Воздушный транспорт Кыргызстана

Воздушный транспорт Кыргызстана является одной из самых важных отраслей транспорта для Кыргызстана, как горной страны, не имеющей выхода к океану, отдаленной от мировых экономических и торговых центров.

AirbusA320 компании AirBishkek

Анализ и оценка текущих тенденций развития

По данным Национального статистического комитета доля авиационных перевозок в общем объеме пассажирооборота составляет 15,8%, а в общем объеме грузоперевозок составляет 5%.

С 2006 по 2013 годы наблюдается увеличение пассажиропотока почти в два раза. Эти данные указывают на возрастание роли авиаперевозок в целом по республике и особенно на международных линиях. На это повлияло увеличение экономической и торговой активности населения и усиление миграционных потоков граждан республики в другие страны. Также Кыргызская Республика становится транзитным пунктом миграции населения из соседних стран.

Пассажиропоток с 2006 по 2013 годы Кыргызской Республики

Таблица 1. Количество вылетов на международных и внутренних направлениях.

Направления/Годы	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Международные	7 215	8570	9457	9653	10 280	12 890	14 691	18 428
Внутренние	9015	10 580	9457	9653	9890	9809	6159	7905

При этом растет количество пассажиров:

Таблица 2. Количество пассажиров по международным и внутренним направлениям.

Направления/Годы	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Международные	423762	551283	633444	599432	754557	1121910	1417249	1772832
Внутренние	294029	367144	354777	349431	412119	481454	505536	647421

Основную массу авиационных перевозок за пределы Кыргызской Республики осуществляют иностранные авиакомпании.

Низкий уровень эксплуатации международных воздушных линий Кыргызской Республики местными авиаперевозчиками, как в количественном, так и емкостном отношении по сравнению с иностранными авиаперевозчиками, существует на протяжении последних нескольких лет. В течении весенне-летнего периода 2013 года общая доля кыргызских авиаперевозчиков в эксплуатации международных воздушных линий из аэропорта «Манас» составила всего около 41%, а за период с 27.10.2013 по 01.05.2014 эта величина составила всего около 33%.

Несмотря на это количество частот полетов по ряду воздушных линий необоснованно увеличиваются. В 2013 году количество частот полетов по воздушной линии Бишкек – Москва и Ош – Москва было увеличено с 14 до 19 и с 12 до 17 для каждой из договаривающихся сторон соответственно.

Эти частоты используются кыргызскими авиаперевозчиками немногим больше чем на половину (по воздушной линии Бишкек – Москва на 58%, а по воздушной линии Ош – Москва на 53%). Данные о фактическом использовании частот по данным воздушным линиям приведены в Таблице 3:

Таблица 3

Авиаперевозчик	**Частота**		**% выполнения**
	Выдано	Используется	
Бишкек - Москва			
Кыргызские авиаперевозчики	19	11	58%
Российские авиаперевозчики	19	19	100%
Ош - Москва			
Кыргызские авиаперевозчики	17	9	53%
Российские авиаперевозчики	17	15	88%

Однако, при всем этом, наблюдается тенденция увеличения рынка пассажирских авиаперевозок. Согласно оптимистическому прогнозу объем перевозок пассажиров к 2020 году составит 4 500 000 человек в год.

Сравнительный анализ эффективности государственных и частных авиакомпаний и авиапредприятий показывает, что частная форма собственности является наиболее оптимальной с точки зрения доходности и инвестиционной привлекательности. Опыт авиакомпаний «Кыргызстан Аба Жолдору» и других, позволяет сделать вывод, о том, что государственные предприятия являются убыточными в этой отрасли, и не являются привлекательными для инвесторов. Необходимо пересмотреть подходы государства к управлению этими компаниями.

В отношении аэропортов страны можно констатировать следующее. В целях экономии финансовых средств ОАО «Международный аэропорт Манас» проводило работу по их консервации. Необходимо отметить, что затраты на восстановление аэропортов оказываются на порядок выше, чем экономия от консервации. Аэропорты, которые не поддерживаются в рабочем состоянии, требуют больших затрат на восстановление. На данный период создана минимальная аэродромная сеть, которую необходимо поддерживать в рабочем состоянии в целях развития авиационного сообщения с регионами республики.

В то же время, необходимо отметить что, аэропорты внутренних воздушных линий в большей степени были и являются убыточными.

