check), чтобы поторопить передачу очередному оператору. Так же, как и в иных лизинговых сферах, в авиааренде часто требуется залоговый (гарантийный) депозит.

«Мокрый» лизинг - это особый тип операционного, когда самолёт в аренду сдаётся вместе с экипажем. То есть когда воздушное судно, его команду, страхование (АСМІ) и техническое обслуживание одно авиапредприятие (лизингодатель) вверяет другому или иному типу бизнеса, действующему как посредник авиаперелётов (лизингополучатель), оплачивающему администрирование по часам.

Арендатор поставляет топливо, в платежи также входят налоги, сборы аэропортов, любые иные пошлины и так далее. Применяется его номер рейса. «Мокрый» лизинг, как принято, длится от 1 до 24 месяцев. Более короткая аренда рассматривается как чартерный недолговременный полёт по поручению клиента.

«Мокрый» лизинг обычно применяется в период пика сезонов перевозок либо при открытии новых рейсов, либо при массовых ежегодных инспекциях технической ситуации. Авиалайнерам, полученным с помощью этого типа аренды, можно совершать авиаперевозки в тех странах, где лизингополучателям запрещается работать.

«Мокрый» лизинг – это великолепный инструмент. Он может применяться даже по политическим причинам. К примеру, предприятие EgyptAir – египетская казённая компания - не может перевозить пассажиров в Израиль под своим именем из-за политики своего государства. В итоге рейсами этой страны из Каира в Тель-Авив ведает предприятие Air Sinai. Для уклонения от этого политического вопроса именно оно предоставляет «мокрый» лизинг компании EgyptAir.

В Великобритании этой дисциплиной именуют эксплуатацию самолёта по сертификату эксплуатанта (АОС) арендодателя.

Чем ещё хорош «мокрый» лизинг самолёта? Он состоит из обязательного технического обслуживания оборудования, его ремонта, страхования и иных операций, за которые ответственен лизингодатель. По желанию арендатора, кроме этих услуг, хозяин может подготавливать квалифицированный персонал, заниматься маркетингом, поставлять сырьё и так далее.

Когда лизингодатель у одного или нескольких кредиторов получает долговременный заём на сумму до 80 % сдаваемых в аренду активов, возникает лизинг с привлечением средств. Здесь кредиторами выступают крупные инвестиционные и коммерческие банки, владеющие внушительными ресурсами, привлечёнными на длительный срок. Лизинговые сделки финансируются банками с помощью заёма или приобретения обязательств.

Основными нормативно-правовыми актами, регулирующими вопросы лизинга воздушных судов, среди прочих, являются:

[Конвенция](#) о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования (далее - «Кейптаунская конвенция») и [Протокол](#) по авиационному оборудованию к Кейптаунской конвенции;

[Гражданский кодекс](#) (Общая часть) Республики Казахстан от 27 декабря 1994 года и [Гражданский кодекс](#) (Особенная часть) Республики Казахстан от 01 июля 1999 года (вместе именуемые «Гражданский кодекс»);

[Закон](#) Республики Казахстан «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации» от 15 июля 2010 года; и

[Правила](#) государственной регистрации гражданских воздушных судов Республики Казахстан, прав на них, сделок с ними, а также форм документов, удостоверяющих права на них, № 8020 от 15 октября 2012 года (далее - «Правила регистрации»).

Кейптаунская конвенция, вступившая в силу для Республики Казахстан на основании [Указа](#) Президента Республики Казахстан № 559 от 25 марта 2008 года.

Кейптаунская конвенция и Протокол к ней были ратифицированы [Законом](#) Республики Казахстан № 29-V от 5 июля 2012 года. Данный Закон содержит перечень заявлений (оговорок) Республики Казахстан, в отношении определенных положений Кейптаунской конвенции и Протокола к ней.

Согласно статье 51. [Закона](#) Республики Казахстан «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации» от 15 июля 2010 года:

«Аренда эксплуатантом Республики Казахстан воздушного судна с экипажем, принадлежащего эксплуатанту иностранного государства, допускается по разрешению уполномоченного органа в сфере гражданской авиации сроком **не более двух месяцев в течение одного года** без внесения в сертификат эксплуатанта арендатора.».

В этой связи для аренды ВС на основании «мокрого лизинга» необходимо внести соответствующие изменения в Закон.

В тоже время аренда ВС без экипажа (сухой лизинг) возможен на неопределенный срок: «Эксплуатант Республики Казахстан вправе арендовать воздушное судно с экипажем или без экипажа, принадлежащее гражданам или юридическим лицам Республики Казахстан или иностранного государства, на условиях, предусмотренных законодательством Республики Казахстан об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации. Аренда эксплуатантом Республики Казахстан воздушного судна без экипажа, зарегистрированного в иностранном государстве, или иностранным эксплуатантом воздушного судна Республики Казахстан без экипажа осуществляется только при наличии соглашения, заключенного между уполномоченным органом в сфере гражданской авиации и компетентным органом иностранного государства, в котором зарегистрировано это воздушное судно, в соответствии с Конвенцией о Международной гражданской авиации.

Мокрый лизинг на начальном этапе наиболее выгодный. И если будет принято решение, например, АО «КТЖ Экспресс», или АО «Эйр Астана» создать грузовую авиакомпанию, то они могли бы взять воздушные суда в «мокрый»

лизинг и опереться на ту грузовую базу, которую создали «КТЖ Экспресс» совместно с «КТЖ», «Казпочта», у которых есть наработанные схемы.

Как озвучил директор Карагандинского аэропорта, уже сейчас одна из дочерних компаний «Волга-Днепр» хотела бы летать под флагом Казахстанской грузовой авиакомпании, готовая предоставить свой Боинг-747 и возить наши грузы.

Это лишь наиболее популярные формы лизинговых контрактов. На практике возможно сочетание разных форм соглашений, что увеличивает их количество.

Таким образом, наиболее популярными схемами ассигнования коммерческих самолётов являются финансовый и операционный лизинг, заём под обеспечение. Пример договора «мокрого» лизинга можно получить у любой соответствующей фирмы.

Казахстанские авиакомпании не один год вносят предложения в уполномоченный орган, рассмотреть вопрос отмены таможенных пошлин на ввоз авиационной техники и запасных частей к ним. Данный вопрос также рассматривался на площадках НПП, однако в настоящее время не получил должного понимания со стороны частных госорганов, прежде всего Министерства национальной экономики РК.

Рисунок 31. Основные типы воздушных судов авиакомпаний мира

Основные типы воздушных судов крупнейших грузовых авиакомпаний мира		
Наименование компании	Тип ВС	Количество ВС
	A-330	40
	Boeing 737-800	88
	Boeing 747-400	10
	Boeing-747-400	14
	Boeing-767-300F	60
	Airbus A300-600	53
	Airbus A300-600	70
	Airbus A310-200	12
	Airbus A310-300	11
	Boeing 757-200	105
	Boeing 767-300	10
	Boeing 777-200	25
	Boeing 747-400	20
	DC-8	20
	Boeing 747-400	2
	Boeing 777F	12
	Boeing 747-400	22
	Boeing 777	87

Татьяна Григорьевна Анодина – доктор технических наук, профессор, академик, заслуженный деятель науки, кавалер высоких государственных наград России, Казахстана, других государств, лауреат высшей награды международной гражданской авиации Премии Э. Уорнера, председатель Межгосударственного

авиационного комитета на вопрос о **таможенных пошлинах на ввоз воздушных судов производства третьих стран на территорию Таможенного союза ответила следующее:**

– Тут дело в том, что конкурентоспособных самолетов в требуемых объемах и всех необходимых сегментах, в том числе широкофюзеляжных, в странах ТС производится недостаточно. И поэтому авиакомпания вынуждены обращаться к зарубежным производителям. И конечно, **авиационные власти всегда были против таможенных пошлин** на ввозимую авиационную технику. **Такого нет ни в одной стране мира.** Сбор пошлин фактически ставит наших перевозчиков в неравные конкурентные условия по сравнению с зарубежными, имеющими широкий выбор авиатехники. Это, кстати, касается и использования летного состава из-за рубежа. Вопросы таможенных пошлин и защиты интересов своих авиапроизводителей неразрывны и не раз рассматривались на сессиях совета с участием представителей авиационной промышленности Украины, России и Узбекистана. Есть несколько классов самолетов, которые серийно не выпускаются и к выпуску не планируются. Но они очень востребованы в авиакомпаниях. Я считаю, что по крайней мере в отношении прежде всего этих самолетов должен быть решен вопрос об отмене таможенных пошлин. Тем более что существует острая проблема замены морально устаревшей и неконкурентоспособной авиатехники, особенно в условиях больших затрат на продление ее ресурса и больших расходов топлива старыми авиадвигателями. В конце концов нельзя забывать, что эти пошлины в конечном итоге лягут бременем на авиапассажиров в виде удорожания билетов, на которое вынуждены будут пойти компании. Нельзя забывать и главное – это безопасность полетов.

Таблица 55. Примерная стоимость самолетов (млн. долл.)*

Модель	Базовая цена	Цена с учетом пошлин и НДС
Боинг – 747 -400	240	312
Боинг – 767 – 300 ER	115.5	163.54
Боинг-757-200	73.5	104.07
Боинг-737-800	57.5	81.42
A-320	50	70,8
A-319	45	63,72
A-310-300 (1996 года выпуска)	20,6	29,16
Боинг-767-200 (1994 года выпуска)	20	28,32
Боинг-757-200 (1994 года выпуска)	13	18,4
Боинг-737-500 (1994 года выпуска)	11,9	16,85

* Расчет стоимости новых самолетов произведен на основании данных по фактическим сделкам производителей с авиакомпаниями.

Источник: интернетресурс

Вывод: На основании вышеизложенного можно рекомендовать, что на начальном этапе для новой грузовой казахстанской авиакомпания необходимо приобрести среднетоннажные воздушные суда, вместимостью от 20 до 60 тонн (А-330, Б-767, Ил-76). Данные типы ВС позволят занять нишу перевозок как внутри РК, так и между Китаем – Казахстаном и Европой, т.е. принять участие в реализации мультимодальной перевозки по схеме «Rail-Air» совместно с АО «KTZ Express».

В последующем, для расширения и укрепления позиции необходимо приобретение крупнотоннажных ВС, типа Боинг-747 – 400F, А-330-200F.

Пошлины на покупку воздушных судов фактически ставят наших перевозчиков в неравные конкурентные условия по сравнению с зарубежными, имеющими широкий выбор авиатехники. Необходимо Правительству совместно с Таможенным Союзом принять меры по отмене этих пошлин. Деятельность авиакомпаний с современными воздушными судами принесут государству гораздо большие выгоды, чем одноразовые пошлины на ввоз этих воздушных судов.

«Мокрый лизинг» как один из выгодных форм эксплуатации ВС возможен только после внесения соответствующих изменений в Закон «Об использовании воздушного пространства РК и деятельности авиации».

20. Регистрация ВС

Регистрация права собственности на воздушное судно в соответствующем реестре является подтверждением права собственности на соответствующее воздушное судно (ст. 45.3 Закона об авиации).

В Казахстане существует два реестра воздушных судов – Реестр воздушных судов государственной авиации, ведение которого осуществляется Управлением главного командующего Силами воздушной обороны Вооруженных Сил Республики Казахстан (ст. 1 Правил регистрации государственных ВС) (далее - «Реестр государственных ВС») и реестр воздушных судов гражданской авиации, который ведется КГА (далее - «Реестр гражданских ВС»).

Регистрация воздушного судна в Реестре гражданских ВС регулируется Правилами регистрации гражданских ВС.

Воздушное судно не может быть одновременно зарегистрировано в Реестре гражданских ВС и реестре воздушных судов иностранного государства. Таким образом, до регистрации воздушного судна в Реестре гражданских ВС собственнику необходимо убедиться, что соответствующее судно не зарегистрировано где-либо еще (ст. 45.4 Закона об авиации).

Любые сделки с воздушным судном, зарегистрированным в Реестре гражданских ВС также подлежат регистрации в Реестре гражданских ВС, в том числе:

- воздушные суда, находящиеся в собственности физических и (или) юридических лиц Республики Казахстан;

- воздушные суда, находящиеся во временном владении и пользовании физических и/или юридических лиц Республики Казахстан, при условии, что взлетная масса таких воздушных судов не превышает 45,5 тонн;
- изменение права собственности на указанные выше воздушные суда;
- изменение назначения воздушного судна после его переоснащения;
- изменение эксплуатанта воздушного судна;
- договор залога воздушных судов, указанных в пунктах (i) и (ii) выше;
- безотзывное полномочие на deregistration и вывоз («Безотзывное полномочие/IDERA»).

Для регистрации права собственности на воздушное судно в Реестре гражданских ВС, лицу, которое приобрело право собственности на воздушное судно, необходимо подать заявку в КГА в форме, указанной в Правилах регистрации гражданских ВС, а также перечень документов, предусмотренных пунктом 8 Правил регистрации гражданских ВС.

Государственная регистрация воздушных судов осуществляется после оплаты государственной пошлины за регистрацию воздушного судна. После регистрации воздушного судна в Реестре гражданских ВС, КГА выдает собственнику/временному владельцу воздушного судна Свидетельство о государственной регистрации воздушного судна (ст. ст. 45.2 и 45.3 Закона об авиации).

21. Сертификация эксплуатанта ВС

Эксплуатант – физическое или юридическое лицо, занимающееся эксплуатацией гражданских воздушных судов и предлагающее свои услуги в этой области) должен соответствовать сертификационным требованиям, утвержденным приказом МИР РК от 24.02.2015 года № 153.

В соответствии с законодательством Республики Казахстан, только авиаперевозчики, имеющие действующий сертификат эксплуатанта воздушного судна (далее - «Сертификат эксплуатанта ВС»), выданный КГА МИР РК, вправе осуществлять авиаперевозки пассажиров, багажа, грузов и почты за вознаграждение или по найму (коммерческие авиаперевозки) (ст. 74.1 Закона РК «Об использовании воздушного пространства РК и деятельности авиации»). **Сертификат эксплуатанта ВС является эквивалентом лицензии на осуществление перевозок**, т.е. является законным основанием для эксплуатанта ВС осуществлять свою деятельность, при этом не требуется получения никакой дополнительной лицензии на осуществление перевозок.

Для получения Сертификата эксплуатанта ВС, согласно сертификационным требованиям, эксплуатант должен находиться в Казахстане и иметь финансовые ресурсы (или доступ к ним), достаточные для осуществления своей деятельности в течение трех месяцев без какой-либо прибыли (п. 3 Правил сертификации эксплуатантов ВС). Остальные требования касаются системы безопасности полетов, производственных помещений, а также технических, организационных, экологических и кадровых потребностей.

Физические или юридические лица, **которым впервые** выдается Сертификат эксплуатанта ВС, должны зарегистрироваться в Международной организации гражданской авиации («ИКАО»), направив соответствующий запрос через КГА (пункт 4 Правил сертификации эксплуатантов ВС).

21.1 Порядок сертификации эксплуатантов ВС:

1) Этап, предшествующий подаче заявки в КГА о выдаче Сертификата эксплуатанта ВС.

Этот этап предусматривает предварительное обращение в КГА с намерением получить Сертификат эксплуатанта ВС.

На данном этапе, КГА информирует заявителя о разрешенных видах полетов, процедурах сертификации и необходимых документах.

