

6.2. План землепользования

6.2.1. Общие положения

План землепользования в аэродромных окрестностях имеет важное значение для того, чтобы обеспечить безопасную и эффективную эксплуатацию аэропорта. Этот вопрос не менее важен и для устранения или облегчения экологических проблем, связанных с деятельностью аэропорта, и тем самым сосуществовать с обществом в аэродромных окрестностях.

6.2.2. Нынешнее состояние землепользования

Нынешнее состояние землепользования в аэродромных окрестностях Алматы и Акмолы показано в рисунке 6.14 и рисунке 6.15. Если окрестности Алматинского аэропорта преобразуются в часть города, то окрестности других аэропортов в основном являются пахотными землями или полями.

Правительство Казахстана рассматривает вопрос о землепользовании в аэродромных окрестностях, но в настоящее время еще не имеется конкретного решения по этому вопросу. Исходя из важности сосуществования деятельности аэропорта с его окрестностями требуется скорейшего решения этого вопроса и обеспечения экологической защиты.

6.2.3. План землепользования

- 1) Для эксплуатации аэропорта есть нормы ИКАО по поверхностному ограничению, по которым должно быть обеспечено воздушное пространство, необходимое для полета воздушных судов. Конструкция или здания, нарушающие эти нормы ограничиваются по их размещению, то есть землепользование подвергается ограничению по высоте.
- 2) С другой стороны есть проблема шума воздушных судов, который оказывает вредное воздействие на окрестные районы. В Казахстане в основном летают воздушные суда старого типа с большим шумом. Как коренные меры против шума необходимо перейти на воздушные суда с малым шумом. Кроме этого, будет полезно, если планируют или ограничивают план землепользования в

зависимости от допуска терпения с шумом воздушных судов в бытовой жизни. Ниже показываем нормы шума соответственно японским нормам по назначению районов.

Таблица 6.2. Нормы шума по назначению районов

Уровень шума воздушного судна (WECPNL)	районы, подходящие для данного уровня
меньше 70	жилые районы (жилые дома, школы, больницы)
меньше 75	коммерческие районы (офисы, магазины)
больше 75	сельскохозяйственные районы (фермы, сады), промышленные (фабрики, склады), районы отдыха (парки, спортивные сооружения)
больше 95	зеленая пригородная зона (буферная зона)

- 3) Мы рассмотрели вопрос о землепользовании на основании будущего(2020 года) прогноза шума воздушных судов по его горизонтали(описание будет дано в 6.5.), назначения землепользования, расширения аэропорта в будущем.

Во всех аэропортах, кроме Алматинского нет необходимости внести изменения в нынешнее землепользование, так как в их окрестностях шум воздушных судов поглощается на пахотных землях или в полях. Будет достаточно, если ограничим объем землепользования согласно характеристике прогноза шума воздушных судов по горизонтали.

Что касается Алматы, то шум воздушных судов оказывает влияние на нынешнее землепользование, что необходимо перейти на приемлемое землепользование: в свете нынешнего землепользования в Алматы мы предлагаем землепользование в аэродромных окрестностях(см. рисунок 6.16).

- 4) Кроме того, так как окрестности Алматинского аэропорта уже проявляют городской образ, необходимо срочное регулирование землепользования с тем, чтобы не увеличилась проблема шума воздушных судов. Для населенных пунктов в аэродромных окрестностях необходимо принять временные

(переходные) меры для облегчения шума. В качестве примера используемых в Японии мер, мы предлагаем нижеследующие.

Таблица 6.3. Предлагаемые меры против шума воздушных судов.

Уровень шума воздушного судна (WECPNL)	Мера
в районах больше 70	шумозащитные мероприятия для школ и больниц
в районах больше 75	шумозащитные мероприятия для жилых домов
в районах больше 90	перенос жилых зданий в другие места

Предполагаемые затраты для выполнения вышеуказанных мер показаны ниже.