Механизма государственной поддержки региональным аэропортам не имеется. Органы местной власти не оказывают соответствующей помощи, а некоторые аэропорты не включены в генеральные планы городов (Баткен, Джалал-Абад).

Проблемы.

1. Низкий уровень безопасности полетов отечественных авиаперевозчиков.

Максимальный рост количества инцидентов с 2003 года имел место в 2008 году с дальнейшим его снижением к 2013 году.

Таблица 4. Количество авиационных происшествий

Годы	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**
Авиапроисшествия	14	9	15	17	15	9	15	0	5	8	6
Авиапроисшествия с жертвами	-	1	1	0	0	2	0	0	0	0	1
Инциденты	9	9	13	17	15	9	15	3	4	8	5

Годы	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Повреждение ВС на земле	5	0	2	1	3	0	0	0	1	0	0

Данные Таблицы 4 указывают на то, что количество авиационных происшествий с 2003 по 2013 годы имеют общую тенденцию к снижению. Что касается повреждений воздушных судов на земле, то их общая тенденция остается постоянной. В то же время анализ причин авиационных происшествий и инцидентов показывает рост количества инцидентов связанных с конструктивно-производственными недостатками воздушных судов, что указывают на изношенность авиационной техники.

На сегодняшний день Гражданская авиация Кыргызской Республики находится в «Черном списке» Европейского союза. Основной причиной нахождения в вышеуказанном списке является то, что гражданская авиация Кыргызской республики не соответствует в целом основным требованиям безопасности полетов, которые приняты сегодня в международном сообществе. В качестве этих оснований выступают 8 критических элементов указанные, в отчете международных аудиторов.

2. Недостаточное финансирование Агентства гражданской авиации

Агентство гражданской авиации при Министерстве транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики осуществляет государственное регулирование, надзор за обеспечением безопасности полетов и другие функции в области гражданской авиации. Недостаточное финансирование Агентства гражданской авиации КР является причинами следующих проблем:

- Низкая зарплата инспекторского состава, что не позволяет привлекать квалифицированные кадры;
- Недостаточное обучение и тренировка инспекторского состава;
- Невозможность проведения расследования авиационных происшествий и инцидентов специалистами КР;
- Слабая материальная база Агентства гражданской авиации;
- Невозможность приобретения необходимой печатной и электронной продукции
  ИКАО;
- Невозможность участия в работе международных организаций и организуемых ими программах;

- Несвоевременная и неполная оплата членских взносов в ИКАО и Межгосударственный авиационный комитет.

3. Средний возраст эксплуатируемых пассажирских воздушных судов составляет более 22 лет, что естественно сказывается на их техническом состоянии. В Кыргызской Республике отсутствует современный технический центр для обслуживания воздушных судов западных производителей.

Как было указано выше парк воздушных судов морально и физически изношен. Приобрести новые воздушные суда от производителей кыргызские авиакомпании в настоящее время не имеют возможностей.

В реестр гражданских воздушных судов Кыргызской Республики занесены воздушные суда советского, российского и западного производства. На 01.02.2014 г. в Реестре воздушных судов Кыргызской Республики зарегистрировано 61 воздушное судно, из них 33 с летной годностью и 28 без летной годности.

Информация о парке воздушных судов авиакомпаний Кыргызской Республики приведена в Таблице 5.

Таблица 5. Типы и количество воздушных судов, зарегистрированных в Кыргызской Республике.

Наименование	**Общее количество воздушных судов**	**Количество с действующим сертификатом**
Ми-8	21	11
Ан-2	14	4
B737	9	9
Ил-18	3	1
A-320	3	3
Ан-24	2	0
Ту-154м	2	1
Bae146-200	2	2
Ил-76	1	0

Наименование	Общее количество воздушных судов	Количество с действующим сертификатом
Як-40	1	0
Saab-340a	1	1
АН26	1	1
Be-300	1	0

BAe 146-200 (EX-27007) выпуска 1990 г. авиакомпании Avia Traffic Company

Легкий ремонт и техническое обслуживание самолетов западных производителей производится силами собственных технических служб, а более сложные формы обслуживания производятся за рубежом.
В Кыргызской Республике имеется единственная организация по техническому обслуживанию авиационной техники советского производства с полным производственным циклом – ОсОО «Манас авиасервис». Однако, данный центр не сертифицирован для технического обслуживания воздушных судов западных производителей. Средний возраст воздушных судов приведен в Таблице 6.
Таблица 6. Средний возраст судов, зарегистрированных в Кыргызской Республике.

