

А. Т. УТЕПОВ, Д. М. КАТЫШЕВ

(Академия государственного управления при Президенте Республики Казахстан, Астана)

ТРАНСПОРТНАЯ ИНТЕГРАЦИЯ В РАМКАХ ЕДИНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПРОСТРАНСТВА КАК ФАКТОР ФОРМИРОВАНИЯ ЕДИНОГО ЕВРАЗИЙСКОГО НЕБА

Аннотация. В статье рассмотрены вопросы формирования единого Евразийского неба на территории стран участниц Единого экономического пространства (ЕЭП). Представлена оценка современного состояния гражданской авиации стран участниц ЕЭП. В том числе приводятся подробные статистические данные о пассажирообороте и грузоперевозках в этих странах, и проводится их анализ. Обсуждаются проблемы отрасли гражданской авиации и предлагаются пути ее оптимизации. Предлагаются основные приоритеты и подходы по формированию Единого Евразийского неба. Процесс формирования единого воздушного пространства рассматривается авторами по отдельным этапам с предложением конкретных мер для каждого этапа. В целом, в статье приводятся выводы о положительном влиянии сотрудничества в области авиации на процессы экономической интеграции и роста.

Ключевые слова: Единое экономическое пространство, единое Евразийское небо, гражданская авиация, воздушный транспорт, экономическая интеграция, конкурентоспособность гражданской авиации, транспортные услуги, транспортная инфраструктура, транзитный потенциал, регулярные авиаперевозки.

Тірек сөздер: Бірыңғай экономикалық кеңістік, Бірыңғай еуразиялық аспан, азаматтық авиация, әуе көлігі, экономикалық интеграция, бәсекеге қабілеттілік, көліктік қызмет, көліктік инфрақұрылым, транзиттік мүмкіндігі, тұрақты әуе рейстер.

Keywords: Common Economic Space, United Eurasian Sky, civil aviation, air transport, economic integration, civil aviation competitiveness, transport services, transport infrastructure, transit potential, regular air services.

Постановка проблемы. ЕЭП создает условия свободного перемещения товаров, услуг, капиталов и рабочей силы, а также развития транспортного потенциала между странами-участниками данного интеграционного объединения. Россия, Казахстан и Беларусь намерены принять Концепцию транспортной политики ЕЭП, на основе которой Основным направлением транспортной политики ЕЭП определены формирование общего рынка транспортных услуг, реализация совокупного транзитного потенциала, развитие науки и инноваций, реализация кадрового потенциала.

Анализ последних исследований и публикаций. Проведен анализ и обобщены результаты следующих трудов зарубежных и казахстанских авторов, касающиеся исследования теоретичес-

ких и практических вопросов транспортной интеграции Jonathan Campbell [1], Aaron Gellman [2], Кемалеттин Гёкташ [9], А. И. Забоев [8], В. Д. Бордунов [3], Н. Б. Кириллова [4], Ш. Байбеков [5], Б. К. Сейдахметов [6], Г. И. Оразбаков [7].

Основными целями исследования является оценка современного состояния гражданской авиации стран участниц ЕЭП, и разработка перспективных возможностей по реализации потенциала транспортных связей через воздушное пространство государств ЕЭП в условиях формирования «Единого Евразийского неба».

Основные результаты исследования. Основной целью формирования ЕЭП является создание условий для стабильного и эффективного развития экономик государств-участников и повышения уровня жизни населения. Создание единого Евразийского неба на территории стран участниц Единого экономического пространства (ЕЭП), в состав которого входят Российская Федерация, Республика Беларусь и Республика Казахстан открывает новые возможности для развития перевозок грузов как внутри Сообщества, так и с третьими странами, в том числе транзитных перевозок [10]. Гражданская авиация (ГА) является ключевым элементом транспортных систем государств. С учетом этого развитие авиатранспортного потенциала должно сыграть важную роль в развитии процессов экономической интеграции, а также в привлечении транзитных грузопотоков на Единое транспортное пространство единого Евразийского неба.

Для достижения поставленной цели ставятся следующие задачи:

- реализация совместных усилий в сфере авиационных услуг по обеспечению общих выгод и национальных интересов государств-участников ЕЭП;
- развитие и повышение конкурентоспособности рынка авиационных услуг государств-участников ЕЭП, отвечающей международным требованиям;
- интеграция в мировой рынок авиационных перевозок и услуг;
- обеспечение авиационной доступности;
- обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности;
- снижение вредного воздействия воздушного транспорта на окружающую среду и здоровье человека.

Базовый принцип взаимодействия государств в рамках формирования Единого Евразийского неба заключается в стремлении избегать односторонних мер, отрицательно сказывающихся на упорядоченном и гармоничном развитии воздушного транспорта, а при условии соблюдения применимых законов о конкуренции по-прежнему признавать наличие систем многостороннего взаимодействия, позволяющих государствам, авиаперевозчикам и грузоотправителям получать доступ к глобальной авиатранспортной сети на недискриминационной основе.

Основными принципами формирования «Единого Евразийского неба», которые должны быть реализованы на поэтапной основе, являются:

- открытость рынка авиационных услуг;
- добросовестная конкуренция;
- доступность и качество авиационных услуг;
- развитие рынка авиационных услуг с учетом интересов национальной безопасности государств-участников ЕЭП [11];
- единообразный подход к системам и мерам государственной поддержки субъектов гражданской авиации;
- соответствие нормам и принципам международного права;
- верховенство международных договоров и норм ЕЭП в сфере гражданской авиации над законодательством государств-участников ЕЭП;
- транспарентность (прозрачность) проводимой политики в сфере гражданской авиации.

Создание «Единого Евразийского неба» должно осуществляться поэтапно с учетом особенностей процесса интеграции в рамках Единого экономического пространства и уровня развития гражданской авиации государств-участников.

На первом этапе должна быть обеспечена разработка и внедрение единых стандартов безопасности полетов.

На втором этапе:

- повышение конкурентоспособности транзитного потенциала воздушного пространства государств-участниками ЕЭП путем разработки и проведения единой согласованной политики в отношении выполнения транзитных рейсов третьих государств через воздушное пространство государств-участников ЕЭП;

- обеспечение равных возможностей национальных авиаперевозчиков сторон путем устранения и предотвращения недобросовестной конкуренции;

- установление недискриминационного режима в отношении найма и условий работы авиационного персонала.