Таблица 6.4. Затраты на осуществление мероприятий против шума воздушных судов

мера	стоимость
шумозащитные мероприятия	400 тысяч долл. США

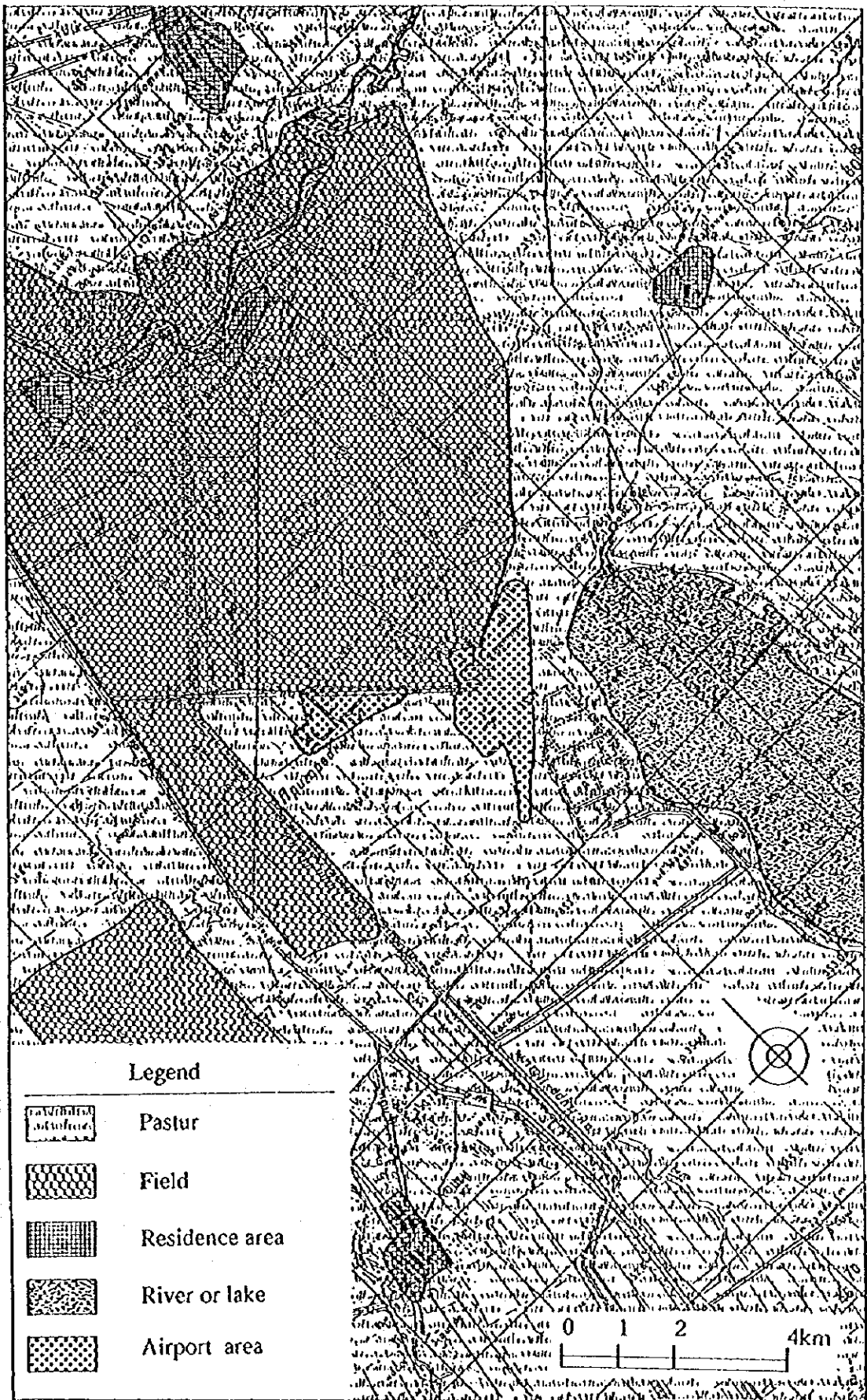


Рисунок 6.13 Картина землепользования в аэродромных окрестностях



Рисунок 6.14 Карта землепользования в аэродромных окрестностях Алматы

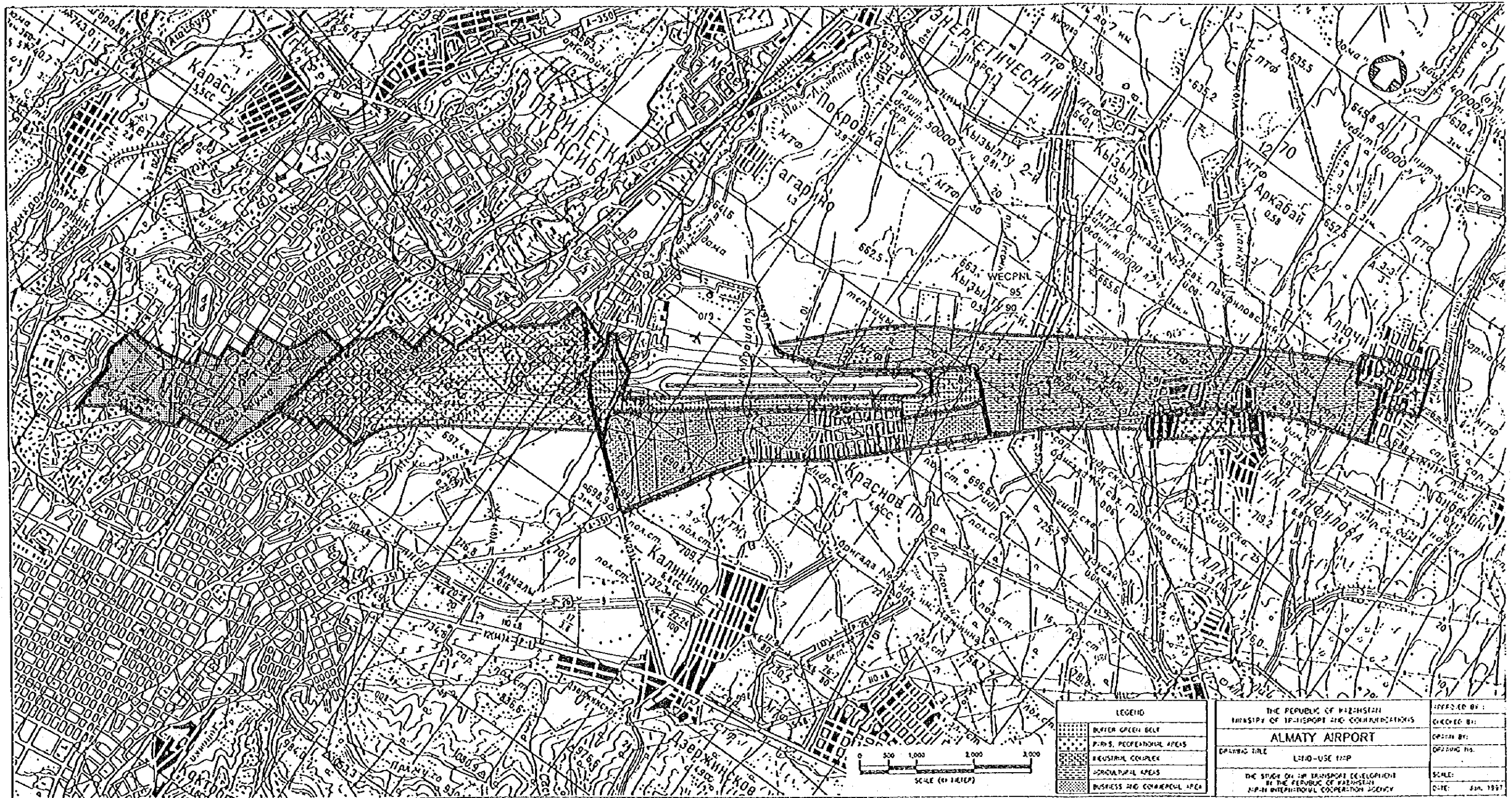
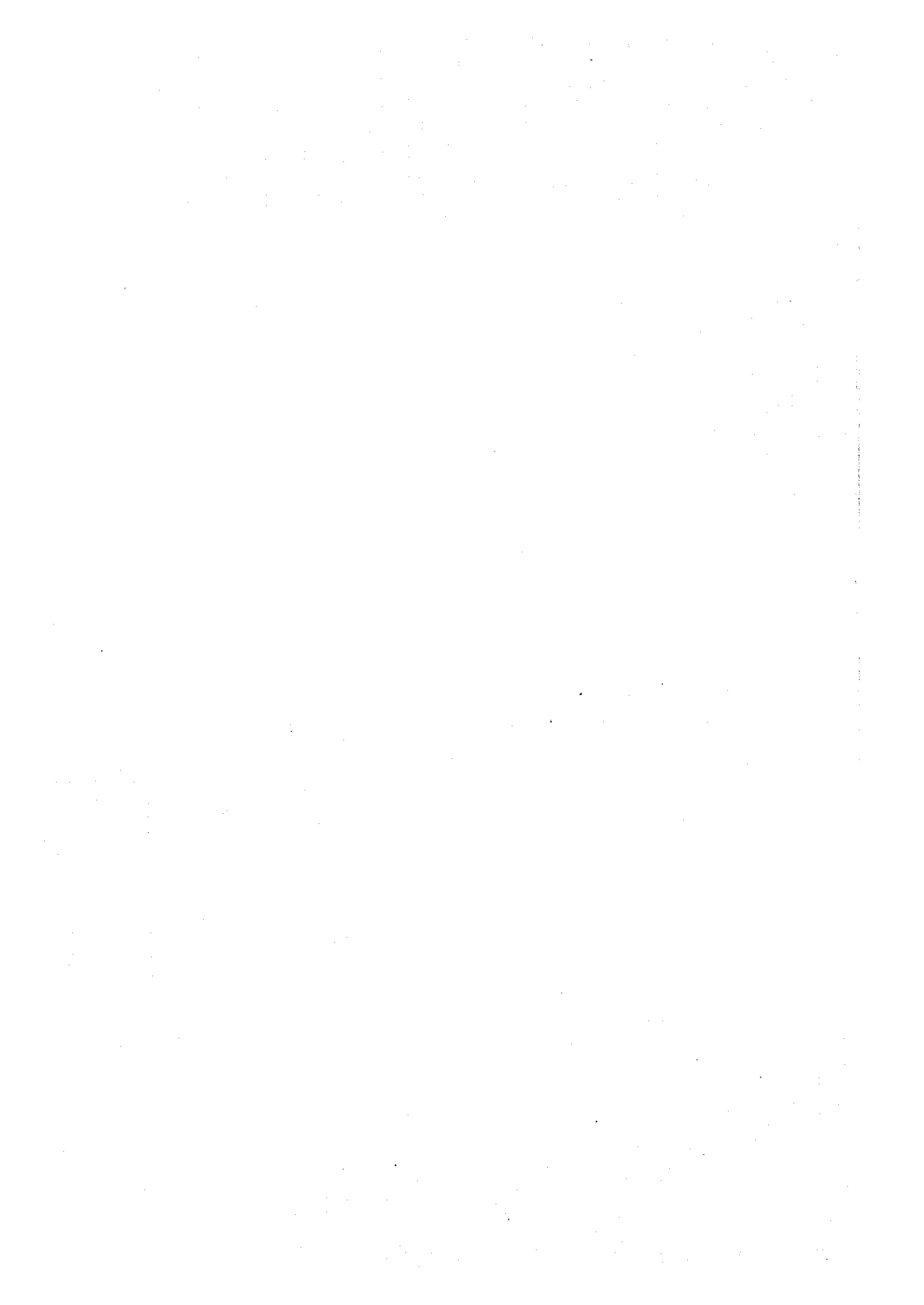


Рисунок 6.15 План землепользования в аэродромных окрестностях Алматы



6.3. План строительно-ремонтной работы

Ниже дана таблица графика строительно-ремонтной работы. График кратчайший по реальному.

Таблица 6.5 График строительно-ремонтной работы

		Год	1	2	3
Позиция работы					
1	Наземные объекты на летном поле	=====	=====	=====	=====
1.1	Посадочные сооружения (ВПП, рулежная дорожка, перрон и прочие)	=====	=====	=====	=====
1.2	Транспортные сооружения (подъезд, аэровокзальная дорожка, автопарк и прочие)	=====		=====	
2	Сооружения аэропортных зданий	=====	=====	=====	=====
2.1	Здание пассажирского аэровокзала	=====	=====	=====	=====
2.2	Административное здание	=====	=====	=====	=====
2.3	Диспетчерская вышка и навигационное здание		=====	=====	=====
2.4	Прочие здания	=====	=====	=====	=====
3	Инженерно-коммунальные сооружения		=====	=====	=====
3.1	Системы аэронавигации	=====	=====	=====	=====
3.2	Электропитание	=====	=====	=====	=====
3.3	Сооружение отопления и кондиционирования воздуха		=====	=====	=====
3.4	Санитарно-гигиенические сооружения			=====	=====
4	Пробная эксплуатация и проверка в полете и т.п.				=====

При строительно-ремонтной работе для развития аэропорта следует принять во внимание следующее.

- (1) Обеспечить безопасный полет во время строительно-ремонтной работы. При строительно-ремонтной работе следует поддерживать тесную связь с заинтересованными организациями.
- (2) При выполнении строительно-ремонтной работы ежедневно работающих объектов таких, как ВПП, рулежная дорожка, перрон следует проводить ремонтную работу с ограничением объема или определить по времени ремонтируемую часть. Покрытие таких объектов должно быть произведено асфальтовым бетоном, позволяющим недолгую выдержку.
- (3) В зимний период в Казахстане тянется долго с холодом и потому ограничиваются рабочие дни, что требуется обратить особое внимание на поставку строительных материалов и распределение исполнителей.
- (4) Для составления графика строительно-ремонтной работы следует принять во внимание некоторые строительные материалы, поставка которых в стране невозможна.
- (5) При заключении контракта следует принять во внимание: надо, чтобы подготовка прошла в зимний период, а строительно-ремонтная работа прошла в летний период.
- (6) Необходимо, чтобы правительство Казахстана четко определило субъекта строительно-ремонтной работы (заказчика).
- (7) Желательно, чтобы недалеко от объекта(ов) работы находился хороший каменный карьер: понадобится заполнитель множественным количеством. Также необходима карьерная выемка.

6.4. Приблизительный расчет затрат на строительно-ремонтную работу

На основании предварительного проекта и плана строительно-ремонтной работы мы рассчитали приблизительные затраты на объем работы(см. таблицу 6.18). В Казахстане нет стабильности цен на продукцию и материалы, а также не совсем нормально работает рыночный механизм. Поэтому для расчета приблизительных затрат мы проводили исследовательскую работу с нижеуказанными содержаниями для правильно обобщенного заключения.

- (1) Опрос заинтересованных лиц с целью изучения цен на октябрь 1996 года в Алматы;
- (2) Опрос заинтересованных лиц с целью изучения цен в других городах;
- (3) Аналогическая вышеуказанному способу исследовательская работа в Казахстане;
- (4) Что касается строительных материалов, требующих вывоза из-за рубежа, то их международные цены, транспортные расходы для вывоза в Казахстан и приблизительные затраты по каждому аэропорту показаны в таблице 6.6.

**Таблица 6.6 Приблизительные затраты на строительно-ремонтную работу
(целевой год 2005)**

Дол.США — тенге Казахстана = 70,3

Аэропорт	Акмола	Алматы	Актау	Актюбинск	Атырау	Павлодар
Позиция	1.000 дол.	1.000 дол.	1.000 дол.	1.000 дол.	1.000 дол.	1.000 дол.
стоимости	США	США	США	США	США	США
I Компенсация	8,748	400	0	0	0	0
II Предварительные общие работы	25,779	32,144	13,198	13,488	18,473	18,591
III Строительство/ Монтаж	151,577	155,408	74,146	64,464	77,440	75,265
1 Наземные объекты в летном поле	26,453	34,031	3,713	10,869	9,666	11,148
2 Сооружения аэро- портных зданий	48,760	56,870	19,120	14,623	19,627	16,272
3 Системы аэронави- гации	26,103	32,658	20,998	22,230	20,715	20,998
4 Вспомогательные сооружения	28,982	3,363	16,772	3,957	13,498	12,516
5 Специальное обо- рудование	7,499	14,358	6,802	6,926	6,895	7,489
6 Непредвиденные расходы	13,780	14,128	6,741	5,860	7,040	6,842
IV Стоимость строительства	186,104	187,953	87,344	77,952	95,913	93,856
V Стоимость консультации	15,158	15,541	7,415	6,446	7,744	7,526
Стоимость проекта	201,262	203,493	94,758	84,398	103,657	101,383

6.5. Оценка экологического влияния

- (1) По части 6 выбранных для ТЭО аэропортов мы даем оценку экологического влияния по экологическим позициям, установленным в результате первичной экологической оценки(оценка состоит из просмотра и разграничения позиций).

Ниже показаны результаты оценки.

- (примеры) А: нет проблемы В: стараться к улучшению
 С: осторожно! D: вопрос за последующим изучением
 E: рекомендация в адрес администрации аэропорта
 F: рекомендация в адрес администрации города
 G: необходимо дальнейшее изучение или принять меры

Таблица 6.7 Сводка оценки экологического влияния

позиция	Акмола	Актюбинск	Алматы	Атырау	Актау	Павлодар
шум подъездных машин	“	“	G	“	“	“
возможность нанесения ущерба в результате аварии воздушного судна	A	F	F	“	“	F
столкновение птиц с самолета	B	“	“	“	C	“
подъем уровня Каспийского моря	“	“	“	G	A	“
перелетная птица	C	“	“	“	C	“
грунтовая вода	“	A	“	“	“	“
загрязнение атмосферы	D	D	D	D	D	D
загрязнение поверхн. вод	G	“	G	A	“	“
шум возд. судов	E,F	E,F	E,F	E,F	“	E,F
опускание грунта	A	“	“	“	“	“
грязная вода во время работы	E	E	E	E	E	E

- 2) Среди всех этих экологических позиций самая актуальная на что должно быть обращено внимание, - это шум воздушных судов. Результаты измерения шума в Алматы показывают, что даже на сегодняшний момент фактический шум не

удовлетворяет экологическим нормам в Казахстане, предусматриваемым “допустимое пиковое значение шума - днем : 85 дБ(А), а ночью : 75 дБ(А). В узловых аэропортах разрешается шум, превышающий 85 дБ(А) до 10 раз в сутки, если не превышает 95 дБ(А)”. Источником подобного шума являются воздушные суда производства бывшего Советского Союза, что необходимо немедленно перейти на воздушные суда с малым шумом. Вместе с этим требуется установить план землепользования во избежание дальнейшего расширения шума.

