

**МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН**

**Некоммерческое акционерное общество «Казахский национальный исследовательский
технический университет имени К.И.Сатпаева»**

Школа транспортной инженерии и логистики имени М.Тынышпаева

Направление образовательной программы Логистика

Конисбаев Кирилл Андреевич

**Развитие рынка пассажирских перевозок на воздушном транспорте Казахстана в условиях
открытого неба**

ДИПЛОМНАЯ РАБОТА

6В11301 – «Транспортные услуги»

Алматы 2025

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

Некоммерческое акционерное общество «Казахский национальный исследовательский
технический университет имени К.И.Сатпаева»

Школа транспортной инженерии и логистики имени М.Тынышпаева

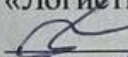
Направление образовательной программы Логистика

ДОПУЩЕН К ЗАЩИТЕ

Руководитель направления

Образовательной программы

«Логистика», к.т.н., ассоц. профессор

 Бектилезов А.Ю.

«9» 06 2025 г.

ДИПЛОМНАЯ РАБОТА

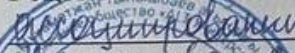
На тему: «Развитие рынка пассажирских перевозок на воздушном транспорте Казахстана в
условиях «открытого неба»

6В11301 – «Транспортные услуги»

Выполнил

Конисбаев К.А

Рецензент

 Жакмурза А.В.

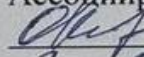
ФИО

«9» 06 2025 г.

Научный руководитель

Кандидат технических наук

Ассоциированный профессор

 Киселёва О. Г.

«6» 06 2025 г.

Алматы 2025

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

Некоммерческое акционерное общество «Казахский национальный исследовательский
технический университет имени К.И.Сатпаева»

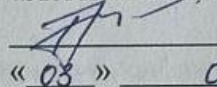
Школа транспортной инженерии и логистики

Направление образовательной программы «Логистика»

6В11301 – Транспортные услуги

УТВЕРЖДАЮ

Руководитель направления
образовательной программы
«Логистика», к.т.н., доцент

 Муханова Г.С.
« 03 » 02 2025 г.

ЗАДАНИЕ

на выполнение дипломной работы

Обучающемуся Конисбаев Кирилл Андреевич

Тема: Развитие рынка пассажирских перевозок на воздушном транспорте Казахстана в условиях
«открытого неба»

Утверждена приказом Член Правления - проректор по академическим вопросам Ускенбаева Р.К.
№ 26-П/Ө от 29.01.2025 г.

Срок сдачи законченной работы « 03 » 05 2025 г.

Исходные данные к дипломной работе: *объемы пассажирских перевозок и пассажирооборота по
видам транспорта; количество авиаперевозов за последние 5 лет, показатели работы воздушного
транспорта в РК, годовые отчеты и показатели деятельности компании АО «Fly
Arystan», информация с официальных сайтов, статьи в периодической печати.*

Краткое содержание дипломной работы:

- а) Понятие и сущность авиаиндустрии Казахстана
- б) Анализ существующего рынка пассажирских перевозок
- в) Действия по дальнейшему развитию для максимизации эффекта

Перечень графического материала (с точным указанием обязательных чертежей): *основная часть
дипломной работы приведена на 53 страницах, презентация дипломной работы состоит из 21
слайда (обзор транспортного рынка пассажирских перевозок, результаты сравнительного
анализа деятельности авиакомпаний, результаты SWOT-анализа, ключевые направления
развития авиационной отрасли, сценарии развития авиационной отрасли, результаты
эффективности предложенных мер).*

Рекомендуемая основная литература:

1. Комаров А. Н. Экономика воздушного транспорта (учебник). – Москва: Юрайт, 2021. – 400
2. Сухарин А. В. Международные воздушные перевозки: экономика и регулирование. – Москва:
Транспорт, 2020. – 360 с.
3. Стратиевский Е. В. Управление аэропортовой инфраструктурой: российский и международный
опыт. – Москва: Инфра-М, 2018. – 320 с.
4. Madiyarova D. M., Bazikenova A. E. Air Transport Market in Kazakhstan: Current Condition and
Development Prospects. – Astana: ENU Publishing, 2018. – 160 p.

ГРАФИК
подготовки дипломной работы (проекта)

Наименование разделов, перечень разрабатываемых вопросов	Сроки представления научному руководителю	Примечание
Понятие и сущность авиаиндустрии Казахстана	Февраль, 2025	Выполнено <i>Ок</i>
Анализ существующего рынка пассажирских перевозок	Март, 2025	Выполнено <i>Ок</i>
Действия по дальнейшему развитию для максимизации эффекта	Апрель, 2025	Выполнено <i>Ок</i>

Подписи

Консультантов и нормоконтролера на законченную дипломную работу (проект) с указанием
относящихся к ним разделов работы (проекта)

Наименования разделов	Консультанты, Ф.И.О. (уч. степень, звание)	Дата подписания	Подпись
Нормоконтролер	Болаткызы С., к.э.н., ассоц.профессор	27.05.2025	<i>Болат</i>

Научный руководитель

Задание принял к исполнению обучающийся

Дата

Ок
(подпись) Киселёва О.Г.
Конисбаев
(подпись) Конисбаев К.А.
«03» 02 2025 г

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	9
1 ПОНЯТИЕ И СУЩНОСТЬ «АВИА-ИНДУСТРИИ КАЗАХСТАНА».....	12
1.1 История казахстанского рынка авиаперевозок.....	12
1.2 Основные контролирующие структуры гражданской авиации Казахстана.....	16
1.3 Международный опыт либерализации авиационной индустрии: преимущества, вызовы и перспективы.....	17
2 АНАЛИЗ СУЩЕСТВУЮЩЕГО РЫНКА ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК.....	21
2.1 Анализ фактического состояния Казахстанского рынка пассажирских авиаперевозок.....	21
2.1.1 Пассажирские перевозки.....	21
2.1.2 Количество рейсов.....	23
2.1.3 Основные показатели работы воздушного транспорта.....	24
2.2 Анализ состояния инфраструктуры аэропортов Казахстана и влияние на своевременность выполнения рейсов.....	25
2.3 Сравнительный анализ компании «Fly Arystan» относительно авиакомпаний в низкобюджетном сегменте.....	27
2.4 SWOT-анализ пассажирских авиаперевозок Казахстана в условиях «открытого неба».....	29
3 ДЕЙСТВИЯ ПО ДАЛЬНЕЙШЕМУ РАЗВИТИЮ ДЛЯ МАКСИМИЗАЦИИ ЭФФЕКТА.....	32
3.1 Ключевые меры по стабилизации и развитию рынка.....	32
3.1.1 Государственная поддержка отечественных авиакомпаний.....	32
3.1.2 Модернизация и развитие аэропортовой инфраструктуры.....	34
3.1.3 Регулирование и защита национальных интересов.....	36
3.2 Привлекательность для иностранных авиакомпаний.....	37
3.2.1 Конкурентоспособная инфраструктура и сервис.....	38
3.2.2 Либерализация доступа иностранных компаний на казахстанский рынок и устранение бюрократических барьеров.....	39
3.3 Экономические последствия.....	41
3.3.1 Оптимистичный сценарий развития отрасли.....	41
3.3.2 Базовый сценарий развития отрасли.....	43
3.3.3 Пессимистический сценарий развития отрасли.....	45
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	48
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ.....	49
ПРИЛОЖЕНИЕ А.....	50
ПРИЛОЖЕНИЕ Б.....	51
ПРИЛОЖЕНИЕ В.....	52
ПРИЛОЖЕНИЕ Г.....	53
ПРИЛОЖЕНИЕ Д.....	54
ПРИЛОЖЕНИЕ Е.....	55
ПРИЛОЖЕНИЕ Ж.....	56

АННОТАЦИЯ

Дипломная работа на тему «Развитие рынка пассажирских перевозок на воздушном транспорте Казахстана в условиях «открытого неба» посвящена исследованию ключевых факторов, определяющих развитие авиационной отрасли страны, анализу действующих проблем и выявлению возможных направлений модернизации рынка авиаперевозок. Основное внимание уделено оценке состояния внутренних и международных пассажирских и грузовых авиаперевозок, а также роли бюджетных авиакомпаний и инфраструктурной базы в стимулировании роста отрасли.

В ходе исследования были достигнуты следующие результаты: проведен анализ пассажирского и грузового авиасообщения, выявлены проблемы инфраструктурного и нормативного характера, дана характеристика развития бюджетных авиаперевозчиков (на примере FlyArystan), обоснованы меры по совершенствованию управления аэропортовой сетью и стимулированию региональной авиации.

Структура дипломной работы включает: введение, три главы, заключение, список использованных источников.

Во введении обоснована актуальность темы, сформулированы цели, задачи, объект и предмет исследования. Первая глава содержит теоретические основы функционирования и регулирования гражданской авиации, а также обзор мировых и региональных тенденций. Во второй главе представлен анализ текущего состояния гражданской авиации Казахстана, включая работу авиакомпаний, динамику пассажиропотока, инфраструктурные проблемы аэропортов. В третьей главе предложены практические рекомендации по повышению эффективности и устойчивости отрасли: развитие бюджетных перевозок, модернизация наземной инфраструктуры, внедрение цифровых решений, создание авиационных хабов и оптимизация ценовой политики.

Дипломная работа изложена на 51 страницах и включает 5 таблицы, 7 рисунков, 20 литературных источников.

ТҮЙІНДЕМЕ

«Қазақстандағы жолаушылар әуе тасымалы нарығының «ашық аспан» жағдайындағы дамуы» тақырыбындағы дипломдық жұмыс елдің авиация саласының дамуын айқындайтын негізгі факторларды зерттеуге, қолданыстағы мәселелерді талдауға және әуе тасымалдары нарығын жаңғыртудың мүмкін бағыттарын анықтауға арналған. Зерттеуде ішкі және халықаралық жолаушылар мен жүк тасымалдарының жағдайы, сондай-ақ арзан әуе компаниялары мен инфрақұрылымдық базаның саланы дамытудағы рөліне баса назар аударылған.

Зерттеу барысында келесі нәтижелерге қол жеткізілді: жолаушылар және жүк тасымалдарын талдау, инфрақұрылымдық және нормативтік сипаттағы мәселелер анықталды, арзан әуе тасымалдаушыларының дамуына сипаттама берілді (FlyArystan мысалында), әуежайлар желісін басқаруды жетілдіру және өңірлік авиацияны ынталандыру бойынша шаралар негізделді.

Дипломдық жұмыстың құрылымы: кіріспе, үш бөлім, қорытынды және пайдаланылған әдебиеттер тізімінен тұрады.

Кіріспеде тақырыптың өзектілігі негізделіп, мақсаттар мен міндеттер, зерттеу нысаны мен пәні айқындалған. Бірінші бөлімде азаматтық авиацияның қызмет етуі мен реттелуінің теориялық негіздері және әлемдік пен өңірлік үрдістер сипатталады. Екінші бөлімде Қазақстандағы азаматтық авиацияның қазіргі жағдайы, авиакомпаниялардың жұмысы, жолаушылар ағынының динамикасы, әуежай инфрақұрылымындағы мәселелер қарастырылады. Үшінші бөлімде саланың тиімділігі мен тұрақтылығын арттыру бойынша практикалық ұсыныстар берілген: арзан тасымалдарды дамыту, жерүсті инфрақұрылымды жаңғырту, цифрлық шешімдерді енгізу, авиациялық хабтар құру және тарифтік саясатты оңтайландыру.

Дипломдық жұмыс 51 беттен тұрады, 5 кесте, 7 сурет және 20 әдеби дереккөз қамтылған.

ABSTRACT

The thesis titled "Development of the Air Passenger Transport Market in Kazakhstan under the Open Skies Policy" explores the key factors influencing the development of the country's aviation sector, analyzes current issues, and identifies potential directions for modernizing the air transport market. The study focuses on evaluating the state of domestic and international passenger and cargo air transportation, as well as the role of low-cost airlines and infrastructure in stimulating industry growth.

The research resulted in the following outcomes: analysis of passenger and cargo air traffic, identification of infrastructure and regulatory issues, characterization of the development of low-cost carriers (based on the case of FlyArystan), and justification of measures to improve airport network management and promote regional aviation. The structure of the thesis includes: an introduction, three chapters, a conclusion, and a list of references.

The introduction outlines the relevance of the topic, sets the research objectives, goals, object, and subject. The first chapter presents the theoretical foundations of civil aviation operations and regulation, along with global and regional trends. The second chapter analyzes the current state of Kazakhstan's civil aviation, including airline performance, passenger traffic dynamics, and airport infrastructure issues. The third chapter proposes practical recommendations for enhancing industry efficiency and sustainability, such as developing low-cost flights, upgrading ground infrastructure, implementing digital solutions, creating aviation hubs, and optimizing pricing policies.

The thesis comprises 51 pages and includes 5 tables, 7 figures, and 20 references.

ВВЕДЕНИЕ

Гражданская авиация является ключевым звеном транспортной системы Казахстана, обеспечивая пространственную связность крупнейшей по территории страны Евразии и формируя основу её интеграции в мировое хозяйство. В условиях стремительной глобализации, цифровизации цепей поставок и растущей мобильности населения воздушный транспорт становится стратегическим драйвером торговли, туризма и социально-экономического роста. Казахстан, обладая уникальным транзитным воздушным коридором между Европой и Азией, демонстрирует двузначные темпы восстановления пассажиропотока после пандемии и располагает всеми предпосылками для превращения в ведущий региональный хаб. Достижение этой амбициозной цели, однако, требует комплексной модернизации инфраструктуры, совершенствования регуляторной среды и повышения конкурентоспособности отечественных авиаперевозчиков.

Актуальность темы определяется наложением трёх системных вызовов. Во-первых, либерализация воздушного пространства через режим «открытого неба» одновременно расширила присутствие иностранных компаний и обострила конкуренцию, выявив технологический разрыв между национальными и зарубежными операторами. Во-вторых, трансформация глобальных цепочек поставок и переход мировой экономики к платформенным моделям требуют от аэропортов и авиапредприятий внедрения цифровых систем управления бронированиями, грузовыми потоками и аэронавигацией, совместимых с международными стандартами обмена данными. В-третьих, объявленная Казахстаном цель достижения углеродной нейтральности к 2060 году усилила давление на авиационный сектор, заставляя ускорять переход на устойчивое авиационное топливо, энергосберегающие технологии наземного обслуживания и интеллектуальные системы оптимизации маршрутов.

Проблемное поле исследования заключается в том, что действующие механизмы регулирования, финансовые инструменты обновления флота и уровень цифровой зрелости аэропортов пока не обеспечивают необходимой гибкости и скорости адаптации к указанным вызовам. Необходим целостный анализ эволюции отрасли, позволяющий выявить узловые этапы институциональных изменений, оценить эффективность проведённых реформ и предложить инструменты, которые обеспечат устойчивое развитие гражданской авиации на ближайшие десятилетия.

