

[24.12.2002] Конкуренция: реальность и социальные издержки

Директор департамента гражданской авиации Минтранспорта и коммуникаций Т.Муратов:

Нас обвиняют, что плохо защищаем интересы государства, “...до сих пор в стране не разработана и не принята продуманная долгосрочная программа развития **гражданской авиации** Кыргызстана”. Неправда, такая программа разработана и принята постановлением правительства в мае текущего года. Она содержит стратегию развития национальной системы гражданской авиации на ближайшее будущее и отдаленную перспективу, определяет основные цели и принципы государственного регулирования отрасли, направлена на повышение ее эффективности, гармонизацию с мировой авиационной инфраструктурой. В концепции изложены три основных аспекта гражданской авиации – авиаперевозчики, аэропорты и аэродромы, управление воздушным движением.

Департамент гражданской авиации в марте 2002 года направил проект концепции всем работающим в Кыргызстане авиакомпаниям для ознакомления и представления замечаний и предложений. По истечении месячного срока ответы мы получили лишь от авиакомпаний “Итек Эйр” и “Алтын Эйр”. В связи с отсутствием замечаний от АО “НАП “Кыргызстан аба жолдору” и других субъектов гражданской авиации проект был направлен на утверждение в правительство, а в октябре мы подготовили обобщенный план реализации концепции.

Кыргызстан подписал соглашение с 20 странами об установлении воздушных сообщений, что позволило открыть новые маршруты, увеличить число **авиакомпаний** на территории Кыргызской Республики, способствовало развитию конкурентной среды.

В настоящее время ведется активная работа по реализации политики “открытого неба”, а именно: установления более

свободного режима перевозок для авиакомпаний. Меморандумы о предоставлении пятой степени свободы подписаны с Ираном, Малайзией, Таиландом и т.д.

Решение о разгосударствлении и приватизации **АО “НАП “КАЖ”** вынесли депутаты Законодательного собрания Жогорку Кенеша в 2001 году. В соответствии с принятой ими концепцией и проходит выделение ряда структурных подразделений из состава АО “НАП “КАЖ” (такое положение существует во всем мире): ГП “Кыргызаэронавигация”, АО “НАП “КАЖ” и АО “Международный аэропорт “Манас”. Между ними распределена кредитная задолженность согласно использованию.

В каждой стране государство поддерживает одну из отечественных авиакомпаний, но при этом не должны ущемляться интересы других авиаперевозчиков. В Кыргызстане в привилегированном положении находится лишь АО “НАП “КАЖ”. Учитывая его сложное финансовое положение, постановлением правительства акционерное общество открытого типа “Национальный авиаперевозчик “Кыргызстан аба жолдору” полностью освобождено от оплаты за аэронавигационное обслуживание, компании также предоставлены 70-процентные льготы за наземное обслуживание. Данное постановление поставило в неравные условия других авиаперевозчиков, что повлекло недовольство с их стороны.

А что касается высказанного в обращении мнения, что Кыргызстану с его небольшим рынком авиаперевозок необходимы всего две-три крупные и сильные компании, то в перспективе так и будет: из 15 зарегистрированных на сегодняшний день авиакомпаний останутся три-четыре, ориентированные на определенные рыночные ниши – международные пассажирские перевозки, грузовые, обслуживание внутренних пассажирских и чартерных рейсов.

Процесс объединения или сокращения авиакомпаний произойдет на добровольной основе, в угоду рынку и пассажирам, и государство на этот процесс не будет оказывать никакого давления. Оно требует только главного: обеспечения безопасности качества полетов и высокого уровня авиационной безопасности.

Теперь насчет “золотого фонда” гражданской авиации,

сосредоточенного якобы в АО “НАП “КАЖ”. В своем обращении сотрудники ОАО “Авиакомпания “Алтын Эйр” пишут, что в основном все являются выходцами из авиакомпании “Кыргызстан аба жолдору”. Они с пониманием относятся к трудностям коллег, обеспокоенных перспективой остаться без гарантированной работы. Но ведь наступило другое время, и отстаивать свое место нужно не лозунгами, а эффективным и профессиональным трудом.

Коллектив открытого акционерного общества “Авиакомпания “Алтын Эйр” считает, что высокопроизводительная деятельность авиаперевозчика зависит не от количества сотрудников, а от качественных и умелых преобразований, сплоченности коллектива, болеющего за свое производство.

«Слово Кыргызстана», 24 декабря 2002