Применяя скорректированный эквивалентный уровень непрерывно воспринимаемого шума (WECPNL), оцениваемая единица шума воздушных судов, предлагаемая ИКАО, мы получили предсказывающий шум воздушных судов по шумовой горизонтали на 2020 год (см. рис. 6.5.1.). Полученные результаты предполагают будущий переход на воздушные суда с малым шумом. Тем не менее прогнозируется, что населенные пункты в аэродромных окрестностях будут подвергаться довольно большому шуму.

- (3) Проект имеющийся у каждого аэропорта включает в себя в основном реконструкцию и ремонтную работу, что маловероятно возникновение нового экологического изменения. Проблема с сточными водами, связанными с эксплуатацией аэропорта и ремонтной работой устраняемая за счет установки водоочистки. Проблемы с возможным нанесением ущерба в результате аварий воздушных судов и с шумом могут быть разрешены укреплением технического обслуживания или переходом на более современные воздушные суда, а также регулированием постройки зданий на основании заново постановляемого плана землепользования в аэродромных окрестностях. По части подъема уровня Каспийского моря выходит ждать выяснения причин, которым занимается исследовательский орган, после чего будут принимать необходимые меры. Показатель шума подъездных машин к Алматинскому аэропорту и в его окрестностях уже превышает допустимые нормы, что требуется в дальнейшем рассмотреть нормировку технического обслуживания машин или ответные меры по регулированию развития города.

6.6. Инженерно-геологическое исследование

В аэровокзальных районах 6 выбранных для ТЭО аэропортов с целью определения общих характеристик грунтов были произведены статическое зондирование, динамические испытания с помощью неразрушающей пробы.

- (1) В 5 аэропортах (Акмола, Актау, Актюбинск, Атырау, Павлодар) среди несущих грунтов под зданиями глубиной в 2-4 метров от поверхностной земли обнаружены песчаные глины или песочный слой, что позволяет исполнение непосредственного основание под здание, а в Алматы желательное исполнение - свайное основание с учетом расположения города в сейсмическом регионе.
- (2) В 5 аэропортах (Акмола, Актау, Актюбинск, Атырау, Павлодар) предполагаемая величина земляного полотна под покрытие порядка 10 CBR, California Bearing Ratio: коэффициент прочности несущих грунтов, а в Алматы в пределах 2-3 CBR, что можно заключить положительно: полотна имеют достаточную несущую прочность.
- (3) В Акмоле и Атырау, когда тает снег или в период дождей грунтовые воды поднимаются до такого уровня, что оставляет без влажности всего лишь 0,8 - 0,5 миллиметров до поверхности земли. На это следует обратить внимание во время строительной работы.

6.7. Экономический и финансовый анализ

Цель экономического анализа заключается в том, чтобы убедиться в экономическом обосновании проекта с точки зрения государственной экономики. В то же время при финансовом анализе следует оценить финансовую возможность проекта и показать: какое влияние может оказать инвестиция на финансы субъекта (заказчика) предприятия(проекта).

В основе экономического и финансового анализа лежит прогноз разницы между двумя случаями: есть проект и нет проекта. Исходя из планирования, что новый международный аэропорт Акмолы будет введен в эксплуатацию в 2002 году, мы определяем начало проекта с 2002 года с продолжительностью 20 лет до 2022 года.

(1) Экономический анализ

Сначала калькулируют доходы и расходы в двух случаях: есть проект и нет проекта. Калькулированные результаты переводят на числовые значения в виде рыночных цен с последующим пересчетом на экономические цены. Затем при помощи оценочного индекса экономического анализа прогнозируют ТЭО проекта. В заключение мы сделали анализ чувствительности.

По части расходов из показанного в 6.4. приблизительного расчета затрат на строительно-ремонтную работу невалютная доля (тенге) переводят на экономические цены с применением переходного коэффициента 82 %. Отдельно от этого прогнозируют расходы на содержание штата и объектов.

Для доходов определяются следующие 4 позиции.

- Аэропортовые доходы (доходы от посадки, доходы от использования навигационных средств, доходы от использования аэровокзальных сооружений и накладные доходы);
- Доходы, принесенные за счет переключения из других транспортных видов на воздушный;
- Туристические доходы (в том числе и валютные);
- Налог с авиационного топлива (20 % от выручки топлива)

С такими условиями вычисляют внутреннюю экономическую рентабельность (FIRR).

Также сделан анализ экономической чувствительности со следующими четырьмя условиями.

- 10 процентная добавка от себестоимости;
- 10 процентная убавка от себестоимости;
- 10 процентная добавка от интенсивности воздушного движения;
- 10 процентная убавка от интенсивности воздушного движения.

(2) Финансовый анализ

При подключении проекта в действие добавка доходов у субъекта(заказчика) предприятия(проекта) будет состоять из следующих двух позиций.

- Аэропортовые доходы (доходы от посадки, доходы от использования навигационных средств, доходы от использования аэровокзальных

сооружений и накладные доходы);

- Налог с авиационного топлива (20 % от выручки топлива).

Из этих доходов и расходов (приблизительных затрат на строительную-ремонтную работу, расходов на содержание штата и объектов) вычисляют внутреннюю финансовую рентабельность (FIRR).

Резюме экономического и финансового анализа показано в таблице 6.8.

Таблица 6.8 Резюме экономического и финансового анализа

Аэропорт	Акмола	Алматы	Актау	Атырау	Актю-бинск	Павло-дар
Экономический анализ						
EIRR (%) (в основном условии)	11.86	30.97	12.20	5.06	0.97	7.99
при 10%-ной добавке от себестоимости	10.81	29.03	11.20	4.28	0.22	7.02
при 10%-ной убавке от себестоимости	13.06	33.23	13.51	6.04	1.81	9.10
при 10%-ной добавке от интенсивности воздушного движения	12.95	33.01	13.39	5.95	1.73	9.0
при 10%-ной убавке от интенсивности воздушного движения	10.70	28.84	11.09	4.11	0.15	6.92
Отношение дохода к стоимости при 5%-ной учетной ставке	1.89	6.05	1.92	0.95	0.58	1.29
EPNV (в млн тенге)						
при 5%-ной учетной ставке	13,854	79,899	7,701	53	-2,493	2,743
при 10%-ной учетной ставке	2,107	34,854	1343	-2,457	-3,268	-1046
при 15%-ной учетной ставке	-2,163	15,646	-969	-3,076	-3,206	-2,249
Финансовый анализ						
FIRR (%)	7.78	19.48	0.00	-4.68	-5.82	-3.23

6.8. Введение проекта в действие

График выполнения проекта показан в рисунке 6.9. График составлен на предположении привлечения официальных денежных средств из Японии, а также безотказного оформления для привлечения денежных средств: сметных ассигнований и пр. Проектирование и другие работы до начала строительной работы предполагаются занять 2 года.

Таблица 6.9 График выполнения проекта

Год		1	2	3	4	5
Позиция работы						
1	Финансовые расчеты, соглашения о ссудах под проект и заключенные контракты на консультацию	=====				
2	Топографическое и почвоведческое исследование	=====				
3	Основное и детализированное проектирование	=====	=====			
4	(Приобретение участка земли)		(=====)			
5	Предварительная квалификация, предложение и заключение контракта на строительство		=====			
6	Строительно-ремонтные работы			=====	=====	=====
7	Пробная эксплуатация и проверка в полете и т.д.					=====

Примечание: Приобретение участка земли должно выполняться стороной Казахстана по требованию.

При привлечении официальных денежных средств необходимо выяснить: кто является субъектом(заказчиком) проекта. Также необходимо выяснить, какие взаимоотношения по отношению к проекту должны быть между правительством и администрацией аэропорта(ов) и субъектом(заказчиком) проекта, потому что реформа в стране еще только начата и механизм между организациями не всегда

срабатывает как следует. Субъект(заказчик) проекта представляет собой координатор, который регулирует вопросы, возникающие между заинтересованными организациями. Для детального проектирования, организации тендера и контроля выполнения работы как правило привлекают консультанта.

6.9. Общая оценка и рекомендации

6.9.1. Общая оценка

Ниже дается общая оценка, которую мы заключили после ТЭО выбранных 6 аэропортов к 2005 году.

1) Технический аспект

Содержание проекта заключается в модернизации: вывести ухудшенные и устаревшие технические средства и оборудование в международный стандарт, довести обслуживание и услуги до международного уровня, а в техническом аспекте это значит временное запрещение эксплуатации аэропорта, если задачи не выполняются. То есть выполнение проекта необходимо. Оно необходимо и для того, чтобы Республика Казахстан присоединилась к международному сообществу в авиационной области.

Как аэропорт новой столицы страны в Акмоле добавляется техническая возможность принять тяжелые воздушные суда, а также встретить и проводить почетных гостей государства.

2) Экологический аспект

Как уже сказано в техническом аспекте, содержание проекта в основном ремонтная работа или реконструкция существующих аэропортовых сооружений, что не ожидается существенного экологического влияния. С возможными небольшими изменениями экологии могут справиться установкой устройств очистки.

В Алматы уже ставят проблему шума воздушных судов, свойственного

аэропорту. По мере развития экономической деятельности ожидается, что шум становится еще больше, и потому есть опасение расширения шума. Так как основной причиной шума являются авиационные материалы, необходимо срочно перейти на авиационные материалы с малым шумом. Также необходимо ввести в действие землепользование и регулирование в зависимости от степени допуска шума.

(3) Экономический и финансовый анализ

- 1) Результаты экономического и финансового анализа показаны в таблице 6.8. Анализ демонстрирует высокий уровень экономической и финансовой приоритетности проекта как для Алматы, так и для Акмола. Менее благоприятная ситуация характерна для других аэропортов по причине более низкого спроса на воздушные перевозки и низких доходов от последних.

В финансовом отношении Алматы и Акмола показывают высокую рентабельность. Вместе с тем оба аэропорта также показывают надежность ликвидации задолженности, и этим отличаются от других 4 аэропортов. Первое и последнее больше всего отличаются друг от друга объемом спроса, и это отличие сказывается в в большой разнице доходов, как показаны результаты анализа. Чтобы аэропортовый проект был оздоровлен в финансовом отношении, необходимо предоставление денежных средств с низкой по возможности процентной ставкой. Для позиции последнего необходимо, чтобы было увеличение доходов. Но должно быть осторожно рассмотреть повышение оплаты за пользование аэропортом, потому что повышение оплаты за пользование аэропортом может влечь за собой и повышение авиатарифа и опасается, что все это в целом может привести к снижению спроса на рейсы воздушного транспорта.

По всей вероятности нужна будет помощь со стороны правительства или областной администрации.

- 2) Иметь аэропортовый проект может принести не только прямые доходы, про которые упомянуто было в экономическом и финансовом анализе, но и

большой распространяющийся эффект.

Для мирового сообщества у такой страны, как Республики Казахстан, направленной из социалистической экономики на рыночную, если начнется аэропортовый проект, то это будет иметь символическое значение, способствующее модернизации страны. Это является важным проектом государственного масштаба. Если Казахстан покажет миру свой серьезный подход к проекту, то это будет пользоваться восстановлением обеспечения безопасности воздушного движения и доверия мира к себе..

Предполагается, что восстановление безопасного рейса и доверие, а также улучшение обслуживания дают стимулы особенно иностранцам к пользованию казахстанским воздушным транспортом и могут привести к увеличению иностранных туристов.