На третьем этапе должна обеспечиваться поэтапная либерализация доступа к общему рынку авиационных услуг для авиаперевозчиков государств-участников ЕЭП путем совершенствования двухсторонних соглашений о воздушном сообщении, на основе равных возможностей и готовности сторон.

Безусловным достижением стран участников ЕЭП в области гражданской авиации является сохранение и использование гармонизированных норм, авиационных правил и процедур (например, в области летной годности воздушных судов, годности к эксплуатации аэродромов и оборудования аэродромов и воздушных трасс, расследования авиационных происшествий и др.). Это стало возможным благодаря последовательному выполнению положений о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства, заключенного в 1991 году. Вместе с тем, интеграционные процессы пока не затронули целый ряд аспектов функционирования гражданской авиации, в том числе в области развития авиаперевозок грузов и реализации транзитного потенциала.

Международный опыт показывает, что интеграции авиатранспортных систем и вопросам построения общего рынка авиатранспортных услуг уделяется пристальное внимание. Тот же опыт свидетельствует, что взаимовыгодное сотрудничество властей, авиаперевозчиков и других поставщиков авиатранспортных услуг осуществляется постепенно, в соответствии с политикой, стандартами и рекомендуемой практикой Международной организации гражданской авиации (ИКАО) [1]. В первую очередь интеграционные процессы затрагивают сферу грузовых перевозок.

Важнейшая особенность рынка авиаперевозок государств-участников ЕЭП – его зависимость от уровня экономического развития, благосостояния их граждан, открытости стран для международного туризма, объемов и специализации международной торговли. Первое десятилетие XXI века характеризовалось устойчивым ростом объема пассажирских и грузовых авиаперевозок. Этому способствовали рост реальных располагаемых доходов населения, расширение спроса на перевозки авиатранспортабельных грузов как в странах-участниках ЕЭП, так и между ведущими мировыми рынками (Европа и Азия). Несмотря на спад авиаперевозок в 2008–2009 годах, вызванный последствиями глобального экономического кризиса, во всех государствах с 2010 года рынок авиаперевозок постепенно восстанавливает утраченные позиции [4].

Развитие гражданской авиации в Евразийском экономическом сообществе связано с общими тенденциями международной гражданской авиации и обусловлено общемировыми социально-экономическими, политическими и другими факторами. В 2010 году мировой пассажирооборот на регулярных авиалиниях государств – членов ИКАО превысил 4,5 трлн пасс.-км, увеличившись на 7,3% по сравнению с 2009 годом, а приведенный тоннокилометраж составил 523,3 млрд тонно-км (рост на 3,8%). Восстановительный рост объемов перевозок в государствах – участниках ЕЭП в 2010-м был намного более интенсивным. Так, на гражданскую авиацию в 2010 году приходилось 3,6% от общего тоннокилометража мировой гражданской авиации [2]. При этом удельный вес гражданской авиации ЕврАзЭС возрос за последние пять лет в 1,5 раза.

В условиях динамичного развития экономик государств-участников ЕЭП и подвижности населения в 2000–2010 годах пассажирооборот гражданской авиации в целом на регулярных и нерегулярных авиалиниях вырос [5] примерно в 2,8 раза – с 56,9 млрд пасс.-км в 2000 году до 157,7 млрд пасс.-км в 2010-м (см. таблицу 1).

Наиболее существенный рост пассажирооборота за период 2000–2013 годы зафиксирован в Казахстане (в 6 раз) и Беларуси (в 4 раза). Аналогичная картина наблюдалась и в части перевозок пассажиров. Общий объем авиаперевозок пассажиров вырос в 2,5 раза и составил в 2013 году, по данным МАК, 80,11 млн человек (см. таблицу 2).

Таблица 1 – Пассажирооборот на внутренних и международных авиалиниях (в 2000–2010 гг.), млрд пасс.-км

Страны	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2013/2000 (%)
Беларусь	0,5	0,7	0,8	1	1,3	1,3	1,6	1,643	2,035	–	407
Казахстан	1,6	3	3,1	4,9	5,5	5,4	6,3	7,84	8,62	9,7	606
Россия	54	85,8	93,7	111	122,6	112,5	147,1	166,8	144,6	138,5	256

*Отсутствуют данные по пассажирообороту в РБ за 2013г., в связи, с чем для РБ произведен расчет прироста пассажирооборота за 2012/2000 гг.

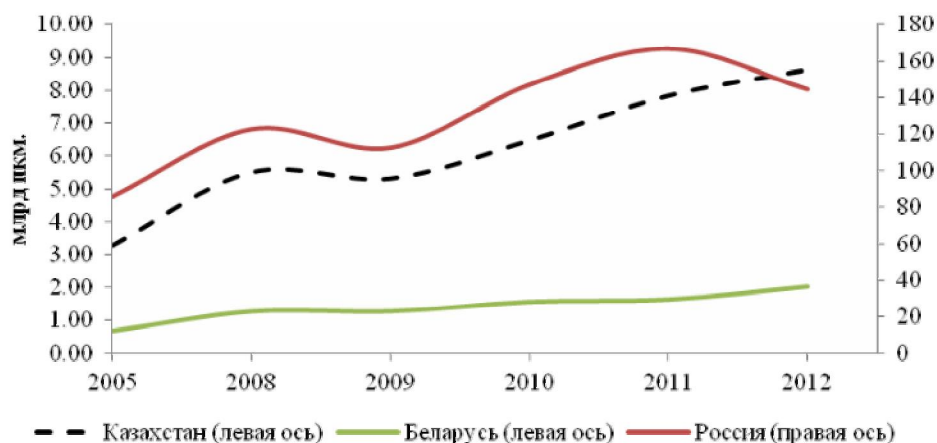


Рисунок 1 – Динамика пассажирооборота стран Таможенного союза, млрд. п.км

Таблица 2 – Динамика перевозок пассажиров на внутренних и международных авиалиниях (в 2000–2013 гг.), млн человек

Страны	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2013/2000 (%)
Беларусь	0,3	0,5	0,5	0,6	0,8	0,8	1	1	1,3	–	433,3
Казахстан	0,8	1,6	1,9	2,7	2,8	2,7	3,3	4,13	4,51	4,99	623,7
Россия	23	35,1	38	46,6	49,8	45,1	57	66	74,3	84,56	367,6

*Отсутствуют данные по кол-ву перевезенных пассажиров в РБ за 2013 г., в связи, с чем для РБ произведен расчет прироста кол-ва перевезенных пассажиров за 2012/2000 гг.

