

## ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

*В.Ф. ЯРОВАЯ, М.К. ОСМОНАЛИЕВ, ЦЭУСР при МФ КР*

Сегодня в республике практически нет ни одной отрасли экономики, которая не была бы связана с воздушным транспортом. Проблема повышения эффективности воздушного транспорта имеет огромное народнохозяйственное значение. Применение самолетов в народном хозяйстве дает возможность облегчить многие трудоемкие процессы и повысить производительность труда.

Развитие ситуации на авиатранспорте страны можно проиллюстрировать на примере данных Нацстаткома. В 1998 г. общее количество грузов, перевезенных на кыргызских самолетах, составило 9,5 тыс. т (на 11,2 % меньше, чем в 1997 г.), в 1999 г. наблюдалось понижение на 27,4 %, в 2000 г. положение явилось еще более неблагоприятным (устойчивое понижение продолжалось, и темп составил 52,2 %). В 2001 г. отмечался некоторый рост, а в 2002 г. перевозки грузов опять снизились до 69 %.

По перевозкам пассажиров также наблюдалась тенденция понижения: в 2002 г. по сравнению с 1998 г. - в 2,3 раза.

Основными факторами, ограничивающими масштабы использования воздушного транспорта, являются высокая себестоимость движения самолетов, зависимость от погодных условий, удаленность аэропортов от центральных городов.

К одной из главнейших причин трудностей на рынке услуг кыргызского воздушного транспорта относится низкая платежеспособность населения, что вызывает сокращение спроса и в результате – кризис в сфере перевозок грузов и пассажиров.

Основные объемы международных и внутренних перевозок осуществляет национальный авиаперевозчик «Кыргызстан аба жолдору».

Система воздушного транспорта республики включает два международных аэропорта - «Манас» и «Ош». Главными воздушными воротами Кыргызстана, соединяющими республику с такими странами, как Россия, Турция, Китай, Индия, Пакистан, Объединенные Арабские Эмираты, Германия, Узбекистан, Таджикистан, Азербайджан, является столичный аэропорт «Манас», построенный в 1974 г. Сегодня это самый крупный аэропорт в Кыргызстане и один из крупнейших в регионе со средствами посадки 1-й категории, взлетно-посадочной полосой 4200x60 м, позволяющей

принимать все виды воздушных судов, аэровокзала пропускной способностью 1700 пассажиров в час.

В 1994 г. было завершено строительство международного сектора, однако состояние аэропорта «Манас» не отвечало стандартам международной организации гражданской авиации. Основными недостатками были плохое покрытие взлетно-посадочной полосы, устаревшая и ненадежная светосигнальная система, несовершенное управление воздушным движением.

В 1994 г. были проведены специальные исследования, результатом которых явилась программа поэтапной реконструкции аэропорта «Манас», рассчитанная на 20 лет, общей стоимостью 150 млн. долл., из которых 60 млн. долл. были сконцентрированы на срочных инженерно-строительных, проектных и архитектурных работах и модернизации устаревшего оборудования.

В течение 2002–2006 гг. намечено осуществить вторую фазу реконструкции аэропорта «Манас» и начать реабилитацию аэропорта в г. Ош. Для этого необходимы инвестиции порядка 29 млн. долл. США.

В течение 2003–2005 гг. предусматривается создание современного грузового транспортного терминала на прилегающей территории аэропорта «Манас» («Карго-Кыргызстан»). Ориентировочные затраты по проекту составят около 1,5 млрд. долл. США. Это предполагает, кроме политической стабильности, и ряд авиаэкспедиционных преимуществ, функционирование на территории аэропорта «Манас» безналоговой системы в рамках свободной экономической зоны.

По метеорологическим условиям аэропорт «Манас» имеет также существенные преимущества перед аэропортами Ташкента и Алматы, которые зачастую погружаются в смог и туман, особенно весной и осенью, что усложняет взлет или посадку.

Службы аэропорта «Манас» оснащены необходимым оборудованием, специальным транспортом, позволяющим обслуживать современные воздушные суда типа Боинг, Аэробус с соблюдением всех требований авиационной безопасности. Исходя из этого ведущие авиакомпании мира: KLM, английские авиалинии, турецкая национальная авиакомпания часто используют аэропорт «Манас» как запасной.

В аэропорту «Манас» имеют свои представительства «Турецкая авиакомпания», «Аэрофлот», «Британские авиалинии» и др.

