

А.Т. УТЕПОВ, Е.К. АБИЛ

Академия государственного управления при Президенте Республики Казахстан, Астана

ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ РЫНКА АВИАПЕРЕВОЗОК И ПЕРСПЕКТИВЫ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН

Аннотация

В статье освещаются вопросы, касающиеся современного состояния рынка внутренних авиаперевозок в Республике Казахстан, а также перспективы развития этой отрасли. Проводится анализ статистических данных о количестве перевезенных пассажиров и грузов за период с 2007 по 2013 гг. Объемы пассажирских перевозок неуклонно растут, в то время как в отношении грузовых перевозок положительная динамика недостаточно стабильна и демонстрирует небольшой спад в 2008-2012 гг. с возвращением в 2013 г. на докризисный уровень. Также в работе приводятся данные о количестве аэропортов, авиакомпаний, и выполняемых ими рейсов в разрезе городов. Сделано заключение, что развитие внутриреспубликанских маршрутов обусловлено возможностью субсидирования и более активным формированием спроса населения со стороны аэропортов и авиакомпаний. Конкурентоспособность пассажирских авиаперевозок, учитывая казахстанские географические реалии, обусловлена минимальным временем в пути, однако для привлечения спроса авиакомпании должны стремиться к уменьшению стоимости за счет увеличения самолетооборота, сокращения затрат на обслуживание, прямых продаж билетов. Для динамичного развития внутренних авиаперевозок в РК необходимо также параллельное развитие отрасли туризма и соответствующей инфраструктуры.

В области перевозки грузов дальнейшие перспективы развития связаны по мнению авторов с развитием направления наземного обслуживания транзитных грузоперевозчиков, предоставления конкурентоспособных услуг, выгодных стыковок в страны Таможенного союза, СНГ и т.п.

Для создания конкурентоспособной наземной инфраструктуры предлагается такая мера как приватизация аэропортов для привлечения инвестиций.

Ключевые слова: гражданская авиация, внутренние авиаперевозки, аэропорты, грузовые перевозки, рынок авиаперевозок, наземная инфраструктура.

Key words: civil aviation, domestic air service, airports, cargo service, air market, ground infrastructure.

Тірек сөздер: азаматтық авиация, әуе көлігі, бәсекеге қабілеттілік, көліктік қызмет, көліктік инфрақұрылым, транзиттік мүмкіндігі, тұрақты әуе реєстер.

Мировой рынок гражданской авиации, как и рынок авиационной промышленности оценивается как активно развивающийся. В различных международных исследованиях даются оценки потенциала данного рынка и анализируется его влияние на уровень экономического развития, в том числе с точки зрения значения регулирования (дерегулирования).

Развитие отрасли регулярных авиаперевозок обусловлено такими факторами, как потребительская и деловая уверенность, уровень доходов населения и цены авиабилетов. При росте первых трех показателей рынок авиаперевозок приобретает тенденцию к росту, но ценовая чувствительность определяет уровень спроса. В связи с этим существуют ожидания, что в ближайшие несколько лет рынок авиаперевозок будет испытывать давление дальнейшего повышения производственных расходов и ценовой конкуренции. Влияние оказывает и глобальный кризис, так как отрасль еще восстанавливается после спада 2008-2009 годов, но возможности по сокращению затрат практически исчерпаны.

Согласно результатам исследований консорциума «Global Airline Industry Program» Массачусетского технологического института индустрия авиаперевозок представляет одну из основных современных экономических сил, создавая глобальную экономику и стимулируя развитие высокотехнологичной отрасли авиастроения и туризма [1]. Одним из основополагающих решений для ускоренного развития отрасли стало экономическое дерегулирование деятельности авиакомпаний в США в 1978 году, распространившееся на большую часть промышленно развитых стран и оказавшее влияние на продолжающуюся эволюцию высококонкурентного рынка международных авиаперевозок.

К 2010 году ежегодный темп роста воздушных перевозок почти в два раза превышал темп роста ВВП и эксперты ожидают, что даже при относительно консервативных ожиданиях роста мировой экономики в течение следующих 10-15 лет рост авиарынка составит около 4-5% в год и данный глобальный рынок удвоится за этот период [2].

