

## КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ФОРМИРОВАНИЯ И РАЗВИТИЯ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

**Е.Е.Тогузбаев**, канд. экономич. наук

Воздушный транспорт является перспективным и приоритетным видом транспортных перевозок для Кыргызстана, который находится в центре Трансевразийского сообщения и расположен в центре двух направлений воздушных сообщений между Европой и Японией, а также между Юго-Восточной Азией и Россией.

В настоящее время реализуется проект по реконструкции аэропортов «Манас» и «Ош», а также по созданию современного крупномасштабного грузового транспортного терминала в аэропорту «Манас» для транзитных грузовых авиационных перевозок между Западом и Востоком, Европой и Азией.

Использование аэропорта «Манас» как связующего звена для двух воздушных направлений в качестве транзитной базы с целью дозаправки самолетов и хранения грузов на карго-терминалах – это очень перспективное направление развития не только воздушного транспорта, но и всей экономики.

Кыргызстан далеко не в полной мере вовлечен в мировой рынок, в формирующуюся систему транспортных коридоров. Транспортные коридоры – новинка для Кыргызстана и находятся пока в стадии разработки. Они могут помочь нашей стране быстрее пройти стадию транспортного реформирования и перейти к стадии развития, а также вхождения в крупнейшие континентальные и мировые транспортные системы.

Кыргызские транспортные коридоры со временем могут превратиться в важную составляющую трансконтинентальной транспортной системы, соединяющей Европу, Японию, Юго-Восточную Азию и Россию.

В республике имеются аэропорты в городах Джалал-Абад, Каракол, Чолпон-Ата и 19 действующих взлетных полей в других пунктах, обеспечивающих перевозки в местном сообщении.

Одним из главных направлений развития и формирования воздушного транспорта в республике является совершенствование и развитие его производственной базы и инфраструктуры.

Совершенствуется навигационное и метеорологическое оборудование для управления воздушным движением, модернизируется инфраструктура аэропортов для грузовых и пассажирских перевозок и содержания воздушных судов, совершенствуется управление системой гражданской авиации в соответствии со структурными преобразованиями.

В ближайшем будущем будут открыты новые международные линии, проходящие через Кыргызстан, которые позволят сократить путь между Европой и Юго-Восточной Азией, и тем самым увеличится число воздушных перевозок над территорией Кыргызстана.

Если в результате реконструкции аэропорта «Манас» его характеристики будут улучшены, то состояние других аэропортов и аэродромов требует больших затрат.

Имеющиеся технические ограничения, моральный и физический износ объектов аэропорта «Ош» отрицательно влияют на обеспечение безопасности полетов. Объекты аэропорта «Ош», напрямую влияющие на безопасность полетов, уже выработали свой ресурс и находятся в критическом состоянии.

Для повышения уровня безопасности полетов и приведения в соответствие

параметров аэродрома «Ош» современным международным стандартам необходимы следующие меры:

реконструкция искусственного покрытия аэродрома (ремонт, удлинение, расширение взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек, перрона);

установка современного светосигнального оборудования по 1-й категории ИКАО, реконструкция электроснабжения объектов аэропорта до требуемых норм и стандартов гражданских аэродромов;

реконструкция аэровокзала с монтажом оборудования регистрации авиапассажиров, обработка багажа, досмотровой техники, информационной системы.

В целях развития Иссык-Кульского региона и его курортной зоны необходима реконструкция аэропорта «Иссык-Куль».

Строительство аэропорта «Иссык-Куль» («Тамчы») было начато в 1975 г. За период с 1975 по 1981г. были построены искусственная взлетно-посадочная полоса (ИВП) длиной 2000 м, шириной 45 м; перрон и рулежные дорожки. Покрытие ИВП аэродрома было рассчитано под эксплуатацию воздушных судов весом до 70 т. Однако под указанный тип самолетов взлетно-посадочная полоса не была достроена. В 1982 г. из-за отсутствия финансирования строительство аэропорта было законсервировано.

Основное назначение международного аэропорта «Иссык-Куль» - это обеспечение потребностей в авиаперевозках населения Кыргызстана и отдыхающих в Иссык-Кульской курортной зоне, центром которого является г. Чолпон-Ата, расположенный на расстоянии: от г.Бишкек – 267 км, от Алматы – 512, от Ташкента – 868 км.

Основными задачами данного проекта являются: развитие транспортной инфраструктуры в курортной зоне озера Иссык-Куль, обеспечение туристов удобным воздушным сообщением и аэропортом, отвечающим мировым стандартам, с высоким уровнем обслуживания пассажиров.

Разработан проект по реконструкции международного аэропорта «Иссык-Куль» для приема воздушных судов типа ТУ-154, ТУ-204 и их аналогов.

Основные виды работ по проекту:  
удлинение искусственной взлетно-посадочной полосы;

расширение и модернизация аэровокзала и инженерных сетей аэропорта;

электроснабжение аэропорта;

приобретение пожарной техники;

установка ограждения аэропорта;

строительство склада ГСМ;

укрепление селезащитных сооружений;

приобретение и установка радионавигационного оборудования.

Ориентировочная стоимость работ по проекту «Реконструкция аэропорта «Иссык-Куль» составляет 20-25 млн. долл. США.

Одним из перспективных направлений развития воздушного транспорта в республике является создание международного грузового воздушного терминала «CARGO – Кыргызстан» в аэропорту «Манас».

Международные грузоперевозки товаров, материалов, оборудования и сырья являются одним из важнейших факторов функционирования мировой экономики.