Для внутренних дел страны воздушная перевозка - это необходимейшее средство для развития регионов страны и международных отношений. В стране другие транспортные виды такие, как железная дорога и автомобильная дорога еще не усовершенствованы как всереспубликанская транспортная система. Воздушная перевозка может замещать их месту: она может объединить страну, соединяя один регионы с другими как единственное транспортное средство. На ее долю выпадает весьма важная роль. В авиационной системе аэропорт является инфраструктурой. Воздушная перевозка сможет выполнить свою важную роль тогда, когда аэропортовый проект продвинется.

- 4) Если подвести итоги, то каждый проект 6 аэропортов оправдан. Ввиду того, что в Алматы строительно-ремонтная работа уже начата конкретно, правда, пока частично, сейчас Акмола проявляет высокую приоритетность для своей важности и необходимости. Требуется надлежащее развитие аэропорта Акмолы, как аэропорт новой столицы.

6.9.2. Рекомендация

Для выполнения аэропортового проекта следует обратить внимание на следующее.

1) Всесторонний подход к модернизации авиации.

Аэропортовый проект составляет часть модернизации, но модернизация по-настоящему не может быть осуществлена, если полагаться только на развитие одних аэропортов. Есть еще другие элементы авиации: обеспечение безопасности воздушного движения, авиапредприятие и законодательный институт, авиасистема и политика. Для всесторонней модернизации авиации необходимо продвинуть все эти элементы одновременно и параллельно.

2) Систематический подход к модернизации аэропортов

Чтобы эксплуатировать аэропорт, как модернизированную систему, мало модернизировать одни только технические средства, а необходимо, чтобы система управления, эксплуатации и контроля была модернизирована. Для управления аэропортом в рыночной экономике должны руководствоваться прежде всего приятным исключительно для пассажиров(пользователей), обслуживанием, чем может служить только оперативное выполнение работы. В этой связи возникнет проблема с сокращением штата. Передача школ или больниц от рук аэропортов в руки общественных организаций тоже составляет проблему. Для тех, кто вынужден уйти с работы стоит, например, организовать обучение другим видам работы, или обеспечить рабочими местами. С подобными проблемами нужно обратиться систематическим подходом с общественной заботой (для перехода очень важна осторожность и постепенность).

3) Официальная денежная помощь

Как выяснили в финансовом анализе, “чтобы аэропортовый проект был оздоровлен в финансовом отношении, необходимо предоставление денежных средств с низкой по возможности процентной ставкой”. Для аэропортов с

малым спросом на рейсы необходимо увеличение доходов, и потому нужна будет денежная помощь со стороны правительства или областной администрации.

4) Понятие о системе заема

Выполнение и продвижение аэропортового проекта предполагает инвестицию или заем из-за рубежа. Для инвестированных денег очень нужно, чтобы видно и понятно было, куда ушли те или иные деньги. Такая подобная убедительность может вызвать у инвесторов стимулы к дальнейшей инвестиции.

При обращении за заемом требуется углубить свое понятие о системе заема и готовиться к этому: предоставление заема предполагает усилие к самостоятельному развитию собственными силами оказываемой помощи страны. То есть от оказываемой помощи страны требуется определенная доля денежных средств для проекта. Поэтому нужно будет заранее готовить соответствующую сумму. Необходимо четкое определение субъекта осуществления проекта, и его поддержка государством. В случае приватизации аэропорта, еще важнее будет поддержание тесных контактов с государством и его поддержка, так как с частного (приватизированного) субъекта(заказчика) проекта более строго, чем с государства спрашивается: требуется согласованность с государством, качества управления и пр.

5) Замечания для единичных аэропортов

В каждом аэропорту технические средства и оборудование в общем устарели и ухудшены. Требуется срочное восстановление и дальнейшее развитие техники. Ниже отдельно перечисляются аэропорты с указанием особыми замечаниями.

1) Аэропорт Акмола

Планируется перенос столицы в Акмола, и в связи с этим миграция более 250 тысяч человек. Правительство Казахстана, однако еще не объявляет о времени переноса и его масштабе. Для реализации проекта в Акмоле

необходимо уточнить об этом. В зависимости от ответа, может быть, понадобится пересмотреть план.

2) Аэропорт Алматы

Управление аэропортом уже передано в руки частного предприятия. Поэтому дальнейшее планирование развития аэропорта будет зависеть от хода управления аэропортом. Сейчас важно рассмотреть вопрос о подходе к развитию сооружений и оборудования так, чтобы аэропорт был развит в целом как следует. Мы позволяем себе сослаться на свой подход к дальнейшему развитию аэропорта, с чем составляли наш план

Для реализации проекта необходимо выяснить состояние управления аэропортом и содержания плана, которые никому не переданы, и при необходимости регулировать или пересмотреть проект.

3) Аэропорт Атырау

Есть опасение о наводнении из-за подъема уровня Каспийского моря. Как одна из мер есть план переноса города и аэропорта. Для реализации проекта необходимо выяснить о причине подъема уровня, дальнейшем прогнозе и решении, и при необходимости понадобится пересмотреть проект.

ГЛАВА 7
МОДЕРНИЗАЦІЯ НАЦІОНАЛЬНОГО ВОЗДУШНОГО
ПЕРЕВОЗЧИКА

ГЛАВА 7. МОДЕРНИЗАЦИЯ НАЦИОНАЛЬНОГО ВОЗДУШНОГО ПЕРЕВОЗЧИКА

7.1. Вступление

7.1.1. Тенденции, оказывающие влияние на развитие Национального воздушного перевозчика и спрос на авиа-перевозки

В результате приобретения независимости в 1991 году, экономика Казахстана пережила снижение объемов производства, повышение уровня инфляции и уменьшение потребительского спроса на все товары кроме самых необходимых. В течение упомянутого периода наблюдалось значительное снижение спроса и на авиа-перевозки. Дополнительное влияние оказали также такие факторы, как значительно снизившийся уровень дополнительных доходов, высокий уровень безработицы, уровень заработной платы, не успевающий в ногу с инфляцией и значительное повышение авиационных тарифов. В результате складывающейся ситуации, положение национального воздушного перевозчика Казахстан Ауэ Жолы (в дальнейшем именуемого Каз Аэро) постепенно ухудшалось.

В большей степени усложнение ситуации на авиалинии связано с общим экономическим положением, хотя есть доказательства, подтверждающие, что на деятельность авиалинии также серьезно повлияло существенное увеличение числа местных и международных авиаперевозчиков, обслуживающих Казахстан с 1991 года, как и недостаток опыта, знаний и умений в функционировании на более открытом рынке, управляемом с помощью орудия спроса.

7.1.2. Последние события, затрагивающие развитие Национального воздушного перевозчика.

Роль и необходимость воздушного транспорта в Казахстане очень велики; это объясняется большой территорией государства, ее неровным рельефом, разбросанными населенными центрами и ограниченным количеством линий коммуникаций. Транспорт, и в особенности воздушный транспорт, - жизненно необходимая составляющая национальных интересов Казахстана.

В связи с вышеуказанными причинами и постепенно ухудшающимся положением Национального воздушного перевозчика, правительство Казахстана в прошлом

году предприняло ряд мероприятий по укреплению инфраструктуры воздушного транспорта и исправлению финансового положения Национального воздушного перевозчика. Эти мероприятия включали: выделение в самостоятельную единицу службы авиа-навигации, принятие соответствующего "воздушного" законодательства, расширение роли гражданской авиации, разделение функций основных аэропортов и авиалиний, поручение управления Каз Аэро доверенному лицу и основание "Аэро Казахстан" в качестве нового Национального воздушного перевозчика.

7.2. Обзор рынка воздушного транспорта в Казахстане.

Во времена бывшего Советского Союза спрос на воздушные перевозки был даже излишне высок. Авиа-перевозки активно субсидировались и многие трудящиеся брали ежегодный отпуск, который полностью или частично оплачивался работодателем. Советские авиа-тарифы были известны как один из самых низких в мире, что частично объяснялось использованием топлива, поставляемого государством по незначительным по сравнению с мировым уровнем ценам.

В период наивысшего уровня воздушных перевозок в Казахстане - с 1990 по 1991 год - национальный авиа-перевозчик работал с регулярной загрузкой на уровне 90% и выше. Увеличение уровня конкуренции началось в 1992 году с появлением новых видов международных услуг. Независимые воздушные перевозчики начали появляться в 1993 году. В результате их образования, и одновременно с развитием социальных и экономических связей между Казахстаном и зарубежными странами, начали развиваться новые сегменты воздушного сообщения. В дополнение к традиционным бизнес-перевозкам и перевозкам в целях путешествий, жители Казахстана начали пользоваться услугами воздушного транспорта в целях миграции и приобретения товаров за рубежом. Эти перемены существенно повлияли на уровень конкурентных услуг и развитие маршрутов международных перевозок Каз Аэро в последние годы.

7.2.1. Конкуренция

До разделения функций аэропортов и авиалиний, в Казахстане не существовало внутренней или внешней конкуренции. Что касается международных перевозок,

все они выполнялись Аэрофлотом из Москвы или из Ташкента. С того времени уровень конкуренции в воздушном транспорте Казахстана приобрел огромные размеры, особенно в соотношении с размерами рынка. Международные регулярные перевозчики, также как и внушительное количество "независимых перевозчиков" предоставляли все новые и новые виды услуг. Такой всплеск конкуренции в большой степени повлиял на Национального воздушного перевозчика, а более того, по причине сопутствующего снижения спроса на воздушные перевозки. В сентябре 1996 года более 65 авиа-линий функционировали внутри Казахстана, или предоставляли услуги по перевозкам из/в городов Казахстана. Упоминаются еще 20 других перевозчиков, но они не функционируют в настоящий момент. В таблице 7.2.1.1 представлен общий обзор описанной конкуренции.

Таблица 7.2.1.1. Перевозчики, имеющие лицензии или уполномоченные функционировать

Вид перевозчика	Вид услуги	Регион функционирования	Кол-во авиа-линий
Международный	Регулярные и грузовые	Центр., Восточн. Европа, Средний Восток и Азия	8
Независимый	Чартерные и грузовые	Центр. Европа, СНГ, Средний Восток и Азия	20
Региональные авиалинии	Регулярные, грузовые и чартерные	Казахстан и СНГ	20
Региональные и национальные перевозчики СНГ	Регулярные и грузовые	В/из СНГ	18
Всего			66

Источник: составлено по материалам предоставленным Каз Аэро и Отдела Гражданской Авиации

В сентябре 1996 года появляется несколько новых видов местных операций. Asia Service осуществляет перевозки из Акмола, Актау и Атырау в Алматы; Skyservice совершает перелеты из Акмола в Алматы. Другие виды услуг выполняются в Атырау и Актау - по перевозке рабочих и грузов на нефтяные месторождения. В

будущем ожидается появление большого количества местных конкурентных видов услуг по перевозкам в различных направлениях, которые будут выполняться мелкими частными авиалиниями.

В мае 1996 года существовало 18 перевозчиков, оперирующих из городов СНГ в Алматы. Национальный воздушный перевозчик предоставляет услуги из Алматы в СНГ в шести направлениях; также обслуживаются маршруты еще в пятнадцать мест СНГ из других городов Казахстана. СНГ выполняет рейсы в пяти направлениях кроме Алматы. 31% всех перевозок Каз аэро осуществляется в СНГ; однако позиция авиалинии достаточно слаба в Москве и Ташкенте, где Каз Аэро либо функционирует с меньшей частотой либо вынуждена конкурировать с более крупными западными воздушными судами.