Одним из важных направлений деятельности аэропорта является обслуживание чартерных грузовых рейсов, услугами которых пользуются многие туристические фирмы. Рейсы выполняются на таких типах самолетов, как ИЛ-76, АН-124, АН-12, Боинг 707 и др.

В свое время была построена взлетно-посадочная полоса (ВПП) с высокими прочностными характеристиками на основе армобетона, которая после реконструкции стала одной из самых лучших полос в регионе.

В проекте реконструкции аэропорта «Манас» было заложено строительство грузового терминала непосредственно у перрона, что позволяет быстро обслужить транзитные грузовые воздушные суда.

В аэропорту «Манас» запущен в эксплуатацию зал VIP, отвечающий современным требованиям обслуживания пассажиров. Учитывая статус аэропорта, а также отдаленность его от города, запланировано строительство четырехзвездочной гостиницы на территории аэропорта «Манас».

Система навигации и управления воздушным транспортом (УВД) состоит из служб и сооружений, обеспечивающих безопасность полетов и эффективное управление воздушными судами в воздушном пространстве Кыргызстана, объединенных в состав госпредприятия «Кыргызаэронавигация».

В ближайшем будущем будут открыты новые международные авиалинии, проходящие через Кыргызстан, которые позволят сократить путь между Европой и Юго-Восточной Азией. Это приведет к существенному росту числа воздушных перевозок над территорией Кыргызстана. Открытие «северного коридора» потребует модернизации средств навигации и УВД аэропорта «Каракол», включающей установку вторичного локатора, системы навигации типа VOR/DME, модернизацию центра УВД и др.

С позиции удобства авиасообщений географическое положение Кыргызстана уникально. Он расположен на стыке перспективных транспортных артерий между Европой и Азией. По оценкам иностранных экспертов, авиационный путь из Европы в страны Азии через Кыргызстан короче в среднем на 1,0–1,5 тыс. км, что сокращает общий путь почти на 10-15 %. Это солидная экономическая выгода.

В марте 1993 г. Кыргызстан становится полноценным членом Международной организации гражданской авиации (ИКАО).

В последние годы правительством были приняты меры по реконструкции воздушного транспорта, направленные на развитие рыночных отношений. Проведены исследования системы гражданской авиации Кыргызской Республики, и с учетом особенностей ее развития разработаны основные цели, направления и принципы проведения рыночных

преобразований на воздушном транспорте республики.

Были разработаны концепция структурных преобразований и приватизации национальной авиакомпании «Кыргызстан аба жолдору», а также основные направления послеприватизационной поддержки и развития авиапредприятий Кыргызской Республики.

Цели концепции:

1. Создание проектов структурных преобразований и приватизации Национальной авиакомпании и ее структурных подразделений.

2. Создание и регистрация компании гражданской авиации КР в форме акционерного общества, все акции которого поначалу принадлежат фонду государственного имущества КР.

3. Выделение из компании авиапредприятий, подготовленных к конкурентоспособному самостоятельному функционированию.

4. Оценка финансового состояния различных подразделений компании гражданской авиации, характера и размера необходимого инвестирования.

5. Определение наиболее эффективного разделения имущества компании гражданской авиации, определение организационно-правового и имущественного статуса выделяющихся предприятий, их взаимоотношений между собой, с компанией гражданской авиации и органами государственного управления.

6. Разработка и утверждение приватизационных и инвестиционных проектов развития каждого самостоятельного авиапредприятия, включая международные тендеры, с учетом отраслевых особенностей воздушного транспорта и специфики каждого предприятия.

Основные задачи концепции:

1. Преобразование отношений собственности для развития отрасли и привлечения инвестиций в гражданскую авиацию КР.

2. Создание современной, организационно-экономической структуры предприятий гражданской авиации.

3. Реализация государственной поддержки для осуществления приватизационных и инвестиционных проектов развития предприятий гражданской авиации.

4. Переход государственных органов от функций хозяйственного управления к функциям государственного регулирования на воздушном транспорте, разделение функций государственного контроля и регулирования между государственными органами и хозяйствующими субъектами.

Необходимость структурных преобразований на воздушном транспорте назрела давно, но реорганизация авиакомпании, являясь одной из задач КОР Кыргызской Республики по обеспечению устойчивого экономического роста, - это процесс, требующий времени.

0,2  
печ. л.