

# ИНФРАСТРУКТУРА

---

## ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ АВИАПЕРЕВОЗОК В КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКЕ

*Н.У. МАМЫРОВ, представитель АВВ  
в Кыргызстане и Таджикистане*

**К**ыргызская Республика расположена на пересечении воздушных линий между западом и востоком, севером и югом. Будучи континентальной страной, она должна стратегически обеспечить свой доступ к внешним рынкам посредством использования географических преимуществ. От уровня развития воздушного транспорта как на внутренних, так и внешних маршрутах зависят перспективы экономики республики.

В настоящее время уровень торговли в направлении восток-запад очень высок и продолжает повышаться, торговля в направлении север-юг только начинает развиваться. В этих условиях развитие международных авиаперевозок можно рассматривать как одно из приоритетных направлений.

Многие международные авиакомпании, осуществляющие такие грузоперевозки, как Air France, Lufthansa Air Lines, заинтересованы в промежуточных технических остановках в пути по маршруту между Азией и Европой. Все они, как экономические субъекты, ищут для себя наиболее прибыльные варианты авиаперевозок.

В связи с этим Кыргызстану необходимо сконцентрировать внимание на международных авиаперевозках как по маршруту восток-запад, так и на региональных маршрутах, извлекая экономические выгоды путем осуществления технических остановок для дозаправки межконтинентальных самолетов и увеличения полезной нагрузки аэропорта "Манас".

Спрос на пассажирские авиарейсы сейчас недостаточно высок, т.е. авиарейсы через Бишкек не вполне выгодны с экономической точки зрения. В то же время организация грузового авиасообщения с остановкой в аэропорту "Манас" (дозаправки в г.Бишкек) может дать значительное ценовое преимущество для грузовых авиаперевозчиков.

Привлечение иностранных грузовых авиаперевозчиков будет толчком для эффективного развития функций "терминала распределения". В дальнейшем это привлечет пассажирских авиаперевозчиков, что

также послужит существенным импульсом для развития экономики республики.

В Кыргызской Республике за последние десять лет индустрия авиации рассматривается как приоритетная. Прилагаются большие усилия для того, чтобы стать полноправным и активным членом<sup>75</sup> международного авиационного сообщества.

В этих целях постоянно осуществляется модернизация аэропорта "Манас". В частности, обновлена система светосигнального оборудования, построен современный карготерминал площадью 3420 м<sup>2</sup>, отвечающий требованиям Международной воздушно-транспортной ассоциации, осуществлены работы по ремонту 4200х55-метровой взлетно-посадочной полосы. Кроме того, аэропорт оснащен новыми телескопическими пассажирскими трапами, установлено современное оборудование по сканированию багажа и металлодетекторы и др.

На территории аэропорта хорошо оснащенная ремонтно-техническая база предоставляет возможность производить ремонт и обслуживать авиатехнику. Наличие специализированных снегоуборочных машин позволяет содержать взлетно-посадочную полосу и места парковки самолетов в хорошем состоянии, а по уровню оснащенности собственными противопожарными средствами аэропорт "Манас" относится к лучшим аэропортам региона.

В аэропорту "Манас" есть современная кухня бортового питания производительностью 2000 порций в день. Бортовое питание самолетов, соответствующее международным стандартам качества, снабжается совместной кыргызско-итальянской фирмой.

Квалифицированный персонал в аэропорту и новейшие средства работы с грузами позволяют эффективно и в кратчайшие сроки проводить разгрузочно-погрузочные работы.

Для оценки грузового потенциала аэропорта "Манас" в сентябре 2001 г. был подписан меморандум о консорциуме в составе Министерства транспорта и коммуникаций КР и компаний Deutsche Aero Consult/Fraport, SL Services и АВВ Airport Technologies. Данным консорциумом был проведен

детальный анализ, который послужил основой для разработки проектов “Eurasian Cargo Sky Train”, “Cargo Sky Truck” и “Eurasian Part Bank”.

Система “Eurasian Cargo Sky Train” является новым евразийским проектом, охватывающим сеть международных аэропортов, ведущих авиакомпаний, в котором обеспечивается единый принцип и стандарт качества обслуживания в соответствии с международными наземными правилами по всем аспектам управления ВД, а также менеджмента самого аэропорта.

Учредители проекта “Eurasian Cargo Sky Train” стараются объединить международные стратегически расположенные аэропорты, авиакомпании в одну концепцию, при которой обеспечиваются четкие процедуры по управлению самолетами в аэропорту, разгрузочно-погрузочным работам. Здесь же определяется перечень необходимого оборудования, рассчитываются затраты по обслуживанию, цены на посадку и обслуживание. Имея доступ к информации, клиенты аэропорта могут легко подсчитать свои затраты.