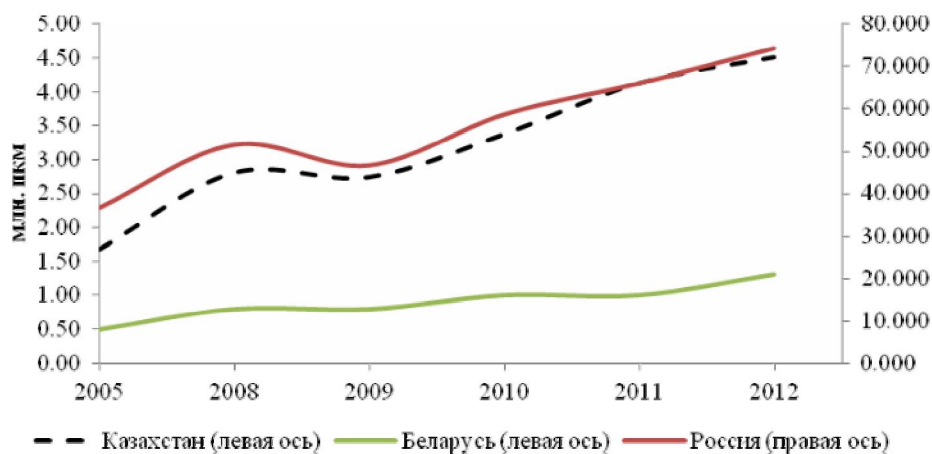


Рисунок 2 – Динамика перевозки пассажиров стран Таможенного союза, млн. пассажиров

Наибольший прирост перевезенных пассажиров в 2000–2010 годах также наблюдался в Казахстане (в 4,1 раза), в Беларуси (в 3,3 раза).

В целом более 90% общего объема перевозок пассажиров, грузов и почты приходится на долю российских авиакомпаний. Вторым по величине рынком пассажирских перевозок в странах-участников ЕЭП обладает Казахстан (5,3% в 2010 году). В 2000–2010 годах темпы роста объемов регулярных пассажирских перевозок, пассажирооборота и грузооборота были значительно выше по сравнению с темпами роста объемов перевозок на нерегулярных линиях. Удельный вес регулярных линий в целом составил в 2010 году 78,2%. Регулярными авиарейсами перевозятся пассажиры в Казахстане 95,6% от общего числа. На международные авиалинии в 2010 году приходилось около 49% перевезенных пассажиров в целом. За последние 10 лет объемы перевозок пассажиров на международных авиалиниях росли гораздо более быстрыми темпами (по сравнению с внутренними авиалиниями). В Беларуси перевозки пассажиров на внутренних авиалиниях практически не осуществляются [8].

Средняя дальность авиаперевозки одного пассажира составила в 2010 году 2528 км. Среди государств – участников ЕЭП максимальная дальность перевозки пассажиров (2583 км) была в России, минимальная – в Беларуси (1584 км). Несмотря на присутствие ведущих зарубежных авиакомпаний на рынке международных перевозок государств – участников ЕЭП и их стремление расширить свою маршрутную сеть и объемы перевозимых пассажиров, грузов и почты, на национальные авиакомпании приходится примерно 66% всех пассажиров, отправленных в международном сообщении. Из аэропортов государств – участников ЕЭП в 2010 году было отправлено 23,3 млн пассажиров в международном сообщении. Из них 7,97 млн человек пользовалось услугами иностранных авиакомпаний, а 15,3 млн человек – национальных [9]. Однако участие иностранных авиакомпаний в отправлениях пассажиров в международном сообщении существенно различается от страны к стране. Уровень доступа иностранных авиакомпаний остается сравнительно низким – в Казахстане и России.

В 2012 году гражданской авиацией государств – участников ЕЭП было перевезено свыше 1000 тыс. т грузов и почты. За последние 12 лет объем этих авиаперевозок вырос на 69%. Наибольшее увеличение объема перевозок и грузов наблюдалось в Беларуси (в 3 раза). Более 96% от общего объема перевозок приходится на Российскую Федерацию (см. таблицу 3).

Таблица 3 – Динамика авиаперевозок грузов и почты на внутренних и международных авиалиниях (в 2000–2013 годах), тыс. т

Страны	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2013/2000 (%)
Беларусь	4,4	14,5	25,7	20,8	17,8	22	17,48	9	14	–	318
Казахстан	13,8	20,7	16,5	25,7	17,6	15,8	17,2	31,5	21,9	23,9	173,1
Россия	546,6	628,9	640,3	732,2	779,4	712,2	926,4	1200	980	1001	183

*Отсутствуют данные по кол-ву перевезенных грузов в РБ за 2013 г., в связи, с чем для РБ произведен расчет прироста кол-ва перевезенных грузов за 2012/2000 гг.

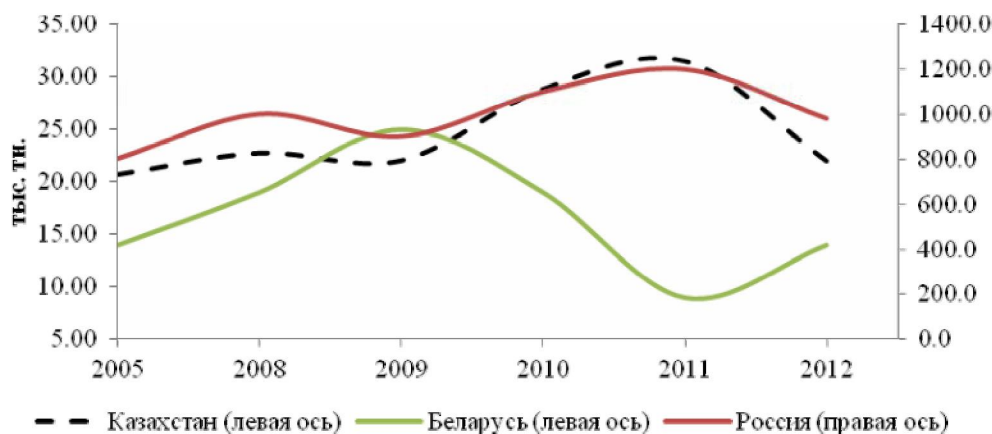


Рисунок 3 – Динамика перевозки грузов стран Таможенного союза, тыс. т

С учетом общей истории государства – участники ЕЭП имеют схожие проблемы, ограничивающие развитие гражданской авиации. Можно выделить пять групп проблем, которые в той или иной степени препятствуют реализации транзитно-транспортного потенциала в сфере грузовых авиаперевозок:

- Значительный износ основных фондов (объектов аэродромной и аэропортовой инфраструктуры, парка воздушных судов).
- Неразвитость логистических систем в странах региона, в которые были бы интегрированы грузовые авиаперевозки.
- Неразвитость грузовых авиаперевозчиков стран-участников ЕЭП, способных конкурировать в сегменте евроазиатских авиационных грузовых перевозок. В последние два десятилетия существовала тенденция технического и технологического отставания отрасли (низкий технологический уровень оснащенности авиапредприятий, доля затрат на топливо авиакомпаний выше, чем в мире, и другие).
- Необходимость дальнейшей гармонизации систем организации воздушного движения [6].
- Нормативные и правовые проблемы (затрагивающие, главным образом, вопросы доступа на рынок и коммерческие права), которые могут стать барьером в реализации авиатранспортного потенциала стран-участников ЕЭП.

Среди указанных проблем основная – несоответствие наземной технической базы современным и перспективным потребностям в области развития грузовых авиасообщений. Лишь несколько аэропортов и входящих в их состав аэродромов могут претендовать на роль современных и конкурентоспособных авиатранспортных узлов.

Для интеграции государств – участников ЕЭП в систему международных грузовых авиасообщений и развития авиатранзита, необходимо обеспечение высокой регулярности полетов независимо от погодных условий. Всепогодная эксплуатация на аэродромах становится возможной при условии доведения аэродромов и их оборудования до уровня требований I, II или III категорий ИКАО. В настоящее время лишь менее половины аэродромов в государствах участников ЕЭП категорировано по нормам ИКАО, только пять аэродромов имеют категорию III A и ни одного категории III B [7].

В настоящее время в секторе коммерческих регулярных грузовых авиаперевозок на направлении Европа – Азия функционирует лишь одна крупная авиакомпания, зарегистрированная в стране Сообщества (Российская Федерация) [12], которая по объему и качеству предоставляемых услуг может сравниться с авиакомпаниями – лидерами рынка грузовых авиасообщений. Этой авиакомпанией является AirBridge Cargo, флот которой состоит и продолжает пополняться различными модификациями грузовых самолетов Boeing-747. Ее материнская компания «Волга-Днепр», а также некоторые другие компании осуществляют нерегулярные перевозки, в том числе на рамповых самолетах большой грузоподъемности AN-124 [3].

Рынок регулярных грузовых авиасообщений в регионе ЕвразЭС можно охарактеризовать как неразвитый (или находящийся в самом начале развития). Об этом, в частности, свидетельствует такое сравнение: грузооборот лишь одной гонконгской авиакомпании Cathay Pacific в 2010 году был вдвое больше грузооборота всех авиакомпаний государств участников ЕЭП вместе взятых (ATW, 2010; Airline Business, 2010). Основной фактор неконкурентоспособности авиакомпаний в сфере грузовых перевозок – отсутствие современных экономических грузовых воздушных судов (Boeing-747, MD-11), удовлетворяющих международные стандарты по шуму на местности, эмиссии двигателей и точности навигации.

Решение большинства указанных проблем находится в компетенции правительств стран участников ЕЭП и зависит от их политической воли. Развитие инфраструктуры требует привлечения инвестиций, в том числе на основе механизма государственно-частного партнерства. Следует привести инфраструктуру аэродромов в соответствие с современными требованиями по приему тяжелых воздушных судов, а также с нормами и рекомендуемой практикой ИКАО. Это позволит создать серьезный импульс для развития внутренних и международных (включая транзитные) перевозок. Авиатранспортный бизнес заинтересован в облегчении процедуры приобретения и замены воздушных судов, а также в упрощении процедур пересечения границ и расширении доступа на зарубежные рынки, в том числе на рынки перевозок между третьими странами.

Мировой опыт строительства интеграционных объединений показывает, что создание Единого транспортного пространства (составной элемент Единого экономического пространства и общего рынка) служит для достижения конечных макроэкономических и торгово-политических целей.

В региональном экономическом сотрудничестве транспорт (и гражданская авиация как его неотъемлемая часть) является ключевым звеном, без которого не могут быть реализованы в полном объеме зона свободной торговли, таможенный и экономический союз, а также общий рынок.

Развитие интеграционных объединений способствует увеличению объемов перевозок пассажиров и грузов между участвующими странами. К началу XXI века в различных регионах планеты процессы экономической интеграции активно набирали обороты. Сектор гражданской авиации не является исключением, и это нашло отражение в области международного регулирования отрасли, в том числе со стороны ИКАО. Сотрудничество на многостороннем уровне по развитию международных авиаперевозок, гармонизация коммерческих аспектов на основе модельных соглашений ИКАО о международном воздушном сообщении, а также расширение доступа на рынок должны проходить ускоренными темпами [25–27]. Также ИКАО поддерживает заключение многосторонних региональных соглашений о воздушном сообщении, которые предусматривают гармонизацию и упрощение владением авиаперевозчиков и контроль их деятельности, обеспечение недискриминационного доступа к рынку и другие важные аспекты.

Помимо расширения взаимного доступа на рынок для авиаперевозчиков, важным направлением сотрудничества стран в области гражданской авиации является снятие ограничений на инвестиции в транспортный сектор. Транспортные компании должны более свободно инвестировать в развитие бизнеса на территории других государств-членов, покупать доли в уставном капитале авиакомпаний, поглощать их или создавать новые интегрированные структуры. Наиболее активно эта практика осуществляется в Европейском союзе (опыт авиакомпаний Lufthansa, Air France-KLM, British Airways – Iberia).