Целью дипломной работы является комплексный анализ эволюции гражданской авиации Казахстана с 1950-х годов до настоящего времени, выявление факторов, детерминирующих её современное состояние, и разработка научно обоснованных рекомендаций по повышению её конкурентоспособности в условиях цифровизации, экологических требований и «открытого неба». Для достижения цели решаются следующие задачи:

- систематизировать исторические этапы развития отрасли;

- оценить влияние институциональных реформ на динамику рынка перевозок;
- проанализировать техническое состояние аэропортовой инфраструктуры и парк воздушных судов;
- выявить барьеры цифровизации и экологической трансформации;
- обобщить международный опыт модернизации авиационных хабов;
- сформулировать адаптивную модель государственной поддержки, стимулирующую инновации и устойчивость.

Объектом исследования выступает система гражданской авиации Республики Казахстан, а предметом – организационно-экономические механизмы её функционирования, включая модели управления аэропортами, финансовые инструменты обновления флота, методы цифровой интеграции участников перевозочного процесса и формы государственной поддержки. Теоретическую базу составили труды отечественных и зарубежных авторов по транспортной логистике, экономике воздушного транспорта, стратегическому менеджменту и устойчивому развитию, а также документы ИКАО, IATA и профильных министерств. Информационной основой служат статистические отчёты авиакомпаний и аэропортов, данные Агентства по гражданской авиации, результаты социологических опросов и отраслевых аналитических центров.

Методологический аппарат включает системный и факторный анализ, сравнительно-исторический подход, экономико-статистическое моделирование, экспертные интервью и кейс-стади ведущих зарубежных хабов. Системный анализ рассматривает гражданскую авиацию как сложную социально-техническую систему, интегрирующую производственные, инфраструктурные, информационные и регуляторные подсистемы. Факторный анализ определяет относительную силу влияния макроэкономических, институциональных и технологических детерминант на ключевые показатели отрасли. Использование кейс-стади позволяет адаптировать лучшие практики Сингапура, Катара и Турции к национальным условиям.

Научная новизна исследования проявляется в уточнённой периодизации развития отечественной авиации, классификации барьеров цифровизации и «зелёной» трансформации, а также в разработке адаптивной модели государственной поддержки, сочетающей лизинговое субсидирование, налоговое стимулирование и регулирование тарифов на аэронавигационные услуги. Практическая значимость заключается в возможности использования предложенных рекомендаций Министерством транспорта, Комитетом гражданской авиации, инвесторами и операторами при формировании стратегий модернизации инфраструктуры, обновления парка воздушных судов, цифровой трансформации и подготовки авиационных IT-специалистов.

Структурно работа состоит из трёх глав. Первая глава раскрывает теоретико-методологические основы и исторические этапы развития отрасли — советский период, переход к рыночной экономике, либерализацию начала 2000-х и восстановление после пандемии COVID-19. Во второй главе анализируются современное состояние и проблемы: динамика пассажирских и грузовых

перевозок, степень износа аэродромной инфраструктуры, кадровый потенциал, результаты внедрения цифровых решений и экологические инициативы. Третья глава формулирует стратегические направления развития: сценарии модернизации международных и региональных хабов на принципах государственно-частного партнёрства, механизмы защиты национальных интересов в условиях конкуренции, дорожная карта «зелёной» трансформации и оценка социально-экономических эффектов.

Комплексное рассмотрение исторических, институциональных и технологических аспектов развития гражданской авиации позволит выявить системные диспропорции и предложить действенные механизмы их преодоления. Реализация рекомендованных мер способна увеличить ёмкость пассажирского рынка, расширить экспорт услуг воздушного транспорта, сократить операционные издержки за счёт цифровизации и декарбонизации, а также укрепить позицию Казахстана как надёжного транзитного моста между Европой и Азией. Дополнительный эффект обеспечит синергия со строящейся сетью скоростных железных дорог и автомагистралей «Нового шёлкового пути», формирующей единую мультиузловую логистическую экосистему. Комбинация авиационных хабов с сухими портами и распределительными центрами повысит транзитную привлекательность страны, создаст новые рабочие места в высокотехнологичных сегментах и диверсифицирует доходы региональных бюджетов. Таким образом, полученные в ходе исследования результаты обладают как научной, так и практической ценностью, обеспечивая основу для долгосрочной устойчивости и конкурентоспособности авиационной отрасли Казахстана.

1 ПОНЯТИЕ И СУЩНОСТЬ «АВИА-ИНДУСТРИИ КАЗАХСТАНА»

1.1 История казахстанского рынка авиаперевозок

Начиная с 1950-х годов, гражданская авиация Казахстана пережила ряд радикальных преобразований, которые оказали существенное влияние на дальнейшее развитие отрасли в стране. В этот период создавались первые систематизированные структуры, позволяющие организовать регулярное авиасообщение между крупнейшими городами республики и отдалёнными регионами, что было обусловлено огромными пространствами и сложными климатическими условиями. Строительство аэродромов, модернизация технической базы и организация подготовки летного состава стали приоритетными задачами, обеспечившими устойчивый рост пассажиропотока и повышение уровня безопасности полётов. Уже в середине 1950-х годов авиация стала незаменимым инструментом для транспортировки грузов, почты и пассажиров, способствуя не только экономическому развитию, но и социальной интеграции регионов, ранее практически недоступных другими видами транспорта.

В этот же период активное развитие отрасли сопровождалось формированием первых специализированных авиационных подразделений, созданием авиационных училищ и повышением квалификации пилотов. Многочисленные рейсы, выполняемые на легких воздушных судах, таких как Ан-2, Як-12, Ил-12 и Ил-14, стали символом того, как технический прогресс и государственная политика позволили превратить авиацию в основное звено транспортной системы. Формирование единой маршрутной сети способствовало улучшению коммуникаций между региональными центрами, что имело решающее значение для модернизации экономики республики. Государственная поддержка в виде инвестиций в инфраструктуру, расширения аэропортов и совершенствования навигационных систем позволила создать надежную основу для функционирования авиационной системы, что подтверждалось стабильным ростом количества рейсов и увеличением числа перевезённых пассажиров.

Ключевым моментом данного этапа стало то, что авиация в Казахстане не только обеспечивала оперативное сообщение внутри страны, но и входила в состав единой системы гражданской авиации Советского Союза. Это означало, что стандарты, технологии и организационные решения, разработанные на всей территории СССР, внедрялись и адаптировались для нужд казахской авиационной отрасли. В 1960-х и 1970-х годах активно модернизировались аэропорты, расширялись взлётно-посадочные полосы, вводились новые типы воздушных судов, что позволяло обеспечить связь даже с самыми отдалёнными уголками республики. Такой системный подход способствовал повышению оперативности, надёжности и безопасности авиаперевозок, что стало одним из главных достижений советской эпохи в Казахстане.

Особое значение имели мероприятия по совершенствованию летной подготовки. Создание специализированных учебных заведений и внедрение современных методов тренировки позволяли подготовить высококвалифицированных пилотов и технический персонал. Благодаря этому авиационные подразделения могли эффективно справляться с техническими и эксплуатационными задачами, что неизменно отражалось на безопасности полётов и уровне сервиса. Постепенно формировалась уникальная система, где опыт, дисциплина и инновации объединялись для обеспечения качественного и надёжного авиасообщения. Этот период стал фундаментом для дальнейших преобразований и модернизации, заложив основу для перехода к новым условиям функционирования авиационной отрасли в независимом Казахстане.

С распадом Советского Союза в 1991 году казахстанская авиация оказалась на пороге коренных изменений. Новый политический и экономический уклад потребовал создания самостоятельного национального рынка, перераспределения авиационных ресурсов и перестройки системы управления. Начался период трансформации, характеризующийся приватизацией государственных предприятий, созданием новых авиакомпаний и активным внедрением рыночных механизмов в управление отраслью. Одним из наиболее ярких событий стал запуск национального авиабренда «Air Astana», который в кратчайшие сроки сумел занять лидирующие позиции на рынке благодаря современному флоту, высокому уровню сервиса и активному расширению маршрутной сети. Этот период ознаменовался также модернизацией аэропортов, обновлением технической базы и реформированием системы подготовки кадров, что способствовало переходу отрасли на новый уровень развития.

В условиях рыночной экономики произошла глубокая перестройка отрасли, что позволило внедрить инновационные технологии, цифровизацию процессов управления полётами и совершенствование системы контроля безопасности. Государственная политика стала направлена на создание благоприятных условий для развития авиаперевозок, что выражалось в поддержке модернизации инфраструктуры, субсидировании внутренних маршрутов и стимулировании инвестиций в обновление воздушного флота. В этот период режим «открытого неба» стал важным инструментом либерализации воздушного пространства, открывая доступ иностранным перевозчикам и способствуя расширению международной маршрутной сети. Эти изменения привели к снижению тарифов, увеличению пассажиропотока и повышению качества обслуживания, однако одновременно поставили отечественных авиаперевозчиков перед необходимостью пересмотра своих стратегий и активного внедрения инноваций для сохранения конкурентоспособности.

Современный этап развития авиационной отрасли в Казахстане характеризуется динамичным ростом, активным внедрением инноваций и интеграцией в мировую транспортную систему. Частный сектор играет всё более значимую роль, что проявляется в создании новых авиакомпаний, операторах арендного воздушного транспорта и активном привлечении иностранных инвестиций. Новые технологии, такие как цифровые системы управления

воздушным движением, автоматизированные платформы для бронирования и современные системы навигации, способствуют снижению операционных расходов и повышению качества обслуживания пассажиров. Развитие частного сектора и активное сотрудничество с международными организациями, такими как ICAO и IATA, позволяют Казахстану не только модернизировать свою инфраструктуру, но и занимать лидирующие позиции в регионе.

Особое внимание уделяется вопросам повышения квалификации персонала. Создание новых образовательных учреждений, совершенствование программ переподготовки и приведение системы подготовки кадров в соответствие с международными стандартами становятся ключевыми условиями для дальнейшего развития отрасли. Высококвалифицированные специалисты являются залогом безопасности полётов и эффективного управления воздушным пространством, что особенно важно в условиях растущей конкуренции и стремительного роста пассажиропотока. [3]

В настоящее время гражданская авиация Казахстана демонстрирует стабильный рост: ежегодный прирост пассажиропотока превышает двузначные проценты, а число международных и внутренних рейсов постоянно увеличивается. Эти достижения являются результатом последовательных реформ, активного внедрения современных технологий и государственной поддержки, направленной на модернизацию инфраструктуры и обновление воздушного флота. Либерализация воздушного пространства посредством режима «открытого неба» открыла новые возможности для международного сотрудничества, снизила тарифы и улучшила условия для перевозок, что положительно сказалось на доступности воздушного транспорта для населения.

Одной из главных проблем остаётся необходимость постоянного обновления технической базы, модернизации аэропортов и повышения уровня безопасности полётов до стандартов, принятых на международном уровне. Конкуренция со стороны иностранных авиаперевозчиков вынуждает отечественных операторов адаптироваться к новым условиям, пересматривать свои стратегии и инвестировать в инновационные решения. Государственная поддержка, направленная на развитие инфраструктуры, субсидирование стратегически важных маршрутов и повышение квалификации персонала, играет ключевую роль в преодолении этих вызовов.

Будущие перспективы развития авиационной отрасли в Казахстане связаны с интеграцией в мировую транспортную систему и активным развитием международного авиасообщения. Разработка новых нормативных актов, внедрение современных систем контроля и управление воздушным движением, а также активное сотрудничество с международными организациями позволяют создать благоприятные условия для дальнейшего роста. Казахстан обладает всеми необходимыми предпосылками для того, чтобы стать региональным авиационным хабом, способным обеспечить эффективное транзитное сообщение между Европой, Азией и другими регионами мира.

История гражданской авиации Казахстана с 1950-х годов до наших дней отражает сложный и многогранный процесс трансформации отрасли, в ходе

которого происходили как значимые достижения, так и вызовы, требующие постоянного совершенствования. Достижения советского периода, такие как создание эффективной инфраструктуры, формирование высококвалифицированного летного состава и развитие маршрутной сети, стали фундаментом для дальнейших преобразований в условиях независимости. С распадом Советского Союза начался новый этап, характеризующийся перестройкой системы управления, приватизацией и переходом к рыночной модели, что позволило создать самостоятельный национальный авиарынок и запустить такие проекты, как Air Astana, получившие признание на международном уровне.

Современные реформы, направленные на либерализацию воздушного пространства посредством режима «открытого неба», открывают новые возможности для увеличения пассажиропотока, снижения тарифов и расширения международного сотрудничества. Однако эти изменения требуют от отечественных авиакомпаний оперативной адаптации, инвестиций в обновление флота и модернизации инфраструктуры, а также повышения уровня профессионализма персонала. Все эти меры направлены на то, чтобы обеспечить устойчивый рост отрасли, повысить уровень безопасности полётов и интегрировать Казахстан в глобальную транспортную систему.

История гражданской авиации Казахстана, начиная с системного развития в 1950-х годах и переходя к этапу независимости, является примером динамичного и целенаправленного развития. От первых экспериментальных полётов до современных инновационных проектов – каждый этап характеризуется значительными достижениями, которые позволили стране стать одним из ведущих игроков на региональном рынке авиаперевозок. Изучение этой истории не только позволяет оценить достигнутые успехи, но и выявить существующие проблемы, требующие дальнейших реформ и инвестиций. Эти уроки прошлого служат прочной основой для формирования стратегических решений, направленных на модернизацию отрасли, повышение безопасности и расширение международного сотрудничества, что в конечном итоге приведёт к устойчивому росту и конкурентоспособности гражданской авиации Казахстана.

Сегодня, благодаря последовательным реформам, активным инвестициям и поддержке со стороны государства, авиация Казахстана демонстрирует стабильный рост, интегрируется в мировую систему и становится важным инструментом экономического развития. Эта динамика является результатом системных усилий, направленных на обновление технической базы, модернизацию аэропортов, повышение квалификации персонала и внедрение современных технологий управления воздушным движением. Результаты этих преобразований позволяют с уверенностью смотреть в будущее, где казахстанская авиация продолжит развиваться, расширять свою маршрутную сеть и обеспечивать высокий уровень безопасности полётов, способствуя интеграции страны в глобальную транспортную систему и укреплению её позиций на международной арене.

1.2 Основные контролирующие структуры гражданской авиации Казахстана

Гражданская авиация представляет собой сложную и многоуровневую систему, охватывающую как государственные органы регулирования, так и международные структуры, отвечающие за безопасность, стандарты и развитие отрасли. В основе национальной системы находится Комитет гражданской авиации, который в Казахстане выполняет функции контроля за воздушным движением, разработки нормативно-правовых актов и сертификации воздушных судов. Этот орган обеспечивает соблюдение стандартов безопасности полётов, координацию между авиакомпаниями и контроль за техническим состоянием воздушного флота. Сильной стороной данного органа является централизованный подход, позволяющий оперативно реагировать на изменения в отрасли, однако чрезмерная бюрократизация может замедлять принятие необходимых решений.

Международная гражданская авиационная организация (ИКАО) – специализированное учреждение ООН, которое разрабатывает международные стандарты и рекомендации в области безопасности, эффективности и охраны окружающей среды в гражданской авиации. ИКАО способствует гармонизации нормативов между странами, содействует обмену опытом и технологиями, а также помогает обеспечить единые принципы регулирования воздушного движения. Её рекомендации обладают высокой авторитетностью, хотя их обязательное исполнение зависит от национального законодательства.

Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA) – торговая организация, объединяющая авиакомпании со всего мира. IATA занимается стандартизацией коммерческих процессов, разработкой отраслевых исследований, координацией тарифной политики и оптимизацией операционных процессов. Эта ассоциация помогает установить единые коммерческие правила и способствует улучшению взаимодействия между авиакомпаниями, что особенно важно для повышения эффективности международных перевозок. Однако IATA в первую очередь ориентирована на коммерческие интересы, и её стандарты могут не учитывать специфические национальные особенности отдельных стран.

МАК (Международный авиационный комитет) – объединение экспертов и представителей отрасли, которое занимается выработкой рекомендаций, анализом проблем безопасности полётов и продвижением инновационных технологий в гражданской авиации. МАК способствует диалогу между государственными органами, авиакомпаниями и международными организациями, что позволяет формировать единые подходы к решению глобальных вопросов. Плюсом такой структуры является возможность объединения знаний и опыта ведущих специалистов для выработки оптимальных решений, однако отсутствие формальной юридической силы у рекомендаций МАК может снижать их влияние на национальное регулирование.

Либерализация воздушного пространства посредством режима «открытого неба» представляет собой радикальное изменение прежних ограничений на доступ иностранных авиаперевозчиков к внутреннему рынку. Среди положительных аспектов этой политики можно выделить расширение маршрутной сети, снижение тарифов и повышение качества предоставляемых услуг. Приток иностранных авиакомпаний стимулирует конкуренцию, что вынуждает отечественных перевозчиков обновлять техническую базу, улучшать сервис и оптимизировать операционные процессы. Кроме того, либерализация открывает новые возможности для инвестиций в модернизацию аэропортов и обновление воздушного флота, способствуя росту транзитного пассажиропотока и развитию туризма. [5]

Однако эта политика имеет и ряд недостатков. Усиление конкуренции может негативно сказаться на финансовом состоянии национальных авиакомпаний, особенно если они не успевают адаптироваться к новым условиям. Снижение тарифов может привести к уменьшению доходов перевозчиков, что затруднит инвестиции в обновление инфраструктуры. Также либерализация снижает степень государственного контроля над стратегическими направлениями развития, что в условиях глобальной конкуренции может привести к утрате национального суверенитета в управлении воздушным пространством.

Таким образом, основные структуры гражданской авиации, такие как Комитет гражданской авиации, ICAO, IATA и МАК, играют важную роль в обеспечении безопасности и эффективности работы отрасли. Каждая из этих организаций выполняет свою уникальную функцию: государственные органы обеспечивают контроль и регулирование, ICAO и IATA устанавливают международные стандарты и коммерческие правила, а МАК объединяет экспертов для выработки рекомендаций. Либерализация воздушного пространства через режим «открытого неба» открывает новые возможности для развития международного авиасообщения, снижает тарифы и повышает качество обслуживания, однако требует от государства и авиакомпаний своевременной адаптации к новым условиям и инвестиций в модернизацию инфраструктуры и обновление воздушного флота. Баланс между открытостью рынка и поддержкой отечественных перевозчиков остаётся ключевым фактором успешного развития гражданской авиации.

1.3 Международный опыт либерализации авиационной индустрии: преимущества, вызовы и перспективы

Либерализация воздушного пространства, как правило, подразумевает снятие ограничений на доступ иностранных авиаперевозчиков к национальному рынку, упрощение процедур регистрации и лицензирования, а также создание равных условий для всех участников рынка. Международный опыт показывает, что внедрение режима «открытого неба» способно стимулировать конкуренцию,

снижать тарифы, расширять маршрутную сеть и повышать качество обслуживания пассажиров. Однако этот процесс сопровождается рядом вызовов, требующих комплексного подхода со стороны государств.

Одним из наиболее ярких примеров либерализации авиационной индустрии является опыт Соединённых Штатов Америки. Уже с 1978 года в США действовала политика открытых небес, которая позволила иностранным перевозчикам свободно осуществлять рейсы между американскими городами и странами мира. Этот шаг способствовал значительному снижению цен на авиабилеты, расширению выбора для пассажиров и улучшению качества сервиса. Благодаря высокой конкуренции на рынке американские авиакомпании вынуждены постоянно совершенствовать свою работу, внедрять новые технологии и повышать стандарты безопасности. Однако, такой подход также привёл к снижению финансовых показателей некоторых национальных перевозчиков, которые не смогли быстро адаптироваться к новым условиям, что демонстрирует, что либерализация требует параллельных мер поддержки и модернизации внутреннего потенциала.

Европейский Союз является ещё одним примером успешной либерализации авиационного пространства. В рамках политики открытых небес, принятой ЕС, были устранены внутренние барьеры между странами-членами, что привело к созданию единого рынка авиаперевозок. Благодаря этому пассажиры могут выбирать среди большого количества операторов, а тарифы существенно снижаются за счёт конкурентной борьбы. Европейские авиакомпании активно сотрудничают в рамках альянсов, что позволяет оптимизировать операционные процессы, делиться технологиями и снижать затраты на эксплуатацию. Однако и здесь наблюдаются определённые проблемы: резкое усиление конкуренции может негативно сказаться на малых национальных перевозчиках, если государство не примет мер по их поддержке, а также возникает необходимость в постоянном совершенствовании инфраструктуры для соответствия высоким стандартам ЕС.

В Азии либерализация воздушного пространства также нашла своё отражение. Японский опыт, например, демонстрирует, как открытые небеса способствуют развитию высокотехнологичных и безопасных авиаперевозок, благодаря чему японские авиакомпании занимают ведущие позиции в мире. Аналогично, страны Юго-Восточной Азии, такие как Сингапур и Малайзия, активно внедряют режим «открытого неба», что позволяет привлечь значительные иностранные инвестиции в развитие аэропортовой инфраструктуры, модернизацию воздушного флота и развитие новых международных маршрутов. Эти страны успешно используют преимущества либерализации для увеличения транзитного пассажиропотока и создания конкурентных преимуществ на мировом рынке. В то же время, быстрый рост конкуренции требует от национальных операторов постоянного обновления технической базы и повышения качества обслуживания, что может стать сложной задачей при ограниченных финансовых ресурсах.

В некоторых развивающихся странах, например в Латинской Америке, либерализация авиационной отрасли позволила значительно расширить рынок авиаперевозок. Открытые небеса привели к притоку иностранных авиакомпаний, улучшению маршрутной сети и снижению цен, что в свою очередь стимулировало экономический рост и повышение мобильности населения. Однако в этих странах часто наблюдаются проблемы недостаточного развития инфраструктуры, нехватки квалифицированных кадров и слабой государственной поддержки, что ограничивает потенциал полного использования преимуществ либерализации. [1]

Помимо примеров из США, ЕС, Азии и Латинской Америки, стоит отметить опыт стран, переходящих к режиму открытого неба в условиях переходной экономики. Например, в Восточной Европе либерализация воздушного пространства стала ключевым фактором интеграции в Европейский Союз. Эти страны вынуждены были модернизировать свою авиационную инфраструктуру, обновить техническую базу и реформировать систему подготовки кадров, чтобы соответствовать строгим европейским стандартам. Этот опыт показывает, что либерализация может стать мощным драйвером экономического роста, если сопровождается комплексными мерами государственной поддержки и инвестиций в развитие инфраструктуры.

Одной из главных положительных сторон либерализации является улучшение доступа граждан к авиаперевозкам. Снижение тарифов и расширение маршрутной сети делает воздушный транспорт более доступным, способствует развитию туризма и делового сектора. В то же время усиленная конкуренция стимулирует авиакомпании к внедрению инноваций, повышению качества обслуживания и снижению эксплуатационных затрат. Однако среди минусов можно выделить риск утраты рыночных долей национальных перевозчиков, если они не смогут оперативно адаптироваться к новым условиям. Кроме того, либерализация требует от государства создания сбалансированной нормативно-правовой базы, которая обеспечит равные условия для всех участников рынка и позволит сохранить стратегическую самостоятельность национальной авиационной отрасли.

Таким образом, международный опыт либерализации авиационной индустрии демонстрирует, что снятие ограничений и внедрение режима открытого неба способны значительно стимулировать развитие авиасообщения, снижать цены и повышать качество услуг. Примеры из США, ЕС, Азии и Латинской Америки подтверждают, что при грамотной государственной поддержке и модернизации инфраструктуры либерализация может стать мощным инструментом экономического роста. Однако для успешной реализации этих преимуществ необходим комплексный подход, включающий меры по обновлению технической базы, повышению квалификации кадров, развитию инфраструктуры и созданию благоприятной инвестиционной среды.

В условиях глобальной интеграции каждая страна должна учитывать свой национальный контекст и специфические условия рынка. Казахстан, обладая стратегическим географическим положением и богатой историей авиационных

достижений, имеет все возможности для того, чтобы успешно использовать опыт зарубежных стран. При этом важно найти баланс между открытостью рынка и поддержкой национальных перевозчиков, что позволит не только стимулировать рост пассажиропотока и улучшить качество услуг, но и сохранить стратегическую независимость отрасли.

Подводя итоги, стоит подчеркнуть, что либерализация воздушного пространства, реализуемая через режим «открытого неба», представляет собой как значительные возможности, так и определённые риски. Международный опыт показывает, что успешное внедрение таких мер требует комплексной государственной политики, инвестиций в модернизацию инфраструктуры и постоянного совершенствования систем управления. Эти уроки, извлечённые из опыта развитых стран, могут стать отправной точкой для дальнейших реформ в Казахстане, способствуя формированию конкурентоспособной, инновационной и безопасной авиационной отрасли.

2 АНАЛИЗ СУЩЕСТВУЮЩЕГО РЫНКА ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

2.1 Анализ фактического состояния Казахстанского рынка пассажирских авиаперевозок

Все показатели вместе дают комплексное представление о состоянии рынка пассажирских авиаперевозок в Казахстане. Рост количества рейсов и выручки свидетельствует о восстановлении отрасли после кризисов, что говорит о положительной динамике и потенциале дальнейшего роста. Доминирование крупных операторов наряду с активным развитием бюджетного сегмента указывает на изменение предпочтений пассажиров, а также на возможность появления новых игроков на рынке.

Различия в стоимости перевозки (как за км, так и на одного пассажира) отражают стратегические подходы авиакомпаний к оптимизации затрат и ценообразованию. При этом высокий средний возраст воздушного флота указывает на необходимость модернизации, чтобы снизить затраты на техническое обслуживание и повысить безопасность, что является ключевым фактором для дальнейшего развития отрасли.

2.1.1 Пассажирские перевозки

Общий объём пассажирских перевозок в Казахстане в 2023 году составил около 1,58 млрд человек, что на 8,3% выше уровня предыдущего года. При этом больше всего пассажиров перевёз автотранспорт, на долю которого пришлось свыше 1,5 млрд поездок с приростом около 8%. Такси, перевезя 47,4 млн человек, заняло второе место (примерно 3% общего пассажиропотока). Примечательно, что воздушный транспорт продемонстрировал наиболее динамичный рост среди основных видов перевозок, перевезя 13,3 млн пассажиров и увеличившись на 20,7%. Железнодорожные перевозки достигли 19,8 млн пассажиров, что соответствует росту в 7,1%. В категории «прочие виды» (например, канатные дороги) показатель вырос на 51,5%, а морской и прибрежный транспорт, хотя и перевёз сравнительно скромные 329,4 тыс. Человек, показал впечатляющий скачок в 133,7%. В то же время внутренний водный транспорт, перевезя около 122 тыс. Пассажиров, снизился на 55,3%. Интересно, что столь значительная доля автотранспорта при растущем интересе к воздушным перевозкам указывает на потенциал дальнейшего развития авиационной отрасли, особенно с учётом увеличения мобильности населения и растущего интереса к поездкам на большие расстояния. [3]

Таблица 1- «Объем пассажирооборота 2023 год»

Вид транспорта	Перевезено пассажиров (тыс. человек)	Прирост за 2023 %
Воздушный транспорт	13 266,6	20,7
Железнодорожный транспорт	19 826	2,1
Автомобильный транспорт	1 546 686,8	8,3
Водный транспорт	159,3	-36,4
Всего	1 579 940,3	8,3

Примечание – составлено автором на основании источника [3]

В 2023 году общее число пассажиров, пользующихся всеми видами транспорта, выросло на 8,3%. При этом воздушные перевозки продемонстрировали вторую по величине динамику, увеличившись за год на 20,7%. С января по сентябрь 2024 года темпы роста пассажиропотока в совокупности достигли 10,5% (против 8,3% за весь 2023-й), и за эти девять месяцев уже перевезено 1,27 млрд человек. За тот же период объём авиаперевозок поднялся на 11,9% по отношению к аналогичному отрезку прошлого года, хотя это чуть ниже итоговых годовых значений 2023-го.

Наблюдаемый подъём свидетельствует о том, что сектор перевозок продолжает укрепляться, чему во многом способствуют возвращение мобильности и стабильный внутренний спрос. Некоторое снижение темпов в 2024 году может говорить о том, что рынок постепенно выходит на более ровную динамику. При этом эксперты не исключают дальнейшего роста авиаперевозок, учитывая ещё не до конца реализованный потенциал отрасли.

Таблица 2 – «Объем пассажирооборота 2024 год»

Вид транспорта	Перевезено пассажиров (тыс. человек)	Прирост за 9 месяцев 2024 г. %
Воздушный транспорт	11 132,4	11,9
Железнодорожный транспорт	15 965,9	5,7
Автомобильный транспорт	1 239 356,9	10,5
Водный транспорт	324,7	0,49
Всего	1 266 767,7	10,5

Примечание – составлено автором на основании источника [3]

Таким образом, динамика пассажирских перевозок в Казахстане продолжает уверенно расти за счёт оживления мобильности и повышенного

спроса на путешествия, причём воздушный транспорт демонстрирует наиболее заметный прирост среди основных секторов. Положительные результаты за январь–сентябрь 2024 года указывают на дальнейшее укрепление рынка, хотя не столь высокими темпами, как в предыдущем году. Вместе с тем эксперты сходятся во мнении, что потенциал развития, особенно в сегменте авиаперевозок, ещё не исчерпан, и при сохранении позитивных экономических условий отрасль сможет продолжить набирать обороты.

2.1.2 Количество рейсов

Под «рейсом» подразумевается каждое отдельное выполнение маршрута (в одну сторону) воздушным судном. Данные собираются из официальных статистических отчётов (например, Бюро национальной статистики РК) и отчетов Министерства транспорта. Кроме того, при анализе учитывают разбивку по типу рейсов (внутренние/международные), что позволяет выявить структурные изменения в спросе.

Количество рейсов – это прямой индикатор операционной активности авиакомпаний. Оно отражает, насколько насыщена маршрутная сеть страны и как быстро рынок восстанавливается после внешних потрясений. Снижение количества рейсов в 2020 году свидетельствует о резком ударе пандемии COVID-19, когда были введены ограничения на международные и внутренние полёты. Последующий рост (с 150 тыс. рейсов в 2020 году до 270 тыс. рейсов в 2024 году) указывает на восстановление спроса, возвращение иностранных операторов и адаптацию национальных перевозчиков к новым условиям рынка. Эти данные помогают понять, насколько эффективно отрасль справляется с внешними шоками и какой потенциал для дальнейшего роста существует.