Модель “Sky Train” рассматривает все элементы транспортной цепи и определяет пути и методы их эффективного комбинирования для предоставления услуг “до дверей”, т.е. от отправителя груза до грузополучателя.

Модель “Sky Train” запланирована как открытая система выгодно расположенных в географическом плане на линии грузовых центров, которая простирается от Ирландии на западе до Китая на востоке. На этой линии город Бишкек расположен в идеальном узлом центре и может послужить пунктом по сбору и распределению грузов для Центральной Азии, Пакистана, Северо-Западного Китая.

Сеть аэропортов – членов “Sky Train” будет дополнена автомобильными перевозками, службами местных линий в зависимости от спроса. Будут предприняты шаги по мотивации подходящих дорожных и воздушных операторов, работающих в различных центрах, для привлечения их в эту систему. Каждый новый маршрут будет расширять доступ системы в целом, увеличивая привлекательность и конкурентоспособность системы.

Клиентами “Sky Train” являются грузоотправители, международные компании, правительства, неправительственные организации и физические лица. Услугами данной системы могут воспользоваться для перевозки почты, приоритетных грузов, грузов общего назначения, ценных грузов, грузов больших размеров, животных и др.

За предоставляемые услуги будут назначаться конкурентоспособные цены, которые будут предварительно опубликованы так же, как и условия предоставления самих услуг. Как и у всех бизнес-единиц, услуги системы “Sky Train” будут отличаться торговой маркой.

Аэропорт “Манас”, принимая такие стандарты и выполняя соответствующие требования, становится аэропортом “Sky Train”. Потенциальные пользователи будут оповещены о гарантированном стандарте

качества обслуживания и наличии возможностей и оборудования, а также доступных ценах за услуги.

“Euroasian Part Bank” – это будущая ассоциация сети складов, которые на основе договора предоставляют услуги по перевозке, хранению и безопасной доставке промышленных и других товаров по всей сети – от Европы до Китая. Сеть “Part Bank” будет создана на основе системы “Sky Train”, используя, по возможности, склады аэропортов данной системы.

Система складов “Part Bank” предназначена в основном для крупных промышленных и торговых компаний, экспортирующих свою продукцию. Высокая эффективность грузопотоков будет достигнута за счет масштабов и возможности перемещать свои грузы из одного склада в другой для последующей их отправки на самолеты по льготным тарифам.

Услуги сети “Part Bank” включают:

доставку грузов в систему, через сеть “Sky Train” или третью сторону;

хранение запасных частей и других товаров в режиме готовности в местах, указанных клиентом для дальнейшей отгрузки, согласно указаниям клиента;

вывоз грузов с мест доступа клиента к системе по его инструкции в точку выхода из системы к грузополучателю, сюда же может входить продвижение грузов по складам, их промежуточное хранение на складах сети “Part Bank” для дальнейшей отправки по льготным тарифам;

обратная транспортировка грузов через сеть “Part Bank” в места, указанные клиентом.

Безусловно, сегодня есть конкуренты, которые справляются с идентичной задачей, такие, как Европейская и Азиатская ассоциации грузоотправителей, объединенные курьеры (FedEx, DHL, UPS, TNT), крупные авиаперевозчики. И в условиях конкуренции с сетью “Part Bank” им придется приспособить свои стратегии управления и пути доставки грузов по каждому случаю отдельно. Особенность сети “Part Bank” заключается в том, что она будет функционировать как гибкая единая организация по всему континенту – от Европы до Азии, позволяющая не увеличивать капитальные затраты на товары и оптимизировать затраты по их хранению и транспортировке.

Проект “Part Bank” создает базовую основу для “Ski Train”, которая переправляет товары в места дальнейшего их хранения. Эти два элемента действуют вместе и являются эффективной системой по транспортировке, стратегическому хранению и поставке разнообразных товаров, позволяя оптимизировать выгоды для клиентов и операторов системы.

Любая точка в системе “Ski Train” является потенциальным местом входа или выхода из сети “Part Bank”. Эти точки могут располагаться в странах Европейского союза, СНГ, Ближнего Востока, Индии, Японии, Кореи, на Тайване.

Для первоначального сценария сети “Part Bank” избраны следующие места хранения:

Европа, Британские острова, г. Нок, Ирландия (сборный и распределительный пункты);

г. Бишкек, Кыргызстан (промежуточный, сборный и распределительный пункты);

г. Шарджа, ОАЭ (промежуточный, сборный и распределительный пункты);

г. Шанхай, Китай (промежуточный, сборный и распределительный пункты).