Заявителю, в свою очередь, необходимо пройти предварительную оценку, которая включает в себя предоставление КГА информации о финансовых возможностях заявителя для обеспечения безопасности полетов, планируемых к эксплуатации типов воздушных судов и структуры маршрутов, планируемой рентабельности перевозок, наличия квалифицированного персонала и уровня обслуживания (п. 9 Правил сертификации эксплуатантов ВС).

КГА в течение десяти рабочих дней со дня получения заявки о проведении предварительной оценки информирует заявителя о результатах такой оценки. При этом, положительное заключение является основанием для начала подготовки эксплуатанта к сертификации (п. 10 Правил сертификации эксплуатантов ВС).

2) Подача заявителем в КГА заявки о выдаче Сертификата эксплуатанта ВС с приложением соответствующих документов.

Заявка направляется в КГА за девяносто календарных дней до планируемой даты начала выполнения полетов.

Заявка должна соответствовать форме, установленной Правилами сертификации эксплуатантов ВС, и к ней должны прилагаться документы, перечень которых устанавливается Правилами сертификации эксплуатантов ВС (п.п. 11 и 12 Правил сертификации эксплуатантов ВС):

1. Документ, подтверждающий уплату сбора за сертификацию эксплуатанта гражданских воздушных судов.

2. Копия свидетельства или справка о государственной регистрации (перерегистрации) юридического лица.*

3. Декларация, подписанная первым руководителем эксплуатанта, о соответствии деятельности сертификационным требованиям, положениям Руководств эксплуатанта и обязательство поддерживать это соответствие постоянно.

4. Копия устава заявителя и копия учредительного договора.

5. Информация заявителя, содержащая:

1) основные данные и учредители заявителя;

2) виды планируемых коммерческих воздушных перевозок / работ;

3) организацию летной работы;

4) систему поддержания летной годности;
5) обеспечение полетов;
6) готовность летного и технического персонала;
7) готовность объектов технического обслуживания;
8) готовность воздушных судов;
9) план проведения демонстрации аварийной эвакуации и демонстрационных полетов.

6. Организационная структура, структура управления и ответственные лица с указанием должности, Ф.И.О., образования, квалификации и опыта работы.

7. Документы, подтверждающие назначение следующих руководителей и/или ответственных лиц:

- службы по безопасности полетов;
- летной службы;
- служба по поддержанию летной годности;
- по наземному обеспечению;
- по подготовке персонала;
- по авиационной безопасности;
- службы бортпроводников (при наличии);
- по контролю качества.

8. Список воздушных судов с указанием типа, модели, серии, национальных и регистрационных знаков.

9. Информация по авиационному персоналу.

10. Руководство по производству полетов.

11. Руководство по управлению безопасностью полетов для эксплуатантов, эксплуатирующих воздушные суда с максимальной сертифицированной взлетной массой свыше 5700 кг.

12. Руководство эксплуатанта по регулированию технического обслуживания.

13. Программа (регламент) технического обслуживания воздушных судов.

14. Копии страховых полисов обязательного страхования гражданской ответственности эксплуатанта перед его работниками в соответствии с законами Республики Казахстан об обязательных видах страхования.

15. Образцы раскраски и текстовое описание воздушных судов, которые утверждаются руководителем эксплуатанта.

16. Программа авиационной безопасности эксплуатанта.

17. Информация по наземному обеспечению полетов.

18. Перечень договоров на техническое обслуживание с внешними организациями с указанием видов работ.

19. Копии договоров по поддержанию летной годности с внешними организациями.

3) Оценка документации и принятие решения о принятии КГА заявки к рассмотрению.

КГА принимает решение о принятии/отказе в принятии заявки к рассмотрению в течение 20 рабочих дней. В случае несоответствия документов требованиям, заявителю предоставляется срок 10 рабочих дней для внесения соответствующих изменений в документы. При принятии заявки, начинается этап сертификационного обследования (п.п. 14, 15 и 16 Правил сертификации эксплуатантов ВС).

4) Сертификационное обследование эксплуатанта ВС

Сертификационное обследование проводится комиссией, специальной созданной КГА для этой цели (п. 16 Правил сертификации эксплуатантов ВС).

По результатам сертификационного обследования КГА составляет Акт сертификационного обследования, который служит основанием для выдачи/отказа в выдаче Сертификата эксплуатанта ВС. Сертификат эксплуатанта ВС выдается только если эксплуатант ВС соответствует сертификационным требованиям по результатам сертификационного обследования комиссией, созданной КГА (п.п. 20 и 22 Правил сертификации эксплуатантов ВС).

5) Принятие решения и выдача/отказ в выдаче Сертификата эксплуатанта ВС

На основании Акта сертификационного обследования и заключения о возможности выдачи Сертификата эксплуатанта ВС, выданного комиссией, созданной КГА для целей сертификации, КГА, в течение трех рабочих дней с момента принятия соответствующего решения, выдает Сертификат эксплуатанта ВС в форме, установленной Правилами сертификации эксплуатантов ВС, или предоставляет заявителю решение об отказе в выдаче Сертификата эксплуатанта ВС (п.п. 23 и 26 Правил сертификации эксплуатантов ВС).

В случае выдачи Сертификата эксплуатанта ВС, эксплуатант должен соответствовать эксплуатационным требованиям и ограничениям, установленным Сертификатом эксплуатанта ВС (п. 27 Правил сертификации эксплуатантов ВС).

Сертификат эксплуатанта ВС выдается КГА на два года и не может быть передан третьей стороне (пункт 3 Правил сертификации эксплуатантов ВС). По истечении каждого двухлетнего периода, эксплуатант ВС обязан продлевать Сертификат эксплуатанта ВС, направив соответствующую заявку в КГА (пункт 13 Правил сертификации эксплуатантов ВС).

Общий срок сертификации и выдачи Сертификата эксплуатанта ВС не должен превышать 90 календарных дней с момента подачи заявки (раздел 7 Правил сертификации эксплуатантов ВС).

22. Таможенное оформление грузов и товаров в Казахстане

22.1 Таможенное оформление грузов

Таможенное оформление грузов – это документальное оформление ввозимых или вывозимых товаров и транспортных средств согласно заявленной таможенной процедуре.

В коммерческой деятельности чаще всего заявляется процедура экспорта или импорта. Однако бывают и многие другие таможенные процедуры, помещение под каждую из которых требует определенных знаний и опыта.

Заниматься сбором документов, подачей декларации и прохождением таможенного контроля - можно самостоятельно (либо с помощью приглашенного в штат специалиста), а можно - при помощи специализированных компаний, позволяющих сэкономить деньги на штатном сотруднике и время на личных хлопотах, но при этом гарантирующих надежность сделки, безопасность и высокую скорость прохождения таможни.

Законодательство допускает привлечение таможенных брокеров и представителей и даже поддерживает этот вариант сотрудничества, гарантирующий верное заполнение всех документов, правильный порядок подачи и соблюдение других нюансов, важных при внешнеэкономической сделке.

С появлением Евразийского экономического союза порядок растаможки товаров между странами-участницами объединения значительно упростился. В объединение вошли Россия, Казахстан, Кыргызстан, Армения и Беларусь. С 2010 года импортерам, которые везут грузы из Европы, Китая и других стран, не входящих в ЕАЭС (ранее — ТС), не нужно проходить несколько длительных процедур таможенного оформления на каждой границе. В рамках ЕАЭС достаточно сделать это один раз. Впрочем, нюансы есть, и с этими нюансами придется ознакомиться.

22.2 Особенности таможенного оформления грузов на внутренних границах ЕАЭС

Несмотря на то, что ЕАЭС считается единым экономическим пространством, границы остались международными: да, здесь действует упрощенная схема растаможки, но до полностью свободного перемещения грузов еще далеко.

В частности, если вы везете груз из Казахстана в Россию или из России в Беларусь, вы должны предоставить сотрудникам таможни:

- договор поставки;
- заявление о ввозе товаров и уплате налогов;
- выписку из банка об уплате НДС (документы, подтверждающие право пользоваться льготной или нулевой ставкой НДС);
- сопроводительные транспортные документы **международного** образца (например, для автомобиля — CMR или накладная).

Что упростилось с 2017 года? Перевозчику уже не нужно подавать таможенную декларацию и уплачивать пошлину внутри ЕАЭС. Из налогов — только НДС.

После проверки документов и осмотра груза сотрудники таможни могут спокойно пропустить товар. Однако возможны и проблемы: груз можно

досмотреть внимательно и задержать, если у таможенников возникнут подозрения в нарушении законов или запретов (например, запрета на ввоз некоторых продуктов из Европы).

Как происходит таможенное оформление на границе ЕАЭС?

В рамках Евразийского экономического союза не требуется проводить полноценную растаможку на каждой границе. Достаточно подать декларацию и оплатить пошлины всего один раз.

22.3 Импорт товаров

Если вы ввозите груз на территорию ЕАЭС из других стран, его таможенное оформление займет куда больше времени и потребует подачи полного пакета документов.

В частности, вам необходимо подготовить:

- грузовую декларацию;
- инвойс;
- международный контракт;
- товарно-транспортную накладную;
- упаковочный лист;
- документы, подтверждающие право на груз;
- сертификаты соответствия, лицензии и т.д. (при необходимости).

На импорт действуют пошлины. Рассчитать и оплатить их необходимо заранее. Грузовую декларацию можно подать в электронном формате.

Растаможка производится на заранее выбранном пункте. Сотрудники таможни проверяют документы, осматривают транспортное средство и груз, пропускают или задерживают товар. Скоропортящиеся грузы оформляют на границе в ускоренном порядке, стандартные — могут задержать на несколько дней или недель.

22.4 Экспорт грузов

Экспортировать товар, как правило, проще, быстрее и дешевле: вывозные пошлины, за некоторым исключением, отсутствуют, а сама растаможка проводится за 2-3 часа. Вам необходимо предоставить:

- внешнеэкономический контракт;
- описание товара;
- упаковочный лист;
- инвойс;
- документы, подтверждающие право собственности на груз;
- товарно-транспортную накладную;
- сертификаты и другие документы, подтверждающие происхождение груза.

Ряд товаров вывозить сложнее. Например:

- Товары военного или двойного назначения можно вывозить только по разрешению специальных служб.
- Товары иностранного производства вывозят, указывая данные грузовой декларации, которая использовалась при ввозе в страну.
- Товары под торговой маркой могут экспортироваться по разрешению от правообладателя этой торговой марки.

Порядок оформления стандартный: сотрудники таможни проверяют документы и осматривают сам груз, после чего пропускают его через границу или задерживают, если были выявлены нарушения.

Подводные камни при растаможке товаров в рамках ЕАЭС:

На территории Евразийского экономического союза действуют единые правила таможенного оформления, однако это не значит, что абсолютно все грузы можно провозить через границы бывшего ТС свободно.

Проблемы могут возникнуть, в частности, при:

- провозе санкционных товаров из ЕС в Россию (даже если они поставляются под казахстанской маркой, их могут задержать);
- провозе продукции двойного/военного назначения, опасных грузов в другие страны ЕАЭС и наоборот;
- провозе лекарственных средств, оборот которых на территории ввоза ограничен.

По факту, любые товары, которые запрещены к свободному обороту в страну ввоза, могут вызвать проблемы у перевозчика. При отсутствии разрешительных документов или попытке обмана груз могут задержать на границе. Владелец в этом случае понесет административную или уголовную ответственность.

22.5 Порядок таможенного оформления грузов и товаров в Казахстане

Казахстан относится к Таможенному Союзу ЕАЭС. Поэтому порядок предоставления документов и прохождения контроля на таможне здесь будет проводиться также, как и в других странах Союза (например, в России).

Формально услуги таможенного оформления можно поделить на два этапа:

- Первый этап – это подготовка коммерческих, транспортных, разрешительных и сопроводительных документов.
- И второй – непосредственное декларирование товара, то есть подача декларации в соответствующие органы.

Данный порядок является примерным и в некоторых случаях он может поменяться, при возникновении тех или иных обстоятельств.

22.6 Правила таможенного оформления:

Существуют также определенные правила таможенного оформления. Среди них, к примеру, следующие:

- Если Вы первый раз подаете декларацию и никак не значитесь в таможенных органах, то вместе с декларацией необходимо представить учредительные документы компании и справки об открытых банковских счетах.
- Важным аспектом при декларировании товара является факт уплаты таможенных платежей. Для предотвращения отказа в выпуске декларации необходимо сразу прикрепить все платежи, подтверждающие уплату.

- Так как сегодня все декларации подаются в электронном виде, то декларанту необходимо иметь специальное программное обеспечение и электронную цифровую печать (ЭЦП).

22.7 Список документов для таможенного оформления

Существует общий список документов, которые необходимо предоставить для таможенного оформления, однако, в зависимости от выбранной процедуры и предъявляемых к товару требований он может изменяться.

Растаможка грузов в Казахстане - это одна из самых сложных и запутанных операций, связанных с внешнеэкономической деятельностью, и лучше всего будет доверить ее профессионалам - подготовленным таможенным брокерам, которые имеют за плечами успешный опыт работы с иностранными грузами и таможней.

Законодательно услуги брокера не являются обязательными, однако любой предприниматель, который берет растаможку под свой контроль, но не обладает специальными знаниями, после первых проколов и штрафов решит, что: к надежным, проверенным специалистам обращаться в итоге выгоднее!

При этом неважно, экспортируете вы товар или вам необходимо "очистить" груз от иностранного партнера, по прибытии груза вам необходимо будет предоставить все необходимые документы, притом оформленные правильно. Как раз тут многие новички и прокалываются. И чтобы понять почему, достаточно будет изучить приведенный ниже список требуемых документов.

22.8 Порядок импорта и экспорта грузов через государственную границу РК

Перевозка грузов через государственную границу регулируется достаточно простым на первый взгляд порядком - нужно лишь подать документы на груз в таможенные органы и оплатить установленные госпошлины. Кроме того, таможенные органы должны быть заранее уведомлены о провозе груза предоставлением его самого и документов для растаможки. Далее происходит регистрация груза, документальная и валютная проверки... Но вернемся к бумагам.

Согласно ст.281 Таможенного Кодекса РК подача таможенной декларации должна сопровождаться представлением таможенному органу следующих документов:

- 1) документы, подтверждающие полномочия лица, подающего таможенную декларацию;
- 2) документы, подтверждающие совершение внешнеэкономической сделки, либо иные документы, подтверждающие право владения, пользования и (или) распоряжения товарами не в рамках внешнеэкономической сделки, и иные коммерческие документы, имеющиеся в распоряжении декларанта;
- 3) транспортные (перевозочные) документы.

При необходимости к вышеназванным документам представляются следующие документы:

1) документ, подтверждающий соблюдение требований в области валютного контроля, в случае, предусмотренном валютным законодательством Республики Казахстан;

2) документы, подтверждающие соблюдение запретов и ограничений, а также ограничений в связи с применением специальных защитных, антидемпинговых и компенсационных мер, в случаях, предусмотренных международными договорами Республики Казахстан, решениями Комиссии Таможенного союза и нормативными правовыми актами Республики Казахстан, изданными в соответствии с международными договорами Республики Казахстан;

3) документы, подтверждающие уплату таможенных платежей и налогов в соответствии со статьей 138 Таможенного Кодекса;

4) документы, подтверждающие обеспечение уплаты таможенных пошлин, налогов, в случае, если товары выпускаются с условием предоставления такого обеспечения;

5) документы, подтверждающие полное или частичное освобождение от уплаты таможенных платежей и налогов в соответствии с таможенными процедурами, установленными Кодексом, а также в иных случаях, предусмотренных законодательством Республики Казахстан.