Еще одно направление региональной интеграции – обеспечение свободного перемещения профессиональной рабочей силы (пилотов), возможность устройства на работу в другом государстве – члене интеграционного объединения (в настоящее время запрет на работу иностранных пилотов зафиксирован в большинстве воздушных кодексов стран участников ЕЭП). Эта политика затрагивает как членов экипажей воздушных судов, так и ключевой персонал авиакомпаний (руководитель, главный бухгалтер и другие).

Выводы. Формирование Единого экономического пространства ставит целью создание условий для стабильного и эффективного развития экономик государств-участников и повышения уровня жизни населения. Основные принципы функционирования ЕЭП – обеспечение свободы перемещения товаров, услуг, капитала и рабочей силы через границы государств-участников.

ЕЭП должно формироваться постепенно, путем повышения уровня интеграции, через синхронизацию осуществляемых государствами-участниками преобразований в экономике, совместных мер по проведению согласованной экономической политики, гармонизацию и унификацию законодательства в сфере экономики, торговли и по другим направлениям с учетом общепризнанных норм и принципов международного права, а также опыта и законодательства.

Создание системы Единого Евразийского неба, направлено на повышение эффективности интеграционных процессов в сфере обеспечения безопасности полетов [29], на основе разграничения компетенции между национальным и наднациональными уровнями по внедрению единых стандартов безопасности полетов при соблюдении национальных интересов государств-участников ЕЭП.

Основными направлениями в сфере создания общего рынка авиационных услуг должны стать:

- создание системы наднациональных органов по внедрению единых стандартов безопасности полетов;
- реализация основных направлений, мониторинг и определение перспектив развития транспортной политикой ЕЭП в сфере гражданской авиации;
- установление единых подходов при формировании взаимоотношений с третьими странами, взаимная защита интересов государств-участников ЕЭП во взаимоотношениях с третьими странами и международными организациями в сфере безопасности полетов;
- практическое взаимодействие с международными организациями в сфере гражданской авиации;

- обеспечение эффективного взаимодействия гражданского и военного секторов государств-участников ЕЭП в сфере рационального использования воздушного пространства в интересах гражданской авиации;
- взаимное признание выданных авиационными администрациями государств-участников ЕЭП разрешительных и подтверждающих документов (сертификатов, свидетельств, удостоверений, лицензий) в сфере гражданской авиации.
- поэтапная либерализация доступа к общему рынку авиационных услуг для авиаперевозчиков государств-участников ЕЭП путем совершенствования двухсторонних соглашений о воздушном сообщении, на основе равных возможностей и готовности сторон;
- установление единых подходов по развитию конкуренции и предотвращению недобросовестной конкуренции;
- развитие и расширение рынка авиаперевозок государств-участников ЕЭП;
- исключение прямым или косвенным образом субсидирования государствами-участниками ЕЭП национальных авиаперевозчиков с целью обеспечения конкурентных преимуществ над другими авиаперевозчиками;
- обеспечение недискриминационного подхода доступа авиационных компаний к авиационной инфраструктуре;
- обеспечение аэронавигационного обслуживания воздушных судов государств-участников ЕЭП по ставкам сборов установленных для национальных авиаперевозчиков;
- обеспечение качества авиационных услуг на основе согласованных стандартов государств-участников ЕЭП.

Создание рынка авиационных услуг подразумевает формирование благоприятных условий на основе равных возможностей и готовности сторон для открытого и свободного осуществления авиаперевозок пассажиров и грузов, оказания авиационных услуг и эффективного взаимодействия с третьими странами.

ЛИТЕРАТУРА

- 1 Austin Smyth, Georgina Christodoulou, Nigel Dennis, Marwan AL-Azzawi, Jonathan Campbell Is air transport a necessity for social inclusion and economic development? // *Journal of Air Transport Management*. – July 2012. – Vol. 22. – P. 53-59
- 2 Nicole Adler, Aaron Gellman Strategies for managing risk in a changing aviation environment // *Journal of Air Transport Management*. – July 2012. – Vol. 21. – P. 24-35
- 3 Бордунов В.Д. Международное воздушное право. Учебное пособие. – М.: НОУ ВКП «Авиабизнес»: Изд-во «Научная книга», 2006. – 464 с.
- 4 Кириллова Н.Б. Организационно-экономический механизм регулирования региональных рынков авиаперевозок в Российской Федерации: Дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05. – М., 2005. – 175 с. РГБ ОД, 61:06-8/1032
- 5 Шамиль Байбеков. Открытое небо Евросоюза. – Изд-во «Транспорт России», 2011.
- 6 Сейдахметов Б.К. Стратегия управления авиапредприятием в условиях рыночной экономики: механизм формирования и реализации: Дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05. – Алматы, 2006.
- 7 Оразбаков Г.И. Эффективность государственного регулирования экономики отрасли гражданской авиации Республики Казахстан: Дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05. – Алматы, 2003.
- 8 Забоев Александр Игоревич Развитие авиатранспортного потенциала ЕвразЭС // *Евразийский Банк Развития отраслевой обзор*. – № 13.
- 9 Кемалеттин Гёкташ. Правовые рамки государственного регулирования гражданской авиации в государствах членах П ЧЭС, Тридцать Пятая Генеральная Ассамблея в Белграде 2 июня 2010 г.
- 10 Правительство РК (2006) Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2015 года, утв. указом президента Республики Казахстан от 11 апреля 2006 года № 86.
- 11 Правительство РФ (2008) Транспортная стратегия России на период до 2030 года, утв. распоряжением правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р.
- 12 Росавиация (2011) Официальный сайт Федерального агентства воздушного транспорта.
- 13 Министерство транспорта Российской Федерации. Доступно на: www.favt.ru.
- 14 СНГ (2007) Основные направления развития гражданской авиации и меры по повышению безопасности полетов в государствах – участниках СНГ. Одобрены решением Совета глав правительств СНГ от 22 ноября 2007 года.
- 15 СНГ (2008) Приоритетные направления сотрудничества государств – участников СНГ в сфере транспорта на период до 2020 года. Утверждены решением Совета глав правительств Содружества Независимых Государств от 14 ноября 2008 года.
- 16 Федеральная целевая программа (2008) Развитие транспортной системы Российской Федерации (2010–2015 годы). Утверждена постановлением правительства Российской Федерации № 377 от 20 мая 2008 года.
- 17 Флоттау Й. (2011) Новые альянсы в грузовом секторе авиаперевозок // *Авиатранспортное обозрение*. – № 120. Июнь. Доступно на: <http://www.ato.ru/content/novye-alyansy-v-gruzovom-sektore-aviaperevozok>.