Единственный рынок, на котором наблюдается рост с момента получения независимости, - международный рынок воздушных перевозок. С 1993 по 1995 год количество международных рейсов в аэропорту Алматы выросло на 267%.

Таблица 7.2.1.2. Исходящих пассажиров в год (000) - Аэропорт Алматы.

год	всего	исходящих	транзитных	международных
1993	1279.5	1173.4	29.1	75.6
1994	907.1	672.2	16.5	215.8
прирост 94/93	-29.2%	-42.7%	-43.3%	185.4%
1995	858.8	541.2	39.7	277.4
прирост 95/93	-52.1%	-53.9%	36.4%	267.0%

Летом 1996 года восемь международных воздушных перевозчиков предоставляло свои услуги в восьми направлениях из Алматы. Люфтганза, KLM и Австрийские авиалинии также имеют соглашения со своими основными партнерами по Алматинскому маршруту. Доля национального воздушного перевозчика на регулярных рейсах составляла 52%.

Помимо регулярных перевозчиков, несколько новых авиалиний недавно открыли международные линии в Алматы из Лондона, Франкфурта и Ганувера. В октябре 1996 года многие регулярные перевозчики увеличили частотность полетов, тогда как Каз Аэро временно прекратил обслуживание рейсов во Франкфурт, Ганувер,

Шарах, Дели и Венту. Доля национального воздушного перевозчика на регулярных рейсах упала до 21%.

Большинство международных рейсов в Казахстане выполняется не по регулярному расписанию, а на чартерах для "шоп-туров", которые регулярно обслуживаются независимыми воздушными перевозчиками. Последние используют для полетов либо свои воздушные суда, либо самолеты взятые в аренду у других авиа-перевозчиков, в том числе у национального воздушного перевозчика. Отдел Гражданской Авиации не регистрирует движение исходящих чартеров, также не имеется центральных промышленных источников распределения.

Чартеры для "шоп-туров" в основном функционируют на тех маршрутах, на которых действуют постоянные перевозчики, осуществляющие регулярные рейсы по расписанию. В их число входят многие маршруты, обслуживаемые национальным воздушным перевозчиком. Каз Аэро предпринимал попытки уменьшить чартерную конкуренцию, перераспределяя в последние годы объем перевозок с регулярных на чартерные рейсы. Некоторые регулярные направления, такие как Алматы-Истамбул например, в настоящее время в большей мере обслуживаются посредством чартеров. Летом 1996 года, 80% рейсов на этом направлении было чартерными.

С другой стороны, Турецкие авиалинии не выходят на рынок чартерных перевозок. Стратегия этой авиалинии заключается в концентрации на высокодоходных регулярных перевозках. Авиалиния использует воздушные суда типа А-310, предлагая услуги бизнес класса, и в Октябре 1996 года частотность полетов была четыре раза в неделю. Доля национального воздушного перевозчика в общем объеме регулярных перевозок на данном рынке снизилась с 35% в Июле 1996 года до 16% в Октябре.

Ценовая структура национального воздушного перевозчика не создает конкурентноспособных цен ни на регулярные, ни на чартерные рейсы. По причине того, что национальный воздушный перевозчик не желает подрывать структуру цен на свои регулярные рейсы, он предлагает одинаковые расценки как на регулярные, так и на чартерные рейсы. Такая политика ведет к завышенным ценам на чартеры и, наоборот, - заниженным на регулярные рейсы. Авиалиния оперирует низкими регулярными расценками, так как не предлагает страховку, а

также по причине общего низкого уровня обслуживания.

Таблица 7.2.1.3. Сравнение регулярных и чартерных рейсов - Лето 1996

Авиакомпания	Воздушное судно Тип	Мест в неделю	Полетов в неделю	Нагрузка в неделю	Всего в %	Стоимость чартера			
						СНГ		Иностр.	
						ОС	ТО	ОС	ТО
Чартерные рейсы									
Каз Аэро	ИЛ-86	350	4	1400	39.5%	\$250	\$450	\$400	\$600
Каз Аэро	ТУ-154	160	1	160	4.5%	\$250	\$450	\$400	\$600
Джана Арка	ТУ-154	160	6	960	27.1%	\$165	\$240	\$250	\$350
Туркестан									
"Квадратур"	Ил-86	350	2	700	19.8%	\$180	\$260	\$250	\$350
Азамат	ТУ-154	160	2	320	9.0%	\$165	\$225	\$220	\$320
Всего чартеров			15	3540	100%				
Регулярные рейсы									
Турецкие									
авиалинии	A-310	200	4	800	71.4%	НА	НА	\$870	\$1,625
Каз Аэро	ТУ-154	160	2	320	28.6%	\$250	\$450	\$400	\$600
Всего регулярных			6	1120	31.6%				
Всех перевозчиков			21	4660					
% Доли чартеров					76%				
Замечание: Турецкие авиакомпании предлагают следующие расценки: за рейсы бизнес класса \$1000 за полет в одну сторону и \$900 за туристическую поездку туда-обратно.									
Источник: Казахстанские авиакомпании									

ОС - в одну сторону

ТУ - туда и обратно

НА - национальный - авиаперевозчик

7.2.2. Обзор государственной политики

(1) Двусторонние соглашения по авиа-обслуживанию

Рамки возможности предоставления прямых авиа-услуг двумя странами по

Чикагской конвенции, действующей на многосторонней основе, - устанавливаются посредством переговоров и заключения двустороннего соглашения об авиа-услугах (САУ). Двусторонние соглашения заключаются на основе "баланса прибылей". Правительство Казахстана занимает либеральную позицию в установлении соглашений об авиа-услугах. С 1991 года, правительство утвердило, приняло и ратифицировало 35 двусторонних соглашений об авиа-услугах. 12 из них - со странами СНГ, с балансом вне территории СНГ. В сентябре 1996 года один из постоянных перевозчиков предоставлял услуги с 23 страны.

(2) Сертификация перевозчиков

Кроме Каз Аэро и Саяхат, существовало двадцать или даже больше независимых лицензированных авиа-перевозчиков. Однако, в Казахстане не существует соответствующего законодательства или узаконенной процедуры, которые бы предусматривали критерии, которым должен соответствовать авиа-перевозчик, чтобы получить лицензию на деятельность.

(3) Чартеры

Также в настоящее время не существует никаких норм регулирования и контроля за чартерными перевозками после того как перевозчик получил лицензию, так же как и требований отчетности перевозчика. Ряд примеров дает право доверять безопасности и финансовой устойчивости чартеров, обслуживающих "шоп-туры".

(4) Безопасность

Предмет безопасности детально рассмотрен в Главе 8.

(5) Реформа воздушного транспорта.

С момента образования национального воздушного перевозчика в Октябре 1993 года, правительство Казахстана приняло ряд мер, направленных на реконструкцию Каз Аэро и общее усиление сектора воздушного транспорта.

7.2.3. Заключение.

Рынок воздушного транспорта в Казахстане - чрезвычайно насыщен, в соответствии с количеством населения в Республике, текущей экономической ситуацией и уровнем спроса на авиа-перевозки. Особенно это подтверждается в отношении международных рынков и рынка СНГ. Пока внутренняя ситуация относительно стабильна, начинают появляться новые перевозчики.

Как видно из внутренней аудиторской проверки, доля рынка Каз Аэро на маршрутах СНГ и за рубежом в последние годы снизилась. Имеется ряд факторов, влияющих на это снижение. Выросло количество новых международных авиа-перевозчиков и маршрутов на регулярных рейсах, а вновь созданные перевозчики увеличивают частотность и объем полетов. Например, Люфтганза, Австрийские авиалинии и КЛМ - все функционируют на огромном рынке центральной Европы, имеют партнерские соглашения по установленному делению объемов рынка с крупными авиалиниями, предлагают услуги бизнес класса с высоким уровнем обслуживания на борту. Они также используют хорошие западные воздушные суда, которые больше привлекают пассажиров. Последнее относится не только к комфорту и уровню шума, а и к растущему убеждению пассажиров, что западные воздушные суда более безопасны. И это убеждение все больше крепнет, особенно на фоне большого количества инцидентов и катастроф воздушных судов, произведенных в бывшем СССР в недавнее время. Услуги, предлагаемые национальным воздушным перевозчиком, не конкурентноспособны ни в одной из указанных областей.

Другой примечательный фактор, влияющий на позицию Каз Аэро на рынке - появление независимых воздушных перевозчиков, которые в основном оперируют чартерами для "шоп-туризма". Многие чартеры действуют на маршрутах, на которых имеются регулярные рейсы, в том числе и на маршрутах национального воздушного перевозчика. Появление этих перевозчиков создало рынок высокой степени раздробленности, что составило определенную реакцию национального воздушного перевозчика на этот сегмент рынка. Такая ситуация привела к невероятно низкой доле авиалинии на рынках регулярных и чартерных перевозок, также как и к низкой ее доле в высокоприбыльных бизнес-перевозках.

Правительство Казахстана заняло достаточно либеральную позицию в

предоставлении открытого двустороннего подхода ко всем интересам перевозчиков. Однако, было ограничено использование широко принятых коммерческих рычагов для обеспечения “сбалансированных прибылей” или “достойного ведения дел” для национального воздушного перевозчика.

В Казахстане отсутствует формальный процесс лицензирования, который бы мог гарантировать, что независимые воздушные перевозчики отвечают различным требованиям по методам управления, финансовой состоятельности и безопасности. Перевозчики не подвержены никакому контролю, что является причиной для беспокойства, особенно по вопросу безопасности. Несмотря на несколько серьезных инцидентов по безопасности за последний год, государство не выполнило ни одной комплексной программы за свой счет для решения проблемы.

Недавнее образование “Air Kazakhstan”, как нового национального воздушного перевозчика, рассматривается как довольно положительное мероприятие. То, как устроена новая авиа-линия, а также недавние реформы, избавляет ее от ряда серьезных препятствий. “Air Kazakhstan” образована функционировать как отдельная, интегрированная авиалиния и начинает свою работу при отсутствии долгов.

7.2.4. Обзор Air Kazakhstan

Размеры национального воздушного перевозчика намного превышают требуемые, особенно в ситуации спада на воздушном рынке Казахстана. Хотя авиалиния и пыталась реагировать на ситуацию посредством снижения объема операций, не наблюдалось соразмерного уменьшения количества персонала и числа воздушных судов. Уровень производственной деятельности авиалинии, по отраслевым стандартам, чрезвычайно низок.

Организационная структура национального воздушного перевозчика создает дублирование функций и включает ряд видов по неосновной деятельности. По причине такой структуры, невозможно существование централизованного финансового контроля. Организация авиалинии ведет к такой ситуации, когда управленческий состав не имеет должного представления о себестоимости, доходах, продуктивности, распределении расходов по функциональным и

хозяйственным. Доходность маршрутов не измеряется должным образом, и получается, что практика ценообразования на авиалинии - не компенсационная. Еще один серьезный фактор организационной структуры - недостаточный контроль за продажей и распределением продукта авиалинии.

Ситуация с денежным потоком на авиалинии - очень серьезная и начинает оказывать влияние на способность авиалинии оплачивать международные аэропортовые сборы, страховки воздушных судов и горючее. Это также негативно влияет на повседневную деятельность, и, потенциально, на обслуживание и безопасность полетов. По причине общественного мнения о финансовой несостоятельности и безопасности, объем полетов в после первых шести месяцев 1996 года начал падать.