В соответствии со ст.282 ТК РК при таможенном декларировании товаров в соответствии с условиями заявленных таможенных процедур дополнительно к документам, указанным выше, представляются следующие документы:

1) при таможенной процедуре переработки на таможенной территории - документ об условиях переработки товаров на таможенной территории в соответствии с пунктом 1 статьи 344 Кодекса;

2) при таможенной процедуре переработки вне таможенной территории - документ об условиях переработки товаров вне таможенной территории, за исключением случаев, когда целью переработки является ремонт;

3) при таможенной процедуре переработки для внутреннего потребления - документ об условиях переработки товаров для внутреннего потребления;

4) при таможенной процедуре реимпорта - таможенная декларация, принятая при вывозе товаров, и документы, подтверждающие дату перемещения товаров через таможенную границу Таможенного союза при их вывозе;

5) при таможенной процедуре реэкспорта в отношении товаров, ранее помещенных под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления, - документы, содержащие сведения об (о):

- обстоятельствах ввоза товаров на таможенную территорию Таможенного союза (исходя из документов, подтверждающих совершение внешнеэкономической сделки);

- неисполнении условий внешнеэкономической сделки;

- помещении этих товаров под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления;

- использовании этих товаров после помещения под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления;

6) при таможенной процедуре уничтожения - заключение уполномоченного органа в области охраны окружающей среды о возможности уничтожения товаров;

7) при таможенных процедурах свободной таможенной зоны и свободного склада - документы в соответствии с международными договорами государств - членов Таможенного союза.

При таможенном декларировании товаров представляются оригиналы документов либо их копии. Таможенный орган вправе проверить соответствие копий представленных документов их оригиналам.

Итак, перечень требуемых документов:

- **Оригинал инвойса.** Предоставляется продавцом стороне, которая принимает груз. Представляет собой документ с указанием перечня прибывших товаров, их количество и стоимость, а также содержит ключевые данные о получателе и отправителе и условия поставки;

- **Заверенная копия паспорта сделки;**

- **Внешнеэкономический контракт.** Собственно контракт, на основе которого прошла сделка, с обязательным наличием печатей обеих сторон, совершающих сделку;

- **Упаковочный лист.** В нем приведены данные про все сорта и разновидности товаров, содержащиеся в отдельных упаковках;

- **Сертификат соответствия.**

- **Точное название каждого товара и его назначение;**

- **Материал, из которого товар произведен с указанием материала и вида упаковки;**

- **Фотографии, как товара, так и упаковки (общей и каждой в отдельности);**

- **Способ доставки груза;**

- **Сведения о дополнительных условиях перевозки груза, если таковые имеются;**

- **Платежное поручение, которым подтверждается оплата всех требуемых пошлин и таможенных сборов.**

Внешнеэкономический контракт, в свою очередь, должен содержать следующие сведения:

- **Полный ассортимент товаров для растаможки с точной ценой за одну единицу и общая стоимость всего перевозимого товара;**

- **В какой валюте были произведены платежи, а также, в какой срок и в какой форме;**

- **Точное отображение условий поставки;**

- **Полные данные о сторонах, заключивших контракт, с обязательным указанием их реквизитов.**

При наличии дополнений, которыми регулируются вышеизложенные положения, и которые не отображены в основном документе, текст основного договора должен содержать указание на этот факт.

Также существуют долгосрочные контракты, где сразу невозможно точно указать условия каждой отдельной поставки. В этом случае все дополнительные приложения обязательно должны быть заверены печатью и подписью каждой стороны и приложены к основному контракту.

И это еще не весь перечень документов, которые могут понадобиться для растаможки груза!

Вывод: Чтобы не потерять драгоценное время и быть застрахованным от штрафов, для вновь созданных транспортных авиакомпаний рекомендуется воспользоваться услугами специализированных компаний (таможенных брокеров), которые будут вести все необходимые процедуры.

23. Проблемы по таможенным вопросам

На площадках НПП «Атамекен», «Казлогистик» неоднократно обсуждались вопросы упрощения таможенных процедур в РК. Основными из них на сегодняшний день являются:

1) Внедрение в рамках ЕАЭС проекта Предварительного информирования на воздушном транспорте и необходимость его корреляции с международным стандартом «e-Freight»

2) Упрощение процедур таможенного транзита при авиаперевозке грузов через два транзитных пункта на территории РК (межд.-внутр.-межд.).

С 1 октября 2018 года вступает в силу Порядок представления предварительной информации о товарах, предполагаемых к ввозу на таможенную территорию Евразийского экономического союза воздушным транспортом, утвержденный решением Коллегии Евразийской экономической комиссии от 24.04.2018 года № 62.

Предоставляемая информация используется таможенными органами для принятия предварительных решений по выбору объектов, форм таможенного контроля и мер, обеспечивающих проведение таможенного контроля, до прибытия товаров на таможенную территорию ЕАЭС, в том числе для подготовки решений о разгрузке воздушных судов.

Предварительная информация, включающая в себя сведения о воздушном судне и маршруте полета, а также сведения о ввозимом товаре, должна будет направляться в таможенный орган государства - члена Евразийского экономического союза, на территории которого расположено место прибытия товаров, не менее чем за 2 часа до перемещения товаров.

Ввозимые товары, на которые не представлена предварительная информация, относятся к области риска. Таможенные органы принимают меры по минимизации риска в отношении данных товаров в соответствии с законодательством.

Цель же программы «e-Freight» — сократить затраты на бумажный документооборот минимум на 80%. Переход на электронные технологии «e-Freight» должен снизить издержки и сократить время перевозки, при этом произойдет повышение пунктуальности, качества услуг и информированности

заказчиков. Качество услуг повысится, в частности, благодаря сокращению количества ошибок. Переход на e-freight повысит конкурентоспособность на зарубежных рынках, в том числе за счет ускорения транзита и трансфера в Казахстане. Освоение электронных технологий влечет модернизацию производственных процессов оформления грузов по всей логистической цепочке грузоперевозки. В программе e-freight участвуют авиакомпании, грузовые агентства, предприятия наземного обслуживания и таможенные органы. Доступ к электронной информации о прибывающем грузе позволит заранее выявить риски, сфокусировать усилия и принимать решения до физического прибытия груза в аэропорт. Электронные данные облегчат профилирование/сегментацию и анализ тенденций движения импортных/экспортных грузов. Кроме того, упростится контроль оплаты сборов и пошлин, повысится ответственность первичного источника за правильность данных и снизится риск ошибок, связанных с повторным вводом данных. Наличие электронной информации позволит контролировать движение груза в режиме реального времени.

Внедрение программы «e-Freight» в Казахстане предусматривается до конца текущего года и будет использоваться всеми авиаперевозчиками, в том числе дальнего зарубежья. Поэтому очень важно корреляции Предварительного информирования на воздушном транспорте с международным стандартом «e-Freight», для того чтобы избежать коллизий и противоречий.

23. Опрос участников рынка

Авиакомпаниям и аэропортам РК был направлен запрос по теме данного проекта, а именно: «Какие на ваш взгляд в настоящее время существуют основные проблемы и предложения по улучшению грузовых авиаперевозок в Казахстане. Какие новые нормативные правовые документы необходимо разработать и что внести в действующее законодательство по данному вопросу, в том числе по таможенному, пограничному законодательству?».

Необходимо отметить, что практически все обратили внимание на необходимость скорейшего внедрения электронного документооборота E-Freight и изменения нормативных правовых актов в отношении внутреннего транзита при выполнении международного рейса с двумя посадками на территории РК.

АО «Международный Аэропорт Актау» также акцентирует внимание на необходимость снижения цен на авиакеросин и отмечает, что при упрощении процедур внутреннего транзита грузы, предназначенные для внутреннего потребления, будут распределяться на территории РК. В то время как на сегодняшний день имеет место транзит грузов РК через третьи страны, используемые как транзитный хаб. Например, грузы для каспийского региона, разукomплектовываются и заново погружаются на меньшие воздушные суда для отправки по регионам Западного Казахстана в Грузию, Азербайджане.

АО «Международный Аэропорт Нурсултан Назарбаев» по данному вопросу предоставил следующее:

1) Развитие грузовой инфраструктуры. Необходимо развитие в аэропорту г. Астаны соответствующей грузовой инфраструктуры, потенциального грузового хаба, который станет перевалочным пунктом для обслуживания транзитных грузов, и тем самым можно будет увеличить обратный грузопоток товаров, направляемых местными и иностранными авиаперевозчиками по регионам внутри страны и по международным направлениям Азия-Европа. В мировой практике развитие авиационных хабов создают путем организации особых экономических зон и развития мультимодальных перевозок на базе аэропортов, путем авто-авиа, ж/д – авиа. Создание такого международного транспортного хаба на территории аэропорта г. Астаны со свободными таможенными зонами, налоговыми льготами, мультимодальным грузовым терминалом будет перспективным и может оказать существенное влияние на авиа логистику в регионе. На сегодняшний день основной объем авиа грузоперевозок в Казахстане приходится на Алматинский аэропорт. По статистическим данным, в 2017 г. В аэропорту г. Алматы было обработано более 65000 тонн груза и почты, что более чем в 4 раза превышает показатели столичной воздушной гавани, который является вторым крупнейшим аэропортом Казахстана по всем показателям. Являясь крупнейшим авиационным грузовым терминалом в южном регионе, Алматинский аэропорт распределяет входящие грузовые потоки по всей территории страны. **Концентрация грузопотоков через аэропорт г. Алматы является экономическим тормозом развития региональных авиа грузоперевозок в стране.** Для изменения существующего дисбаланса, необходимо развитие в аэропортах соответствующей грузовой инфраструктуры, чтобы изменить традиционные логистические распределительные схемы грузопотоков.

Из аэропорта г. Алматы в г. Астану приходится довольно большой объем грузов, перевозимых именно воздушным транспортом, к примеру в 2017 г. по направлению Алматы – Астана было доставлено порядка 3000 тонн груза, в обратную же сторону грузопоток был около 500 тонн груза. Большая часть перевозимых грузов - это товары народного потребления, прибывающие в аэропорт г. Алматы на международных грузовых рейсах и, имея большую пропускную способность грузового терминала, складских помещений и подъездной ж/д путь, аэропорт способен обеспечить хранение и сортировку прибывающих грузов для дальнейшего распределения по всем регионам страны.

2) Создание авиакомпаний. Необходимо создание грузовой отечественной авиакомпании для развития грузовых авиаперевозок, организации мультимодальных перевозок из Китая в ЕС, Ближний Восток и СНГ, перевозки в/из Казахстана таких грузов, как крупный и мелко рогатый скот, мясные продукты, электроника, овощи, зелень, запасные части, тропические фрукты.

3) Внесение изменение в Кодекс «О таможенном регулировании». В соответствии со статьей 192 Кодекса «О таможенном регулировании в РК», выпуск товаров оформляется с использованием информационной системы таможенного органа «Астана 1». Установленная система на СВХ не позволяет увидеть статус товара из-за отсутствия доступа к приложению «Декларация на

товары» для просмотра статуса, подтверждающий его выпуск. Поэтому участниками ВЭД при выпуске товара, дополнительно предоставляются декларации с оригинальными печатями. Взаимодействие данной информационной системы должна обеспечивать именно электронный выпуск товаров для всех участников данного процесса, без дополнительных предоставлений бумажных деклараций, т.е. для улучшения процессов оформления выпуска грузов должен быть **полноценный процесс электронного документооборота и действующая система должна быть открытой для лиц, осуществляющих временное хранение товаров.**

4) **Внесение изменение в таможенное законодательство РК.** Требуется скорректировать действующее таможенное законодательство в части обеспечения выполнения авиакомпанией требований своих клиентов по переадресации и возврату отправок, т.е. согласно договору на авиаперевозку прописанным в авианакладной на обратной стороне, если грузополучатель отказывается или не принимает доставку груза после его прибытия в аэропорт назначения, перевозчик должен будет уведомить грузоотправителя о том, что грузополучатель не принял данную поставку с запросом о дальнейших указаниях. Если такие инструкции не будут получены в течение тридцати (30) дней, перевозчик должен вернуть данный груз отправителю, т.е. авиакомпания как перевозчик грузов, имея на руках все документы, подтверждающие не востребованность привезенного товара должна произвести его обратный вывоз либо, произвести все процедуры по уничтожению или передачи его в пользу государства. Данная процедура даст возможность освободить занимаемую площадь на складах временного хранения, заполненными не востребованными товарами. На данный момент, количество таких не востребованных грузов очень большое, таможенные органы не принимают никаких решений касательно уничтожения, вывоза, либо определения таких товаров в пользу государства и данные партии занимают места хранения и производственные площади складов.

5) **Внесение изменение в законодательство РК.** Требуется усилить ратифицированную конвенцию для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок, совершенную в Монреале 28 мая 1999 года, принятую Законом Республики Казахстан от 19 марта 2015 года №297 –V ЗРК. На данный момент, в авиагрузоперевозках отсутствует ответственность перевозчика перед потребителями, что влияет на качество предоставляемых услуг. При подобных обращениях, авиакомпании и их уполномоченные агентства никаким образом не задеваются, весь негатив получают авиационные грузовые терминалы, которые являются пунктом погрузки/выгрузки, хранения, обработки и выдачи грузовых отправок. Контракт на перевозку грузов регулируется условиями договора между авиаперевозчиком и грузоотправителем, указанные на обороте авианакладной также применимой международной конвенцией. Республика Казахстан является страной участником Монреальской конвенции (1999 г.), Гаагского протокола (1955 г.) и Варшавской конвенции (1929 г.). В Монреальской конвенции 1999 года, прописаны ответственность перевозчика и степень компенсации, основы которого используются в международных авиаперевозках по всему миру.

Необходимо разработать общие условия авиаперевозки и установить различные режимы ответственности перевозчиков воздушным транспортом в действующем внутреннем законодательстве. В данном случае основные потребители услуг будут иметь законные права и требования перед перевозчиками согласно контракту, прописанному в авиационной накладной.

АО «Аэропорт «Сары - Арка» (г. Караганда) считает, что одной из проблем в привлечении грузовых авиакомпаний является отсутствие у аэропортов возможности предоставления гибкой тарифной политики. Согласно статье 174 Предпринимательского Кодекса РК, субъектам рынка, занимающим доминирующее или монопольное положение, запрещается применение разных цен либо разных условий к равнозначным соглашениям с субъектами рынка.

Также считают необходимым разработать систему скидок на аэронавигационное обслуживание для авиакомпаний, совершающих технические посадки в аэропортах Казахстана, с целью формирования единого пакета скидок для привлечения иностранных перевозчиков.

АО «Эйр Астана» о проблемах и предложениях по улучшению грузовых перевозок в Казахстане сообщает следующее:

1. Основным вызовом в вопросах развития транзитных потоков, а именно в развитии грузовых воздушных перевозок для авиакомпании являются административные барьеры в части действующего таможенного законодательства Республики Казахстан. Согласно существующим правилам оформления таможенного транзита, воздушные перевозки теряют всякий смысл по части затрат времени и длительности процесса оформления. Для полноценного использования и развития транзитно-транспортного потенциала государства необходимо значительно снизить существующие административные барьеры путем упрощения и ускорения таможенных процедур, а именно:

1) *Упрощение процедур таможенного транзита для авиационных грузов, следующих по одной грузовой авианакладной с двумя пунктами транзита на территории Республики Казахстан с короткой стыковкой и размещением грузов в зоне таможенного контроля без оформления транзитной таможенной декларации.*

Пример: основные международные рейсы в Азию осуществляются авиакомпанией из аэропорта Алматы, а международные рейсы в Европу – из аэропортов Астана и Атырау, транспортный коридор, связывающий Азию с Европой, пролегает через два пункта (Алматы – Астана / Алматы – Атырау / Астана – Атырау) на территории Казахстана.