- 18 Boeing Corporation (2010) World Air Cargo Forecast 2010–2011.
- 19 IATA (2011) Monthly MIS Traffic Briefing (Econ). Available at: www.iata.org.
- 20 Новые альянсы в грузовом секторе авиаперевозок // Авиатранспортное обозрение. – Июнь, 2011. – № 120.
- 21 Белаэронавигация (2011a) Презентация на 24-м заседании координационного совета «Евразия». Республиканское унитарное предприятие по аэронавигационному обслуживанию воздушного движения «Белаэронавигация». – Баку, 17-19 мая.
- 22 Белаэронавигация (2011b) Раздел Республиканского унитарного предприятия по аэронавигационному обслуживанию воздушного движения «Белаэронавигация». Официальный сайт департамента по авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь. Доступно на: www.avia.by.
- 23 Госкорпорация по ОрВД (2011) Презентация Государственной корпорации по организации воздушного движения в Российской Федерации на 24-м заседании координационного совета «Евразия». – Баку, 17-19 мая.
- 24 ЕврАзЭС (2008) Концепция формирования Единого транспортного пространства ЕврАзЭС (утверждена решением № 374 Межгосударственного совета ЕврАзЭС от 25 января 2008 года – на уровне глав правительств).
- 25 ЕЭП (2003) Концепция формирования Единого экономического пространства. Приложение к Соглашению о формировании Единого экономического пространства. – Ялта, 19 сентября.
- 26 ЕЭП (2011) Соглашение о торговле услугами и инвестициях в государствах – участниках Единого экономического пространства. Проект.
- 27 ИКАО (2010) Годовой доклад Совета ИКАО. Doc 9921. – Монреаль.
- 28 Казаэронавигация (2011) Официальный сайт Республиканского государственного предприятия (РГП) «Казаэронавигация» Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан. Доступно на: www.ans.kz.
- 29 Отраслевой мастер-план в области гражданской авиации РК (н.д.) Комитет гражданской авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан.

REFERENCES

- 1 Austin Smyth, Georgina Christodoulou, Nigel Dennis, Marwan AL-Azzawi, Jonathan Campbell Is air transport a necessity for social inclusion and economic development? Journal of Air Transport Management. July 2012. Vol. 22. P. 53-59
- 2 Nicole Adler, Aaron Gellman Strategies for managing risk in a changing aviation environment. Journal of Air Transport Management. July 2012. Vol. 21. P. 24-35
- 3 Bordunov V.D. Mezhdunarodnoe vozdušnoe pravo. Uchebnoe posobie. M.: NOU VKSh «Aviabiznes»: Izd-vo «Nauchnaja kniga», 2006. 464 s.
- 4 Kirillova N.B. Organizacionno-jekonomicheskij mehanizm regulirovanija regional'nyh rynkov aviaperevozok v Rossijskoj Federacii: Dis. ... kand. jekon. nauk: 08.00.05. M., 2005. 175 s. RGB OD, 61:06-8/1032
- 5 Shamil' Bajbekov. Otkrytoe nebo Evrosojuza. Izd-vo «Transport Rossii», 2011.
- 6 Sejdahmetov B.K. Strategija upravljenja aviapredprijatijem v uslovijah rynochnoj jekonomiki: mehanizm formirovanija i realizacii: Dis. ... kand. jekon. nauk: 08.00.05. Almaty, 2006.
- 7 Orzabakov G.I. Jefferektivnost' gosudarstvennogo regulirovanija jekonomiki otrasli grazhdanskoj aviacii Respubliki Kazahstan: Dis. ... kand. jekon. nauk: 08.00.05. Almaty, 2003.
- 8 Zaboev Aleksandr Igorevich Razvitie aviatransportnogo potentsiala EvrAzJeS. Evrazijskij Bank Razvitija otraslevoj obzor. – № 13.
- 9 Kemalettin Gjoktash. Pravovye ramki gosudarstvennogo regulirovanija grazhdanskoj aviacii v gosudarstvax chlenah P ChJeS, Tridcat' Pjataja General'naja Assambleja v Belgrade 2 ijunja 2010 g.
- 10 Pravitel'stvo RK (2006) Transportnaja strategija Respubliki Kazahstan do 2015 goda, utv. ukazom prezidenta Respubliki Kazahstan ot 11 aprlja 2006 goda № 86.
- 11 Pravitel'stvo RF (2008) Transportnaja strategija Rossii na period do 2030 goda, utv. rasporyazheniem pravitel'stva Rossijskoj Federacii ot 22 nojabrja 2008 goda № 1734-r.
- 12 Rosaviacija (2011) Oficial'nyj sajт Federal'nogo agentstva vozdušnogo transporta.
- 13 Ministerstvo transporta Rossijskoj Federacii. Dostupno na: www.favt.ru.
- 14 SNG (2007) Osnovnye napravlenija razvitija grazhdanskoj aviacii i mery po povyseniju bezopasnosti poletov v gosudarstvax – uchastnikah SNG. Odobreny resheniem Soveta glav pravitel'stv SNG ot 22 nojabrja 2007 goda.
- 15 SNG (2008) Prioritetnye napravlenija sotrudnichestva gosudarstv – uchastnikov SNG v sfere transporta na period do 2020 goda. Utverzhdeny resheniem Soveta glav pravitel'stv Sotrudzhestva Nezavisimyh Gosudarstv ot 14 nojabrja 2008 goda.
- 16 Federal'naja celevaja programma (2008) Razvitie transportnoj sistemy Rossijskoj Federacii (2010–2015 gody). Utverzhdena postanovleniem pravitel'stva Rossijskoj Federacii № 377 ot 20 maja 2008 goda.
- 17 Flottau J. (2011) Novye al'jansy v грузовом секторе авиаперевозок. Aviatransportnoe obozrenie. – № 120. Ijun'. Dostupno na: <http://www.ato.ru/content/novye-alyansy-v-gruzovom-sektore-aviaperevozok>.
- 18 Boeing Corporation (2010) World Air Cargo Forecast 2010–2011.
- 19 IATA (2011) Monthly MIS Traffic Briefing (Econ). Available at: www.iata.org.
- 20 Novye al'jansy v грузовом секторе авиаперевозок. Aviatransportnoe obozrenie. Ijun', 2011. № 120.
- 21 Belajeronavigacija (2011a) Presentacija na 24-m zasedanii koordinacionnogo soveta «EvrAzija». Pespublikanskoe unitarnoe predpriatie po ajeronavigacionnomu obsluzhivaniju vozdušnogo dvizhenija «Belajeronavigacija». Baku, 17-19 maja.
- 22 Belajeronavigacija (2011b) Razdel Pespublikanskogo unitarnogo predpriatija po ajeronavigacionnomu obsluzhivaniju vozdušnogo dvizhenija «Belajeronavigacija». Oficial'nyj sajт departamenta po aviacii Ministerstva transporta i kommunikacij Respubliki Belarus'. Dostupno na: www.avia.by.
- 23 Goskorporacija po OrVD (2011) Presentacija Gosudarstvennoj korporacii po organizacii vozdušnogo dvizhenija v Rossijskoj Federacii na 24-m zasedanii koordinacionnogo soveta «EvrAzija». Baku, 17-19 maja.