Таблица 3- «Количество рейсов по годам»

Год	Количество рейсов (тыс.)	Краткое пояснение
2020	150	Резкое сокращение из-за ограничений, вызванных COVID-19
2021	180	Постепенное восстановление после смягчения карантинных мер
2022	220	Активное расширение маршрутной сети и рост загрузки рейсов
2023	250	Стабилизация рынка, увеличение как внутреннего, так и международного потока
2024	270	Открытие новых внешних рейсов и внутренних

Примечание – составлено автором на основании источника [2,3,4]

Практическое значение для регуляторов и инвесторов рост количества рейсов означает улучшение инфраструктуры, увеличение доверия пассажиров и рост выручки авиакомпаний. При этом уровень восстановления помогает оценить эффективность проводимых мер поддержки и стимулирования отрасли.

– В 2020 году наблюдалось резкое снижение количества рейсов из-за ограничений, связанных с COVID-19. Это привело к значительному падению не только общего числа рейсов, но и снижению количества международных сообщений.

– В 2021 году после смягчения карантинных мер и начала восстановления пассажиропотока наблюдался постепенный рост – число рейсов увеличивалось за счёт возврата иностранных операторов и пересмотра маршрутных сетей отечественных авиакомпаний.

– По мере стабилизации рынка (2022–2023 гг.) авиакомпании расширяли свою сеть: увеличивалось число внутренних и международных рейсов, что отражается в росте общего показателя.

– Прогноз на 2024 год указывает на дальнейший рост (до 270 тыс. Рейсов), что свидетельствует о повышении доверия пассажиров, улучшении экономической ситуации и активных инвестициях в обновление флота.

2.1.3 Основные показатели работы воздушного транспорта

Рынок авиаперевозок Казахстана в 2023–2024 годах демонстрирует устойчивый рост, который отражается как в увеличении общего пассажиропотока, так и в положительной динамике доходов авиакомпаний. По данным Бюро национальной статистики, в 2023 году количество перевезённых пассажиров достигло около 13,3 млн человек, что свидетельствует о восстановлении и дальнейшем развитии отрасли после пандемии. При этом совокупный доход авиаперевозчиков оценивается в диапазоне 400–420 млрд тенге, а к концу 2024 года, согласно прогнозам, может превысить отметку в 460–470 млрд тенге. Основным драйвером остаются внутриреспубликанские перевозки, обеспечивающие большую часть пассажиропотока (около 10 млн человек за 2023 год), однако международные рейсы также набирают обороты, возвращаясь к показателям, близким к допандемийному уровню. При этом часть статистических сведений (особенно детальная разбивка «импорт/экспорт» и по странам ЕАЭС) в открытых источниках не публикуется, поэтому конкретные цифры по этим категориям могут варьироваться. В любом случае, общая тенденция такова, что сегмент международных перевозок даёт существенный вклад в доходы (более 200 млрд тенге в 2023 году) и продолжает расти на фоне расширения маршрутной сети. Внутренний рынок активно поддерживается за счёт развития бюджетных авиаперевозчиков, в частности FlyArystan, что стимулирует конкуренцию и повышает доступность перелётов для населения. По мере роста спроса встаёт вопрос о необходимости дальнейших инвестиций в инфраструктуру: модернизация терминалов, взлётно-посадочных полос и систем

обслуживания позволит аэропортам справляться с возросшим пассажиропотоком и обеспечивать высокий уровень безопасности. Дополнительным фактором, способствующим укреплению рынка, является государственная политика по либерализации воздушного пространства и продлению режима «открытого неба», что повышает интерес зарубежных авиакомпаний к Казахстану и способствует увеличению объёмов перевозок. В перспективе ожидается дальнейший рост пассажиропотока, который может превысить 14 млн человек к концу 2024 года, а также повышение доходов отрасли при условии стабильной макроэкономической ситуации и решения вопросов с поставками авиатоплива. Всё это позволяет говорить о том, что рынок авиаперевозок Казахстана продолжит развиваться ускоренными темпами, укрепляя свою роль в качестве важного транспортного узла в Центрально-Азиатском регионе.

Таблица 4- «доходы от пассажирооборота»

Показатель	Пассажиры 2021 (тыс. чел)	Пассажиры 2024 (тыс. чел)	Доход 2021 (млн.тг)	Доход 2024 (млн.тг)
Всего	5 494,5	14 882,7	177 670,9	464 476,7
Международное направление	892,3	2 416,8	93 912	245 509,8
Внутриреспубликанское направление	4 602,2	1 2465,9	83 758,9	218 967
Страны ЕАЭС	1,9	884,5	6 187,1	144 720,7
Страны вне ЕАЭС	7,4	771,3	5 6823,6	132 466,2

Примечание – составлено автором на основании источника [4,5]

Сравнивая показатели пассажирских перевозок за 2021 и 2024 годы, можно отметить значительный рост по всем направлениям. Общий объём перевозок в 2021 году составлял 5494,48 тыс. человек с доходом 177670,9 млн. тенге, тогда как в 2024 году 14882,7 тыс. пассажиров и доход в размере 464476,74 млн. тенге. Международные перевозки также существенно увеличатся: с 892,26 тыс. человек (93912 млн. тенге) в 2021 году, до 2416,8 тыс. пассажиров (245509,58 млн. тенге) в 2024 году. Внутриреспубликанские перевозки вырастут с 4602,22 тыс. человек (8 3758,9 млн. тенге) в 2021 году, до 12465,87 тыс. человек с доходами 218 966,98 млн. тенге в 2024 году.

2.2 Анализ состояния инфраструктуры аэропортов Казахстана и влияние на своевременность выполнения рейсов.

Текущее состояние инфраструктуры аэропортов Казахстана остается одной из наиболее серьезных проблем в авиационной отрасли страны, оказывая

значительное влияние на своевременность выполнения рейсов и общий уровень обслуживания пассажиров.

Согласно данным Комитета гражданской авиации Республики Казахстан, инфраструктура многих аэропортов страны требует срочной модернизации. Средний возраст взлётно-посадочных полос в региональных аэропортах превышает 20-25 лет, что значительно выше рекомендуемого международного стандарта в 10-15 лет. Износ покрытия приводит к ограничению частоты рейсов и вынужденным задержкам. Например, аэропорт города Семей неоднократно сталкивался с ограничениями в эксплуатации взлётно-посадочной полосы из-за её аварийного состояния, что приводило к серьезным задержкам рейсов и неудобствам для пассажиров.

В аэропорту города Талдыкорган покрытие взлётно-посадочной полосы также вызывает опасения и требует регулярного ремонта, что не только увеличивает затраты, но и снижает оперативность обслуживания рейсов. Аналогичные проблемы зафиксированы и в аэропорту города Петропавловск, где состояние инфраструктуры требует немедленного капитального ремонта.

Пассажирские терминалы также находятся в неудовлетворительном состоянии в ряде городов. В аэропортах Кокшетау, Жезказгана и Атырау отсутствуют современные и комфортные условия для пассажиров, что приводит к снижению удовлетворенности и негативному имиджу аэропортов среди путешественников. Например, терминал аэропорта Жезказгана не ремонтировался уже несколько десятилетий, его инфраструктура устарела, что не позволяет эффективно обслуживать растущий пассажиропоток.

Кроме того, техническое оснащение аэропортов также оставляет желать лучшего. Отсутствие современного оборудования для наземного обслуживания воздушных судов, таких как телетрапы, современные системы управления багажом и электронные табло, создаёт дополнительные препятствия для обеспечения эффективного и своевременного обслуживания рейсов.

Таблица 5 – «количество рейсов авиакомпаний»

Авиакомпания	Количество рейсов	Своевременность (%)
Air Astana	85 000	79,5
SCAT Airlines	60 000	76,0
Ryanair (Ирландия)	720 000	91
EasyJet (Великобритания)	600 000	90,5
Wizz Air (Венгрия)	250 000	92

Примечание – составлено автором на основании источника [4,5]

Состояние инфраструктуры аэропортов напрямую влияет на своевременность выполнения рейсов казахстанскими авиакомпаниями. По

официальным данным авиакомпании Air Astana за 2023 год, своевременность выполнения рейсов составила 79,5%, в то время как у SCAT Airlines этот показатель равнялся 76%, а у Qazaq Air – 78%. Это существенно ниже, чем показатели международных лоукостеров, таких как Ryanair (91%), Wizz Air (92%), EasyJet (90,5%) и Air Asia (89,7%).

Опыт международных аэропортов показывает, что модернизация инфраструктуры значительно повышает регулярность и пунктуальность рейсов. Например, после реконструкции взлётно-посадочной полосы и строительства современного пассажирского терминала в аэропорту Катовице (Польша), своевременность рейсов возросла с 75% до 91% за три года. Аналогичные изменения произошли и в аэропорту Будапешта, где после значительных инвестиций в инфраструктуру своевременность рейсов стабильно превышает 90%.

Еще одним положительным примером является аэропорт Стамбула, который после открытия нового аэропорта и модернизации инфраструктуры смог увеличить показатель своевременности рейсов до 92%, что существенно повысило его международный статус и привлекательность для пассажиров и авиакомпаний.

Помимо этого, современные аэропорты активно внедряют цифровые технологии, что позволяет значительно улучшить качество обслуживания и уменьшить количество задержек. Примером может служить международный аэропорт Чанги в Сингапуре, признанный одним из лучших в мире, где своевременность выполнения рейсов стабильно превышает 95%, благодаря высокому уровню автоматизации и интегрированным системам управления аэропортовыми процессами.

С учетом международного опыта, модернизация аэропортовой инфраструктуры в Казахстане требует системного подхода, включающего реконструкцию взлётно-посадочных полос, обновление пассажирских терминалов, улучшение наземного обслуживания и внедрение современных информационных технологий для управления аэропортовыми операциями. Эти меры позволяют повысить оперативность обслуживания воздушных судов, улучшить комфорт для пассажиров и значительно увеличить пунктуальность авиарейсов.

2.3 Сравнительный анализ компании «Fly Arystan» относительно авиакомпаний в низкобюджетном сегменте

Авиакомпания «Fly Arystan», созданная в 2019 году на базе казахстанского национального перевозчика Air Astana, является ярким представителем низкобюджетного сегмента воздушных перевозок (лоукостеров). С момента основания компания активно реализует стратегию бюджетных перевозок, характерную для крупнейших международных авиаперевозчиков этого сегмента, таких как Ryanair, EasyJet, Wizz Air и Pegasus Airlines. Анализ деятельности Fly

Arystan и сопоставление её показателей с аналогичными компаниями из международного сегмента позволяет выявить сильные и слабые стороны казахстанского лоукостера, а также определить перспективы его дальнейшего развития.

Ключевым фактором успешного развития лоукостеров является их ценовая политика, направленная на максимальное снижение тарифов путём отказа от предоставления пассажирам целого ряда дополнительных услуг, таких как питание на борту, провоз багажа, возможность выбора места в салоне. Fly Arystan активно применяет подобную модель, предлагая базовые тарифы, которые могут быть на 30–70% ниже аналогичных у традиционных авиаперевозчиков. Например, билеты на перелёты внутри Казахстана, такие как Алматы–Астана или Алматы–Шымкент, часто оказываются более доступными по сравнению с предложениями классических авиакомпаний Air Astana или SCAT. Эта стратегия аналогична подходам Ryanair и Wizz Air, которые успешно применяют похожие методы на европейском рынке. Сравнивая средние цены на билеты, видно, что Fly Arystan предлагает тарифы в диапазоне 20–50 долларов на внутренние перелёты, что аналогично ценовому уровню таких компаний, как Ryanair и Wizz Air, где средняя стоимость коротких перелётов составляет около 30–60 долларов.

Ещё одной важной чертой бизнес-модели Fly Arystan является использование единого типа воздушного судна – Airbus A320, в одноклассовой компоновке салона вместимостью 180–188 пассажиров. Данный подход позволяет существенно сократить операционные издержки, связанные с техническим обслуживанием, обучением персонала и эксплуатацией воздушного флота. Аналогичный подход широко применяется ведущими лоукостерами Европы: Ryanair использует Boeing 737-800, а Wizz Air – Airbus A320 и A321, что позволяет им достигать высокой операционной эффективности. [6]

Сравнение операционных показателей Fly Arystan с европейскими лидерами показывает, что казахстанский перевозчик демонстрирует сопоставимые показатели по коэффициенту загрузки салона, достигая значений около 89–93%. Для сравнения, Ryanair и Wizz Air имеют загрузку салона в среднем на уровне 90–95%. Высокий коэффициент загрузки Fly Arystan является индикатором успешности её стратегии на внутреннем рынке и отражает высокую востребованность бюджетных перевозок среди казахстанцев. Тем не менее, в сравнении с глобальными игроками, такими как Ryanair, который за год обслуживает порядка 150 млн пассажиров, Fly Arystan с её текущим пассажиропотоком около 8 млн человек в год имеет значительные перспективы для дальнейшего роста.

Важно отметить также и маркетинговую стратегию Fly Arystan. Продажи билетов компания ведёт преимущественно через собственный веб-сайт, что позволяет избегать расходов на посредников и агентские комиссии. Это характерно и для большинства европейских лоукостеров, которые активно используют собственные платформы для привлечения клиентов и минимизации расходов. При этом Fly Arystan активно продвигает свою продукцию с помощью таргетированных маркетинговых кампаний и цифровых инструментов

продвижения, которые на сегодняшний день являются неотъемлемой частью эффективной коммуникации с клиентами.

Говоря о расширении маршрутной сети, следует подчеркнуть активную экспансию Fly Arystan как на внутреннем, так и на международном рынках. За короткий срок компания не только существенно увеличила количество внутренних маршрутов, связав между собой крупные казахстанские города, но и начала активно осваивать международные направления, такие как Турция, Грузия, Россия, страны Персидского залива и Центральной Азии. На сегодняшний день маршрутная сеть Fly Arystan насчитывает более 30 направлений. Для сравнения, у Wizz Air около 150 направлений, а Ryanair обслуживает более 200 маршрутов по всей Европе. Это свидетельствует о значительном потенциале дальнейшего расширения маршрутной сети казахстанского лоукостера. Подобная стратегия полностью соответствует практике успешных международных лоукостеров, таких как Pegasus Airlines и Wizz Air, которые также делают ставку на развитие региональных и международных маршрутов, связывая друг с другом города и страны с высоким туристическим и бизнес-потенциалом.

Однако Fly Arystan сталкивается с рядом ограничений и вызовов, которые пока что не позволяют ей полностью повторить успех ведущих международных бюджетных перевозчиков. Основной проблемой является состояние авиационной инфраструктуры в Казахстане. Большинство региональных аэропортов страны обладают ограниченными возможностями для обслуживания увеличивающегося пассажиропотока, не имеют достаточного уровня сервиса и технической оснащённости. В отличие от европейских и азиатских лоукостеров, которые часто используют небольшие региональные аэропорты с низкими тарифами на обслуживание, Fly Arystan ограничена выбором и вынуждена базироваться преимущественно в крупных городах – Алматы и Астане. Это сдерживает её возможности в плане ещё большего снижения издержек и, как следствие, стоимости билетов.