Для примера, маршрут: Франкфурт – Астана – Алматы – Куала-Лумпур. Грузоотправитель находится в Германии, грузополучатель – в Малайзии. Авиаперевозчик и авианакладная (перевозочный документ) не меняются на всем пути следования груза. Маршрут перевозки зафиксирован в грузовой авианакладной и не может быть изменен в процессе перевозки без уведомления таможенных органов. По прибытии в Алматы и Астану груз не покидает

территорию аэропортов, имеющих статус международных, и размещается в зоне таможенного контроля, доступ посторонних лиц в которую строго ограничен. В связи с чем, риск недоставки груза при авиационной транспортировке, по сравнению с другими видами транспорта, минимален и практически отсутствует.

Действующее таможенное законодательство обязывает оформлять транзитную таможенную декларацию от таможенного органа в месте прибытия (Астана) до внутреннего таможенного органа (Алматы). То есть, по прибытии в Астану груз должен быть помещен под таможенную процедуру таможенного транзита с предоставлением всех необходимых разрешений и документов на казахском или русском языке.

Учитывая маршрут следования груза (отправитель в Германии, получатель в Малайзии), авиакомпания не может обеспечить представление требуемых разрешений и документов и осуществить их перевод для оформления транзитной таможенной декларации.

Более того, оформление процедуры таможенного транзита очень затратный по времени процесс, оформление процедуры зависит от графика работы таможенных органов. Специфика авиационных грузовых перевозок предполагает высокую скорость доставки грузов до потребителей и кратчайшие сроки наземной обработки. В связи с тем, что авиаперевозки совершаются без выходных и в круглосуточном режиме, данное положение сводит на нет все преимущество авиаперевозок во времени и транзитную привлекательность Республики Казахстан в целом.

2) Упрощение процедур таможенного транзита для авиационных грузов, следующих по одной грузовой авианакладной с двумя пунктами транзита на территории Республики Казахстан с промежуточной посадкой, но без выгрузки с борта воздушного судна в пункте пропуска без оформления транзитной таможенной декларации.

В Кодексе «О таможенном регулировании в Республики Казахстан» от 27.12.2017 года, а именно в статье 222 в пункте 6 подпункте 1 указано:

«Для перевозки (транспортировки) по таможенной территории Евразийского экономического союза не помещаются под таможенную процедуру таможенного транзита следующие иностранные товары:

1) товары, находящиеся на воздушном судне, которое во время осуществления **международной** перевозки совершило промежуточную, вынужденную или техническую посадку на таможенной территории Евразийского экономического союза без разгрузки (выгрузки) этих товаров».

Для примера: рейс Франкфурт-Астана-Алматы, Лондон-Астана-Алматы.

Вышеуказанные авиарейсы выполняются авиакомпанией под разными номерами и статусом. До Астаны они следуют как международные авиарейсы, а далее как внутренние с изменением номера авиарейса, при этом борт - воздушное судно не меняется на всем пути следования. При совершении промежуточной посадки в Астане грузы не выгружаются с борта воздушного судна, а по прибытии в аэропорт назначения (Алматы) размещаются в зоне таможенного контроля.

Пути решения:

Решение подобных проблем авиакомпания видит в разработке подзаконного акта по применению таможенной процедуры таможенного транзита на территории РК. Для этого в Таможенном кодексе Евразийского экономического союза предусмотрена норма, позволяющая утвердить особенности применения процедуры таможенного транзита для перевозки грузов по территории Республики Казахстан, а именно статья 142, пункт 10:

«Особенности применения таможенной процедуры таможенного транзита в отношении товаров, перевозимых по территории только одного государства-члена, могут быть установлены законодательством этого государства-члена о таможенном регулировании.»

Эта норма также отражена в Кодексе «О таможенном регулировании в Республике Казахстан» в статье 222, пункт 10:

«Особенности применения таможенной процедуры таможенного транзита в отношении товаров, перевозимых по территории Республики Казахстан, определяются уполномоченным органом.»

Вместе с тем, просим Вас рассмотреть следующие предложения в части администрирования данной нормы:

1. Рассмотреть возможность использования в качестве транзитной декларации товаросопроводительных документов, предусмотренных для авиа поставок, а именно карго манифест (грузовая ведомость).
2. Разработать и утвердить технологию информационного взаимодействия между таможенными органами в воздушных пунктах пропуска;
3. Организовать бесперебойное электронное взаимодействие между таможенными органами воздушных пунктов пропуска в целях обмена информации и контроля за перемещаемыми товарами.

Еще одним возможным вариантом решения существующей проблемы авиакомпания видит в дополнении понятия «международная перевозка» в части грузоперевозок в Постановлении Правительства Республики Казахстан от 20 апреля 2015 года № 243 «Программа упрощения формальностей при международных воздушных перевозках, представляющая собой совокупность мер, призванных содействовать установлению процедур в целях упрощения формальностей в гражданской авиации Республики Казахстан». А именно указать, что международная перевозка грузов воздушным транспортом может осуществляться на одном воздушном судне, следующем по маршруту, который начинается в третьих странах со статусом международного рейса и продолжается по территории РК со статусом внутреннего, если это воздушное судно совершило промежуточную, вынужденную или техническую посадку на таможенной территории Республики Казахстан без разгрузки (выгрузки) этих товаров и продолжает свой рейс в пункт доставки товаров согласно транспортного документа (авианакладной).

Принятие указанных мер позволят осуществлять транзит грузов без оформления транзитной декларации, при этом утверждение технологии информационного взаимодействия между таможенными органами в пунктах пропуска позволит в полной мере осуществлять контроль за перемещаемыми товарами.

Упрощение процедуры таможенного транзита без оформления транзитной таможенной декларации на внутренних участках между Алматы, Астаной и Атырау, позволит авиакомпаниям, используя собственную внутреннюю сеть, значительно увеличить транзитный поток международных авиационных грузов через территорию Казахстана, и оживит сферу воздушных грузоперевозок. В итоге это позитивно повлияет на транзитную привлекательность государства и авиакомпаний, что следует в контексте развития Эйр Астаны - как крупного международного оператора. Увеличение транзитного потока послужит развитием аэропортов как крупных транзитных хабов, даст толчок развития авиационной отрасли и в целом существенно повысит доходность нашего государства.

2. В рамках инициативы Главы государства по пяти институциональным реформам правительством был разработан «План нации – 100 конкретных шагов», который включает в себя 67 шаг «РАЗВИТИЕ АВИАПЕРЕВОЗЧИКА «ЭЙР АСТАНА» И НАЦИОНАЛЬНОЙ КОМПАНИИ «КТЖ» КАК КРУПНЫХ МЕЖДУНАРОДНЫХ ОПЕРАТОРОВ». Реализация данного направления предусматривает необходимость создания новой грузовой авиакомпании.

В целях реализации указанного шага АО «Эйр Астана» работает над проектом оценки возможности создания грузовой авиакомпании. Начало деятельности грузовой авиакомпании возможно при эксплуатации в аренду грузового воздушного судна с экипажем. В действующем законодательстве есть ограничение срока аренды ВС с экипажем, а также ограничение в количественном соотношении парка ВС.

Пути решения:

Решением проблемы является внесение изменения в п. 1-2 ст. 51 Закона РК «Об использовании воздушного пространства» в части снятия ограничений срока аренды эксплуатантом Республики Казахстан грузового воздушного судна с экипажем.

Предлагаемая редакция статья 51. П.1-2 Закона Республики Казахстан «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации».

Аренда эксплуатантом Республики Казахстан грузового воздушного судна с экипажем, принадлежащего эксплуатанту иностранного государства, допускается по разрешению уполномоченного органа в сфере гражданской авиации. Учредителем грузовой авиакомпании должно быть физическое или юридическое лицо Республики Казахстан, занимающееся эксплуатацией гражданских ВС и предлагающее свои услуги в этой области. Организационная структура и структура управления арендатора располагается на территории Республики Казахстан, в виде головного офиса со следующими структурами и подразделениями: летняя служба, служба по поддержанию летной годности, служба по безопасности полетов, служба по организации и управлению полетами, служба подготовки персонала, отдел бухгалтерии и финансов, а также программу обучения пилотов.

24. Рекомендации по оптимизации нормативных правовых актов в сфере гражданской авиации по вопросам авиагрузовых перевозок

Для поддержки интересов казахстанских перевозчиков необходимо внесение изменений, в установленном законодательством порядке, в Правила выдачи и оснований для отказа в выдаче разрешений на выполнение международных нерегулярных полетов, утвержденные приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 13 августа 2010 года № 359.

Изменения позволят Комитету гражданской авиации Министерства инвестиций и развития Республики Казахстан отказать в выдаче разрешения на полет иностранного воздушного судна, если аналогичный самолет имеется в казахстанской авиакомпании.

В 2016 году АО «KTZ Express» инициировано внесение изменения в законодательство Республики Казахстан для регулирования полетов авиакомпаний из третьих государств с грузом, предназначенным для Казахстана. Примеры такого регулирования и поддержки национального авиаперевозчика со стороны государства можно наблюдать в Азербайджане, Беларуси, России, Украине и в других странах.

Кроме того, необходимо принять соответствующее законодательство и устанавливать нормативные рамки, создающие режим известного грузоотправителя. Эти рамки должны содержать требования по безопасности, обязательные для известных грузоотправителей, равно как предназначенные для организаций-кандидатов процедуры присвоения и отзыва этого статуса, определение их роли и круга ведения, что будет содействовать эффективному внедрению программы известного грузоотправителя.

Перед присвоением статуса известного грузоотправителя заявитель должен пройти проверку со стороны соответствующего уполномоченного органа (или представляющего его юридического лица) с целью подтверждения, что национальные требования по безопасности, установленные для известных грузоотправителей, эффективно выполняются на местах.

Если заявитель соответствует установленным требованиям, то уполномоченный орган может присвоить ему статус известного грузоотправителя и внести его в официальную базу данных по грузовым авиаперевозкам или в список, который ведет этот полномочный орган. Инструктивный материал по требованиям безопасности, предъявляемым к известным грузоотправителям, включая матрицу с типовой моделью программы известного грузоотправителя по безопасности, можно найти в Руководстве по авиационной безопасности (Doc 8973 Restricted) ИКАО.

**Таблица 56. Предложения по оптимизации некоторых нормативных правовых актов
в целях развития отечественных грузовых компаний**

1.	Финансовые возможности небольших авиакомпаний РК, особенно на начальном этапе, не позволяют приобретать новые ВС, что вынуждает приобретать ВС, бывшие в эксплуатации. При этом обслуживание данных ВС осложнено недостаточно развитой материально-технической базой авиакомпаний. Так называемый «Мокрый лизинг» позволяет осуществлять техническое обслуживание ВС на базе лизингодателей – компаний, специализированных на «мокром лизинге». Кроме того, имеется возможность предоставления услуг летного персонала от лизингодателя. В Казахстане нет специализированных компаний, предоставляющих «мокрый лизинг» ВС. Приобретение ВС казахстанскими авиакомпаниями в «мокрый лизинг» у зарубежных компаний ограничено законодательными требованиями об эксплуатационном контроле. Кроме того, в соответствии с Законом, срок аренды в «мокрый лизинг» составляет не более 2-х месяцев.	Для реализации схемы «мокрого лизинга» в соответствии с Чикагской конвенцией между страной лизинговой компании и страной авиакомпании должно быть заключено соглашение о передаче эксплуатационного контроля. Заключение подобных соглашений должно быть инициировано КГА МИР РК. Также необходимо пересмотреть срок «мокрого лизинга» в сторону увеличения для грузовых типов ВС путем внесения советующих изменений и дополнений в Законодательство.	Открытие возможностей «мокрого лизинга» приведет к повышению доступности приобретения ВС авиакомпаниями. Это в свою очередь приведет к расширению парка ВС не менее чем на 20%, и соответственно к увеличению количества регулярных рейсов, снижению цен на услуги гражданской авиации и повышению конкурентоспособности авиационной отрасли Казахстана в целом.
2.	В мировой практике гражданской авиации наиболее распространенным финансовым инструментом приобретения ВС является финансовый лизинг. Как правило, лизингодателем выступает связанная компания производителя судна. Сделки заключаются в валюте. Для казахстанских авиакомпаний подобные сделки сопряжены с валютными рисками,	Необходимо создать в Казахстане «Государственную лизинговую компанию» аналогично ГТЛК в РФ, которая будет представлять в лизинг оборудование на более льготных условиях, чем на международном финансовом рынке: в тенге, что ликвидирует валютные риски, с взносом 10%, сроком на 10 лет, с льготами по налогу на имущество, ускоренной амортизацией и другими.	Создание Государственной лизинговой компании приведет к минимизации валютных рисков при покупке ВС. Это позволит стабилизировать расходную часть денежного потока авиакомпаний, так как значительная часть средств

	обусловленными разными валютами выручки и предстоящих лизинговых платежей.		уходит на обслуживание обязательств по лизингу в валюте. В свою очередь, это позволит уменьшить влияние изменения курса национальной валюты на себестоимость авиаперевозок, розничную стоимость авиабилетов и грузовых авиаперевозок. За счет сравнительно высокой стоимости услуг по лизинговая компания получала бы дополнительные доходы, пользуясь также одновременно финансовыми инструментами по хеджированию валютных рисков.
3.	Казахстанская отрасль гражданской авиации характеризуется низким уровнем внедрения технологических и инновационных разработок, в особенности в наземной инфраструктуре по обработке грузов, что в современном мире снижает конкурентоспособность отрасли: • Отсутствие автоматической системы обработки и таможенного декларирования грузов, • Отсутствие автоматизированных систем регистрации багажа в большинстве аэропортов Казахстана.	Необходимо внедрение следующих технологий для повышения эффективности отрасли и безопасности полетов: • внедрения стандарта IATA e-Freight для грузовых воздушных перевозок; • внедрение автоматической Системы обработки багажа BHS (Германия).	Реализация технологического и инновационного потенциала отрасли гражданской авиации в Казахстане для улучшения эффективности отрасли. Внедрение не менее 10 инновационных технологий в отрасли к 2030 году.
4.	На сегодняшний день сроки оказания государственных услуг по сертификации занимают длительное время от 21 до 90 календарных дней,	Для устранения данного барьера предлагается выдавать бессрочный сертификат летной годности, а техническое соответствие судна	Сокращение сроков оказания государственных услуг по

	тогда как в России, к примеру, сроки для получения сертификата эксплуатанта не превышают 10 рабочих дней. Известны случаи потери предоставленных авиаторами документов, что вместе с длительными сроками рассмотрения приводит к срыву летного сезона. Кроме этого, согласно аудиту ИКАО, в Комитете гражданской авиации сконцентрированы многие функции, которые должны выполняться независимыми агентами, что также оказывает влияние на процедуры сертификации.	периодически активировать специальной инспекцией.	первичной сертификации до 10-15 рабочих дней; Сокращение разрешительных процедур для эксплуатантов, выполняющих авиационные работы путем выдачи свидетельств на допуск к авиационным работам на бессрочной основе;
5.	Отсутствует государственная поддержка отечественных грузовых перевозчиков. Необходимо внесение изменения в законодательство Республики Казахстан для предотвращения полетов авиакомпаний из третьих государств с грузом, предназначенным для Казахстана, при наличии казахстанской авиакомпании с аналогичными типами ВС. Примеры такой поддержки со стороны государства можно наблюдать в Азербайджане, Беларуси, России, Украине и в других странах. В результате практически не осталось казахстанских авиакомпаний, эксплуатирующие грузовые самолеты. Ранее их было более 30. На сегодняшний день авиакомпания «Юпитер» (переименованная «АТМА») фактически прекратила полеты с 2015 года, а вторая («Алматы Эйр») выполняет полеты в Африке.	Для поддержки интересов казахстанских перевозчиков необходимо внесение изменений, в установленном законодательством порядке, в Правила выдачи и оснований для отказа в выдаче разрешений на выполнение международных нерегулярных полетов, утвержденные приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 13 августа 2010 года № 359 в части ограничения полетов иностранных грузовых авиакомпаний в РК при условии наличия казахстанской авиакомпании с аналогичными грузовыми типами ВС.	Развитие казахстанских авиаперевозчиков, защита национальных интересов.