Наименование воздушного судна	Средний возраст воздушного судна
Be-300	5
A-320	20
Ту-154М	21
B 737-300, 400, 500	22
Bae-146-200	23
Ил-76	24
SAAB340A	24

Наименование воздушного судна	Средний возраст воздушного судна
Ми-8	26
Ан-26	32
Ан-2	33
Ан-24	38
Як-40	38
Ил-18	47
Средний возраст всего парка:	27

География текущих и потенциальных международных воздушных перевозок Кыргызской Республики требует наличия у отечественных авиаперевозчиков современных региональных, среднемагистральных и дальнемагистральных воздушных судов с вместимостью от 50 до 250 пассажиров и дальностью полета от 2000 до 6000 км и более. Стоимость таких новых воздушных судов достаточно высокая и составляет порядка от 20 и более млн. долларов США. По этой причине кыргызские авиакомпании, до настоящего времени, вынуждены приобретать в собственность воздушные суда с большим сроком эксплуатации в целях соответствия требованиям Воздушного кодекса Кыргызской Республики. В связи с этим приобретение воздушных судов в эксплуатационную (или оперативную) аренду является наиболее возможной с точки зрения текущих финансовых возможностей отечественных авиакомпаний.

Кыргызская Республика не является производителем воздушных судов, запасных частей к ним и другого авиационного оборудования. В Кыргызской Республике не производится учебное оборудование, которое необходимо для обучения персонала воздушных судов, которые начали эксплуатироваться вместо воздушных судов производства бывшего Советского Союза, особенно, такое оборудование, как тренажеры воздушных судов для подготовки пилотов.

Кроме этого, определенные виды технического обслуживания и ремонта воздушных судов, требующие наличия соответствующих помещений (ангаров, лабораторий, испытательных стендов и других видов средств и оборудования) приобретение в собственность или строительство которых отечественными

авиаперевозчиками на данный момент является невозможным или нецелесообразным из- за их дороговизны. В связи с этим такие виды технического обслуживания производятся в соответствующих сертифицированных организациях за пределами Кыргызской Республики.

В Кыргызской Республике зарегистрировано 19 авиакомпаний. 6 авиакомпаний осуществляют регулярные пассажирские перевозки по международным и внутренним воздушным линиям, остальные авиакомпании выполняют грузовые перевозки и задействованы на спецработах. Список авиакомпаний типы и количество эксплуатируемых ими воздушных судов приведен в Таблице 7.

Таблица 7. Парк воздушных судов авиакомпаний

Наименование компании	**Количество воздушных судов**	**Из них с действующим сертификатом летной годности**
CAAS	9	5
Air Kyrgyzstan	8	4
Air Manas	8	2
Heli Sky LLC	7	5
Avia Traffic Company	5	5
Air Bishkek	4	4
Supreme Aviation	4	1
SAEMES	3	0
S. GROUP International	3	1
Valor Air	2	0
Sky way air	1	1
Click Airways	1	0
Tez Jet	1	1
Manas Airways	1	1
Sky Kg Airlines	1	1
Kyrgyz Airlines	1	1
Sky Bishkek	1	1
Aerostan	0	0

Наименование компании	Количество воздушных судов	Из них с действующим сертификатом летной годности
Itek Air	0	0

4. Текущее состояние подготовки и переподготовки кадров не отвечают современным требованиям.

Гражданская авиация является одной из самых высокотехнологических и быстроразвивающихся отраслей экономики, которая в первую очередь зависит от профессионализма и квалификации авиационного менеджмента и летно-технического персонала.

Государством не уделяется достаточного внимания системе подготовки авиационных специалистов. Кыргызский авиационный колледж и ОсОО «Манас Тренинг Центр» в настоящее время не могут в полной мере удовлетворить потребности гражданской авиации в специалистах соответствующей подготовки.

Создание соответствующей учебной базы для подготовки и переподготовки членов летного экипажа (особенно тренажерная подготовка) для отечественных авиакомпаний является достаточно дорогим. Отечественные учебные заведения не имеют, как финансовых, так и других возможностей, для осуществления подготовки персонала на эксплуатируемые в настоящее время в Кыргызской Республике новые типы воздушных судов, так как отсутствуют соответствующие тренажеры для подготовки летного персонала.