Среди основных источников восстановления и поддержания рентабельности авиаперевозок отраслевые эксперты называют регулирование рынка топлива, поиск новых моделей трудовых компенсаций, основанных на циклическом развитии отрасли, совершенствование модели сетевого сотрудничества в целях снижения операционных затрат [3]. Оптимизация управления аэропортовой инфраструктурой и воздушным движением будет способствовать увеличению пропускной способности воздушных хабов, сокращению задержек и отмены рейсов, улучшению стыковок. При этом основной и сложной в решении проблемой аэропортовой инфраструктуры является необходимость расширения взлетно-посадочных полос, рулежных дорожек либо строительство дополнительных новых аэропортов в узловых городах. И эти дополнительные инвестиции вновь окажут влияние на уровень тарифов, что вызовет определенные сложности в условиях сохраняющейся экономической неустойчивости. В среднем вложенные инвестиции могут привести к увеличению сборов на 15%.

В 2010-2012 годах в отрасли продолжался процесс создания полноценной глобальной системы авиаперевозок, расширения сотрудничества с партнерами по глобальным альянсам, дальнейшего расширения концепции «открытого неба» с вовлечением новых перспективных, с точки зрения образования пассажиропотоков, регионов и стран.

Согласно данным Международной ассоциации воздушного транспорта, оборот отрасли в 2012 году составил 638 млрд долл. США, в основном за счет роста сегмента пассажирских перевозок. При этом расходы авиакомпаний в отчетном периоде выросли на 7,4 % и составили 623 млрд долл. США. И основная часть затрат пришлась на топливную составляющую [4].

Доля топливной составляющей достигла рекордного значения в 33 % при средней цене за баррель нефти марки Brent в 111,8 долл. США в 2012 году. И благодаря реализации политики авиакомпаний по оптимизации своей деятельности прочие расходы выросли всего на 2,7 %. Средняя загрузка на рейсах достигла рекордного показателя в 79,1 %. Чистая прибыль в целом по отрасли составила 7,6 млрд долл. США. Показатель рентабельности в среднем по отрасли составил всего 1,2 %.

Свое развитие в предстоящий период крупные авиаперевозчики связывают с деятельностью созданных ими на условиях партнерства или самостоятельно дочерних лоукостерских компаний, в том числе для обслуживания наиболее популярных, в основном, туристских маршрутов, а также развивающихся центров деловой активности.

В этих условиях внешней среды предстоит решать задачи развития конкурентоспособной отрасли гражданской авиации в РК, которая испытывает, и влияние общеотраслевых проблем, и воздействие внутренних факторов. И перед данной отраслью ставится задача по ускоренному, практически одновременному развитию инфраструктуры, системы обслуживания, сети маршрутов, системы кадрового воспроизводства. Кроме того, в транспортно-коммуникационном комплексе страны воздушный транспорт занимает важное место с точки зрения развития международных связей и поддержания конкурентоспособности транзитного потенциала республики в целом. В отраслевой Программе по развитию транспортной инфраструктуры в Республике Казахстан на 2010 - 2014 годы заявлены достаточно серьезные целевые ориентиры для включения авиаотрасли в общую перспективную модель транспортно-логистического хаба.

Также в рамках данной программы в предстоящий среднесрочный период развитию гражданской авиации придается особое значение в целях расширения внутриреспубликанских перевозок в силу сложившегося территориального расселения и транспортной сети Казахстана. При этом факторы, ограничивающие развитие рынка авиаперевозок в РК, не утратили своего значения.

Так, например, отраслевое исследование Агентства по защите конкуренции РК в 2012 году [5], подтвердило наличие основных проблем, препятствующих развитию авиаперевозок в РК. Прежде всего, это состояние основной инфраструктуры аэропортов, не позволяющее принимать современные воздушные суда, низкий уровень конкуренции на рынке поставок топлива и наземных услуг, что сказывается на уровне тарифов и сборов, сокращает загрузку маршрутов и не стимулирует развитие конкуренции на внутренних маршрутах.

Как отмечалось выше, уровень доходов населения имеет определяющее значение для насыщения рынка авиаперевозок. С учетом влияния фактора топливных и аэропортовых сборов, конкуренции со стороны Казахстан Темір Жолы, внутренние авиаперевозки не могут развиваться без достаточно серьезной поддержки государства. Так как при существующих условиях одним из главных преимуществ авиаотрасли является время в пути. Определенную угрозу для развития местных авиаперевозчиков содержит вопрос перехода к концепции «открытого неба» в рамках ЕЭП в силу практического отсутствия предпосылок конкурентоспособности.