25. Заключение

В мировом масштабе происходит интенсивное изменение структуры перевозок между отдельными видами транспорта. В грузообороте соотношение между железнодорожным и его главным конкурентом автомобильным транспортом изменилось с 4:1 практически до 1:1, с последующим прогнозным превышением доли автотранспорта. Доля трубопроводов выросла с 4,2% до 12,8%.

В пассажирообороте воздушный транспорт приблизился к уровню железнодорожного, соответственно 10,0% и 10,2%, а к 2020 г. должен превысить его.

В международных грузовых авиаперевозках между Востоком и Западом ключевую роль играют специализированные грузовые авиакомпании и их доля на рынке существенна по отношению с перевозками в багажных емкостях пассажирских авиакомпаний.

Рост спроса на воздушные перевозки приобрел устойчивый характер благодаря продолжающемуся улучшению глобальных экономических условий. В 2017 году рост реального мирового внутреннего валового продукта (ВВП) составил 2,7 %, что означает ускорение на 2,4 % по сравнению с 2016 годом, и по расчетам он еще больше укрепится в 2018 году, достигнув 2,9 %.

В 2017 году объем регулярных грузовых авиарейсов, измеряемый в грузовых тонно-километрах, показал уверенный рост в 9,5 %, что является значительным улучшением по сравнению с 3,8 % роста, зарегистрированного в 2016 году.

Согласно данным ИКАО в 2017 году общий объем грузовых перевозок воздушным транспортом в мире составил 56,1 млн. тонн, в том числе 19,6% (10 млн. тонн) приходится на направление «Азия-Европа».

Международная торговля в пределах и за пределами региона СНГ, оценивается в 582,0 тыс. тонн авиационных грузов. Из этого тоннажа, 341,0 тыс. тонн в и/из России. 241,0 тыс. тонн приходится на Казахстан, Украину, Азербайджан и Узбекистан. Рынок авиаперевозок стран СНГ сосредоточен на обслуживании перевозок Европы и Азии.

Географическая структура импорта авиаперевозок грузов в СНГ из Европы, согласно прогнозам, вырастет в среднем на 4,8% в год и к 2033 году достигнет уровня 484 тыс. тонн.

Казахстанские авиакомпании вышли из «черного списка» Европейского Союза. Рынок грузоперевозок после мирового кризиса стабилизировался, объем перевозок неуклонно растет.

Темпы роста пассажиропотока за 2017 год составили 23%, грузопотока 24%, что является лучшим показателем за последние годы. За 2017 г. воздушным транспортом РК было перевезено 7,4 млн. пассажиров и 22,5 тыс. тонн груза.

Значительную долю по количеству перевезенных грузов в РК на регулярных рейсах занимает авиакомпания «Эйр Астана» с количеством 19 тыс. тонн, далее следует авиакомпания «SCAT» 1,6 тыс. тонн, авиакомпания BEK AIR – 307,3 тонн груза.

В аэропортах Казахстана обработано 93,7 тонн груза, из которых 70% приходится на аэропорт г. Алматы.

Аэропорт г.Алматы является самым крупным по грузообороту в регионе, затем с явным отставанием идут Ташкент и Ашгабад.

Основные показатели по объему грузоперевозок в Казахстанских аэропортах обеспечиваются за счет иностранных авиакомпаний.

Конкурентами нашим аэропортам являются аэропорты г. Баку и г. Красноярск (Емельяново). Основные преимущества этих аэропортов:

- наличие национального грузового авиаперевозчика, которые базируются в этих аэропортах;
- низкие цены на ГСМ;
- государственная поддержка.

Наиболее оснащены по уровню обслуживания грузовых рейсов и наиболее благоприятными для организации базирования грузовой авиакомпании являются аэропорты г.г. Алматы, Астаны и Караганды. Для успешного развития столичного аэропорта грузовой терминал должен быть мультимодальной и предлагать клиентам все основные логистические коридоры для перемещения грузов авто, ж/д и авиа транспорта.

В среднем в год иностранными авиакомпаниями выполняется около 500 чартерных и около 1500 регулярных грузовых рейсов с посадками в аэропортах Казахстана.

Основными грузами, перевозимыми воздушным транспортом через Казахстанские аэропорты являются: продукты питания, компьютеры, картриджи и комплектующие к ним, изделия из пластика, одежда, обувь, различные запasti и оборудования, аксессуары, моющие средства, автозапчасти, кабеля и усилители.

Право на использование воздушного пространства РК – это суверенное право каждого государства, а мы это право, в отличии от других государств, не

используем и этим ограничиваем возможности для использования отечественной грузовой авиакомпания. В этой связи необходимо расширить меры необходимой государственной поддержки для отечественной грузовой авиакомпании с учетом суверенного права государства на использование воздушного пространства РК.

Транспортная отрасль неразрывно связана с интенсивно развивающейся логистикой. Происходит изменение структуры перевозок между отдельными видами транспорта, рост смешанных перевозок, а также влияние внешних факторов на развитие отрасли.

Одним из «стимуляторов» роста авиаперевозок является значительный спрос на «онлайн-торговлю». С 2010 года объемы продаж «онлайн-торговли» в Казахстане, по данным «Интернет Ассоциации Казахстана», выросли от 1%, до 55,87% уже в 2015 году. С каждым годом казахстанцы все чаще покупают в онлайн - площадках вроде Lamoda, Satu, OLX, WildBerries, Flip, Yves Rocher.

Структура груза, перевозимых авиакомпаниями в основном традиционные, это скоропортящиеся продукты питания, дорогостоящие предметы, запчасти, электроника, а также одежда, текстиль, специальные химикаты и промышленные металлы, специализированное оборудование.

В целом выгодно перевозить авиатранспортом грузы, небольшие по объему, но имеющие высокую стоимость.

Активный рост авиаперевозок грузов иностранными авиакомпаниями через аэропорты западного Казахстана обусловлен спросом оборудования для нефтегазовой отрасли.

У новой авиакомпании есть возможность забрать перевозку нефтяного оборудования у зарубежных авиакомпаний, при условии поддержки со стороны наших нефтяных компаний и соответствующего самолета.

Над территорией Казахстана проходит 92 воздушных трасс, более 50% из которых являются транзитными. Основу транзитного движения через воздушное пространство Республики Казахстан составляют полеты авиакомпаний дальнего зарубежья и стран СНГ, выполняющих более 700 авиаперевозок в сутки из Европы, России в страны Юго-Восточной и Центральной Азии и обратно.

По мнению компания «Lufthansa Consulting GmbH» создание в г. Астана базовой грузовой авиакомпании с двумя грузовыми воздушными судами целесообразно к 2030 году. При этом, возможность создания в долгосрочной перспективе грузовой авиакомпании можно рассмотреть только после:

- организации специальной экономической зоны (СЭЗ) в аэропорту Астана;

- повторного привлечения грузовых перевозчиков для совершения промежуточных посадок в аэропорту Астана;
- успешного привлечения интермодальных грузопотоков через аэропорт Астана, которые будут перевозиться с использованием провозных емкостей пассажирских ВС (в основном силами Air Astana), до начала эксплуатационной деятельности новой авиакомпании;
- потенциально может предусматриваться более широкомасштабная деятельность авиакомпании в случае успешного развития деятельности, связанной с обслуживанием авиагрузов, на территории СЭЗ в аэропорту Астана.

Анализ и тенденция развития грузопотока в глобальном и региональном масштабах, рост разделения производства товаров между государствами, стремительное развитие электронных онлайн-продаж, эффективность развития проекта перевозок по системе «Rail-Air» показывает, что прогнозы компании «Lufthansa Consulting GmbH» требуют пересмотра и создание грузовой авиакомпании необходимо уже в ближайшее время.

Новая грузовая авиакомпания Казахстана уже сегодня сможет ежегодно обслуживать:

- 30 тыс. тонн транзитных грузов (от общих объемов в 90 тыс. тонн, обрабатываемых в настоящее время в Казахстанских аэропортах);
- 20 тыс. тонн местных грузов Казахстана, импортируемых в /из Казахстана.

Взаимодействие с региональными казахстанскими транспортными логистическими компаниями позволят грузовой авиакомпании выйти на обслуживание и дистрибуцию рынков СНГ, Западного Китая, Бл. Востока, Иран, Индии, а также участие в продажах на магистральных маршрутах Китая, Азии, Европы совместно с АО «НК «КТЖ», АО «KTZ Express» и АО «Казпочта» позволит привлечь грузопотоки с альтернативных маршрутов и организовать мультимодальные перевозки (ж/д, авиа, авто).

Транспортные услуги по схеме Rail-Air доказала оптимальность по соотношению цена/ срок доставки. Стоимость доставки снижается по сравнению с чисто авиаперевозкой в 1,5 – 2 раза, срок доставки по сравнению с перевозкой морским путем сокращается более чем в два раза.

На начальном этапе для новой грузовой казахстанской авиакомпании необходимо приобрести среднетоннажные воздушные суда, вместимостью от 20 до 60 тонн (А-330, Б-767, Ил-76). Данные типы ВС позволят занять нишу перевозок как внутри РК, так и между Китаем – Казахстаном и Европой, т.е. принять участие в реализации мультимодальной перевозки по схеме «Rail-Air» совместно с АО «KTZ Express».

В последующем, для расширения и укрепления позиции необходимо приобретение крупнотоннажных ВС, типа Боинг-747 – 400F, А-330-200F.

«Мокрый лизинг» как один из выгодных форм эксплуатации ВС возможен только после внесения соответствующих изменений в Закон «Об использовании воздушного пространства РК и деятельности авиации».

Основными проблемами для создания новой грузовой авиакомпании являются:

- высокие таможенные сборы и пошлины на приобретение воздушных судов и запчастей к ним. «Данную проблему необходимо решать на уровне Единого таможенного Союза!» - предлагает **Татьяна Григорьевна Анодина** – доктор технических наук, профессор, академик, заслуженный деятель науки, кавалер высоких государственных наград России, Казахстана, других государств, председатель Межгосударственного Авиационного Комитета (МАК).

- отсутствие государственной поддержки отечественных грузовых авиакомпаний, что привело к экспансии грузового рынка Казахстана иностранными авиакомпаниями.

В сложившихся условиях создание грузовой национальной авиакомпании с занятием ниши в региональных авиаперевозках и сохранения доходов от данных услуг в Казахстане через назначенного оператора при надлежащей государственной поддержке - актуальная необходимость. Реализация данного проекта совместно с АО «KTZ EXPRESS», в доверительном управлении которого находятся 6 аэропортов Казахстана, даст возможность создания успешного партнерства авиакомпании и аэропортов. Примеры такого партнерства аэропорты - хабы Франкфурт на Майне и компания «Lufthansa», Мэмфис и авиакомпания «FedEx», аэропорт Люксембург и авиакомпания «Cargolux Airlines», HNA Group, My Cargo и др.

Таблица 57.

Ситуация до реализации проекта		Ситуация после реализации проекта	
Количественные показатели	Качественные показатели	Количественные показатели	Качественные показатели
Грузы в/из Казахстана перевозятся иностранными авиакомпаниями	Нет государственной грузовой авиакомпании, необходимость в привлечении зарубежных авиакомпаний при перевозке опасных, негабаритных, специальных и т.д. грузов.	Будет первая государственная грузовая авиакомпания	Нет зависимости от зарубежных грузовых авиакомпаний

26. Список источников

1. Закон Республики Казахстан от 15 июля 2010 года № 339-IV «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации»;
2. Закон Республики Казахстан от 25 декабря 2008 года № 112-IV «О конкуренции»;
3. Концепция формирования Единого транспортного пространства Евразийского экономического сообщества, утвержденная Решением Межгоссовета ЕврАзЭС от 25 января 2008 г. № 374;
4. Государственная программа инфраструктурного развития «Нурлы жол» на 2015 - 2019 годы, утвержденная Указом Президента РК №957 от 19.03.2010 г.;
5. Постановление Правительства Республики Казахстан от 20 июня 2011 года № 678 «Об утверждении Правил сертификации и выдачи сертификата типа»;
6. Совместный приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 5 марта 2011 года № 119 и Председателя Агентства Республики Казахстан по регулированию естественных монополий от 3 марта 2011 года № 81-ОД. Зарегистрирован Министерством юстиции Республики Казахстан от 1 апреля 2011 № 6857 «Об утверждении перечня услуг и операции, относящиеся к аэропортовой деятельности»;
7. Постановление Правительства Республики Казахстан от 25 августа 2011 года № 962 «Об утверждении Правил сертификации и выдачи сертификата летной годности гражданского воздушного судна Республики Казахстан»;
8. Постановление Правительства Республики Казахстан от 18 октября 2010 года № 1070 «Об утверждении Правил сертификации и выдачи сертификата эксплуатанта гражданских воздушных судов»;
9. Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 26 сентября 2013 года № 750т «Об утверждении Правил выдачи и продления срока действия свидетельств авиационного персонала»
10. Постановление Правительства Республики Казахстан от 2 июля 2011 года № 760 «Об утверждении Правил сертификации и выдачи сертификата годности аэродрома (вертодрома)»;
11. Постановление Правительства Республики Казахстан от 18 октября 2010 года № 1069 «Об утверждении Правил допуска эксплуатанта к авиационным работам»;
12. Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 6 февраля 2015 года № 115 «Об утверждении Правил сертификации и выдачи сертификата авиационного учебного центра гражданской авиации»;
13. Постановление Правительства Республики Казахстан от 25 апреля 2011 года № 440 «Об утверждении Правил сертификации и выдачи сертификата организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники гражданской авиации»;

14. Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 6 февраля 2015 года № 117 «Об утверждении Правил сертификации и выдачи сертификата органа обслуживания воздушного движения и (или) службы эксплуатации радиотехнического оборудования и связи аэронавигационной организации, а также Сертификационных требований, предъявляемых к органам обслуживания воздушного движения и (или) службам эксплуатации радиотехнического оборудования и связи аэронавигационной организации»;

15. Решение Коллегии Евразийского экономического союза от 1 декабря 2015 г. № 158 "О введении обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых на таможенную территорию Евразийского экономического союза воздушным транспортом".