Таблица 7.2.4. Каз Аэро - Сравнение производительности и количественных показателей

	Каз Аэро 1995	Ведущие 100-125 авиалиний, 1995
Продажи (миллионов долларов)	180.2	299.7
Пассажирский флот	200	23
Всего занятых	21000	2.589
Доход пассажирский - км (миллион)	4,041.0	3,212.3
Среднее кол-во мест - км (миллион)	7,099.3	4,545.2
Пассажиров (миллион)	1.83	2.25
Фактор пассажирской загрузки	56.9%	70.7%
Доход на пассажира	98.47	133.20
Доход на работника	8,581	115,752
RPK на работника	192,429	1,240,822
ASK на работника	338,062	1,755,679
Пассажиров на работника	87.0	1,199.5

(источник: Airline Business, ежегодное исследование ведущих 100 авиалиний)

Деловые и управленческие качества персонала национального воздушного перевозчика - слабые, также ограничен опыт работы на международных

маршрутах. Последнее частично объясняет уменьшение доли авиалинии на международных рынках. Главная причина, однако, - то, что авиалиния не разработала свой собственный бизнес-продукт или не освоила свою собственную долю рынка. С 1995 года Каз Аэро размещает свои увеличивающиеся мощности на рынке чартеров, в большинстве случаев на тех рынках, где уже действуют его регулярные рейсы. Такая стратегия вместе с политикой ценообразования оказались неэффективными и вынудили авиалинию сократить количество международных направлений с 15 в 1995 году до девяти в 1996. Уровень услуг и воздушных судов также не конкурентоспособны.

Кроме негативного влияния на рыночное и финансовое положение, реакция авиалинии на шоп-туризм породила высокую степень рыночной раздробленности. Самостоятельное и неэффективное составление расписаний авиалинией, находящейся в Алматы, и дочерними авиалиниями также создает рыночную раздробленность по причине дублирования услуг на многих маршрутах. Воздушный флот в Каз Аэро старый и нуждается в ремонте. Эксплуатация воздушных судов, размещение экипажей и общая производительность - намного ниже отраслевых стандартов.

7.3. Рекомендации по модернизации Национального Воздушного Перевозчика.

7.3.1. Общее.

Закон 1030 был важным шагом в образовании того, что считается соответствующей структурой для нового национального воздушного перевозчика в Казахстане. Вместе с предшествующими директивами правительства, это способствовало образованию подразделений по неосновной деятельности перевозчика и отделило аэропорты от авиалиний. Что еще более важно, это создало единую единицу авиалинии, которая признавалась свободной от долгов. Сейчас управлению авиалинией предстоит создать эффективную внутреннюю организацию и потенциально сильную управленческую команду. Одной из главных задач будет преодоление репутации предшествующего перевозчика, который был известен своей финансовой несостоятельностью, небезопасностью и низким уровнем обслуживания.

7.3.2. Моделирование Авиакомпаний

Один из главных факторов, оказывающих влияние на деятельность Каз Аэро был количественный уровень деятельности, организации и персонала, который намного превышал необходимый. Моделирование авиакомпании было предпринято в целях установить нужные размеры нового национального воздушного перевозчика на основе существующих экономических и рыночных тенденций, и спроектировать, чего со временем может достигнуть авиакомпания в случае использования подходящих рыночной, товарной и ценовой стратегий. Описание результатов моделирования приведено в Приложении 7.3.2.

(1) Предлагаемая сеть маршрутов и план использования воздушного флота

Предлагаемая сеть маршрутов была разработана на основе оценки фактора загрузки Каз Аэро по маршрутам и воздушным судам за первые шесть месяцев 1996 года. Моделирование приняло минимальный критерий для регулярных перевозок, так как рыночный спрос способен окупить один рейс в неделю с использованием воздушного судна на 50 мест и загрузкой на 65%. Целью было увеличить частотность и улучшить общую эффективность расписания.

Также было оговорено, что в дальнейшем меньше по размеру рынки будут обслуживаться независимыми региональными воздушными компаниями: воздушные суда типа ИЛ-86 не будут использоваться по причине своего большого размера и неэкономичности для размеров рынка Казахстана; необходимо будет взять в аренду два воздушных судна типа Б-757 для операций на международных регулярных рейсах, где конкуренты предлагают услуги бизнес-класса.

Вышеприведенное моделирование показывает необходимость 32 пассажирских воздушных судов, включая три запасных, которые бы работали 8.8 часов в день при общем уровне загрузки в 69.5%.

(2) Пассажирские и грузовые перевозки и Доходы

В соответствии со спросом на перевозки, вытекающем из моделирования, доходы были рассчитаны исходя из общих показателей прогноза по отрасли воздушных перевозок. На международном уровне это означает, что авиакомпания будет

предлагать конкурентноспособный продукт бизнес-класса на международных регулярных маршрутах и получать общий доход в 187 миллионов долларов США.

(3) Уровень персонала

На основании количества летных часов при моделировании, было установлено, что новой авиалинии для выполнения расписания потребуется примерно 605 рабочих летных экипажей и 667 стюардесс. Экипажам необходимо будет летать больше, в соответствии со стандартами отрасли - по 48 часов в месяц, и быть занятыми в полете две трети времени. Принимая во внимание, что состав летных экипажей должен в общем составлять 26% всех занятых на авиалинии, оптимальное количество персонала у нового национального воздушного перевозчика должно быть 4900 человек. (Источник: Ассоциация Воздушного Транспорта, 1996, Годовой отчет).

7.3.3. Управление.

Главный фактор, необходимый для успеха нового национального перевозчика, - сила, образованность и опыт его управленческого состава. Главной целью новой авиалинии должна быть модернизация процесса управления, установление системы подотчетности и поощрение инициативы. Менеджеры должны быть хорошо осведомлены об основных процессах производства, и понимать взаимосвязи между отделами. Новая авиалиния должна сосредоточить свое внимание на найме, обучении и создании стимулов работы для управленческого и неуправленческого персонала. Уровень производительности также должен соответствовать стандартам отрасли.

7.3.4. Организация

“Air Kazakhstan” должен развивать и использовать методы организации с применением централизованного и внутреннего контроля над всей основной деятельностью авиалинии, включая продажи, распределение авиа-билетов, планирование и выполнение полетов. Главные сферы деятельности должны быть организованы с применением рыночных методов в соответствии с промышленными стандартами.

7.3.5. Обучение

Новый национальный воздушный перевозчик должен тщательно продумывать процесс обучения всего высшего звена управления. Рекомендуемые сферы обучения: основы управления и управление авиалиниями с рассмотрением методов стратегического планирования, экономика авиалиний, маркетинг, стратегия маркетинга, ценообразование, товарная стратегия и стратегия маршрутов, финансовая стратегия, прибыльность маршрутов, составление расписания рейсов, стратегия использования воздушных судов.

7.3.6. Финансы

Как самостоятельная единица, "Air Kazakhstan" должен развивать интегрированный финансовый менеджмент и применять строгий управленческий контроль за финансовой ситуацией. Особое внимание должно быть уделено управлению денежной наличностью и бюджетному контролю. Авиалиния также должна развивать или вводить системы учета доходов и расходов.

7.3.7. Обслуживание клиентов

Обслуживание клиентов - главная составляющая продукта авиалинии и предлагаемых ею услуг. "Air Kazakhstan" следует проводить интенсивное обучение персонала, задействованного непосредственно в оказании услуг клиенту. Обучение должно включать этику обслуживания клиентов, обучение подотчетности и инициативе и английскому языку.

Новый национальный воздушный перевозчик должен также нанимать англоговорящий персонал и обучать членов экипажей английскому языку для выполнения международных регулярных рейсов. Авиалинии следует улучшать свой продукт и стандарты обслуживания на борту в соответствии с уровнем конкурентов, и следить за соответствием уровня услуг по реализации билетов, осуществляемых в аэропорту и в представительствах авиалинии в городе. Авиалиния должна развивать продукт бизнес класса для конкурентных международных маршрутов.

7.3.8. Продажа и распространение авиа-билетов

(1) Продажи

“Air Kazakhstan” обязан осуществлять внутренний контроль своих продаж. Авиакомпания должна регулярно предоставлять информацию о расписании и тарифах в туристические фирмы. Специальный, правильно подготовленный персонал должен заниматься продажей продукта авиакомпании.

(2) Распространение авиа-билетов

Новая авиакомпания должна иметь внутренний центр резервации билетов и следить за тем, чтобы в городских представительствах по продаже билетов, а также в месте посадки всегда были свободные места под резервацию. Управление этими местами должно производиться из главного здания авиакомпании. Авиакомпания также должна увеличить список услуг, предоставляемых на международных линиях за воротами таможни.

(3) Система компьютерного резервирования билетов

“Air Kazakhstan” следует лучше осознать функциональность, себестоимость и эффективность системы Сирена/Габриэл для распространения своего продукта и оценить участие авиакомпании в глобальной системе распространения.

7.3.9. Маркетинг и продажи

(1) Сегментация рынка

Новый национальный воздушный перевозчик должен выделять свои различные сегменты рынка и разрабатывать специальные продукты, призванные отвечать интересам этих рыночных групп. Авиакомпания также следует осознать общий уровень “качества” своих перевозок и составляющие перевозок высокой и низкой доходности для каждого рынка. На рынках чартеров с небольшим количеством бизнес перевозок, авиакомпания должна определить, сможет ли она выгодно оперировать по конкурентным чартерным ценам и с предположительно более высоким фактором загрузки, на уровне примерно 80-90% или выше. На таких

рынках, оперирующих продуктами бизнес-класса, новый национальный воздушный перевозчик должен сосредоточиться на выполнении расписания более высокой плотности, с предложением бизнес-продукта и более высокого уровня обслуживания. Авиакомпания также следует предлагать часть билетов по цене, установленной с целью отвечать уровню чартерной конкуренции, на регулярных рейсах, которые в свою очередь могут быть пустыми.

(2) Доходность маршрутов

“Air Kazakhstan” должен иметь представление о доходности своей потенциальной структуры маршрутов по направлениям. Авиакомпания следует разработать план восстановления доходности маршрутов, теряющих свою значимость. В целях получения информации о доходности, авиакомпания должна ввести систему отчетности и измерения доходности маршрутов на регулярной основе.

(3) Составление расписания

“Air Kazakhstan” следует рационализировать сеть своих маршрутов и их расписание, так, чтобы авиакомпания могла функционировать более эффективным образом. Расписание полетов должно разрабатываться централизованно, избегая многочисленных дублирований, полетов “из пункта в пункт”, каковых на Каз Аэро большинство. Главной целью должно стать повышение частотности полетов, увеличение фактора загрузки.

(4) Ценообразование

Как было указано выше, Air Kazakhstan должен иметь подлинное представление о стоимости и доходности всех маршрутов, которыми он оперирует, и, соответственно, устанавливать тарифы, соответствующие вышеуказанным характеристикам маршрутов. Авиакомпания должна проводить более традиционную сегментацию рынка для развития рынка воздушных перевозок и системы ценообразования. Авиакомпания следует предлагать цены различного уровня на одном и том же рынке. Ей также следует разрабатывать тарифы Бизнес-класса для конкурентных международного и рынка СНГ; экспериментировать со скидками на билеты - в качестве средства стимулирования спроса на авиа-перевозки; предлагать ограниченное количество тарифов на чартеры, конкурентные

регулярным рейсам, на направлениях с одновременно действующими чартерными и регулярными рейсами; со временем уничтожить разницу в тарифах для граждан СНГ и иностранных туристов. Эти рекомендации основываются на предположении, что "Air Kazakhstan" примет за основу доходную систему управления, и будет оперировать тарифами различных классов.