24 EvrAzJeS (2008) Konceptija formirovanija Edinogo transportnogo prostranstva EvrAzJeS (utverzhdjena resheniem № 374 Mezhgosudarstvennogo soveta EvrAzJeS ot 25 janvarja 2008 goda – na urovne glav pravitel'stv).

25 EJeP (2003) Konceptija formirovanija Edinogo jekonomicheskogo prostranstva. Prilozhenie k Soglasheniju o formirovanii Edinogo jekonomicheskogo prostranstva. Jalta, 19 sentjabrja.

26 EJeP (2011) Soglashenie o trgovle uslugami i investicijah v gosudarstvah – uchastnikah Edinogo jekonomicheskogo prostranstva. Proekt.

27 IKAO (2010) Godovoj doklad Soveta IKAO. Doc 9921. Monreal'.

28 Kazajeronavigacija (2011) Oficial'nyj sajt Respublikanskogo gosudarstvennogo predprijatija (RGP) «Kazajeronavigacija» Ministerstva transporta i kommunikacij Respubliki Kazahstan. Dostupno na: www.ans.kz.

29 Otrasevoj master-plan v oblasti grazhdanskoj aviacii RK (n.d.) Komitet grazhdanskoj aviacii Ministerstva transporta i kommunikacij Respubliki Kazahstan.

Резюме

А. Т. Өтепов, Д. М. Катыешев

(Қазақстан Республикасы Президентінің жанындағы Мемлекеттік басқару академиясы, Астана, Қазақстан)

КӨЛІКТІК ИНТЕГРАЦИЯ БІРЫҢҒАЙ ЭКОНОМИКАЛЫҚ КЕҢІСТІК ШЕҢБЕРІНДЕ БІРЫҢҒАЙ ЕУРАЗИЯЛЫҚ АСПАН ҚҰРУ ФАКТОРЫ РЕТІНДЕ

Мақалада, құрамына Ресей Федерациясы, Беларусь Республикасы және Қазақстан Республикасы кіретін Бірыңғай экономикалық кеңістікке (БЭК) қатысушы елдер территориясында Бірыңғай еуразиялық аспан құру мәселесі қарастырылған. БЭК қатысушы елдердің осы заманғы азаматтық авиацияның бағасы көрсетілген. Оның ішінде осы елдердің жүк тасымалы және жолаушылар тасымалы туралы статистикалық мәліметтері келтірілген және оларды талдау жүргізілуде. Азаматтық авиация саласының мәселелері талқыланды және оларды оңтайландыру жолдары ұсынылуда. Бірыңғай Еуразиялық аспан құру бойынша әдістемелері және негізгі басымдылықтары ұсынылады. Бірыңғай әуе кеңістігін құру процесі авторлармен жеке кезеңдер бойынша әр кезең үшін нақты ұсыныстармен қарастырылуда. Жалпы мақалада өсім мен экономикалық интеграция процесіне авиация саласындағы ынтымақтастық оң ықпалын тигізетіні туралы қорытындылар келтіріледі. Бірыңғай еуразиялық аспан құру бойынша негізгі басымдылықтары мен тәсілі ұсынылған.

Тірек сөздер: Бірыңғай экономикалық кеңістік, Бірыңғай еуразиялық аспан, азаматтық авиация, әуе көлігі, экономикалық интеграция, бәсекеге қабілеттілік, көліктік қызмет, көліктік инфрақұрылым, транзиттік мүмкіндігі, тұрақты әуе рейстер.

Summary

A. T. Utepov, D. M. Katyshev

(Academy of Public Administration under the President of the Republic of Kazakhstan, Astana, Kazakhstan)

TRANSPORT INTEGRATION WITHIN THE BOUNDS OF THE COMMON ECONOMIC SPACE (CES) AS A FACTOR OF FORMATION OF UNITED EURASIAN SKY

This article addresses a question of formation of the United Eurasian Sky (UES) within the territory of the countries participants of the Common Economic Space (CES). Assessment of the current state of civil aviation of these countries is performed in this paper. Moreover this article contains statistical data about passenger traffic and cargo turn-over and analysis of these data is presented. The problems of the civil aviation are discussed and means of optimization are suggested. Furthermore this article contains some recommendations for fundamental priorities and approaches to the formation of the UES. The process of formation of the United Eurasian Sky is considered by authors in stages and concrete measures for each stage are proposed. In general this article offers conclusions about positive influence of collaboration in civil aviation area for the process of economic integration and development.

Keywords: Common Economic Space, United Eurasian Sky, civil aviation, air transport, economic integration, civil aviation competitiveness, transport services, transport infrastructure, transit potential, regular air services.

Поступила 22.04.2014г.

ПРАВИЛА ДЛЯ АВТОРОВ ЖУРНАЛОВ НАН РК

В журналах публикуются научные статьи и заметки, экспресс-сообщения о результатах исследований в различных областях естественно-технических и общественных наук.

Журналы публикуют сообщения академиков НАН РК, а также статьи других ученых, представленные действительными членами НАН РК (академиками НАН РК), несущими ответственность за достоверность и значимость научных результатов и актуальность научного содержания рекомендуемых работ.