16. Логистические транспортно-грузовые системы: Учебник/ Под ред. В.М.Николашина. — М.: Академия, 2003 —242 с.

17. Послание [Президента](#) Республики Казахстан Н.Назарбаева народу Казахстана. 11 ноября 2014 г. «НҰРЛЫ ЖОЛ – ПУТЬ В БУДУЩЕЕ»

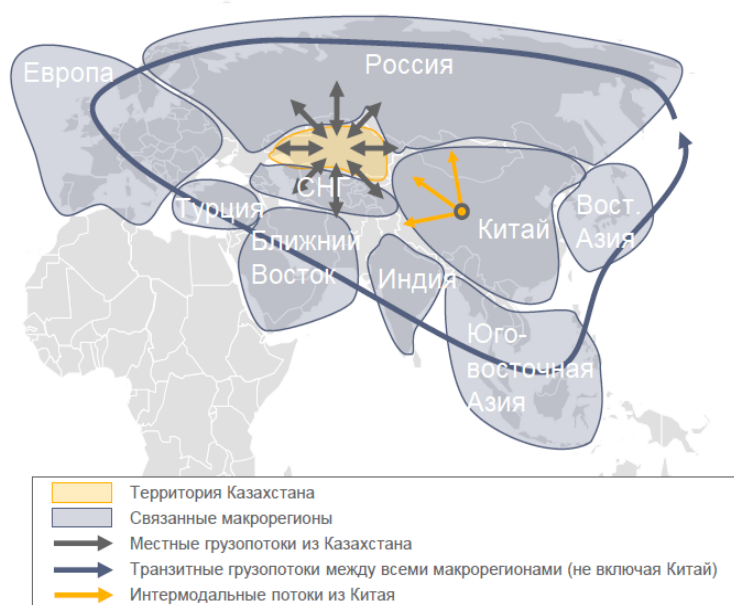
27. Приложения

Приложение 1

Выписка из аналитической работы «Lufthansa Consulting GmbH»: «Развитие международного авиационного «хаба» и интермодальных грузоперевозок в Республике Казахстан».

Релевантные рынки грузовых перевозок для МАХ охватывают перевозки из РК, перевозки между выявленными макрорегионами и интермодальные потоки из Китая

Потоки грузовых авиаперевозок, релевантные для международного авиационного хаба (МАХ)



- К числу релевантных рынков перевозок отнесены рынки, удовлетворяющие одному из следующих критериев:
 - Наличие пар городов со значением коэффициента обхода (удлинения) пути через Алматы или Астану менее 2 (отношение длины стыковочного маршрута к ортодромическому расстоянию) – географическая релевантность
 - Рынки перевозок из Китая в ЕС, СНГ, Россию, Турцию, Иран
- Релевантные рынки транзитных перевозок (авиа-авиа) также включают пары городов за пределами макрорегионов, обозначенных на карте (например, Африка, США и др.)

Источник: данные анализа Lufthansa Consulting

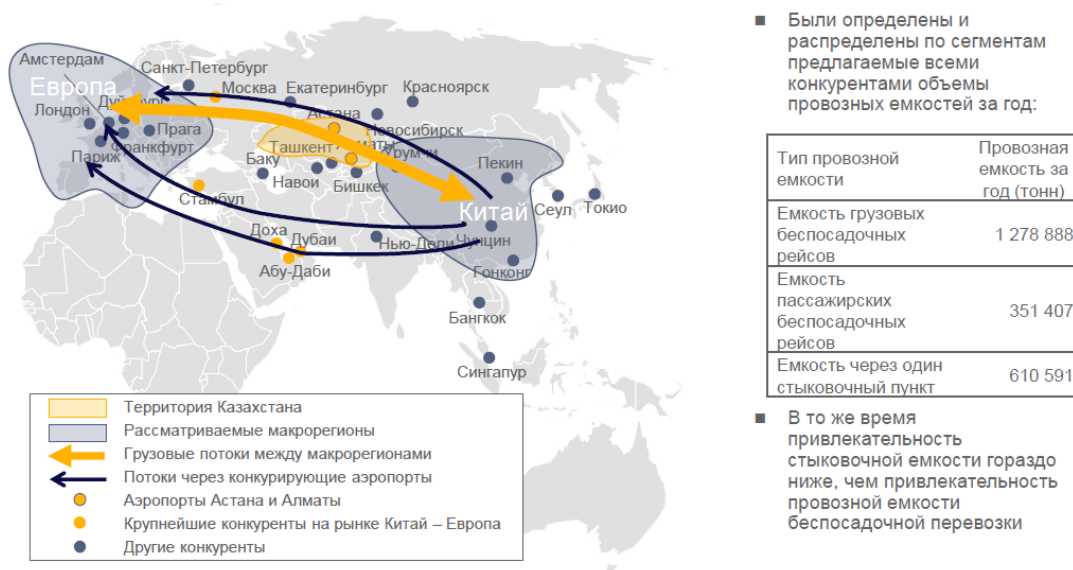
Развитие международного авиационного хаба и интермодальных грузоперевозок в Республике Казахстан

Lufthansa Consulting

- 50 -

Большая часть грузовой провозной емкости на рынке Китай – Европа реализуется беспосадочными рейсами и рейсами через Россию, Турцию и Ближний Восток

Потоки авиагрузов между Китаем и Европой через крупнейшие стыковочные пункты



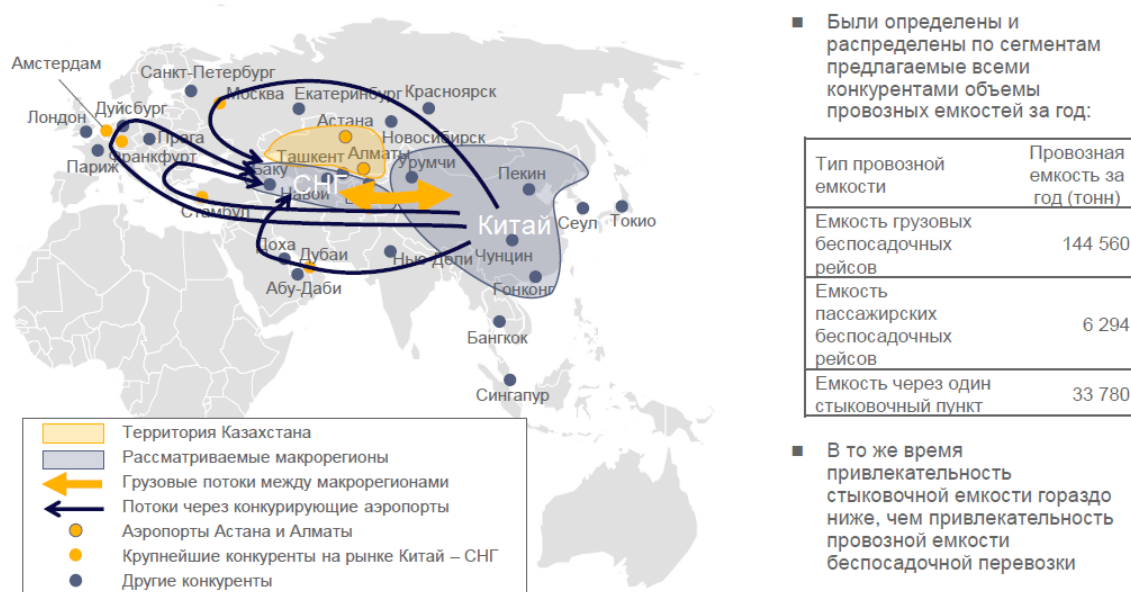
Источник: данные анализа Lufthansa Consulting

Развитие международного авиационного хаба и интермодальных грузоперевозок в Республике Казахстан

Lufthansa Consulting - 85 -

Большая часть грузовой провозной емкости на рынке Китай – СНГ реализуется беспосадочными рейсами и рейсами через Россию, Ближний Восток и Европу

Потоки авиагрузов между Китаем и СНГ (не включая Россию и Казахстан) через крупнейшие стыковочные пункты



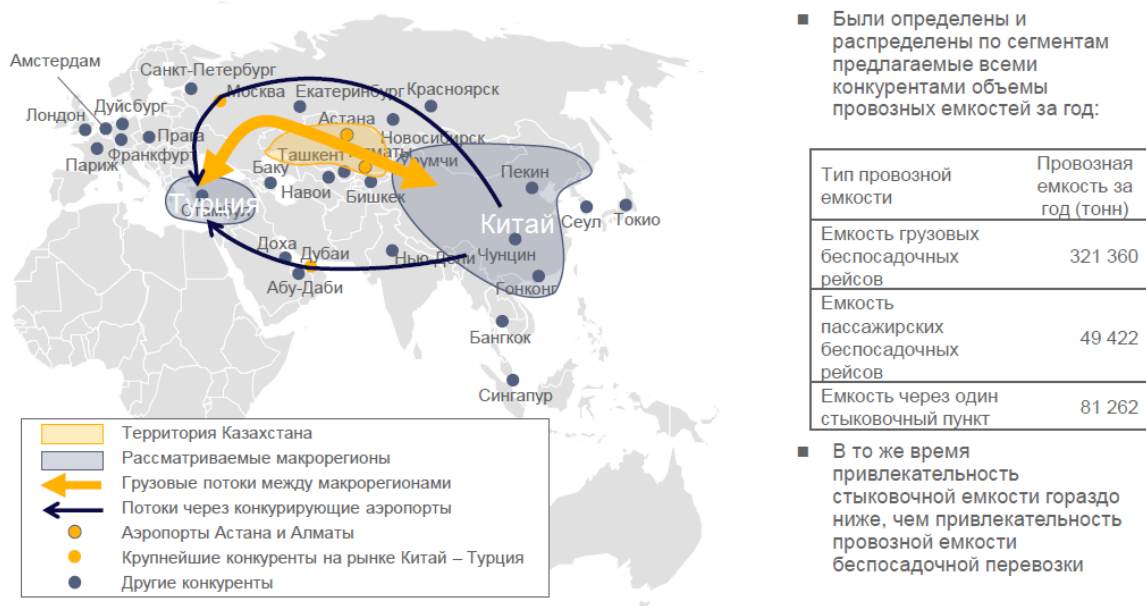
Источник: данные анализа Lufthansa Consulting

Развитие международного авиационного хаба и интермодальных грузоперевозок в Республике Казахстан

Lufthansa Consulting - 93 -

Большая часть грузовой провозной емкости на рынке Китай – Турция реализуется беспосадочными рейсами и рейсами через Россию и Ближний Восток

Потоки авиагрузов между Китаем и Турцией через крупнейшие стыковочные пункты



Источник: данные анализа Lufthansa Consulting

Развитие международного авиационного хаба и интермодальных грузоперевозок в Республике Казахстан

Lufthansa Consulting

- 97 -

Характеристики аэропорта г. Караганды



Karagandy
International Airport

Грузовой терминал

- Грузовой терминал класса А способен принимать и обрабатывать 30 000 тонн груза в год.
- Общая площадь карго-терминала составляет 8 560 м², площадь хранения 3 595 м².
- Карго-терминал имеет:
 - Холодильные камеры - 1900 м³,
 - Зону хранения бесконтейнерного груза - 540 м²,
 - Зону грузов, прошедших таможенную очистку - 1 386 м²,
 - Зону грузов, находящихся под таможенным контролем - 594 м²,
 - Таможенную зону - 594 м².
- Автоматизированная система пожаротушения
- Система видеонаблюдения






www.kgf.aero



Karagandy
International Airport

Грузовой терминал

Терминал оснащен холодильными камерами для хранения продуктов, требующих поддержания определенного температурного режима

- t от -5 до $+5^{\circ}\text{C}$
для скоропортящихся продуктов
- t от -18 до -22°C
для замороженных продуктов



www.kgf.aero



Karagandy
International Airport

Техника для наземного обслуживания

- Аэродромный тягач - 1 ед.
- Автотрап - 1 ед.
- Deicers - 2 pcs.
- Перегрузатель, 7 т - 1 ед.
- Перегрузатель, 27 т - 1 ед.
- УНП - 2 ед.
- Погрузчик багажа - 1 ед.
- Топливозаправщик - 3 ед.
- Шнекороторный снегоочиститель - 3 ед.



- Тележки для контейнеров и паллет - 36 ед.
- Багажный тягач - 4 ед.
- Водозаправщик - 1 ед.
- Асс-машина - 1 ед.
- Аэродромная пожарная машина - 1 ед.
- Ленточный конвейер - 1 ед.
- Автолифт бортпитания - 1 ед.
- Водозаправщик - 1 ед.
- УВЗ - 1 ед.

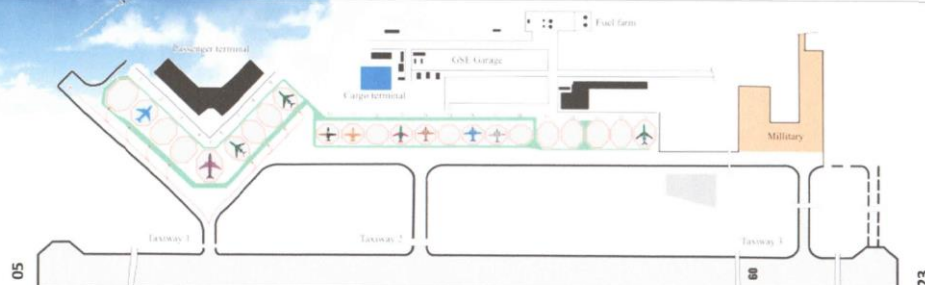


www.kgf.aero



Karagandy
International Airport

Схема аэропорта



Взлетно-посадочная полоса аэропорта позволяет принимать все типы воздушных судов



Ангар, площадью 4 660 м² с шириной ворот 64 метра может использоваться для выполнения процедур технического обслуживания воздушных судов



www.kgf.aero



Karagandy
International Airport

Склад ГСМ и заправка ВС

- **Общий объем хранения: 9 900 м³**
- Склад ГСМ имеет объем 4 375 м³:
 - 50 м³ – 6 горизонтальных емкостей
 - 75 м³ – 1 горизонтальная емкость
 - 2 000 м³ – 2 вертикальные емкости
- После модернизации производительность склада ГСМ была увеличена до **680 тонн в сутки**.
- Обеспечено поддержание неснижаемого остатка авиаГСМ, находящегося на хранении, в размере 5 000 т.
- Парк топливозаправщиков включает в себя:
 - 1 ед. - 80 м³
 - 2 ед. - 60 м³
 - 3 ед. - 22 м³
- Время заправки ВС типа B747 (70-100 т) составляет приблизительно 60 мин.



www.kgf.aero



Karagandy
International Airport

Грузовая программа АК «ЭйрБриджКарго»



Авиакомпания «ЭйрБриджКарго» — крупнейший российский грузовой авиаперевозчик, с июля 2016г. выполняет еженедельные регулярные рейсы в аэропорт Караганды.

Средний объем груза на каждом рейсе – 75 тонн. Основную часть груза составляют скоропортящиеся товары, текстиль, запчасти для горнорудного оборудования и опасные грузы.

Транзит груза осуществляется в города Казахстана и России автомобильным транспортом.