(5) Грузовые перевозки

Грузовые перевозки представляют собой растущий, но еще не использованный источник дохода для нового национального перевозчика. Управлению новой авиалинии следует проанализировать потенциал этого рыночного сегмента.

7.3.10. Парк воздушных судов

В первую очередь, "Air Kazakhstan" должен в полной мере осознать экономическую ситуацию воздушного флота, которая требует возвращения к работе неиспользуемых в настоящее время воздушных судов "Air Kazakhstan", и сделать выводы относительно сбалансированности количества воздушных судов в действующем цикле перевозок. Учитывая усиливающееся внимание пассажиров к безопасности полетов, также как и к достаточной изношенности самолетов, авиалинии следует произвести внутренний и внешний ремонт воздушных судов. Основным моментом должно стать использование воздушных судов западного производства и подходящего размера на более доходных международных маршрутах, на которых конкуренты работают на западных судах и предлагают услуги бизнес-класса. Аренда судов рекомендуется для того, чтобы "Air Kazakhstan" смог начать достойно функционировать на конкурентных международных маршрутах в сравнительно короткий промежуток времени, не тратя времени и средств на обучение летного и обслуживающего персонала.

7.3.11. Обслуживание воздушных судов

Новый национальный авиаперевозчик должен осуществлять проверку нужд по содержанию воздушных судов, включая капитальное обслуживание и ремонт двигателей. Также, авиалинии следует определять те направления, где ее нужды по обслуживанию могут быть удовлетворены наилучшим образом. Учитывая размер воздушного флота, было бы рационально сконцентрировать все работы по

содержанию воздушных судов в одном месте. Этот вариант может быть непрактичным в случае большого географического размера обслуживаемого рынка, и менее чем ежедневной частоты полетов по большинству маршрутов. Потенциально лучший вариант - это два или три центра по обслуживанию воздушных судов, в которых наивысшая частотность операций, такие как Алматы, Атырау и Караганда, например.

7.3.12. Другое

(1) Коммерческие взаимоотношения

После завершения стадии улучшения качества воздушного флота, обслуживания и имиджа авиалинии, национальному воздушному перевозчику следует подумать о вхождении в стратегические коммерческие соглашения в целях расширения рынка.

(2) Системы

Новый национальный воздушный перевозчик должен развивать свои системы управления, которые помогут ему лучше понимать и контролировать ключевые процессы управления авиалинией. Как минимум, авиалинии следует ввести и использовать системы управленческого учета, учета доходов, системы управления доходностью маршрутов и доходами. К другим рекомендациям относится использование эффективных средств для управления и финансирования компьютерного и офисного оборудования.

(3) Трудовые отношения

Чтобы новый национальный воздушный перевозчик был жизнеспособным, он должен быть гораздо меньшим своего предшественника по размеру. Моделирование предлагает целевой размер персонала в 4900 человек. Это означает, что служащих на новой авиалинии должно быть 50% или даже меньше от числа тех, работающих в Каз Аэро по основной деятельности компании. "Air Kazakhstan" и правительство должны взять на себя инициативу разрешить достаточно щекотливый вопрос по увольнению и дальнейшему трудоустройству персонала.

(4) Общественный имидж

Имидж нового национального воздушного перевозчика некоторое время с начала функционирования будет отождествляться с отрицательным общественным имиджем его предшественника. Организационные и структурные перемены будут иметь лишь слабое воздействие на общественное мнение, особенно за пределами Казахстана и в СНГ. Высшему управленческому составу нового национального воздушного перевозчика необходимо проводить кампанию по идентификации предприятия и популяризации в целях сломать имидж “национального перевозчика”. Программа идентификации предприятия должна включать введение новой униформы, фирменного цвета, эмблемы предприятия, которые бы смогли позиционировать нового национального воздушного перевозчика как отдельную рыночную единицу.

(5) Внешние источники

Авиалинии с низкой загрузкой и частотностью полетов часто используют третьи источники в целях снижения стоимости и улучшения уровня производительности. Эти источники включают обслуживание пассажиров при регистрации, охрану аэропорта, обслуживание воздушных судов, погрузку багажа и грузов, заполнение судов горючим и подготовку кабины самолета к полету. “Air Kazakhstan” должен рассмотреть такие возможности.

7.4. Некоторые потенциальные сферы государственной политики развития.

Даже в рамках работы в режиме открытого рынка, имеются сферы, в которых политика и регулирование играют ключевую роль. Участие правительства может быть эффективным в сфере сглаживания структурных дисбалансов, стимулировании конкуренции и экономического развития, стабилизации ситуации в промышленной отрасли или секторе рынка, защите национальных и общественных интересов. Политика развития в следующих сферах может послужить основой укрепления позиций как отрасли воздушного транспорта в целом, так и конкретно национального воздушного перевозчика.

(1) Двусторонние соглашения о воздушном обслуживании

При заключении будущих двусторонних соглашений правительству следует развивать и использовать ряд механизмов, которые могут позволить национальному воздушному перевозчику развивать международные операции в течение перехода к рыночной экономике. Соглашение "Об открытом воздушном пространстве", заключенное между Канадой и Соединенными Штатами в феврале 1995 года, установило трехлетний мораториум на обслуживание перевозчиками США трех крупнейших аэропортов в Торонто, Монреале и Ванкувере. Это вызвало беспокойство канадской стороны в связи с тем, что появился существенный дисбаланс перевозок в пользу авиалиний США. Канада вынуждена была признать, что ее перевозчикам необходимо некоторое время, чтобы приспособиться к условиям более открытого рынка и конкурировать на одном уровне с более крупными, доминирующими перевозчиками США на важнейших направлениях обширных сетей воздушных перевозок.

Наивысшая возможность добиться концессий - непосредственно во время двусторонних переговоров, двусторонние соглашения пересматриваются, и даже расторгаются в случае недовольства одной из сторон. Например, по причине ухудшения финансового положения национального воздушного перевозчика, Филиппины недавно возобновили переговоры с Соединенными Штатами и добились семилетней отсрочки на вхождение в систему "Открытого воздушного пространства", получили право на пользование еще пятью воздушными воротами и 24-мя внутренними аэропортами США, и спецификацию на частотность полетов, которая может поэтапно вводиться в действие в течение последующих семи лет.

Среди других механизмов сбалансирования можно использовать: ограничение мощностей и объемов перевозок, одиночные направления полетов на определенный период времени, ограничение прав третьих сторон, императивные коммерческие соглашения, выполнение лицензионных платежей и урегулирование распределения мест на направлениях, где национальный воздушный перевозчик не функционирует в настоящее время.

(2) Выплата долгов национального воздушного перевозчика

На середину 1996 года Каз Аэро имел различных задолженностей международным аэропортам, страховым компаниям и различным зарубежным странам на общую сумму в 11.3 миллиона долларов США. Правительству необходимо принять план по выплатам этих внешних обязательств. В случае непогашения этих долгов, очень маловероятно, что иностранные партнеры позволят "Air Kazakhstan" пользоваться услугами их аэропортов, а страховые компании будут страховать воздушные суда нового воздушного перевозчика.

(3) Сертификация перевозчика

В целях гарантий будущей жизнеспособности отрасли воздушного транспорта и защиты общественных и национальных интересов, правительству Казахстана следует развивать и следить за развитием и соответствием финансовой и управленческой ситуации и безопасности функционирования своих воздушных перевозчиков. Рекомендации включают использование опыта управления предыдущего перевозчика, успешное использование капитала в течение начального периода, гарантии адекватной ответственности, гарантии безопасности и план технической осуществимости деятельности перевозчика.

(4) Политика управления чартерами

Воздушные перевозчики оперирующие чартерами должны также проходить вышеуказанный процесс сертификации. Будущие меры по стабилизации должны включать требования к чартерным перевозчикам согласовывать чартерные операции с соответствующими ведомствами, ограничение излишнего объема чартерных перевозок и включение в двусторонние соглашения специальных оговорок по срокам и условиям чартерных операций. Некоторые страны требуют у чартерных перевозчиков согласовывать и устанавливать чартерные тарифы таким образом, чтобы они отвечали экономической ситуации и способствовали запрещению грабительских цен, к чартерным перевозчикам также предъявляют требования по помещению средств на счета условного депонирования или доверительные счета в целях гарантирования оплаты.

(5) Необходимые виды обслуживания и региональная политика воздушного

транспорта

Период дерегуляции американской отрасли воздушного транспорта, начавшейся в 1978 году, занял пять лет. В целях предотвратить тревогу по поводу потенциальной потери некоторых видов услуг в пользу небольших авиалиний, Департамент транспорта разработал программу Необходимых видов обслуживания как средство гарантии продолжения обслуживания маршрутов с небольшой загрузкой, которые не могут быть доходными. По данной программе предоставлялись субсидии воздушным перевозчикам, желающим осуществлять воздушные перевозки. От воздушных перевозчиков поступали прошения о финансовой помощи, и Департамент транспорта определял размер субсидии по рассмотрению каждого отдельного случая.

(6) Безопасность

Подробно вопрос безопасности рассматривается в Главе 8, но следует заметить, что регулирование и внимание к вопросу безопасности в соответствии с отраслевой практикой является предметом большой важности, особенно если принять во внимание большое количество серьезных воздушных происшествий.

(7) Социальное обслуживание

В настоящее время в Каз Аэро 1800 человек занято в предоставлении различного рода социальных услуг, что не является основной деятельностью компании. Пока же, результат предоставления таких услуг выражается в излишнем количестве персонала и расходов; возможно, что нужно лучше использовать такие ресурсы по социальным, политическим и экономическим соображениям. Если возникнет необходимость, новый национальный воздушный перевозчик и правительство должны обоюдно решить кто и как будет предоставлять эти виды услуг, и рассмотреть вопрос о передаче обязанности их выполнения государству или предоставления субсидий со стороны государства.

(8) Товары и услуги по обоснованным и разумным ценам

Существует огромное количество товаров и услуг, которые воздушные перевозчики продают в процессе работы авиалинии. Они могут предоставляться

третьими сторонами или специальными службами, и включать обслуживание пассажиров, оплату посадки, плату за навигацию, горючее, охрану аэропорта, таможенный и эмиграционный контроль. Соответствующие правительственные структуры должны контролировать цены и предоставление этих видов услуг, особенно в случае монополии, так, чтобы тарифы для всех воздушных перевозчиков были обоснованными и разумными.

(9) Приватизация

Приватизация должна рассматриваться как долгосрочная цель, так как это не только позволит национальному воздушному перевозчику стать полноправным собственником, но также предоставит управлению высшую степень возможного контроля за активами и ресурсами. Время начала этого мероприятия, однако, очень важно определить как можно раньше, но вопрос о приватизации может начать решаться только если, и только тогда, когда национальный воздушный перевозчик станет самостоятельным, самокупаемым предприятием.