В Казахстане из 23 аэропортов 15 имеют допуск к обслуживанию международных рейсов. Реально обслуживаются воздушные перевозки не более 7-8 аэропортов в разные годы, в том числе из-за отсутствия достаточного количества частот и направлений маршрутов. Основную нагрузку и по грузообороту и пассажирообороту выполняет международный аэропорт Алматы, как основной аэропорт отправления и прибытия. Большая часть аэропортовой инфраструктуры не используется в полной мере, особенно заметно это проявилось, начиная с 2009 года.

За период 2007 - 2013 гг. отрасль развивалась достаточно стабильно, особенно в секторе пассажирских перевозок, в основном за счет внутренних перевозок (Таблица). В отношении грузовых перевозок динамика недостаточно стабильна, как по объему перевозимых грузов, так и грузообороту. В 2013 г. тенденция вновь изменилась, увеличился объем перевезенных грузов. При сравнении месяц-к месяцу в среднем данные показатели в 2013 году выше аналогичных показателей 2012 года. Хотя данные не позволяют судить о продолжительности данной тенденции. Пассажирские же перевозки растут стабильно в годовом сравнении, хотя в 2012 году темп прироста сложился на уровне 10% против прироста на 21-22% в 2010 и 2011 годах. В 2013 г. темп замедлился еще - до 9,5%.

Таблица – Основные показатели развития воздушного транспорта

Показатель	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Перевезено грузов, багажа, грузобагажа, тыс. тонн	25,4	23,7	20,9	29,0	29,3	19,6	24,0
Грузооборот, млн. ткм	85,7	69,4	68,1	93,8	89,0	54,8	63,2
Перевезено пассажиров, тыс. человек	2701,1	2838,5	2758,5	3401,2	4111,6	4558,7	4993,0
Пассажирооборот, тыс. пкм	5341,8	5550,0	5313,2	6516,9	7859,0	8795,8	9705,0

Источник: составлено по данным Агентства по статистике РК - электронный ресурс <http://stat.gov.kz>

Рынок авиаперевозок сохраняет высокую сезонную зависимость, так пассажирские перевозки увеличиваются практически вдвое в летний сезон и несколько снижаются во второй половине года, а грузоперевозки увеличиваются стабильно к концу года. Мониторинг данной тенденции может быть учтен при планировании внутренних перевозок, в целях ценообразования, эффективного использования транспортного парка и инфраструктуры.

На рынке внутренних авиаперевозок работают 5 авиакомпаний, имеющих допуск к обслуживанию регулярных коммерческих пассажирских рейсов: «Эйр Астана», «Скат», «Бек-Эйр», «Иртыш-Эйр», «Евро-Азия-Эйр». Из них только 2 авиакомпании выполняют регулярные международные авиаперевозки. 20 предприятий имеют статус авиаэксплуатанта, могут выполнять нерегулярные коммерческие перевозки. 3 авиакомпании занимаются грузовыми перевозками. И 28 эксплуатантов могут выполнять авиационные работы, в основном в сельском хозяйстве, добывающей промышленности. Авиапарк компаний, обслуживающих пассажирские перевозки, обновляется достаточно стабильно. Но в среднем возраст всего зарегистрированного авиапарка составляет более 15 лет.

В республике действуют 23 аэропорта. По форме собственности - 14 находятся в государственной собственности. Частными являются 5 аэропортов. Еще 3 переданы в доверительное управление. В настоящее время на основе логистического оператора АО «Казахстан темир жолы» создан специальный холдинг для управления аэропортами в рамках реализации стратегической задачи по развитию мультимодальной логической системы в РК.

В сфере наземной инфраструктуры в соответствии с госпрограммой ежегодно проводится реконструкция и модернизация взлетно-посадочных полос, рулежных дорожек, пассажирских терминалов, в том числе инженерной инфраструктуры, электроснабжения, теплоснабжения, систем водоснабжения, топливообеспечения. Таким образом, состояние наземной инфраструктуры вполне позволяет развивать внутренние авиаперевозки и создавать международные маршруты, особенно с приграничными регионами.