В связи с возросшим спросом с 13 сентября 2017 года авиакомпания увеличила частоту регулярных рейсов до двух в неделю.



www.kgf.aero

Авиатопливо

До настоящего времени Казахстан производит только 60% авиатоплива, которое необходимо для обеспечения отрасли гражданской авиации Республики, остальные 40% импортируются из-за рубежа. Недостающий объем поставлялся из РФ, поскольку у них тот же самый стандарт авиационного керосина, который используется в РК. Авиакомпании самостоятельно закупают авиационный керосин и поставляют в аэропорты РК для обеспечения собственных нужд.

Заместитель Председателя правления по транспортировке, переработке и маркетингу нефти НК «КазМунайГаз» Данияр Тиесов сообщил, что казахские НПЗ планируют к 2020 г. перейти на выпуск авиатоплива международного стандарт JET A-1.

JET A-1 используется во всем мире, **но у него есть два недостатка:** JET A-1 более чувствителен к низкой температуре, чем отечественный авиакеросин, и он на 10% дороже.

Кроме того, для обеспечения хранения нового топлива в аэропортах, его контроля качества необходимы значительные финансовые вложения, реконструкция складов ГСМ аэропортов, обучение специалистов, обновление технической документации и т.д.

Министр энергетики Канат Бозумбаев в январе 2018 г. заявил, что Казахстан физически с этого года способен закрывать порядка 70% внутренних потребностей в авиатопливе, но для этого нужно привести продукцию трех заводов к единому стандарту.

Атырауский нефтеперерабатывающий завод (АНПЗ) с октября 2018 г. полностью перешел на выпуск новой продукции после реконструкции.

Авиатопливо марки РТ прошло паспортизацию и сертификацию с получением соответствующего ПИН-кода на товар. Теперь выпуск реактивного топлива вырастет **с 21 тыс. тонн (до модернизации) до 230 тыс. тонн в год в 2019 году**, то есть более чем в 10 раз.

Павлодарский нефтехимический завод (ПНХЗ) также возобновил производство авиатоплива марки РТ и с июля 2018 г. начал его отгрузку потребителям.

В июне 2018 года Национальный центр экспертизы и сертификации зарегистрировал декларацию о соответствии топлива от ПНХЗ требованиям Технического регламента Таможенного союза 013/2011.

Во время рабочего визита Главы государства в Шымкент в сентябре 2018 года, Президент Республики Казахстан Нурсултан Абишевич Назарбаев заявил:

«Мы стали производить больше светлого продукта, больше европейского стандарта, высокооктанового, таким образом дефицит, который был, импорт, мы бензин покупали в России, особенно авиакеросин, полностью были зависимы.

Теперь надо думать, как удешевлять стоимость авиакеросина. Мы эту задачу решили, мы смотрим в будущее. По дальнейшей стратегии, это вопрос будущего, как будет развиваться наша экономика, как будет продвигаться индустриализация, как будет расти потребление».

В министерстве энергетики прокомментировали вопрос о возможном госрегулировании цен на авиатопливо, передает [LS](#).

«Цена на авиатопливо регулируется не государством, а рынком. То есть стоимость формируется на основе спроса и предложений. Далее, так как в 2018 году сохраняется импортозависимость, то регулирование цен может привести к возможному дефициту. Кроме того, в соответствии с договором о Евразийском экономическом союзе, госрегулирование цен на нефтепродукты не допускается».

Помимо этого, в ведомстве подчеркнули, что в 2019 году они полностью обеспечат внутренний рынок авиатопливом за счет собственного производства.

Цена на топливо

В Казахстане необходимо сделать понятным и прозрачным определение так называемой референтной цены на авиакеросин, считает региональный менеджер International Air Transport Association (IATA) в Казахстане **Джордан Карамалаков**:

«Мы призываем, чтобы правительство объявило референтную цену на авиакеросин, которая менялась бы еженедельно или ежемесячно. Любые дополнительные расходы, связанные с транспортировкой, содержанием, хранением топлива и заправкой в крыло - расходы на эти операции должны добавляться к базисной цене на топливо».

В качестве примера Д. Карамалаков привел Западную Европу, где подобная формула формируется на основе котировок Platts, в России - на основе котировок Санкт-Петербургской международной товарно-сырьевой биржи.

«Это не регуляция цен. Это просто референтный курс для информации. Какова ожидаемая цена на топливо в республике? А дальше пусть авиакомпании с поставщиками договариваются насчет конкретной цены для них», - предложил он.

В 2011 году Закон "О государственном регулировании производства и оборота отдельных видов нефтепродуктов" был отменен.

Причиной отмены послужил дефицит авиационного керосина на внутреннем рынке. В настоящее время ситуация с недостаточным производством авиатоплива на казахстанских НПЗ сохраняется.

Предложение Алматинского аэропорта – передать все производимое в РК топливо аэропортам достойно внимания, но здесь есть как положительные стороны, так и проблемные вопросы.

Основная проблема – это:

1) недостаточный объем выпускаемой продукции отечественными НПЗ, а это значит опять-таки распределение между аэропортами того, чего не хватает;

2) нет четкого, нормативного плана тарифообразования (у каждого аэропорта – свой), что вызовет спорные вопросы между аэропортами и авиакомпаниями;

3) не все аэропорты в состоянии закупать авиатопливо в достаточном количестве ввиду финансовых трудностей (Петропавловск, Кокшетау, Уральск, Кызылорда, Балхаш, Семей, Павлодар).

Основным достоинством данного предложения, помимо прочих, можно отметить: у авиакомпании не будет проблем с поиском авиатоплива и у них высвободятся значительные финансовые средства, которые сейчас «заморожены» в виде авиакеросина на складах аэропортов.

Источник: [Центр деловой информации Kapital.kz](http://Kapital.kz)

Вывод: По заверениям Минэнерго с 2019 года объем отечественного авиакеросина будет достаточен для обеспечения гражданкой авиации РК. Однако, по мнению отраслевых аналитиков - дефицит казахстанского керосина сохранится еще несколько лет.

Кроме того, как сказал Глава государства Н.А. Назарбаев – необходимо принять меры по снижению стоимости авиатоплива.

В любом случае, цена на топливо должна быть прозрачной на основе котировок Platts, Argus или на основе котировок международной товарно-сырьевой биржи. Для этой цели необходимо внести соответствующие изменения и дополнения в законодательство.

С учетом приведенных данных в данном проекте, на первоначальном этапе у авиакомпании будет небольшой объем, в основном товары народного потребления, электроника, одежда, медицинские препараты и т.д., т.е. то что привозят в Казахстан иностранные авиаперевозчики через аэропорты г.г. Алматы и Астаны. Также у новой авиакомпании есть возможность «забрать» перевозку нефтяного оборудования у Азербайджанской авиакомпании, при условии поддержки со стороны наших нефтяных компаний и наличии соответствующего самолета.

В 2017 году в аэропортах РК обработано всего 93 тыс. тонн, из них 22 тыс. тонн перевезено казахстанскими авиакомпаниями, следовательно, 71 тыс. тонн перевезено иностранными ВС, которые являются потенциальным рынком для новой Казахстанской грузовой авиакомпании.

Информация о деятельности АО «Казпочта»

Сегодня 3,2 млрд. человек в мире пользуются интернетом, половина из них совершает онлайн-покупки. Объем глобальной электронной коммерции составляет 2 трлн. долларов.

За счет развития электронной коммерции объем доставок посылок в Казахстан и внутри страны ежегодно увеличивается почти вдвое, сообщил председатель правления АО «Казпочта» Сакен Сарсенов в ходе республиканского совещания по вопросам цифровизации.

«По количеству доставляемых посылок год к году растем почти в два раза (88%). У нас сейчас 16 000 посылок в день; статистика показывает, что к 2020 будет 300 000 в день», - сказал он.

«Казпочта» модернизировала и автоматизировала свои отделения и сортировочные центры, запустила 74 супермаркета посылок и установила 134 почтамата по Казахстану, что позволило повысить эффективность услуг и снизить стоимость логистических услуг для населения и бизнеса.

Открылся транзитный хаб на МЦПС «Хоргос» для консолидации посылок из Китая в Россию и Европу и доставки их наземным путем по маршруту Хоргос-Вильнюс и Хоргос-Екатеринбург».

У «Казпочты» функционируют четыре хаба в США, Лондоне, Германии и России для консолидации и доставки посылок в Китай и Казахстан.

«Данные проекты позволяют пропустить через Казахстан более 20% всех объемов посылок из Китая в Россию и Европу», - сказал Сарсенов.

У Казпочты есть для этого все возможности – готовая инфраструктура и полный цикл почтово-логистических и финансовых услуг. Именно такой обширный спектр услуг и сервисов, предоставляемых Казпочтой, и стал решающим фактором для Alibaba Group при выборе в качестве стратегического партнера в Казахстане. Ближайшие планы – стать локальным партнером AliExpress в Казахстане, мы будем сокращать сроки доставки их товаров в Казахстан благодаря оптимизации логистики и запуску новых продуктов Е-ПАКЕТ и SRM. Также наши команды совместно улучшают сервисы интернет-площадки AliExpress, ориентированной на онлайн-покупателей из Казахстана.

С начала 2017 Казпочта сократила сроки доставки товаров по Казахстану **в 2,5 раза (с 15 дней до 6 дней)**. Сейчас Казпочта работает с партнерами из других стран над вопросом оптимизации **авиамаршрутов** до Казахстана, с таможней Казахстана над автоматизацией процесса таможенной очистки почтовых отправок, а также модернизацией сортировки и процесса доставки.

Покупатель теперь имеет полный контроль над процессом доставки товара посредством смс-уведомлений, телеграмм-бота и мобильного приложения post.kz.

Кроме стандартных услуг по доставке для интернет-магазинов, «Казпочта» активно развивает услуги по складированию, упаковке и управлению возвратами. Первый фулфилмент-центр запустили в декабре 2017 в Алматы. В Астане аналогичный центр открылся в 2018 г.

Сегодня Правительство приняло программу «Цифровой Казахстан», разработана Дорожная карта развития рынка электронной коммерции, а новая редакция Налогового кодекса предусматривает серьёзные льготы для интернет-магазинов, такие как отмена индивидуального и корпоративного подоходного налога на **5 лет**. Самое время для бизнеса начать продавать свой товар онлайн.

Еще одна инициатива АО «Казпочта» - создание транспортного мультимодального коридора «Евразийский трансконтинентальный коридор». Создание коридора позволит расширить комплекс логистических услуг, обеспечить выход на рынок курьерской доставки в странах ЕАЭС, а значит, увеличить доходы. **Проведены переговоры с азербайджанскими, российскими, иранскими партнерами с тем, чтобы перевозка продуктов электронной коммерции транзитом из Европы в Китай осуществлялась именно через нас.**

Китайские аналитики считают, что в следующем году из Китая в Европу уйдет **250 млн посылок**, а обратно в страну поступит **800 млн посылок**. **Китай – самый крупный потребитель европейской продукции.**

«Для развития авиатранзита через Казахстан «Казпочта» совместно с компанией «Верный капитал» планировали организовать транзитный хаб в аэропорту города Караганда, в котором посылки из Китая консолидировались бы для отправки по разным направлениям: в Амстердам, Стамбул и Лондон. Аэропорт выделил 800 квадратных метров площадей, но пока дело не «пошло» по разным причинам, одной из которых является несогласованность по тарифам с китайской стороной.

Вывод: Более выгодно создавать грузовую авиакомпанию совместно с действующей логистической (транспортно-экспедиторской) компанией.

Справка по созданию международного авиационного хаба под Алматы

В соответствии с 66 шагом поручено создать международный авиационный хаб под Алматы со строительством города-спутника (далее – Проект).

Поручением главы государства от 15 октября 2015 года оператором проекта определена компания «МГ Холдинг», основной функцией которой является привлечение инвестиций на реализацию Проекта (8 млрд. долларов США), в том числе из Республики Сингапур.

В целях защиты инвестиции компанией «МГ Холдинг» разработан проект Межправительственного соглашения (далее – Проект соглашения) между Республикой Казахстан и Республикой Сингапур по созданию международного авиационного хаба под Алматы, который находится на рассмотрении у сингапурской стороны.

Основными требованиями Проекта соглашения являются предоставление права на безвозмездное долгосрочное землепользование (земельный участок 22 тыс.га сроком на 100 лет), налоговых льгот, таможенных преференций, применение особого визового режима, а также создание города-спутника с отдельной административной территорией с применением «английского права», что потребует ратификации соглашения.

Также, компанией «МГ Холдинг» прорабатывался вопрос приобретения действующего аэропорта Алматы, который является основным условием Сингапурской стороны по реализации проекта.

Вместе с тем, в течение двух лет компания «МГ Холдинг» не показывает должного прогресса в вопросах привлечения инвестиции на реализацию Проекта. Переговоры Компании с акционерами действующего аэропорта по его приобретению также не дали результатов.

В то же время, в ходе рабочей поездки Главы государства в г. Алматы руководством аэропорта представлен план его развития до 2030 года. В текущем году начаты работы по модернизации аэропорта, в том числе проведена реконструкция одной из взлетно-посадочных полос, с повышением до IIIВ категории ИКАО. С вводом в эксплуатацию увеличилось количество взлет/посадок от 203 до 300 самолетов в сутки, что позволит удовлетворить производственные потребности авиакомпаний.

По информации АО «Международный аэропорт Алматы» в настоящее время аэропортом планируется заключить с компанией «Changi Airport Consultants Pte.ltd» соглашение о консалтинговом исследовании и разработке Мастер плана аэропорта г.Алматы на 20 летний период. В рамках указанного документа планируется проведение анализа деятельности аэропорта, анализа грузо и пассажиропотоков (внутренние и

международные, транзитные), а также прогноз по дальнейшему инфраструктурному развитию объектов аэропорта и т.д

Вместе с тем, на сегодняшний день разработан проект расширения существующего здания аэровокзала путем пристройки нового блока с западной стороны с площадью 40 тыс. кв.м. Реализация проекта позволит увеличить пропускную способность аэровокзала с 1600 до 4000 пасс./час или 13 млн.пассажиров в год. Также в рамках проекта предусматривается установить дополнительно 2 телескопических трапа (с 4 существующих до 6 ед.) Объем привлекаемых инвестиции составит около 40 млрд.тенге.

В декабре 2018 года планируется завершить эскизное проектирование, ввод в эксплуатацию планируется осуществить в 2021 году.

С учетом прогнозируемого роста пассажиропотока предусматривается также **строительство современного цеха бортового питания**, с увеличением производительности с 6 000 до 25 000 порций/сутки. Объем инвестиции составит - 3,5 млрд.тенге, планируемый ввод в эксплуатацию – 2019 год.

Также разрабатывается концепция по строительству нового здания Бизнес-терминала (VIP), что позволит улучшить сервис для пассажиров. Стоимость проекта по строительству бизнес терминала – 4 млрд.тенге.

Реализация вышеуказанных мер позволит Международному аэропорту г.Алматы сохранить ведущее положение в Центральной Азии как по количеству обслуживаемых пассажиров, так и по обработке грузов.

В соответствии с поручением Главы государства, данного в ходе рабочей поездки в г. Алматы в адрес Премьер-Министра РК направлено письмо Казахстан по изменению подходов реализации 66-шага путем модернизации действующего аэропорта и снятия с контроля вопрос создания авиационного хаба под Алматы.

Поручением Премьер-Министра РК от 7.12.17 г. за № 17-30/06-194 (3.11-т) 7 февраля 2018 года под председательством Министра экономики РК проведено заседание рабочей группы индустриализации и экономического роста Национальной комиссии по модернизации, где принято решение данный вопрос вынести на рассмотрение Национальной комиссии по модернизации.