Представленные для опубликования материалы должны удовлетворять следующим требованиям:

1. Содержать результаты оригинальных научных исследований по актуальным проблемам в области физики, математики, механики, информатики, биологии, медицины, геологии, химии, экологии, общественных и гуманитарных наук, ранее не опубликованные и не предназначенные к публикации в других изданиях. Статья сопровождается разрешением на опубликование от учреждения, в котором выполнено исследование и представлением от академика НАН РК.

2. Статья представляется в одном экземпляре. Размер статьи не должен превышать 5-7 страниц (статьи обзорного характера – до 15 стр.), включая аннотацию в начале статьи перед основным текстом, которая должна отражать цель работы, метод или методологию проведения работы, результаты работы, область применения результатов, выводы (аннотация не менее 1/3 стр. через 1 компьютерный интервал, 12 пт), таблицы, рисунки, список литературы (12 пт через 1 компьютерный интервал), напечатанных в редакторе Word 2003, шрифтом Times New Roman 14 пт, с пробелом между строк 1,5 компьютерных интервала, поля – верхнее и нижнее 2 см, левое 3 см, правое 1,5 см. Количество рисунков – не более пяти. В начале статьи вверху слева следует указать индекс **УДК**. Далее посередине страницы прописными буквами (курсивом) – инициалы и фамилии авторов, должность, степень, затем посередине строчными буквами – название организации(ий), в которой выполнена работа и город, ниже также посередине заглавными буквами (полужирным шрифтом) – название статьи; Аннотация на языке статьи, **ключевые слова**. В конце статьи даются резюме на двух языках (русском (казахском), английском, перевод названия статьи, также на 3-х языках данные автора). Последняя страница подписывается всеми авторами. Прилагается электронный вариант на CD-диске.

3. Статьи публикуются на русском, казахском, английском языках. К статье необходимо приложить на отдельной странице Ф.И.О. авторов, название статьи, наименование организации, город, аннотации на двух языках (на казахском и английском, или русском и английском, или казахском и русском), а также сведения об авторах (уч.степень и звание, адрес, место работы, тел., факс, e-mail).

4. Ссылки на литературные источники даются цифрами в прямых скобках по мере упоминания. Список литературы оформляется следующим образом:

1 Адамов А.А. Процессы протаивания грунта // Доклады НАН РК. 2007. №1. С. 16-19.

2 Чудновский А.Ф. Теплообмен в дисперсных средах. М.: Гостехиздат, 1994. 444 с.

В случае переработки статьи по просьбе редакционной коллегии журнала датой поступления считается дата получения редакцией окончательного варианта. Если статья отклонена, редакция сохраняет за собой право не вести дискуссию по мотивам отклонения.

ВНИМАНИЕ!!!

С 1 июля 2011 года вводятся следующие дополнения к Правилам:

После списка литературы приводится список литературы в романском алфавите (References) для SCOPUS и других БАЗ ДАННЫХ полностью отдельным блоком, повторяя список литературы к русскоязычной части, независимо от того, имеются или нет в нем иностранные источники. Если в списке есть ссылки на иностранные публикации, они полностью повторяются в списке, готовящемся в романском алфавите (латиница).

В References не используются разделительные знаки («//» и «-»). Название источника и выходные данные отделяются от авторов типом шрифта, чаще всего курсивом, точкой или запятой.

Структура библиографической ссылки: авторы (транслитерация), название источника (транслитерация), выходные данные, указание на язык статьи в скобках.

Пример ссылки на статью из российского переводного журнала:

Gromov S.P., Fedorova O.A., Ushakov E.N., Stanislavskii O.B., Lednev I.K., Alifimov M.V. *Dokl. Akad. Nauk SSSR*, 1991, 317, 1134-1139 (in Russ.).

На сайте <http://www.translit.ru/> можно бесплатно воспользоваться программой транслитерации русского текста в латиницу, используя различные системы. Программа очень простая, ее легко использовать для готовых ссылок. К примеру, выбрав вариант системы Библиотеки Конгресса США (LC), мы получаем

изображение всех буквенных соответствий. Вставляем в специальное поле весь текст библиографии на русском языке и нажимаем кнопку «в транслит».

Преобразуем транслитерированную ссылку:

- 1) убираем транслитерацию заглавия статьи;
- 2) убираем специальные разделители между полями (“/”, “-”);
- 3) выделяем курсивом название источника;
- 4) выделяем год полужирным шрифтом;
- 5) указываем язык статьи (in Russ.).

Просьба к авторам статей представлять весь материал в одном документе (одном файле) и точно следовать Правилам при оформлении начала статьи: посередине страницы прописными буквами (курсивом) – фамилии и инициалы авторов, затем посередине строчными буквами – название организации (ий), в которой выполнена работа, и город, ниже также посередине заглавными буквами (полужирным шрифтом) – название статьи. Затем следует аннотация, ключевые слова на 3-х языках и далее текст статьи.

Точно в такой же последовательности следует представлять резюме на двух других языках в том же файле только на отдельной странице (Ф.И.О. авторов, название статьи с переводов на 2 других языка, наименование организации, город, резюме). Далее в том же файле на отдельной странице представляются сведения об авторах.

Тел. Редакции 272-13-19

Оплата:

ТОО «Исследовательский центр НАН РК»

Алматинский филиал АО БТА Банк

KZ 44319A010000460573

БИН 060540019019, РНН 600900571703

КБЕ 17, КНП 859, БИК AVKZKZKX

За публикацию в журнале 1. Доклады НАН РК, Вестник НАН РК, Известия НАН РК. Серия _____ 5000 тенге

Сайт НАН РК:<http://akademiyanauk.kz/>

Редакторы *М.С. Ахметова, Ж.М. Нургожина*
Верстка на компьютере *Д. Н. Калкабековой*

Подписано в печать 28.05.2014.
Формат 60х881/8. Бумага офсетная. Печать – ризограф.
13,2 п.л. Тираж 2000. Заказ 3.

Национальная академия наук Республики Казахстан
050010, Алматы, ул. Шевченко, 28. Тел. 272-13-19, 272-13-18

Адрес типографии: *ИП «Аруна», г.Алматы, ул.Муратбаева, 75*