В сфере развития внутренних авиаперевозок с 2008 года реализуется программа субсидирования стоимости авиабилетов, что позволило расширить сеть маршрутов, в том числе между областными центрами и внутри областей. В настоящее время, по данным авиакомпаний, регулярного расписания аэропортов в Казахстане отечественными авиаперевозчиками выполняется в среднем около 500 рейсов в неделю на более чем 20 маршрутах. Из них около 400 частот выполняется из Алматы и Астаны. Следующие по популярности аэропорты Актау, Атырау, Шымкент, Уральск, Усть-Каменогорск и Актобе – более 15 частот в неделю из Алматы и Астаны. Среди региональных аэропортов можно выделить аэропорт «Сары-Арка» (г. Караганда), из которого выполняются рейсы в Усть-Каменогорск, Кызылорду, Балхаш и Жезказган по 2-3 раза в неделю. И из аэропорта Усть-Каменогорска выполняются внутриобластные рейсы в Урджар и Зайсан, по 2 раза в неделю. Из Уральска выполняются рейсы в Астану с промежуточными посадками в Актау, Атырау, Костанае, соответственно 5, 4 и 3 раза в неделю. В целом развитие внутриреспубликанских маршрутов обусловлено возможностью субсидирования и более активным формированием спроса населения со стороны аэропортов и авиакомпаний. Так как, судя по объему железнодорожных перевозок, спрос существует. А авиаперевозки, при сопоставлении тарифа со стоимостью билетов класса «купе» и СВ вполне конкурентоспособны. Тем более, время в пути, даже между соседними областными центрами составляет более 6 часов в скоростном и сверхскоростном железнодорожном сообщении. Здесь также следует планировать решение вопроса с провозными емкостями авиакомпаний, при открытии новых маршрутов и определении частоты их выполнения в соответствии с запросами рынка.

В целом для развития внутреннего рынка авиаперевозок необходимо также, кроме модернизации наземной инфраструктуры, авиапарка, развивать систему подготовки кадров. Следовательно, данный сегмент рынка может быть создан только при непосредственном участии государства и параллельном формировании системы государственного регулирования и поддержки социально значимых направлений перевозки и развития конкуренции на популярных маршрутах. При финансировании капитальных вложений в развитие инфраструктуры аэропортов, приобретение самолетов, необходимо учитывать оценку существующей и возможной маршрутной сети и стыковок в существующих основных хабах, потенциала заполняемости кресел, планирование тарифообразования, в том числе топливной составляющей.

В долгосрочной перспективе внутренние авиаперевозки должны иметь потенциал расширения регулярной маршрутной сети с охватом стран центральноазиатского региона и далее, России, Беларуси, стран СНГ и дальнего зарубежья, в том числе путем формирования внутренней системы авиаперевозок через стыковки в основных казахстанских аэропортах, уже имеющих возможность приема дальнемагистральных международных рейсов.

Социально-экономический эффект обеспечения внутри- и межрегиональных связей, транспортной доступности и мобильности окажет влияние на выравнивание территориальных диспропорций в Казахстане. В этом отношении целесообразно использовать стратегические подходы лоукостеров по увеличению самолетооборота, сокращению затрат на обслуживание, прямые продажи билетов и т.п.

Развитию внутренних авиаперевозок должно сопутствовать развитие туристско-рекреационных зон, способных обеспечить конкурентоспособный пассажирооборот даже на средних и коротких маршрутах, как подтверждается и международной практикой. В этом отношении региональные авиакомпании должны стремиться также к тому, чтобы развивать направление цепочки добавленной стоимости туристского обслуживания, в том числе совместное, в рамках кооперации с другими видами транспорта.

В секторе грузовых перевозок определенные перспективы связаны с развитием направления наземного обслуживания транзитных грузоперевозчиков, предоставления конкурентоспособных услуг, выгодных стыковок в страны Таможенного союза, СНГ и т.п. С учетом географического положения казахстанских аэропортов и протяженности отрезков дистанции сложившихся маршрутных пересечений основных мировых грузообразующих и грузопотребляющих центров данное направление использования инфраструктуры является перспективным. В данном отношении важное значение имеет развитие конкуренции в сфере поставок авиатоплива, так как в настоящее время объемы производства авиатоплива в РК недостаточны для обеспечения существующих потребностей, а при увеличении потребности существует потенциальная проблема невыполнения условий обслуживания. Кроме того, одним из основных препятствий является сертификация наземной инфраструктуры и аeronавигационного обслуживания на соответствие международным стандартам.

Для формирования конкурентоспособной наземной инфраструктуры в мировой практике применяется обычно приватизация аэропортов, так как традиционно аэропорты находились в муниципальной или федеральной собственности. Передача контроля над деятельностью аэропорта частным лицам либо специально создаваемым управляющим компаниям, с отменой антимонопольного регулирования тарифов на услуги, не относящиеся непосредственно к обслуживанию авиаперевозок, позволила большинству авиационных хабов привлечь инвестиции через фондовую биржу, стать полноправными участниками рынка, развивать дополнительные виды деятельности [6 - 8].