Первоначальная система подготовки авиационных дипломированных специалистов осуществляется в Кыргызском авиационном колледже им. И. Абдраимова, а дальнейшая переподготовка на другие типы авиационной техники, повышение квалификации действующих авиационных летно-технических специалистов осуществляется на базе ОсОО «Манас Тренинг Центр». Дальнейшее переучивание летного и технического составов на авиационную технику западного производства осуществляется за рубежом.

Подготовка авиационных специалистов слабо ориентирована на образовательные профессиональные программы, обеспечивающие внедрение в учебный процесс международных стандартов, правил и норм.

5. Техническое оснащение органа обслуживания воздушного движения, организация и использование воздушного пространства

не отвечает современным требованиям.

Общая площадь обслуживаемого воздушного пространства составляет около 198 000 кв.км, протяженность международных воздушных трасс составляет 3540 км. Перекрытие верхнего воздушного пространства страны полем ультракоротковолновой радиосвязи составляет 80%, радиолокационным полем – 85%.

Отмечается отставание от современных международных стандартов и требований, а также физический и моральный износ наземной инфраструктуры аэронавигационного, радиотехнического и метеорологического оборудования органа обслуживания воздушного движения Кыргызской Республики из-за недостатка финансовых средств на приобретение нового оборудования и его модернизацию. Недостаточное автоматизированное взаимодействие систем, участвующих в аэронавигационном обслуживании полетов, (функционирование системы, в основном происходит, посредством участия голосовой передачи). Недоукомплектованность нженерно-технических специалистов, а также острая необходимость подготовки и переподготовки в связи с проводимой модернизацией оборудования.

Наличие трех разрозненных центров организации воздушного движения и отсутствие интегрированной системы организации воздушного движения с единым центром в международном аэропорту «Манас» приводит к отсутствию единой системы связи, навигации и наблюдения.

В настоящее время осуществляются проекты по модернизации национальной системы организации воздушного движения (ОВД) по техническому гранту, выделенному Правительством США в размере 28,5 млн. дол. США. В рамках данного проекта построена новая командно-диспетчерская вышка в аэропорту «Манас», по территории Кыргызстана устанавливается мультилатерационная система, состоящая из 26 приемо¬передающих станций, которые позволят с высокой точностью определять местоположение воздушных судов при полетах в воздушном пространстве Кыргызской Республики. Установлены 8 ретрансляторов, позволяющих обеспечить связью диспетчера с воздушными судами, находящимися в зоне обслуживания.

Вместе с тем, необходима модернизация и обновление аэронавигационного и метеорологического оборудований во всех аэропортах республики.

6. Сокращение сети аэропортов и недостаточное финансирование для содержания действующих аэропортов Кыргызской Республики.

За последние десятилетия произошло существенное сокращение сети аэропортов Кыргызской Республики с 26 до 11 аэропортов, из которых в настоящее время функционируют – 9, в том числе 5 международных («Манас», «Ош», «Иссык-Куль», «Каракол», Баткен), остальные – аэропорты внутренних воздушных линий – «Исфана», «Жалалабат», «Нарын», «Казарман».
Все аэропорты республики эксплуатируются ОАО «Международный аэропорт «Манас», 80% долевого участия находится в собственности государства.
Действующие аэропорты сертифицированы и имеют необходимый для эксплуатации аэродрома Сертификат соответствия, выданный Агентством гражданской авиации при Министерстве транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики.
Недостаточное финансирование явилось причиной отзыва сертификата соответствия аэропортов «Талас» и «Караван». Под угрозой отзыва вышеуказанного сертификата находится аэропорт «Нарын».
Особо следует отметить то, что инфраструктура всех аэропортов для обслуживания пассажиров нуждается в развитии. Большинство аэропортов не могут предоставлять услуги, соответствующие ожиданиям пассажиров, прежде всего тех, кто имеет особые потребности, такие как пожилые люди, матери с детьми, лица с ограниченными физическими возможностями и другие.

Воздушный транспорт Кыргызстана

Похожие записи

Проект ПРООН Содействие торговле в Центральной Азии: предприниматели Кыргызстана и Таджикистана обсудили вопросы оживления приграничной торговли

Президент Кыргызстана обвинил США в росте

наркотрафика в странах ОДКБ

Алмазбек Атамбаев о значении ЕАЭС для Кыргызстана

В Бишкеке 13-15 апреля вводится временное ограничение движения автотранспорта

KAZNEX INVEST совместно с ТПП Кыргызстана проводит кыргызско-казахстанский бизнес-форум