Таблица 7.3.2.1. Обзор сети маршрутов

Смоделированная сеть маршрутов		
Местная	СНГ	Международная
Акмола-Алматы	Актау-Астрахань	Алматы-Урумкуй-Пекин
Актау-Алматы	Актау-Минеральные воды	Атырау-Алматы-Дели
Актау-Актюбинск-Кокчетау	Алматы-Акмола-Москва	Алматы/Актау-Гановер
Актау-Атырау	Алматы-Актюбинск-Ст.Петербург	Алматы-Франкфурт
Актау-Уральск	Алматы-Кокчетау-Екатиренбург	Алматы/Актау-Истамбул
Алматы-Аркалык	Алматы-Москва	Алматы-Карачи
Актюбинск-Алматы	Алматы-Омск	Алматы-Шарджа
Алматы-Атырау	Алматы-Ташкент	
Алматы-Экибастуз	Алматы-Уральск-Киев	
Алматы-Караганда	Ашхабад-Алматы	
Алматы-Кокчетау	Атырау-Душанбе	
Алматы-Костанай	Душанбе-Шимкент	
Алматы-Кзил-Орда	Екатеринбург-Кокчетау-Алматы	
Алматы-Павлодар	Караганда-Москва	
Алматы-Петропавловск	Костанай-Уральск-Москва	
Алматы-Семипалатинск	Шимкент-Душанбе	
Алматы-Шимкент		
Алматы-Уральск		
Алматы-Усть-Каменогорск		
Алматы-Жамбыл		
Костанай-Шимкент		

Таблица 7.4.2.2. Обзор объемов движения и доходов по группам маршрутов

Группа маршрутов	Пасса- жиров (в неделю)	Месг (в неделю)	Частот- ность (в неделю)	Фактор загрузки	Доход (в неделю долларов США)	Средний доход (долларов США/пассажир)
СНГ	395,707	562,432	6,032	70,4%	50,204,613	\$ 127
Местная	518,801	817,232	13,208	63,5%	42,583,624	\$ 82
Междуна- родная	323,752	401,440	2,080	80,6%	94,571,758	\$ 292
Всего	1,238,260	1,781,104	21,320	69,5%	187,359,995	\$ 151

Таблица 7.3.2.3. Обзор воздушного флота

Сравнение воздушного флота			
Тип воздушного судна	Каз Аэро	По закону об Air Kazakhstan	Моделирование
Ил - 86	7	7	0
Б - 757	0	0	2
ТУ - 154	26	18	6
ТУ - 134	10	7	6
ИЛ - 76	4	4	4
ЯК - 42	4	4	2
АН - 24	50	24	16
АН - 26	10	6	0
АН - 30	10	0	0
ЯК - 40	25	0	0
Л - 410	25	0	0
Всего	171	70	36

Таблица 7.3.2.4. Обзор летных часов воздушных судов и команд

Воздушное судно	Полетов в неделю	километров	летных часов в неделю	часы простоя	команда на воздушное судно		командных летных часов	
					летный экипаж	бортовой	летный	бортовой
АН 24	216	41,868	632.1	437.1	120	48	1,896	826
В-757	22	27,716	173.6	129.6	0	60	0	1,736
ТУ 134	92	59,938	356.8	259.6	128	96	1,427	1,070
ТУ 154	46	49,120	301.3	214.8	64	80	1,205	1,507
ЯК 42	34	12,026	115.3	79.3	30	20	346	231
В неделю	410	190,668	1,579.2	1,120.5	342	304	4,875	5,370
В год	21,320	9,914,736	82,116	58,264	17,784	15,808	253,488	279,247

Таблица 7.3.2.5. Обзор деятельности

	Каз Аэро 1995	Моделирование	Варианты
Полетов	40,196	21,320	-47%
Дохода с пассажирских км (млн)	4,040,653	2,562,006	-37%
Предоставляемых км мест (млн)	7,099,338	3,721,680	-48%
Фактор пассажирской загрузки	56,9%	68,8%	+12
Пассажиров	1,831,878	1,226,113	-33%
Пассажирских воздушных судов	200	36	-82%
Занятых в производстве	21000	4,900	-77%
Доход (Млн долл США)	\$ 175.6	\$ 187.3	7%
Средний доход на пассажира	\$ 95.9	\$ 152.8	59%
Пассажиров на занятого	87	250	187%
Доход на занятого	\$ 8,362	\$ 38,224	357%

ГЛАВА 8
ГОСУДАРСТВЕННОЕ АДМИНИСТРАТИВНОЕ
АВИАРЕГУЛИРОВАНИЕ

ГЛАВА 8 Государственное административное авиарегулирование

8.1. Нынешнее положение

В настоящее время в Казахстане фактически не срабатывает административное авиарегулирование (регулирование безопасности воздушного движения и экономической деятельности). Как актуальный вопрос требуется установление административного авиарегулирования, поскольку невозможно развитие надежного и безопасного воздушного транспорта до тех пор, пока не установлено эффективное административное авиарегулирование.

8.2. Законодательная история

30 декабря 1991 года было заключено "Соглашение о гражданской авиации и использовании воздушного пространства" между 12 республиками, образованными вновь как член СНГ. Соглашение заключено с тем, чтобы можно было совместно подойти к решению авиационных вопросов, в том числе и административное авиарегулирование после распада Советского Союза. Был установлен "Совет авиации и использования воздушного пространства", а также как его подчиненный орган "Межгосударственный авиационный комитет". При всем этом на Республику Казахстан было распространено только регулирование безопасности воздушного движения.

В январе 1994 года был организован Департамент воздушного транспорта Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан. Департамент носил ответственность за консультацию для общей авиационно-политической деятельности правительства. Малая численность персонала Департамента, однако, мешала и мешает Департаменту в его исполнении работы. На декабрь 1996 года номинальная численность состава Департамента составляет 40 человек, а фактическая численность - лишь всего 28 человек. Очевидно, такая бедная численность объясняется низкой зарплатой персонала.

20 декабря 1995 года было выдано постановление Президента Республики Казахстан и тем самым установлен кодекс законов о гражданской авиации страны.

8.3. Положение о административном авиарегулировании на октябрь 1996 года

(1) Общее положение

Приступают к установлению стандарта и норм, основанных на воздушном праве.

В настоящее время в Казахстане не регистрируются гражданские воздушные суда, а также у авиаработников не имеется разрешения на авиационную деятельность.

(2) Регулирование безопасности

Лицензия как на работу авиаперевозчика и аэропорта, так и на контроль на летную годность была поручена Межгосударственному авиационному комитету, составленному из русских.

В 1996 году был организован Комитет по лицензированию на авиационную работу, в результате которого стала выдавать лицензию непосредственно: заново подготовленному экипажу, сопровождающему высокопоставленных лиц (VVIP) экипажу, а также и диспетчеру. Что касается перенаправления экипажа на воздушное судно другого типа или направления персонала на техническое обслуживание, то такое назначение в распоряжение администрации "Казауэжолы" по поручению.

Численность авиамедицинских организаций достаточно большая. Предполагается, что работают около 300 человек или даже около 500 человек в медицинской области. Алматинский медицинский центр является базовой медпомощью, и в каждом аэропорту работает медицинский отряд количеством около 15 человек. Уровень медпомощи как в ее объеме, так и в рабочем режиме не уступает зарубежному уровню.

Периодическая инспекция соблюдения норм техники безопасности не регламентируется, а также не проводят отчет о нем. Очевидно, это одна из причин

несчастных случаев, имевших место довольно часто из-за игнорирования норм техники безопасности.

(3) Регулирование экономической деятельности

По части эксплуатации авиаперевозчика нет никакого регулирования в рыночном отношении: участвовать в каком-то рынке или отойти, а также не регулируются маршруты рейсов и их количество и частота.

В Республике Казахстан 20 авиаперевозчиков лицензировано на коммерческую перевозку. Однако не совсем ясно, на что опирается критерий лицензирования или какая процедура нужна для оформления получения разрешения на перевозочную работу.

В настоящее время между Республикой Казахстан и 33 странами уже заключено "Соглашение о авиации между двумя странами" или обсуждается вопрос об этом Соглашении.

У национальной авиакомпании "Казауэжолы" нет регламента об ограничении владения аэропорта или перевозчика иностранцами.

(4) Главные проблемы

В Департаменте воздушного транспорта не хватает ни персонала, ни материалов таких, как квалифицированные кадры, руководство или инструкция по производству, офис со всеми удобствами, специалисты, аппаратура и оборудование, база данных, необходимая для основательности и деятельности предприятия.

Недостаток персонала и материалов относится и к Межгосударственному авиационному комитету и потому его деятельность остро органичивается, а ухудшается общая ситуация.

8.4. Направление разработки системы авиарегулирования

Необходимо проявить активность принять и ввести все последнее слово регулирования, почерпнутое на основании опытов у иностранных стран, где

установлены эффективная политика и нормы регулирования. Оно сводится к следующему:

(1) Главные пункты общего характера

- Необходимо, чтобы была согласованность регулирования с другими видами транспорта;
- Необходимо консультироваться с заинтересованными специалистами в области авиации;
- Для разработки нового регулирования необходимо изучить и рассчитать экономическую эффективность за затраты.
- Необходимо сообразить добиться цели регулирования не только законодательным путем;
- Для исполнения деятельности регулирования необходимо систематическое обеспечение денежных средств путем их взимания за выдачу лицензии или разрешения;
- Необходимо изучить живые примеры регулирования из-за рубежа, и выборочно заимствовать их достижения;

(2) Главные пункты регулирования для обеспечения безопасности

- Необходимо консультироваться с членами СНГ и распределить долю работ между всеми членами СНГ;
- С учетом ограниченности исполнительной структуры регулирования необходим постоянный анализ возможной кризисной ситуации с точки зрения интенсификации ограниченной структуры для вывода из кризиса;
- Дать поручение функции регулирования коммерческой или заинтересованной организациям;
- Необходимо проверить: соблюдают ли нормы и рекомендацию регулирования СНГ, в то же время постоянно ставить в известность ИКАО о разнице норм и рекомендации между СНГ и ИКАО;

- Создать самостоятельную организационную структуру для исследования несчастных случаев воздушных судов;
- Необходимо практическое применение технологии и техники для сбора и анализа информации и сведений, относящихся к обеспечению безопасности воздушного движения.

(3) Главные пункты для регулирования экономической деятельности

- При регулировании эксплуатации внутренних перевозчиков необходимо рассмотреть возможность коммерческой деятельности перевозчиков;
- Необходимо отменить дискриминационный тариф;
- При решении поставить цену за пользование объектом, связанным с авиацией нужно ограничить цену только в пределах необходимой суммы для содержания и развития объекта;
- Необходимо поэтапно ликвидировать внутреннюю дотацию или перейти на прямое финансирование для проектов в ограниченном размере: дотационная система ослабляет эффективность предоставленных денежных средств;
- Что касается регулирования эксплуатации аэропорта, то регулирование должно быть распространено только на деятельность в наземной летной зоне.

Великобританский Департамент гражданской авиации (Civil Aviation Authority) является одним из органов, которые располагают самой экономически эффективной системой регулирования экономической деятельности за затраты в мире. Департамент представляет собой единственный в Европе орган, который кормит себя одними только комиссиями.

8.5. Рекомендация

Правительство Казахстана должно отдать предпочтение установлению системы административного регулирования для качественной и эффективной авиационной перевозке. Отчет нашей Команды предлагает программу технического сотрудничества для установления такого регулирования сроком 2 года.