Конкуренция на данном рынке повысила качество оказываемых услуг, позволила аэропортам получать доходы от сопутствующих видов деятельности. И в настоящее время данные доходы вместе с доходами от аeronавигационных услуг и услуг по обслуживанию непосредственно авиатранспортной деятельности составляют практически половину доходов отрасли. Аэропорты получили возможность развивать торговый бизнес, привлекать другие компании на конкурентной основе для оказания различных услуг пассажирам и представляют практически отдельную отрасль экономики.

Применение данного опыта в Казахстане позволит, используя лучший международный опыт, сформировать сектор аэропортового обслуживания воздушных перевозок. Так в отраслевой программе развития авиационной инфраструктуры одной из задач является развитие сферы наземного обслуживания, что позволит повысить эффективность управления в отрасли, а также создать условия для привлечения на рынок Казахстана международных транзитных перевозчиков с последующей организацией макрологистической системы с участием железнодорожного и автомобильного транспорта, развития перевозок в меридиональном направлении, вовлечения отечественных авиаперевозчиков в макрорегиональный рынок воздушных перевозок.

Таким образом, рынок внутренних авиаперевозок и отрасль гражданской авиации в Казахстане имеют хорошие перспективы развития. Для реализации данных перспектив необходимо использовать существующие в международной практике методы регулирования и управления

развитием отрасли, в том числе совершенствования инфраструктуры, развития маршрутной сети, повышения качества обслуживания.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ:

- 1 Analysis airline industry //http://web.mit.edu/airlines/analysis/analysis_airline_industry.html (Дата обращения – 17.11.2013)
- 2 Scheduled Passenger Air Transport // <http://www.ibisworld.co.uk> (Дата обращения – 17.11.2013)
- 3 Matthias von Randow Market Development and Changing Business Models //<http://www.internationaltransportforum.org/2010/pdf/VonRandow.pdf> Дата обращения – 10.07.2013)
- 4 IATA Economic briefing. Infrastructure costs. March 2013 /<http://www.iata.org>. (Дата обращения – 11.07.2013)
- 5 Туяжбаева М. Конкуренция на рынке внутренних авиаперевозок: проблемы и рекомендации //Рынок и конкуренция. – 2013. - № 01 /<http://www.czk.kz>. (Дата обращения – 10.12.2013)
- 6 Mark Smyth, Brian Pearce IATA Economics Briefing No 6: Economic Regulation. IATA, February 2007 //http://www.iata.org/whatwedo/Documents/economics/EconomicRegulation_web.pdf (Дата обращения – 10.10.2013)
- 7 Airport regulation and credit ratings. IATA Economic Briefing. May 2006 http://www.iata.org/whatwedo/Documents/economics/Airport_Regulation_May06.PDF (Дата обращения – 10.10.2013)
- 8 Investment incentives and airport regulation by David Starkie, Economics-Plus Ltd. Key policy issue. September 2006 / www.iata.org (Дата обращения – 10.10.2013)

Приложение

Основные показатели развития воздушного транспорта

Показатель	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Перевезено грузов, багажа, грузобагажа, тыс. тонн	25,4	23,7	20,9	29	29,3	19,6	24
Грузооборот, млн. ткм	85,7	69,4	68,1	93,8	89	54,8	63,2
Перевезено пассажиров, тыс. человек	2701,1	2838,5	2758,5	3401,2	4111,6	4558,7	4993
Пассажирооборот, тыс. пкм	5341,8	5550	5313,2	6516,9	7859	8795,8	9705

Резюме

Әуетасымдаурындың дамуының ерекшелігі және ҚР азаматтық авиациясының келешектері

Мақалада ҚР азаматтық авиация саласы және әлем әуетасымдаурындың қалпы мен даму келешектері қарастырылған. Саланың дамуы аэропорттық инфрақұрылымын деңгейіне, шығындарын онтайлаудына, бағыттар желінің үлгайтына, жаңа әуекомпаниялар тартуына және тұтынулыларға қызмет көрсету сапасын арттыруына байланысты.

Summary

Features of development of air transport market and the prospects for civil aviation in the Republic of Kazakhstan

The article describes the status and prospects of the civil aviation industry in Kazakhstan and international air transportation market. Cause the development of the industry level of airport infrastructure, cost optimization, expanding route network to attract new airlines to improve the quality of customer service.

Утепов Ардак Тултаевич, Докторант 3 курса специальности «Экономика» Академии государственного управления при Президенте Республики Казахстан

Абиль Ерлан Куанышевич И. о. заведующего кафедрой «Государственное регулирование экономики» Академии государственного управления при Президенте Республики Казахстан, к. э. н.