Со временем будут определены другие места сети “Part Bank”.

Потенциальную роль аэропорта “Манас” в качестве центрального узла, расположенного между Европой и Азией, лучше всего показывает нижеследующий рисунок.



Наличие зон свободной торговли (ЗСТ) играет важную роль в развитии торговых отношений и последующего роста экономики. Освобождение от налога на импорт способствует промежуточному хранению товаров и может существенно упростить бумажную процедуру. Для функционирования сети “Part Bank” требуется статус ЗСТ.

На развитие авиационных грузоперевозок в Кыргызстане в значительной степени повлияет его вступление, как и большого соседа Китая, в ВТО, по мере роста их торгового экспорта.

Примером экономического успеха в развитии авиаперевозок является аэропорт в г.Шарджа (ОАЭ). За последние годы аэропорт в г.Шарджа значительно преуспел в экономическом плане, и этому способствовало наличие в нем пяти карготерминалов, а также возможность расширения территории аэропорта в экономическом отношении. Кроме того, политика открытости, принятая как самим государством, так и администрацией аэропорта по отношению к местным и зарубежным компаниям, позволяет совершенствовать формы и технологии авиаперевозок не только в качестве промежуточной техостановки, но и грузового центра между тремя континентами.

Преимущество Объединенных Арабских Эмиратов перед Кыргызстаном заключается в том, что они имеют непосредственный выход к морю. Аэропорт в г.Шарджа может стать хорошим примером для Бишкекского аэропорта “Манас”, так как оба аэропорта по своему географическому положению находятся на полпути между Европой и Восточной Азией и обе страны не располагают производственной и экспортной базами и не граничат со странами, у которых они

есть. При правильном сочетании стратегии управления и с помощью имеющихся средств Бишкекский аэропорт может стать воздушными воротами ЦА и Индийского субконтинента, соединяющими эти регионы с Европой и Юго-Восточной Азией.

В чем состоит прогноз экономических выгод? Расчеты показывают, что при объеме грузоперевозок около 1,5 млн.т в год предполагаемая прибыль от перевозки груза составит до 180 млн.долл. США в год. Аэропорт “Манас” дополнительно может получить до 80 млн. долл. США в год за обслуживание взлета и посадок грузовых самолетов. Расходы экипажа самолетов за проживание и питание составят около 7-8 млн.долл. США. В целом еже-годно в Кыргызстане будет оседать денежные ресурсы на сумму около 300 млн. долл. США. Кроме того, существует ряд факторов, которые трудно оценить в денежном выражении. Например, рост авторитета Кыргызстана как на региональном, так и мировом уровне. Все это позволит Кыргызстану интегрировать в мировую транспортную инфраструктуру и стать звеном в возрождении и развитии Великого Шелкового пути. При

этом развитие транспортного коридора между Востоком и Западом по-служит толчком для развития экспортноориентированного производства

Из рассмотренной ситуации вокруг международного аэропорта “Манас” следует, что на развитие и экономический успех аэропорта “Манас” могут влиять следующие фактора:

- благоприятное географическое расположение;
- качество и условия предоставления услуг;
- управленческая, экономическая, маркетинговая и общая политика развития аэропорта;
- спрос на тип и характер услуг, предоставляемых аэропортом;
- политическая ситуация.

Кроме вышечисленных факторов, экономический успех аэропорта “Манас” зависит от осуществления мер, сгруппированных следующим образом:

- менеджмент и маркетинг аэропорта в соответствии с системой “Sky Train”;
- управление воздушным движением, правила авиаперевозок;
- стоимостная конкуренция;
- поддержка развития местных авиаперевозчиков;
- развитие и улучшение зон свободной торговли как в рамках “Part Bank”, так и за ее пределами;
- поддержка и развитие двустороннего воздушного сообщения в регионе как местными, так и зарубежными авиалиниями.

Для успешного функционирования системы “Sky Train” необходимо;

- ввести политику правил “свободного пространства” в Кыргызстане;

ввести конкурентную плату за посадку, навигацию и разгрузочно-погрузочную работы;  
обеспечить авиатопливом по конкурентным ценам и в достаточном количестве;  
предоставить клиентам помещения и оборудование для эффективного ведения бизнеса;  
подготовить англоговорящих работников для обслуживания зарубежных авиалайнеров<sup>4</sup>  
быть “быстрым аэропортом”, т.е. уменьшить время пребывания самолета в аэропорту во время промежуточных остановок;  
свести бюрократические преграды к абсолютно-му минимуму.