Ещё одной важной проблемой является высокая стоимость авиационного топлива, существенно влияющая на формирование тарифов авиакомпании. Несмотря на то, что Казахстан является нефтедобывающей страной, стоимость топлива для авиационной отрасли остаётся сравнительно высокой, что обусловлено недостаточным уровнем развития нефтеперерабатывающей инфраструктуры и необходимостью импорта части топлива. Европейские лоукостеры, такие как Ryanair и EasyJet, обладают большей гибкостью за счёт развитых рынков авиационного топлива в ЕС и возможностей по хеджированию топливных рисков.

2.4 SWOT-анализ пассажирских авиаперевозок Казахстана в условиях «открытого неба»

Пассажирские авиаперевозки являются важнейшим элементом транспортной системы Казахстана, оказывая значительное влияние на развитие экономики, мобильность населения и интеграцию регионов страны. Переход Казахстана к режиму «открытого неба» существенно изменяет рыночные условия, создавая новые возможности и формируя дополнительные вызовы.

Одной из ключевых сильных сторон казахстанских пассажирских авиаперевозок является выгодное географическое положение страны на пересечении международных воздушных маршрутов, соединяющих Европу и Азию. Такая локация открывает широкие возможности для привлечения транзитных пассажиров и превращения страны в важный авиационный хаб. Важным преимуществом является наличие сильного национального перевозчика Air Astana, имеющего современный воздушный флот, высокое качество сервиса и хорошую международную репутацию, что способствует росту конкурентоспособности казахстанского рынка.

Кроме того, казахстанские авиаперевозки характеризуются значительным потенциалом роста за счет внутреннего рынка. Это связано с увеличением мобильности населения, активизацией внутреннего и международного туризма, развитием деловых и социальных связей между регионами страны. Дополнительную поддержку отрасли оказывает государственная политика, направленная на развитие авиационной инфраструктуры, строительство и реконструкцию аэропортов, а также субсидирование региональных маршрутов. Активно внедряются цифровые технологии, автоматизированные системы бронирования билетов и управления воздушным движением, что значительно повышает эффективность работы аэропортов и уровень удовлетворенности пассажиров.

Однако вместе с сильными сторонами отрасль сталкивается и с рядом значительных слабых мест, которые ограничивают её развитие в новых условиях. Прежде всего, это устаревшая инфраструктура аэропортов, особенно региональных. Во многих аэропортах Казахстана взлётно-посадочные полосы находятся в неудовлетворительном состоянии, превышая нормативный срок эксплуатации, что приводит к ограничениям на количество рейсов, частым задержкам и снижению безопасности полётов. В аэропортах городов Семей, Талдыкорган и Петропавловск ситуация требует немедленных мер по реконструкции полос и обновлению технической базы. Кроме того, терминалы в аэропортах таких городов, как Жезказган, Кокшетау и Атырау, существенно отстают по уровню комфорта и технического оснащения, что негативно сказывается на привлекательности и конкурентоспособности региональных авиаперевозок.

Еще одной слабой стороной является ограниченная пропускная способность и недостаточная техническая оснащенность наземных служб аэропортов, которые приводят к задержкам рейсов и снижению оперативности обслуживания пассажиров. Казахские авиакомпании, такие как Air Astana, SCAT и Qazaq Air, имеют показатели своевременности выполнения рейсов значительно ниже международных стандартов, уступая ведущим зарубежным

лоукостерам, таким как Ryanair и Wizz Air. Высокая себестоимость перевозок вследствие значительных операционных расходов, включая топливо и техническое обслуживание воздушного флота, также ограничивает конкурентоспособность казахстанских авиакомпаний на международном рынке. Не менее острой является проблема нехватки квалифицированного авиационного персонала, особенно пилотов и технических специалистов, что требует серьёзных вложений в профессиональное обучение и переподготовку кадров.

При этом переход к «открытому небу» открывает перед отраслью множество новых возможностей. В первую очередь, это касается расширения международной маршрутной сети и привлечения иностранных авиакомпаний, которые могут предложить пассажирам новые направления и способствовать увеличению транзитного пассажиропотока через территорию Казахстана. Реализация международного транспортного коридора Европа-Азия создаёт дополнительный импульс для развития транзита и повышения привлекательности страны для международных авиакомпаний и пассажиров. Важной возможностью также является привлечение зарубежных инвестиций в модернизацию и развитие аэропортовой инфраструктуры, что поможет существенно улучшить качество и эффективность обслуживания пассажиров.

Дополнительные перспективы развития связаны с появлением и активным развитием бюджетных авиакомпаний, предлагающих низкие тарифы и способствующих увеличению доступности авиаперелётов для населения. Лоукостеры могут стимулировать внутренний туризм и существенно повысить мобильность граждан, формируя дополнительный спрос на авиаперевозки. Внедрение инновационных цифровых решений, автоматизация процессов обслуживания пассажиров и использование современных интегрированных информационных систем позволят снизить операционные издержки и повысить общую эффективность работы отрасли.

Вместе с тем режим «открытого неба» приносит с собой и значительные риски. Усиление конкуренции со стороны иностранных перевозчиков может привести к сокращению доли казахстанских авиакомпаний на рынке, особенно если последние не смогут быстро адаптироваться к новым условиям и конкурировать по уровню сервиса и стоимости билетов. Возможное снижение тарифов и доходов от перевозок в условиях усиления конкуренции может негативно сказаться на финансовой устойчивости национальных компаний. Недостаточные темпы модернизации инфраструктуры аэропортов могут привести к утрате транзитного потенциала Казахстана в пользу соседних стран с более развитыми аэропортами и привлекательными условиями для авиаперевозчиков.

Важными рисками остаются высокие операционные расходы, связанные с ростом стоимости топлива и обслуживания самолётов, что снижает конкурентоспособность национальных перевозчиков. Бюрократические и административные барьеры также могут затруднять быструю реализацию инфраструктурных проектов и внедрение новых технологий.

3 ДЕЙСТВИЯ ПО ДАЛЬНЕЙШЕМУ РАЗВИТИЮ ДЛЯ МАКСИМИЗАЦИИ ЭФФЕКТА

3.1 Ключевые меры по стабилизации и развитию рынка

Ключевые меры по стабилизации и развитию рынка авиаперевозок в Казахстане включают комплексный подход, ориентированный на повышение конкурентоспособности национальных авиакомпаний, развитие инфраструктуры аэропортов и эффективное регулирование рынка.

Государственная поддержка отечественных авиакомпаний должна предусматривать субсидирование приобретения или лизинга современных воздушных судов, таких как Airbus A320neo и Boeing 737-MAX, благодаря их высокой экономичности и технологичности. Это позволит снизить операционные расходы компаний и повысить их привлекательность на международном рынке. Важной мерой также является субсидирование внутренних социально значимых маршрутов, что обеспечит непрерывность авиасообщения в отдаленных регионах Казахстана.

Развитие и модернизация аэропортовой инфраструктуры являются необходимыми для повышения уровня сервиса и увеличения пропускной способности аэропортов. Важнейшими направлениями являются создание современных пассажирских и грузовых терминалов, внедрение цифровых технологий обработки пассажиров и багажа, а также расширение региональной аэропортовой сети. Реализация данных мер повысит транспортную доступность регионов и привлекательность казахстанских аэропортов для транзитного пассажиропотока.

Регулирование и защита национальных интересов подразумевают введение прозрачной системы квотирования международных рейсов для иностранных перевозчиков, усиление антимонопольного контроля и создание стабильной нормативно-правовой базы. Эти меры помогут защитить внутренний рынок от чрезмерной конкуренции, поддерживать справедливые условия для всех участников рынка и обеспечить устойчивое развитие авиационной отрасли Казахстана.

Совокупная реализация перечисленных мероприятий создаст прочную основу для устойчивого развития казахстанского рынка авиаперевозок в условиях открытого неба.

3.1.1 Государственная поддержка отечественных авиакомпаний

Одной из важнейших мер в области развития авиационной отрасли Казахстана является эффективная государственная поддержка отечественных авиакомпаний. Центральными направлениями такой поддержки, требующими глубокого и тщательного подхода, выступают субсидирование приобретения

современных воздушных судов и поддержка внутренних социально значимых маршрутов.

Эффективные механизмы субсидирования приобретения или лизинга воздушных судов являются первостепенной задачей. На сегодняшний день наиболее перспективными воздушными судами для казахстанского рынка выступают Airbus A320neo и Boeing 737-MAX. Эти модели отличаются значительной топливной эффективностью и низкими эксплуатационными расходами, что является критически важным в условиях роста цен на авиатопливо и усиления международной конкуренции.

Для полной реализации этой меры необходимо учитывать финансовую составляющую вопроса. Средняя стоимость одного самолета Airbus A320neo или Boeing 737-MAX составляет около 100-120 млн долларов США. Для заметного обновления авиапарка национальных авиакомпаний, таких как Air Astana и FlyArystan, потребуется приобрести или взять в лизинг не менее 20 единиц данных воздушных судов. Общий объем инвестиций в данную программу составит порядка 2–2,4 млрд долларов США. Эти инвестиции позволят авиакомпаниям снизить затраты на техническое обслуживание и топливо на 15-20%, что в итоге приведет к снижению операционных расходов и повышению конкурентоспособности как на внутреннем, так и на международном рынках.

Субсидирование внутренних социально значимых маршрутов является вторым важнейшим направлением государственной поддержки. Учитывая большую территорию и неравномерность распределения населения Казахстана, многие внутренние рейсы имеют стратегически важное значение, однако являются экономически нерентабельными для перевозчиков. Регулярное авиасообщение с отдаленными регионами является необходимым для социально-экономического развития, сохранения трудовой мобильности и повышения качества жизни населения.

Предварительные финансовые расчеты показывают, что для поддержки данных маршрутов потребуются ежегодные расходы в размере примерно 150-200 млн долларов США. Реализация этих мер позволит обеспечить стабильность и регулярность авиасообщения, повысить доступность транспорта для отдаленных территорий и увеличить общую экономическую активность регионов.

Поддержка авиатопливного сектора также является важной составляющей государственной политики в области авиации. Высокая стоимость авиатоплива создает дополнительные финансовые барьеры для авиакомпаний. Государственные субсидии и льготные тарифы на топливо помогут снизить общие операционные расходы перевозчиков примерно на 10-15%. Финансовый эффект от такой поддержки оценивается в 50–70 млн долларов США ежегодно.

Для реализации вышеуказанных мер также необходимы дополнительные механизмы государственной поддержки в виде налоговых льгот и льготного кредитования. Предлагается временное освобождение авиакомпаний от корпоративного налога на период интеграции новых самолетов и активного обновления инфраструктуры. Снижение налоговой нагрузки позволит освободить дополнительные ресурсы авиакомпаний для инвестиций в развитие

флота и инфраструктуры. Ежегодные расходы на данные меры могут достигать примерно 100 млн долларов США.

Не менее важной частью общей стратегии государственной поддержки является инвестиция в подготовку и повышение квалификации авиационного персонала. Качественная подготовка кадров обеспечит соответствие международным стандартам безопасности и обслуживания. Ежегодные затраты на образовательные программы и тренинги могут варьироваться от 10 до 20 млн долларов США.

Таким образом, общий финансовый объем государственных инвестиций, необходимый для реализации основных направлений поддержки отечественных авиакомпаний, включает в себя:

- единовременные расходы на обновление воздушного флота: 2–2,4 млрд долларов США;
- ежегодные субсидии на социальные маршруты: 150–200 млн долларов США;
- ежегодные налоговые льготы и льготное кредитование: 100 млн долларов США;
- льготы и субсидии на авиатопливо: 50–70 млн долларов США ежегодно;
- подготовка и обучение персонала: 10–20 млн долларов США ежегодно.

3.1.2 Модернизация и развитие аэропортовой инфраструктуры

Эффективная модернизация и развитие аэропортовой инфраструктуры Казахстана являются одними из ключевых факторов повышения конкурентоспособности и обеспечения устойчивого роста авиационной отрасли в условиях открытого неба. Для того чтобы казахстанские аэропорты могли успешно конкурировать на международном рынке и привлекать дополнительные потоки транзитных пассажиров и грузов, необходимо сфокусировать внимание на двух основных направлениях: модернизация главных международных аэропортов и развитие региональной аэропортовой сети.

Центральным элементом модернизации аэропортовой инфраструктуры должны стать аэропорты Алматы и Астаны, которые имеют высокий потенциал для превращения в крупные региональные авиационные хабы. Данные аэропорты должны соответствовать самым современным международным стандартам по качеству услуг, пропускной способности и технологическому обеспечению.

Основные мероприятия включают строительство новых пассажирских терминалов с интегрированными системами автоматической регистрации и контроля пассажиров, современными зонами ожидания и системой обработки багажа, отвечающей международным требованиям. Внедрение передовых цифровых технологий, таких как биометрические системы идентификации и автоматические системы управления пассажиропотоком, обеспечит

значительное ускорение всех процедур обслуживания пассажиров и повысит общий уровень сервиса.

Общие финансовые затраты на строительство и оснащение новых терминалов аэропортов Алматы и Астаны, а также на обновление и расширение существующей инфраструктуры, оцениваются в диапазоне от 400 до 600 млн долларов США. Эти инвестиции оправданы тем, что позволят значительно увеличить пассажиропоток, повысить доходность аэропортов и их привлекательность для международных авиакомпаний и пассажиров.

Вторым важным направлением является развитие и модернизация региональных аэропортов Казахстана, обеспечивающих транспортную доступность и связность всех территорий страны. Региональные аэропорты зачастую имеют ограниченную пропускную способность и устаревшую инфраструктуру, что снижает их привлекательность и экономическую эффективность.

Для решения этой проблемы необходима комплексная программа модернизации региональной аэропортовой сети, включающая строительство новых взлетно-посадочных полос, реконструкцию пассажирских и грузовых терминалов, улучшение систем безопасности и навигации. Реализация данной программы позволит равномерно распределить пассажиропоток, снизить нагрузку на главные аэропорты страны и существенно улучшить транспортную доступность регионов.

Финансовые затраты на программу модернизации региональных аэропортов могут составить от 200 до 300 млн долларов США. Эти инвестиции позволят повысить региональную мобильность населения, поддержать развитие местного туризма и обеспечить экономический рост регионов.

Дополнительной мерой, требующей внимания, является развитие грузовой инфраструктуры аэропортов. Строительство современных грузовых терминалов и логистических центров позволит значительно увеличить грузооборот и сделать казахстанские аэропорты важными логистическими узлами в Центральной Азии. Ориентировочные затраты на реализацию данной инициативы оцениваются в 100-150 млн долларов США.

Для успешного выполнения указанных мероприятий необходимо привлечение частных инвестиций и механизмов государственно-частного партнерства (ГЧП). Это позволит снизить нагрузку на государственный бюджет и привлечь международный опыт и технологии. В рамках ГЧП следует разработать привлекательные условия для частных инвесторов, такие как долгосрочные контракты на управление и эксплуатацию инфраструктуры и гарантированные тарифы на услуги.