По географическому расположению Кыргызстан можно считать оптимальным местом для строительства современного грузового транзитного воздушного комплекса в силу климатических и погодных условий круглогодичного функционирования. Транзитный аэропорт на полпути восток-запад, запад-восток должен служить не просто пунктом дозаправки самолетов, но и главным сортировочно-перевалочным комплексом для грузов в направлении восток-запад и запад-восток, что приведет к экономически выгодным челночным рейсам самолетов грузовых авиакомпаний. Самолет, прибывший из Европы с грузом для стран Юго-Восточной Азии и Тихоокеанского бассейна, должен быть сразу переагружен и отбыть в обратном направлении с грузом из стран Юго-Восточной Азии и Тихоокеанского бассейна для стран Европейского региона или, наоборот.

При выполнении этих маршрутов через грузовой транзитный терминал в аэропорту «Манас» уменьшается расстояние маршрута и в связи с этим снижается стоимость перевозок вследствие следующих факторов:

увеличения экономии ресурса эксплуатации воздушных судов;

меньшего расхода топлива;

уменьшения платы за навигацию и использование воздушного пространства;

сокращения числа транзитных взлет-посадок;

увеличения массы полезного груза за счет уменьшения количества топлива и т.п.

Также одним из основных направлений развития и формирования воздушного транспорта является модернизация аэронавигационной системы для обеспечения безопасности полетов и эффективного управления воздушными судами и воздушным пространством Кыргызстана; получения дополнительных доходов для покрытия ремонтно-эксплуатационных расходов, связанных с содержанием Системы управления воздушным движением (СУВД). Система УВД состоит из служб и сооружений, обеспечивающих безопасность полетов и эффективность управления воздушными судами в пространстве Кыргызстана. СУВД включает в себя службы связи, навигации, наблюдения и управления воздушным движением и функционирует при новом государственном предприятии – Кыргызаэронавигация (КАН).

Системы управления полетами и захода самолетов на посадку в Кыргызстане в общем соответствуют стандартам ИКАО, однако существует нехватка современных средств управления посадкой, используемых западными воздушными судами. Для установки и приведения в соответствие с существующими правилами ИКАО современных средств управления посадкой потребуются инвестиции. Существует также необходимость модернизации радаров и совершенствования оборудования наземно-воздушной связи. Процедуры контроля и управления воздушным движением требуют приведения в соответствие с международной практикой. Существуют возможности рационализации служб управления воздушным движением. Модернизация системы УВД должна быть предпринята в тесном сотрудничестве с другими странами СНГ. По оценкам, система УВД не потребует значительных инвестиций.

Первая стадия модернизации СУВД включала комплектацию сооружений VOR/DME в аэропорту «Манас» и финансировалась за счет иностранного коммерческого займа для АО «Кыргызстан аба жолдору». Более объемная модернизация СУВД будет завершена при выполнении проекта развития АНС в Ошском аэропорту, финансируемого Францией, а также в рамках проекта восстановления и развития аэропорта «Манас», включающего компонент модернизации АНС.

Для развития инфраструктуры воздушного транспорта необходимо следующее:

усовершенствовать навигационное и технологическое оборудование для управления воздушным движением;

модернизировать инфраструктуру аэропортов для пассажирских и грузовых перевозок и содержания воздушных судов;

совершенствовать управление системой гражданской авиации в соответствии со структурными преобразованиями;

осуществить модернизацию воздушных судов, находящихся в эксплуатации, с целью улучшения их технико-эксплуатационных характеристик.

Основными задачами гражданской авиации Кыргызской Республики (ГА КР) являются:

удовлетворение потребностей в авиационных перевозках и услугах как на территории Кыргызстана, так и за ее границами с обеспечением прибыльности авиационных перевозок;

увеличение доли экспортного потенциала Кыргызской Республики на международном рынке авиационных перевозок и услуг путем значительного повышения конкурентоспособности кыргызских авиаперевозчиков;

поддержка оперативной готовности ГА КР для использования ее в интересах повышения обороноспособности государства.

Основными направлениями в формировании и развитии воздушного транспорта являются:

развитие отрасли как составной части единой транспортной системы республики на основе рационального распределения задач между отдельными видами транспорта;

совершенствование управления системой воздушных сообщений в соответствии с требованиями рыночной экономики и на основе развития правовой базы;

интеграция воздушного транспорта Кыргызской Республики в международную систему ГА на основе внедрения стандартов и рекомендаций Международной организации гражданской авиации и взаимовыгодного сотрудничества с международными организациями;

интеграция системы обслуживания воздушного движения КР в европейскую и мировую системы;

создание рыночно-конкурентной среды в области авиации на основе развития предприятий различных форм собственности с привлечением как отечественных, так и иностранных инвесторов;

развитие научной базы ГА и взаимовыгодного равноправного сотрудничества с иностранными научно-техническими учреждениями;

переоснащение парка ГА современной техникой; рациональное использование,

расширение и переоснащение на современном уровне гражданских аэропортов;

переориентация, в случае экономической целесообразности или по необходимости, для нужд ГА бывших военных аэродромных комплексов с целью эффективного использования государственного имущества и сохранения аэродромных сооружений и рабочих мест;

внедрение единого аэронавигационного поля в воздушном пространстве Кыргызстана;

обеспечение перехода на эксплуатацию современной техники, отвечающей как требованиям безопасности, так и международным стандартам;

обеспечение необходимого уровня безопасности полетов и авиационной безопасности;

предотвращение неоправданного роста тарифов на авиационные перевозки в условиях сохранения монополизма;

повышение качества обслуживания пассажиров на воздушном транспорте.

Январь 2010 г.