В соответствии с поручением Премьер-Министра РК от 18.07.18 за 17-11/06-194 (3.11-т) данный вопрос будет вынесен на рассмотрение Национальной комиссии по модернизации.

В настоящее время материалы направлены в МНЭ РК.

Источник: Комитет гражданской авиации МИР РК, ноябрь 2018 г.

Экспорт товаров из Казахстана

Казахстан экспортирует более 960 товарных позиций в 117 стран мира. Об этом сообщил министр по инвестициям и развитию РК Женис Касымбек на расширенном заседании Коллег.

1. Что экспортирует Казахстан в целом и топ-10 экспортируемых товаров

На расширенном заседании коллегии министерства министр по инвестициям и развитию РК Женис Касымбек сообщил, что Казахстан экспортирует более 960 товарных позиций в 117 стран мира. Усилена работа по содействию экспортерам, путем реализации договоренностей по выходу на рынки России, Китая, Ирана, Турции и стран Европейского союза, организации торговых миссий, финансирования экспортных сделок, возмещения затрат. В результате наблюдается увеличение экспорта готовой продукции, такой как: электротехника (+38,8%, до 134,4млн.долл), готовые металлические изделия (+11,4%, до 92,2млн.долл), резиновые и пластмассовые изделия (+14,5%, до 55млн.долл), стройматериалы (+43,6%, до 50,2млн.долл) и другие. Также для усиления данной работы создан Национальный Совет по экспорту при Правительстве РК, а на базе КазЭкспортГарант – специализированная национальная компания «KAZAKH EXPORT».

Топ-10 товаров, которые Казахстан экспортирует партнерам в ЕАЭС :

1. Пластмасса и изделия из нее. Главные импортеры: Россия(89% данной продукции) и Кыргызстан(ост.).
2. Текстильные материала и изделия. Топ-3 потребителей Казахстанского легпрома: Россия(90% продукции), Латвия(21,2млн.долл) и Молдова (16,4млн.долл).
3. Алкогольные, безалкогольные напитки и уксус. Основные потребители: Россия, Кыргызстан и Китай.
4. Шариковые или роликовые подшипники.
5. Транспортные средства и относящиеся к транспорту устройства и оборудование.
6. Сахар и изготовленные из него кондитерские изделия.
7. Жиры и масла животного и растительного происхождения. Основные импортеры: Кыргызстан, Узбекистан, Китай.
8. Готовые продукты из злаков, муки, крахмала или молока, мучные кондитерские изделия.
9. Сантехническое оборудование и его части, металлические.
10. Трубы, трубки, шланги и их пластмассовые фитинги.

2. Положение Закона РК «О разрешениях и уведомлениях» об экспорте и импорте.

Перечень товаров, экспорт и (или) импорт которых подлежит лицензированию, устанавливается Правительством Республики Казахстан на основании [Единого перечня](#) товаров, к которым применяются запреты или ограничения на ввоз или вывоз государствами-членами Таможенного союза в торговле с третьими странами, утвержденного решением соответствующего органа Таможенного союза.

Лицензирование экспорта и (или) импорта товаров не должно иметь более ограничивающего или искажающего воздействия на экспорт или импорт товаров чем цели, во исполнение которых данные ограничения были введены. Порядок и условия выдачи лицензий и разрешений на экспорт и (или) импорт устанавливаются в соответствии с [международными договорами](#).

Лицензии и (или) приложения к лицензии в сфере импорта и экспорта продукции, подлежащей экспортному контролю, выдаются не позднее тридцати рабочих дней, за исключением случая, когда необходимо получение подтверждения проверки подлинности сертификата конечного пользователя страны-импортера, где лицензия выдается по получению такого подтверждения.

Лицензиар выдает следующие виды лицензий:

1) генеральная лицензия, выдаваемая участнику внешнеторговой деятельности на основании решения государства-члена Таможенного союза и предоставляющая право на экспорт и (или) импорт отдельного вида товара в определенном лицензией количестве;

2) исключительная лицензия, предоставляющая участнику внешнеторговой деятельности исключительное право на экспорт и (или) импорт отдельного вида товара;

3) разовая лицензия, выдаваемая участнику внешнеторговой деятельности на основании внешнеторгового договора (контракта) и предоставляющая право на экспорт и (или) импорт лицензируемого товара в определенном количестве.

Выдача генеральных и исключительных лицензий на экспорт и (или) импорт товаров осуществляется лицензиаром в случаях, предусмотренных [решением](#) соответствующего органа Таможенного союза.

На экспорт и (или) импорт продукции, подлежащей экспортному контролю, генеральные и исключительные лицензии не выдаются.

Лицензиаты, получившие генеральные и исключительные лицензии, обязаны ежеквартально до пятнадцатого числа месяца, следующего за отчетным кварталом, представлять в уполномоченные органы в сфере экспорта и импорта отчет о ходе исполнения лицензии. Лицензиаты, получившие разовые лицензии, в течение пятнадцати календарных дней по истечении срока действия лицензии обязаны предоставлять в уполномоченные органы в сфере экспорта и импорта информацию об исполнении лицензии. Период действия разовой лицензии не может превышать один год с даты начала ее действия. Срок действия разовой лицензии может быть ограничен сроком действия внешнеторгового договора (контракта) или сроком действия документа, являющегося основанием для

выдачи лицензии. Для товаров, в отношении которых введены количественные ограничения, период действия лицензии заканчивается в календарном году, на который установлена квота.

Срок действия генеральной лицензии на экспорт и (или) импорт товаров не может превышать один год с даты начала ее действия, а для товаров, в отношении которых введены количественные ограничения, заканчивается в календарном году, на который установлена квота, если иное не оговорено решением соответствующего органа Таможенного союза. Срок действия исключительной лицензии устанавливается решением соответствующего органа Таможенного союза в каждом конкретном случае. [Порядок](#) приостановления или прекращения действий лицензии на экспорт и импорт устанавливается соответствующим органом Таможенного союза.

3. Протокол о единых правилах лицензирования экспорта и импорта товаров (Казахстан, Беларусь, Кыргызстан, Россия, Таджикистан)

Лицензирование импорта и экспорта товаров Лицензирование импорта и экспорта товаров (далее - лицензирование) осуществляется в следующих случаях:

а) введение временных количественных ограничений экспорта или импорта отдельных видов товаров;

б) установление разрешительного порядка экспорта и (или) импорта отдельных видов товаров, которые могут оказать неблагоприятное воздействие на безопасность государства, жизнь или здоровье граждан, имущество физических или юридических лиц, государственное или муниципальное имущество, окружающую среду, жизнь или здоровье животных и растений;

в) предоставление исключительного права на экспорт и (или) импорт отдельных видов товаров;

г) выполнение международных обязательств государства-члена ЕврАзЭС. Отдельные виды товаров, в отношении которых вводится лицензирование, включены в Единый перечень товаров. Требования к участникам внешнеторговой деятельности для получения соответствующей лицензии могут устанавливаться соответствующими нормативными правовыми актами государства-члена ЕврАзЭС.

Импорт и (или) экспорт отдельных видов товаров осуществляется на основании лицензии, выдаваемой уполномоченным государственным органом по форме, утвержденной настоящим Протоколом (приложение 2). На импорт и (или) экспорт отдельных видов товаров могут оформляться разовые, генеральные и исключительные лицензии.

Разовая лицензия - лицензия, выдаваемая участнику внешнеторговой деятельности на основании внешнеторговой сделки, предметом которой является лицензируемый товар, и предоставляющая право экспорта или импорта данного товара в определенном количестве. Срок действия разовой лицензии не может превышать одного года со дня выдачи разовой лицензии, а для товаров, в

отношении которых введены количественные ограничения - заканчивается 31 декабря текущего календарного года.

Генеральная лицензия - лицензия, выдаваемая участнику внешнеторговой деятельности на основании решения Правительства государства-члена ЕврАзЭС и предоставляющая право экспорта или импорта отдельного вида лицензируемого товара в определенном лицензией количестве. Срок действия генеральной лицензии не может быть больше одного года с момента ее выдачи, а для товаров, в отношении которых введены количественные ограничения - заканчивается 31 декабря текущего календарного года, если иное не оговорено решением Правительства.

Исключительная лицензия - лицензия, предоставляющая исключительное право экспорта или импорта отдельного вида товара. Участники внешнеторговой деятельности, а также отдельные виды товаров, на которые предоставляется исключительное право экспорта или импорта таких товаров, устанавливаются законодательствами государства-члена ЕврАзЭС.

Решение о выдаче лицензии или об отказе в выдаче лицензии принимается уполномоченным государственным органом на основании изучения представленных участником внешнеторговой деятельности документов в срок до 20 рабочих дней со дня подачи документов. В случае внесения изменений в учредительные документы участника внешнеторговой деятельности, зарегистрированного в качестве юридического лица (изменения организационно-правовой формы, наименования, либо места его нахождения), или же изменения паспортных данных участника внешнеторговой деятельности, являющегося физическим лицом, он обязан обратиться с просьбой об аннулировании выданной лицензии и оформлении новой с приложением заявления и документов, подтверждающих указанные изменения. Решение о переоформлении лицензии принимается в срок до 5 рабочих дней со дня регистрации документов участника внешнеторговой деятельности. Внесение изменений в выданную лицензию не допускается.

Лицензия не подлежит передаче другим лицам, включая случаи реорганизации юридического лица, и хранится у владельца лицензии. Лицензия является одним из документов, необходимых для производства таможенного оформления лицензируемых товаров. Оригинал лицензии и заверенная владельцем копия лицензии представляются владельцем лицензии в таможенный орган при производстве таможенного оформления товара и являются основанием для пропуска лицензируемого товара через таможенную границу государства-члена ЕврАзЭС.

Владельцы генеральных и исключительных лицензий обязаны ежеквартально, до 15-го числа следующего за последним месяцем отчетного квартала, представлять в уполномоченный государственный орган отчет о ходе ее исполнения. Владельцы разовых лицензий обязаны в десятидневный срок после окончания срока действия разовой лицензии представить в уполномоченный государственный орган копию лицензии с отметкой таможенных органов о ее исполнении.

4. Перечень товаров, экспорт и(или) импорт которых подлежат лицензированию, лицензиаров и государственных органов, которые осуществляют согласование выдачи лицензии

№ п/п	Перечень товаров, экспорт и (или) импорт которых подлежат лицензированию	Лицензиар	Согласующий государственный орган
1	2	3	4
1.	Экспорт и импорт озоноразрушающих веществ и продукции, содержащей их, согласно приложению 1	МЭ РК	-
2.	Импорт средств защиты растений согласно приложению 2	МИР РК	МСХ РК МЭ РК
3.	Экспорт и импорт опасных отходов согласно приложению 3	МИР РК	МЭ РК
4.	Экспорт коллекций и предметов коллекционирования по минералогии, палеонтологии и костей ископаемых животных согласно приложению 4	МИР РК	МОН РК МКС РК МИР РК
5.	Экспорт диких живых животных, дикорастущего лекарственного сырья (растения, части растений, семена, плоды) и отдельных дикорастущих растений согласно приложению 5	МИР РК	МСХ РК
6.	Экспорт редких и находящихся под угрозой исчезновения видов диких животных и дикорастущих растений их частей и (или) дериватов, включенных в красную книгу Республики Казахстан, согласно постановлению Правительства Республики Казахстан от 31 октября 2006 года № 1034	МИР РК	МСХ РК
7.	Экспорт драгоценных металлов и драгоценных камней согласно приложению 6	МИР РК	МИР РК
8.	Экспорт необработанных драгоценных металлов, лома и отходов драгоценных металлов, руды и концентратов драгоценных металлов и сырьевых товаров, содержащих драгоценные металлы, согласно приложению 7	МИР РК	МИР РК
9.	Экспорт видов минерального сырья согласно приложению 8	МИР РК	МИР РК
10.	Экспорт и импорт наркотических средств, психотропных веществ и их прекурсоров согласно приложению 9	МВД РК	-
11.	Экспорт и импорт ядовитых веществ, не являющихся прекурсорами наркотических средств и психотропных веществ, согласно приложению 10	МИР РК	МНЭ РК
12.	Импорт радиоэлектронных средств и (или) высокочастотных устройств гражданского	МИР РК	МИР РК

	назначения, в том числе встроенных либо входящих в состав других товаров, согласно приложению 11		
13.	Экспорт и импорт специальных технических средств, предназначенных для негласного получения информации, согласно приложению 12	МИР РК	КНБ РК
14.	Экспорт и импорт шифровальных (криптографических) средств согласно приложению 13	МИР РК	КНБ РК
15.	Экспорт культурных ценностей, документов национальных архивных фондов, оригиналов архивных документов согласно приложению 14	МИР РК	МКС РК
16.	Экспорт и импорт органов (частей органов) и (или) тканей человека, крови и ее компонентов согласно приложению 15	МЗСР РК	-
17.	Экспорт и импорт служебного и гражданского оружия, его основных (составных) частей и патронов к нему согласно приложению 16	МИР РК	МВД РК
18.	Экспорт информации о недрах согласно приложению 17	МИР РК	МИР РК
19.	Импорт отдельных видов мяса согласно приложению 18	МНЭ РК	-
20.	Импорт тростникового сахара-сырца без вкусо-ароматических или красящих добавок согласно приложению 19	МНЭ РК	МСХ РК

Примечание: расшифровка аббревиатур:

МЭ РК – Министерство энергетики Республики Казахстан

МНЭ РК – Министерство национальной экономики Республики Казахстан

МИР РК – Министерство по инвестициям и развитию Республики Казахстан

МСХ РК – Министерство сельского хозяйства Республики Казахстан

МКС РК – Министерство культуры и спорта Республики Казахстан

МЗСР РК – Министерство здравоохранения и социального развития Республики

Казахстан

КНБ РК – Комитет национальной безопасности Республики Казахстан

МВД РК – Министерство внутренних дел Республики Казахстан

МОН РК – Министерство образования и науки Республики Казахстан

5. Перечень товаров, подлежащих экспортному контролю

[Категория 0](#) - Ядерные материалы, установки и оборудование;

[Категория 1](#) - Материалы, химикаты, "микроорганизмы" и "токсины";

[Категория 2](#) - Обработка материалов;

[Категория 3](#) - Электроника;

[Категория 4](#) - Вычислительная техника;

[Категория 5](#) - Телекоммуникации и "Защита информации";

[Часть 1](#). Телекоммуникации;

[Часть 2](#). "Защита Информации";

[Категория 6](#) - Датчики и лазеры;

[Категория 7](#) - Навигационное оборудование и авиационная электроника;

[Категория 8](#) - Морское дело;

[Категория 9](#) - Двигательные установки, космические аппараты и сопутствующее оборудование.

Каждая категория включает 4 технические группы продукции двойного назначения:

А - Аппаратура, узлы и компоненты;

В - Производственное и испытательное оборудование;

С - Материалы;

Д - Программное обеспечение;

Е - Технологии.

Источники:

<https://primeminister.kz/ru/news/all/kazahstan-eksportiruet-bolee-960-tovarnih-pozitsii-v-117-stran-mira-14131>

https://tengrinews.kz/zakon/pravitelstvo_respubliki_kazahstan_premier_ministr_rk/hozyaystvennaya_deyatelnost/id-V1500011074/

<https://informburo.kz/stati/top-10-eksportnyh-tovarov-kotorymi-kazahstan-torguet-s-partnyorami-po-eaes-infografika.html>