Суммарные финансовые затраты на реализацию всех указанных мер по модернизации и развитию аэропортовой инфраструктуры Казахстана составят примерно от 700 до 1 млрд долларов США. Эти инвестиции обеспечат создание современной, эффективной и конкурентоспособной аэропортовой сети, способной удовлетворять потребности растущего пассажирского и грузового

потока и обеспечивать устойчивое развитие экономики Казахстана в условиях открытого неба.

3.1.3 Регулирование и защита национальных интересов

В условиях усиления международной конкуренции, связанной с реализацией политики открытого неба, важнейшим элементом является создание эффективной системы регулирования авиационного рынка и защиты национальных интересов Казахстана. Основными направлениями в этой области должны стать установление прозрачной и справедливой системы квотирования, усиление антимонопольного регулирования и создание стабильной нормативно-правовой базы.

Система квот и ограничений на выполнение международных рейсов иностранными перевозчиками на наиболее востребованных маршрутах необходима для предотвращения доминирования иностранных авиакомпаний на рынке Казахстана. Введение четких и прозрачных квот позволит защитить казахстанских перевозчиков от вытеснения с наиболее доходных маршрутов, обеспечивая им возможность сохранения и укрепления позиций как на внутреннем, так и на международном рынках.

Разработка и внедрение системы квотирования должна осуществляться на основе детального анализа рыночной ситуации и прогнозирования последствий для национальных перевозчиков. Для реализации данного направления потребуется создание аналитического подразделения при уполномоченном государственном органе, которое будет заниматься постоянным мониторингом и исследованием авиационного рынка. Финансовые затраты на создание и функционирование такого подразделения могут составлять порядка 5–10 млн долларов США ежегодно. Эти инвестиции обеспечат наличие необходимой информации для принятия грамотных и своевременных решений в интересах национальной авиационной отрасли.

Усиление антимонопольного регулирования также играет важную роль в защите национальных интересов. Антимонопольные меры должны включать контроль за тарифами на услуги аэропортов и авиаперевозчиков, условиями доступа к аэропортовой инфраструктуре и мониторингом за соблюдением конкурентных условий рынка. Для эффективного выполнения данных задач необходима модернизация существующей антимонопольной службы и обеспечение ее современными инструментами мониторинга и анализа.

Финансовые расходы на усиление антимонопольного регулирования могут варьироваться в диапазоне 10–15 млн долларов США ежегодно. Эти затраты включают приобретение необходимого программного обеспечения, обучение сотрудников, проведение регулярных проверок и мониторинга рынка. В долгосрочной перспективе такие меры позволят создать прозрачные и справедливые условия конкуренции, защитить рынок от злоупотреблений и обеспечить устойчивое развитие авиакомпаний.

Создание стабильной нормативно-правовой базы является третьим ключевым направлением в области регулирования и защиты национальных интересов. Законодательство должно быть понятным, предсказуемым и ориентированным на долгосрочное развитие отрасли. Необходимо провести комплексный пересмотр существующих нормативных актов с целью устранения противоречий, упрощения процедур и повышения их прозрачности.

Для реализации этого направления необходимо формирование экспертной рабочей группы, включающей специалистов авиационной отрасли, юридических консультантов и представителей государственных органов. Затраты на подготовку и принятие необходимых нормативных актов, а также последующее регулярное обновление законодательства могут составить около 3–5 млн долларов США ежегодно.

Помимо основных мер, важным аспектом регулирования и защиты интересов национальных авиаперевозчиков является регулярный мониторинг и оперативное реагирование на изменения внешних и внутренних условий. Систематический анализ динамики рынка позволит выявлять потенциальные угрозы на ранних стадиях и принимать своевременные меры по их устранению или минимизации негативных последствий.

Итоговые ежегодные затраты на реализацию всех перечисленных мер составят примерно 18–30 млн долларов США.

3.2 Привлекательность для иностранных авиакомпаний

Привлекательность для иностранных авиакомпаний является важным аспектом развития авиационного рынка Казахстана в условиях открытого неба. Основные факторы, которые могут повысить интерес зарубежных перевозчиков к работе в стране, включают:

Современную и эффективную аэропортовую инфраструктуру, способную обеспечивать быстрое и качественное обслуживание пассажиров и грузов. Модернизация главных аэропортов Казахстана, таких как аэропорты Алматы и Астаны, с внедрением передовых технологий регистрации и контроля пассажиров, обработки багажа и грузовых операций, существенно повысит их привлекательность.

Конкурентные и прозрачные тарифы на наземное обслуживание, аэропортовые сборы и авиатопливо также являются ключевыми факторами, привлекающими иностранные авиакомпании. Государственная политика должна обеспечить выгодные условия и стабильность тарифов, что позволит авиакомпаниям уверенно планировать и расширять свою деятельность в Казахстане.

Гибкую и прозрачную систему регулирования авиационного рынка, включая понятную и предсказуемую нормативно-правовую базу, минимальные бюрократические барьеры и удобные процедуры получения разрешений и

сертификации. Это создаст дополнительные стимулы для иностранных авиаперевозчиков начинать или расширять свою деятельность в Казахстане.

Реализация этих мер поможет существенно увеличить привлекательность Казахстана как ключевого авиационного центра Центральной Азии и повысит транзитный потенциал страны.

3.2.1 Конкурентоспособная инфраструктура и сервис

Для повышения привлекательности Казахстана на международном авиационном рынке критически важным является создание конкурентоспособной инфраструктуры и высококачественного сервиса в аэропортах. Современные аэропортовые терминалы и улучшенные условия обслуживания пассажиров и воздушных судов напрямую влияют на выбор авиакомпаний при принятии решений о развитии маршрутов и транзитного сообщения.

Первостепенным шагом в формировании конкурентоспособной инфраструктуры является строительство и модернизация аэропортовых терминалов, способных удовлетворять растущие потребности пассажиров и авиакомпаний. Важно оснащение аэропортов современными системами автоматизированной регистрации пассажиров, контроля безопасности, пограничного и таможенного контроля, а также передовыми системами обработки и отслеживания багажа. Внедрение новейших цифровых решений, таких как биометрическая идентификация пассажиров и электронные ворота, существенно ускорит процессы обслуживания и повысит удобство для пассажиров, минимизируя время ожидания и улучшая общее впечатление от пребывания в аэропорту.

Современный терминал, открытый в июне 2024 года в Международном аэропорту Алматы, является ярким примером таких решений. Терминал площадью 53,5 тыс. Кв. М оборудован 7 телескопическими трапами, 50 стойками регистрации и высокоэффективной системой обработки багажа, способной обрабатывать до 6,2 тыс. Единиц багажа в час. Новая инфраструктура включает комфортабельные зоны отдыха, зоны питания, современные бизнес-залы, co-working пространства и зоны для семей с детьми. Эти улучшения значительно повышают уровень сервиса и привлекательность аэропорта для международных перевозчиков.

Аэропорт Нурсултан Назарбаев в Астане также прошел значительную модернизацию, в результате которой был открыт новый международный терминал площадью 47 тыс. Кв. М. Терминал оснащен 6 телескопическими трапами, системой обработки багажа, способной обрабатывать до 1 200 единиц багажа в час, и 42 кабинами паспортного контроля. Терминал обладает просторными зонами ожидания, кафе и ресторанами, а также обеспечивает удобства для пассажиров с детьми и людей с ограниченными возможностями.

Значимым элементом инфраструктуры является организация комфортных и функциональных зон ожидания, которые должны включать широкий спектр удобств и услуг: комфортабельные залы ожидания, зоны отдыха, зоны питания и торговли, бесплатный Wi-Fi, зарядные станции для гаджетов и удобные санитарные комнаты. Подобные условия повышают удовлетворенность пассажиров, что является одним из факторов, влияющих на выбор авиакомпаний в пользу определенных аэропортов.

Условия обслуживания воздушных судов также имеют большое значение. Современные стоянки с эффективной системой обслуживания самолетов и наземного обслуживания, включая быстрое топливообеспечение, техническое обслуживание и оперативную обработку багажа, являются необходимыми элементами инфраструктуры. Аэропорты должны обеспечивать гибкие и прозрачные тарифы на наземные услуги и стоянку воздушных судов, что является важным конкурентным преимуществом.

Финансовые расчеты показывают, что инвестиции в строительство и модернизацию новых пассажирских терминалов и инфраструктуры обслуживания воздушных судов в главных аэропортах Казахстана (Алматы, Астана) могут варьироваться от 400 до 600 млн долларов США. Эти затраты включают разработку и строительство новых терминалов, приобретение и внедрение цифровых систем и оборудования, а также улучшение условий наземного обслуживания. Инвестиции в региональные аэропорты с целью создания аналогичных комфортных условий могут составить дополнительно 200–300 млн долларов США.

Важной частью улучшения конкурентоспособности аэропортов является развитие грузовых терминалов, обеспечивающих быструю и надежную обработку грузов. Это позволит значительно увеличить грузооборот и сделать казахстанские аэропорты привлекательными для международных грузовых авиаперевозчиков. Затраты на создание и развитие современных грузовых терминалов оцениваются в 100–150 млн долларов США.

Активное использование механизмов государственно-частного партнерства и привлечение частных инвестиций является важной стратегической задачей. Это позволит сократить нагрузку на государственный бюджет и обеспечить высокое качество реализации инфраструктурных проектов. Такие подходы также повысят уровень ответственности частных компаний за качество обслуживания и стимулируют инновационное развитие инфраструктуры аэропортов.

3.2.2 Либерализация доступа иностранных компаний на казахстанский рынок и устранение бюрократических барьеров

Полная либерализация доступа иностранных авиакомпаний на рынок Казахстана может стать важным элементом стратегического развития, направленного на повышение привлекательности национального авиационного

рынка. Однако реализация такой политики должна быть строго сбалансированной, чтобы не нанести ущерб интересам отечественных авиаперевозчиков и не подорвать их позиции в условиях усиливающейся международной конкуренции.

Прежде всего, необходимо понимать, что либерализация должна быть поэтапной и управляемой. Полное снятие ограничений на количество и частоту рейсов иностранных авиаперевозчиков без учета текущих возможностей национальных авиакомпаний может привести к вытеснению последних с ключевых маршрутов, особенно на международных направлениях с высокой доходностью. Поэтому важно ввести механизм квотирования или по крайней мере согласования допусков, при котором иностранные авиакомпании смогут расширять своё присутствие параллельно с мерами поддержки и укрепления позиций отечественных компаний.

Параллельно необходимо развивать конкурентные преимущества казахстанских перевозчиков. Это включает субсидии на покупку и эксплуатацию воздушных судов, развитие региональных маршрутов, а также обеспечение равного доступа к инфраструктуре. Только при наличии внутренней устойчивости можно безопасно увеличивать конкурентное давление извне.

При этом либерализация может быть направлена на те направления, где казахстанские перевозчики традиционно неактивны – например, новые дальнемагистральные маршруты, соединяющие Казахстан со странами Ближнего Востока, Азии, Европы. Это позволит расширить международную географию полетов без прямого конфликта с интересами отечественных компаний.

Одновременно с этим критически важно устранить бюрократические барьеры. Упрощение процедур сертификации иностранных авиакомпаний, цифровизация разрешительных процессов, создание прозрачной нормативной базы позволит ускорить вход новых игроков на рынок и улучшить инвестиционный климат. Использование электронных платформ, автоматизация выдачи разрешений и контрольных процедур – необходимые шаги в условиях открытого неба.

Также важным аспектом является визовая политика. Упрощение визового режима для транзитных пассажиров, таких как введение транзитных безвизовых окон до 72 или 96 часов, может значительно повысить транзитный потенциал аэропортов Алматы и Астаны. Это особенно актуально в рамках стратегии превращения Казахстана в региональный хаб между Европой и Азией.

Не менее важна модернизация процедур пограничного и таможенного контроля. Внедрение биометрических систем, автоматических электронных ворот и предварительного электронного декларирования для багажа и пассажиров ускоряет процессы и снижает затраты на наземное обслуживание, одновременно повышая лояльность иностранных авиакомпаний.

Финансовые инвестиции в цифровизацию и модернизацию сервисов могут составить от 30 до 50 млн долларов США. Это включает внедрение программного обеспечения, закупку оборудования и обучение персонала.

Дополнительные расходы на подготовку специалистов пограничных, таможенных и авиационных структур – около 5–10 млн долларов США ежегодно.

Для согласования интересов государства, национальных перевозчиков, аэропортов и иностранных авиакомпаний целесообразно создать Межведомственный координационный центр. Его задача – мониторинг последствий либерализации, реагирование на риски и корректировка политики доступа. Годовое финансирование такого органа может составить около 5–7 млн долларов США.

3.3 Экономические последствия

3.3.1 Оптимистичный сценарий развития отрасли

В оптимистичном сценарии предполагается, что за счет внедрения режима «открытого неба» и комплексной модернизации отрасли пассажирских авиаперевозок в Казахстане основные показатели будут стабильно расти в течение последующих двух-трех лет. Согласно текущим данным, в 2023 году совокупное число перевезённых пассажиров по ключевым операторам (например, группы «Эйр Астана») составило 8,1 млн человек. При условии активного расширения маршрутной сети и снижения тарифов, прогнозируется рост данного показателя до 10 млн пассажиров к 2025 году, что эквивалентно приросту порядка 23–25 %. При этом показатель пассажиро-километров (ППКМ), достигший 17,7 млрд км в 2023 году, может вырасти до 20 млрд км, что свидетельствует о значительном увеличении средних расстояний перелётов и усилении транзитного потенциала страны.

Параллельно с ростом пассажиропотока предполагается увеличение пропускной способности аэропортов. В ходе оптимистичного сценария планируется капитальная реконструкция терминалов в столичных и региональных аэропортах, расширение взлётно-посадочных полос и внедрение автоматизированных систем обработки багажа. Эти меры позволят увеличить пропускную способность основных объектов не менее чем на 15–20 %. Например, аэропорт Алматы, где в 2023 году осуществлялось в среднем около 200 рейсов в сутки, при модернизации может стабилизировать работу на уровне 230–240 рейсов, что повысит эффективность управления воздушным движением и сократит время на наземное обслуживание.

С точки зрения изменения структуры флота, в 2023 году показатель составлял 49 единиц, а оптимистичный прогноз предусматривает увеличение парка до 56 самолетов к концу 2024 года. Это означает прирост порядка 14 % в течение одного года, что будет способствовать увеличению оперативной емкости и расширению как внутренних, так и международных маршрутов. Рост флота позволит повысить средний коэффициент загрузки с 82,8 % до 85–87 % за счет более эффективного распределения рейсов и оптимизации расписания, что непосредственно отразится на финансовых результатах перевозчиков.

Финансовые показатели, такие как скорректированный показатель EBITDAR, в 2023 году для группы «Эйр Астана» составили 300,8 млн долларов США. В оптимистичном сценарии ожидается увеличение данного показателя до 350–360 млн долларов, что при сохранении или незначительном снижении операционных расходов обеспечит маржу на уровне 25–29 %. Дополнительно прогнозируется рост дохода на ППКМ – с 6,64 центов до приблизительно 7–7,5 центов за километр, что свидетельствует об улучшении тарифной политики и оптимизации операционных издержек.

Рост международного сегмента является важным индикатором оптимистичного сценария. В 2023 году доля международного пассажиропотока составляла около 45 % от общего числа перевозок. При эффективном расширении маршрутной сети, в том числе за счет введения новых направлений в регионы Ближнего Востока, Южной Азии и Европы, долю международного сегмента можно увеличить до 50 %. Это будет обусловлено как ростом числа рейсов, так и повышением качества обслуживания, что привлечёт новых иностранных операторов и обеспечит стабильное сотрудничество с крупнейшими мировыми авиаперевозчиками.

В сфере инфраструктурных инвестиций прогнозируется значительное увеличение финансирования на обновление аэропортов. Планируется, что суммарные инвестиции в модернизацию могут вырасти до 500–700 млн тенге на объект в ключевых городах, что позволит сократить время обработки пассажиров на 20–25 % и снизить затраты на наземное обслуживание на 10–15 %. Реализация современных систем диспетчерского контроля и информационных технологий (например, аналитики больших данных и систем искусственного интеллекта) позволит прогнозировать спрос на перевозки, оптимизировать расписание и снизить операционные расходы до 5–8 % от текущих уровней.

На уровне национальных авиакомпаний стратегия оптимизации затрат предусматривает снижение себестоимости перевозок за счёт пересмотра бизнес-моделей. При данном сценарии отечественные авиаперевозчики сумеют сократить расходы на техническое обслуживание и операционные издержки на 3–5 центов на ППКМ, что приведет к улучшению рентабельности без ущерба для качества обслуживания. В результате, при сохранении прироста выручки и увеличении числа перевезённых пассажиров финансовые показатели компаний стабилизируются, что будет способствовать устойчивому притоку инвестиций в сектор.

С точки зрения регионального развития, внедрение режима «открытого неба» обеспечит расширение транспортных коридоров, способствуя интеграции региональных транспортных систем и созданию авиационных хабов в центрах, таких как Алматы, Нур-Султан и Караганда. Прогнозируется, что количество международных рейсов в этих аэропортах вырастет примерно на 15–20 % за счет привлечения иностранных операторов и расширения сотрудничества с ведущими мировыми компаниями. Это приведет к увеличению числа рейсов в рамках международного сообщения до 33–35 тыс. в год (по сравнению с 31,6 тыс. в 2019

году), что повысит транзитный потенциал страны и обеспечит конкурентоспособность на глобальном уровне.

Также оптимистичный сценарий предусматривает существенное увеличение эффективности работы авиакомпаний за счет активного внедрения цифровых технологий и смарт-систем. Конкретно, время обработки одного рейса сокращается до 10–15 % от текущего уровня, а благодаря улучшенным информационным системам коэффициент своевременности выполнения рейсов может вырасти с 79,5 % до 85 %. Подобное улучшение операционных показателей способствует дальнейшему росту клиентской базы и устойчивому увеличению спроса на авиаперевозки.

В совокупности прогнозируется, что при благоприятной динамике всех ключевых параметров: рост пассажиропотока примерно на 23 %, увеличение показателя ППКМ до 20 млрд км, расширение флота на 14 %, повышение коэффициента загрузки до 85–87 %, увеличение EBITDAR на 15–20 % и рост международной доли до 50 %, рынок авиаперевозок Казахстана сможет закрепить свою позицию на международной арене. При этом активные меры по модернизации аэропортовой инфраструктуры с инвестициями в размере до 700 млн тенге на основные объекты, снижение операционных издержек и активное внедрение цифровых технологий приведут к заметному снижению тарифов и повышению качества сервиса.

3.3.2 Базовый сценарий развития отрасли

Базовый сценарий развития отрасли авиаперевозок в Казахстане предполагает сохранение текущих тенденций с умеренными темпами роста ключевых показателей, стабильным обновлением инфраструктуры и постепенной адаптацией бизнес-моделей авиаперевозчиков. При условии сохранения среднегодового прироста пассажиропотока в пределах 8–10 %, число перевезённых пассажиров в группе, где в 2023 году зарегистрировано 8,1 млн пассажиров, может к 2025 году увеличиться до примерно 9–9,5 млн человек. Пассажиро-километры, достигшие 17,7 млрд км в 2023 году, при умеренном расширении маршрутной сети и незначительном увеличении средней дистанции перелётов, вырастут до уровня порядка 18,5–19 млрд км.

В сфере инфраструктуры модернизация будет проводиться в рамках текущих бюджетных возможностей без масштабных капитальных вливаний. При этом, модернизация терминалов, оптимизация систем обработки пассажиров и частичная реконструкция взлётно-посадочных полос позволят повысить пропускную способность ключевых аэропортов на 10–15 %. Так, аэропорт Алматы, функционирующий при среднем уровне около 200 рейсов в сутки, сможет обеспечить выполнение порядка 210–220 рейсов, что будет способствовать сокращению времени обработки пассажиров и улучшению качества обслуживания, но без резкого увеличения операционных показателей, характерных для более оптимистичного сценария.

В отношении парка воздушных судов базовый сценарий предполагает умеренное его обновление. Вместо существенного прироста до 56 единиц, как прогнозируется в оптимистичном сценарии, ожидается увеличение флота с 49 до 52–53 самолётов к концу 2024–2025 годов. Коэффициент загрузки, составляющий в 2023 году примерно 82,8 %, сохраняется на уровне 82,8–83 % благодаря текущей стратегии перераспределения рейсов и постепенному совершенствованию расписания, что приводит к незначительному росту показателя пассажиро-километров – до 18,2–18,5 млрд км.

Финансовые показатели также развиваются умеренно. Скорректированный показатель EBITDAR, равный 300,8 млн долларов США в 2023 году, при базовом темпе роста может увеличиться на 5–7 %, достигнув диапазона 315–320 млн долларов. Доход на пассажиро-километр, который в 2023 году составлял 6,64 центов, вырастет до примерно 6,64–6,8 центов за километр. Международная доля перевозок сохраняется на уровне около 45 %, поскольку расширение международной маршрутной сети происходит постепенно и сопровождается лишь незначительными изменениями в сравнении с оптимистичным сценарием, где предполагается более активное развитие данного сегмента.

Регулятивная среда и меры государственной поддержки в базовом сценарии остаются на текущем уровне с постепенными корректировками нормативно-правовой базы. Меры по диверсификации источников финансирования, модернизации инфраструктуры и поддержке отечественных авиаперевозчиков реализуются без кардинальных изменений структуры отрасли, что обеспечивает сохранение баланса между интересами иностранных операторов и развитием национального сектора. Таким образом, поддерживается текущая модель регулирования с умеренными изменениями, способствующими стабильному росту.

На социально-экономическом уровне сохранение умеренных темпов роста авиаперевозок ведёт к постепенному увеличению рабочих мест и росту налоговых поступлений за счёт расширения объёма перевозок. Рост показателей, основанный на стабильном приросте пассажиропотока, способствует не только улучшению операционных результатов авиакомпаний, но и стимулирует развитие смежных отраслей, таких как логистика, туризм и информационные технологии. Выработка мер по оптимизации затрат и совершенствованию качества сервиса, наряду с постепенным расширением инфраструктурных мощностей, позволяет обеспечить устойчивое развитие отрасли без резких скачков, характерных для оптимистичного сценария, но и без риска экономического спада, который мог бы возникнуть в случае неблагоприятных внешних факторов.

Таким образом, базовый сценарий развития характеризуется сохранением текущих положительных динамик с умеренными темпами роста ключевых показателей: прирост пассажиропотока на 8–10 % в год, увеличение пассажиро-километров до 18,5–19 млрд км, умеренное расширение парка воздушных судов с ростом до 52–53 единиц и повышение скорректированных финансовых показателей (EBITDAR увеличится до 315–320 млн долларов, доход на ППКМ –

до 6,64–6,8 центов). Реализация данных показателей обеспечивается за счёт последовательной модернизации инфраструктуры, активного внедрения цифровых технологий, постепенной адаптации бизнес-моделей отечественных авиаперевозчиков и сохранения сбалансированной модели регулирования, что позволяет обеспечить устойчивый и стабильный рост отрасли.

3.3.3 Пессимистический сценарий развития отрасли

Пессимистический сценарий развития отрасли авиаперевозок в Республике Казахстан предусматривает ухудшение ключевых экономических, операционных и инфраструктурных показателей, что обусловлено недостаточными инвестициями в модернизацию, замедлением цифровой трансформации, ухудшением финансовых условий на мировых рынках и возможным сокращением интереса иностранных операторов. В этом сценарии число перевезённых пассажиров, которое в 2023 году составило 8,1 млн человек, может снизиться до 7,0–7,3 млн к 2025 году, что отражает годовой спад примерно на 8–10 %. В свою очередь, показатель пассажиро-километров, достигший 17,7 млрд км в 2023 году, при неблагоприятных условиях может упасть до 15–15,5 млрд км, что свидетельствует о снижении средней длины рейсов и уменьшении общей мобильности пассажиров.

Эксплуатационный парк авиакомпаний в условиях пессимистического сценария не только не будет расширяться, но и может сократиться за счёт ухудшения финансовой устойчивости перевозчиков. Вместо прироста с 49 до 56 единиц, как прогнозируется в оптимистичном сценарии, число самолётов может сократиться до 45–47 единиц к концу 2024–2025 годов, что приведёт к снижению оперативной емкости и возможности обслуживания новых маршрутов. Коэффициент загрузки воздушного флота, который в 2023 году составлял 82,8 %, может снизиться до 78–80 % ввиду уменьшения спроса и невозможности оптимального распределения рейсов, что дополнительно скажется на общем снижении пассажирооборота и, как следствие, на выручке компаний.

Финансовые показатели отрасли также продемонстрируют негативную динамику. Скорректированный показатель EBITDAR, равный 300,8 млн долларов в 2023 году, при неблагоприятном сценарии может сократиться на 15–20 % и достигнуть отметки 250–255 млн долларов. Доход на пассажиро-километр, составлявший 6,64 центов, может снизиться до 6–6,2 центов за километр ввиду ухудшения тарифной политики, роста операционных затрат и снижения загрузки. Международная доля перевозок, которая в 2023 году составляла около 45 %, также может сократиться до 40 % – это обусловлено отказом иностранных авиакомпаний от регулярных рейсов в условиях снижения конкурентоспособности национального рынка и ухудшения условий эксплуатации аэропортов.

В области инфраструктуры наблюдается замедление или полное прекращение модернизации ключевых объектов. При отсутствии необходимых

инвестиций в реконструкцию терминалов, модернизацию взлетно-посадочных полос и внедрение автоматизированных систем управления, пропускная способность аэропортов может не увеличиваться или даже снижаться из-за износа оборудования и устаревших технологий. Например, аэропорт Алматы, обеспечивающий в 2023 году выполнение около 200 рейсов в сутки, из-за недостатка обновлений может столкнуться с операционными сбоями, что приведёт к сокращению числа выполняемых рейсов до 190–195 в сутки и увеличению задержек. Коэффициент своевременности выполнения рейсов, который составлял 79,5 %, может уменьшиться до 70–72 %, что негативно скажется на удовлетворённости пассажиров и имидже страны на международном рынке.

В условиях пессимистического сценария наблюдается замедление цифровой трансформации и внедрения современных IT-решений. Отсутствие эффективных систем прогнозирования спроса, оптимизации расписания и управления потоками пассажиров приводит к росту операционных затрат – возможное увеличение затрат на обслуживание за счёт неэффективного распределения ресурсов может вырасти на 5–8 % по сравнению с текущими уровнями. Такое увеличение расходов дополнительно снижает маржинальность перевозчиков, что отрицательно отражается на их прибыльности и инвестиционной привлекательности.

Негативные внешние факторы, такие как глобальные экономические спады, рост цен на авиационное топливо и валютные колебания, могут усугубить ситуацию. В условиях, когда стоимость авиакеросина в Казахстане может оказаться в 1,5 раза выше, чем в Европе, операционные расходы перевозчиков неизбежно увеличиваются, что приводит к снижению конкурентоспособности отечественных авиакомпаний. Отказ иностранных операторов от полетов в Казахстан, вызванный ростом расходов на топливо и ухудшением инфраструктурных условий, может привести к уменьшению доли международного пассажиропотока с 45 % до 35–40 %, что дополнительно ослабит позиции национальных перевозчиков на мировом рынке.

В социальной и экономической плоскости пессимистический сценарий ведёт к снижению числа рабочих мест в отрасли и уменьшению налоговых поступлений в государственный бюджет. Сокращение операционных объемов, снижение пассажиропотока и ухудшение финансовых показателей авиакомпаний негативно сказываются на смежных отраслях, таких как логистика, туризм и сфера обслуживания. Это может привести к замедлению общего экономического роста, снижению потребительской активности и ухудшению инвестиционного климата в стране.

Таким образом, при пессимистическом развитии сценария, сочетание снижения пассажиропотока (до 7,0–7,3 млн пассажиров), уменьшения пассажиро-километров (до 15–15,5 млрд км), сокращения парка воздушных судов (до 45–47 единиц) и ухудшения финансовых показателей (EBITDAR снижение до 250–255 млн долларов, снижение до 6–6,2 центов) приводит к общему снижению эффективности функционирования отрасли. Недостаточные

инвестиции в модернизацию, замедленное внедрение современных технологий, ухудшение условий на мировом рынке топлива и отказ иностранных операторов от полетов в Казахстан способствуют ухудшению позиций отечественных авиакомпаний. В результате, снижение коэффициента загрузки, рост операционных затрат, сокращение международного сегмента перевозок и увеличение числа задержек рейсов создают негативный импульс для дальнейшего развития отрасли, что может привести к существенному снижению конкурентоспособности национального рынка авиаперевозок и отрицательно сказаться на экономической стабильности сектора.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Исследование эволюции гражданской авиации Казахстана – от первых регулярных рейсов 1950-х до нынешней цифровой эпохи – показывает, что отрасль стала ключевым связующим звеном территориальной и экономической интеграции страны. В СССР инвестиции в аэродромы, удлинённые ВПП и подготовку кадров создали надёжную базу, обеспечив рост пассажиропотока и безопасность полётов. После 1991 года эта база облегчила переход к рыночной модели: приватизация, появление национального перевозчика Air Astana, дерегулирование тарифов и внедрение стандартов ICAO/IATA расширили маршрутную сеть и улучшили качество сервиса, но одновременно выявили изношенность оборудования и ограниченность ресурсов региональных аэропортов. Введение режима «открытого неба» сделало международные полёты доступнее и усилило конкуренцию, вынудив ускорить обновление флота и цифровизацию управления.

Современный этап характеризуется быстрым распространением инноваций: облачные платформы бронирования и аэронавигации, сквозная цифровая прослеживаемость цепей поставок, проекты по устойчивому авиационному топливу и использование аналитики Big Data для оптимизации маршрутных сетей. Эти решения сокращают издержки и повышают прозрачность, однако их масштабирование сдерживается инфраструктурным износом. Значительная часть спецтехники и радиооборудования эксплуатируется сверх нормативного срока, а спрос на инженеров-авиоников и IT-специалистов стабильно превышает предложение. Высокая долларовая стоимость лизинга препятствует омоложению парка воздушных судов, а сложные процедурные требования замедляют приток частных инвестиций. Одновременно растёт давление международной экологической повестки: Казахстан объявил цель достичь углеродной нейтральности к 2060 году, и авиасектору предстоит сокращать эмиссию CO₂ за счёт оптимизации маршрутов, перехода на SAF и применения энергосберегающих технологий в наземном обслуживании.

Для выхода на устойчивую траекторию роста необходима комплексная модернизация международных хабов Алматы, Астаны и Шымкента, а также ключевых региональных аэродромов через механизмы государственно-частного партнёрства; расширение программ экспортного финансирования и государственных гарантий, снижающих финансовое бремя лизинга; развёртывание единой облачной платформы, объединяющей управление перевозками, складской логистикой и пассажирским сервисом; адаптация регуляторики, которая сохраняет преимущества «открытого неба», но защищает национальных операторов от недобросовестного демпинга; и радикальное усиление подготовки кадров в сфере авиационной IT-инфраструктуры и устойчивых технологий. Реализация этих шагов позволит Казахстану закрепить статус транзитного моста между Европой и Азией, превратить авиационный сектор в мощный драйвер несырьевого роста и обеспечить гармоничное сочетание рыночной открытости с долгосрочными национальными интересами.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Организация Объединённых Наций. Конкурентоспособность логистики и транспорта в Республике Казахстан. – Нью-Йорк: United Nations, 2019. –268 с.
- 2 Можарова В. Транспорт в Казахстане: современная ситуация, проблемы и перспективы развития. –Алматы: КИСИ при Президенте РК, 2011. –120 с.
- 3 Экономика гражданской авиации: учебное пособие / под ред. Н. И. Степановой. –Москва: МГТУ ГА, 2014. – 130 с.
- 4 Madiyarova D. M., Bazikenova A. E. Air Transport Market in Kazakhstan: Current Condition and Development Prospects. – Astana: ENU Publishing, 2018
- 5 Wensveen J. G. Air Transportation: A Management Perspective. 9-е изд. –New York: Routledge, 2019. –672 p.
- 6 Vasigh B., Fleming K., Tacker T. Introduction to Air Transport Economics: From Theory to Applications. 3-е изд. –New York: Routledge, 2018. –642 p.
- 7 Doganis R. Flying Off Course: Airline Economics and Marketing. 5-е изд. – London: Routledge, 2019. – 390 p.
- 8 Graham A. Managing Airports: An International Perspective. 5-е изд. – Abingdon: Routledge, 2020. – 350 p.
- 9 Abeyratne R. I. R. Strategic Issues in Air Transport Management. – Cham: Springer, 2012. – 278 p.
- 10 Комаров А. Н. Экономика воздушного транспорта (учебник). – Москва: Юрайт, 2021. – 400 с
- 12 Сухарин А. В. Международные воздушные перевозки: экономика и регулирование. – Москва: Транспорт, 2020. – 360 с.
- 13 Стратиевский Е. В. Управление аэропортовой инфраструктурой: российский и международный опыт. – Москва: Инфра-М, 2018. – 320 с.
- 14 Алтаева Г. О. Современные факторы и тенденции развития международных рынков пассажирских и грузовых воздушных перевозок и место РК на рынках авиауслуг // Вестник Национальной инженерной академии Республики Казахстан. – 2020. – №1 (75). – С. 114–117
- 15 Академия гражданской авиации. Промежуточный отчет по проекту: Анализ потенциала безубыточной деятельности аэропортов в РК. Разработка концепции развития аэропортов. – Алматы: Казлогистикс, 2021. – 74 с.
- 16 Рублев В. В. Перспективы развития рынка бюджетных пассажирских авиаперевозок в Республике Казахстан // Вестник АГТУ
- 17 Аблеева А. Г., Урумбаев К. К. Современное состояние и перспективы развития гражданской авиации в Республике Казахстан // Journal of Economy and Business. – 2020. – Т. 12–1 (70). – С. 17–20
- 18 Madiyarova D. M., Bazikenova A. E. Current Condition of the Air Transport Market in Kazakhstan // Bulletin of L. N. Gumilyov ENU
- 19 Абуев А. Рынок авиасообщения в Казахстане: аналитический обзор // Freedom Finance Global, 2024. – 55 с. Рынок авиасообщения в К....
- 20 Air Astana Group. Результаты за 2023 год. – Алматы: АО «Эйр Астана», 2024. – 7 с.

ПРИЛОЖЕНИЕ А

Список «Аэропорты Казахстана»

Аэропорты Казахстана

Город вылета	Кодировка аэропорта	Название аэропорта
Астана	TSE	Нурсултан Назарбаев
Алматы	ALA	Алматы
Актау	SCO	Актау
Актобе	AKX	Актобе
Атырау	GUW	Атырау
Жезказган	DZN	Жезказган
Караганды	KGF	Караганды
Кызылорда	KZO	Кызылорда
Кокшетау	KOV	Кокшетау
Костанай	KSN	Костанай
Павлодар	PWQ	Павлодар
Петропавловск	PPK	Петропавловск
Семей	PLX	Семей
Талдыкорган	TDK	Талдыкорган
Тараз	DMB	Тараз
Уральск	URA	Уральск
Оскемен	UKK	Оскемен
Шымкент	CIT	Шымкент

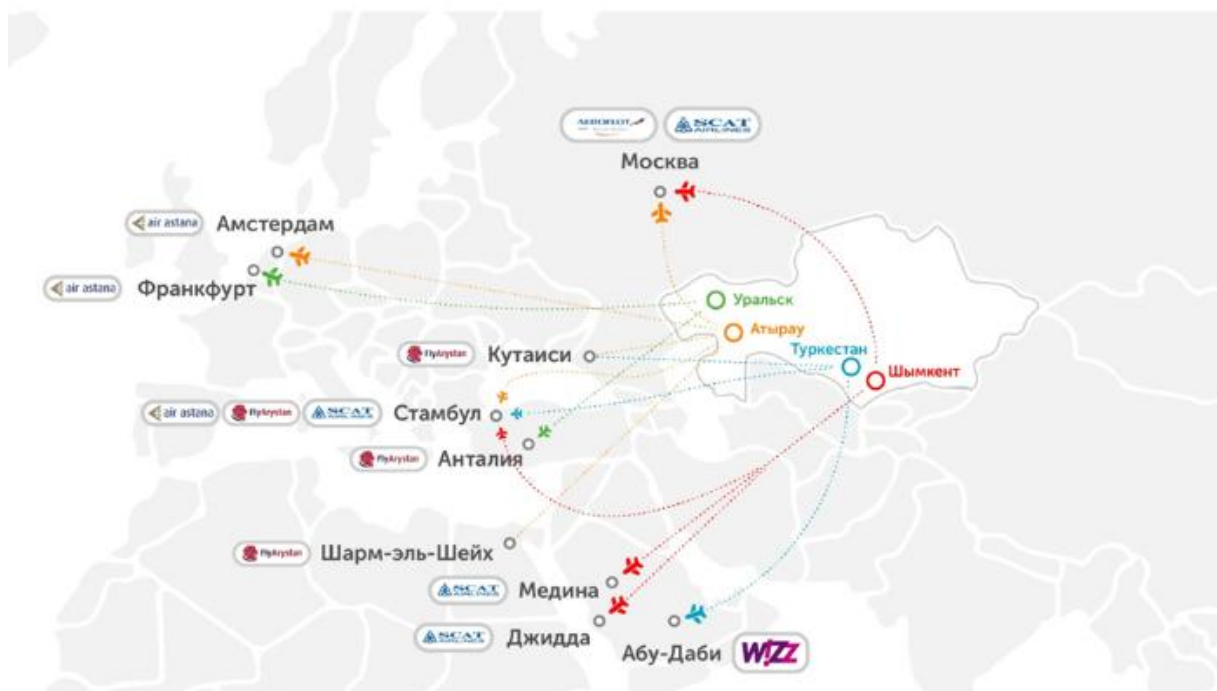
ПРИЛОЖЕНИЕ Б

Таблица «количество пассажиров по транспорту»

Вид транспорта	Перевезено пассажиров, тыс. человек	Прирост за 2023 год, %
Всего	1 579 940,3	8,3
Железнодорожный транспорт	19 826,0	2,1
Автомобильный и городской электрический транспорт	1 546 686,8	8,3
перевозки автобусами	1 415 660,5	9,2
перевозки трамваями	20 420,7	-32,6
перевозки троллейбусами	35 669,3	4,5
услуги такси	47 382,1	-2,0
прочие виды (канатные дороги и другие)	27 554,2	51,5
Морской и прибрежный транспорт	39,9	-55,3
Внутренний водный транспорт	121,1	-15,4
Воздушный транспорт	13 266,6	20,7

ПРИЛОЖЕНИЕ В

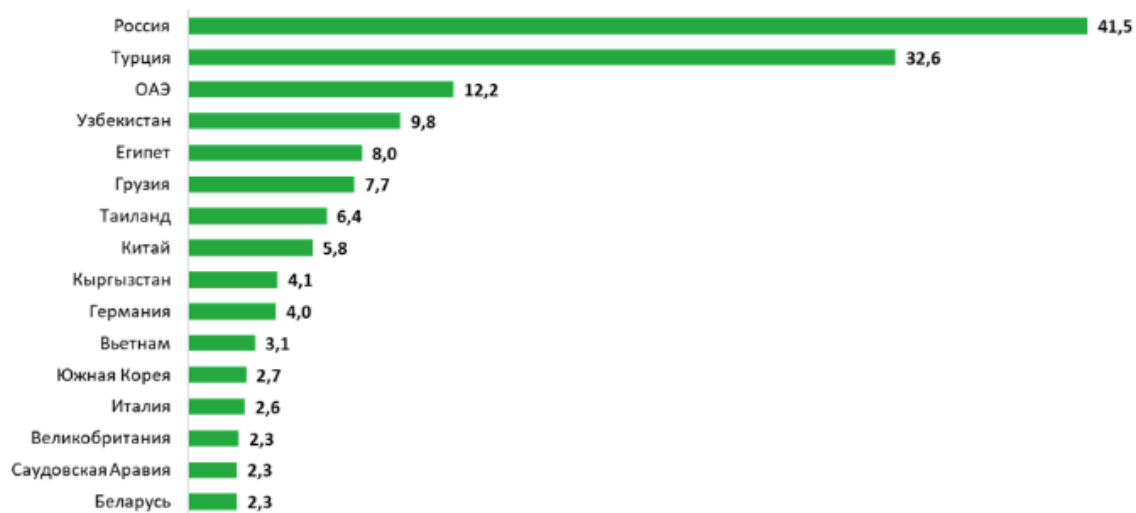
Карта «Маршрутов»



ПРИЛОЖЕНИЕ Г

Список «популярных направлений»

При совершении международных авиаперелетов в какие страны
Вы летаете чаще всего?



ПРИЛОЖЕНИЕ Д

«Финансовый обзор FlyArystan»

Операционный и финансовый обзор

	2023	2022	% г.г.
Количество пассажиров (млн.)	8,1	7,3	10,1%
Парк воздушных судов на конец периода (единиц)	49	43	14,0%
Коэффициент пассажирской загрузки	82,80%	82,70%	0,1%
Всего доходы и прочие доходы (млн. долл. США)	1 174,5	1 032,4	13,8%
с учетом ЧРС и ХТ	-	1 016,2	15,6%
Скорректированный показатель EBITDAR (тыс. долл. США)	300 794	288 382	4,3%
с учетом ЧРС и ХТ	-	260 084	15,7%
ППКМ (млрд.)	17,7	15,9	11,1%
ВПКМ (млрд.)	14,6	13,2	11,3%
Доходы на ППКМ (центы США)	6,64	6,48	2,4%
с учетом ЧРС и ХТ	-	6,38	4,0%
Расходы на ППКМ (центы США)	5,87	5,55	5,8%
с учетом ЧРС и ХТ	-	5,63	4,3%
Денежные средства и их эквиваленты (тыс. долл. США)	274 006	252 888	8,4%
Чистый скорректированный долг (тыс. долл. США)	445 299	492 012	(9,5%)
Своевременность выполнения	79,5%	74,1%	7,2%

ПРИЛОЖЕНИЕ Е

«операционные расходы FlyArystan»

Группа (млн. долларов США)	2023	2022	Отклонение	%
Операционные расходы				
Топливо*	279,2	231,9	47,3	20,4%
Расходы по персоналу и экипажу	193,1	148,9	44,2	29,7%
Износ и амортизация	162,0	135,2	26,8	19,9%
Инженерно-техническое обслуживание	108,2	125,9	(17,7)	(14,1%)
Аэропортовое обслуживание и навигация	105,7	84,9	20,8	24,5%
Обслуживание пассажиров	101,1	80,3	20,8	25,9%
Расходы по реализации	40,4	33,3	7,2	21,6%
Прочие	48,8	43,3	5,5	12,7%
Всего операционные расходы	1 038,5	883,7	154,9	17,5%

ПРИЛОЖЕНИЕ Ж

«Финансовый отчет FlyArystan»

Отчет и прибылях и убытках

Тыс. долларов США	2023 г.	2022 г.	Отклонение в долл. США	Отклонение в %
Выручка и прочие доходы				
Пассажирские перевозки	1 143 596	998 120	145 476	15%
Груз и почта	22 519	22 124	395	2%
Прочие доходы	8 399	12 138	(3 739)	(31%)
Прибыль от операции продажи с обратной арендой	-	-		
Всего выручки и прочих доходов	1 174 514	1 032 382	142 132	14%
Операционные расходы				
Топливо	(279 172)	(231 884)	47 288	20%
Расходы по персоналу и экипажу	(193 067)	(148 907)	44 160	30%
Износ и амортизация	(162 011)	(135 178)	26 833	20%
Инженерно-техническое обслуживание	(108 180)	(125 891)	(17 711)	(14%)
Аэропортовое обслуживание и навигация	(105 727)	(84 933)	20 794	24%
Обслуживание пассажиров	(101 136)	(80 321)	20 815	26%
Расходы по реализации	(40 431)	(33 254)	7 177	22%
Страхование	(10 981)	(8 317)	2 664	32%
Информационные технологии	(6 538)	(5 743)	795	14%
Консультационные и профессиональные услуги	(5 729)	(4 258)	1 471	35%
Налоги	(3 920)	(1 427)	2 493	175%
Расходы по имуществу и офису	(3 865)	(2 483)	1 382	56%
Расходы по аренде воздушных судов	(2 217)	(3 893)	(1 676)	(43%)
Убытки от обесценения дебиторской задолженности	(124)	(394)	(270)	(69%)
Прочие операционные расходы	(15 435)	(16 784)	(1 349)	(8%)
Всего операционные расходы	(1 038 533)	(883 667)	154 866	18%
Операционная прибыль	135 981	148 715	(12 734)	(9%)
Финансовые доходы	14 806	6 995	7 811	112%
Финансовые расходы	(49 892)	(39 254)	10 638	27%
Убыток от курсовой разницы, нетто	(13 803)	(15 065)	(1 262)	(8%)
Прибыль до налогообложения	87 092	101 391	(14 299)	(14%)
Расход по подоходному налогу	(18 387)	(22 977)	(4 590)	(20%)
Прибыль за год	68 705	78 414	(9 709)	(12%)
Прибыль на акцию – базовая и разводненная (долл. США)	0,225	0,256	(0,031)	(12%)