

УДК 656.7.022.1

ОЦЕНКА ПЕРСПЕКТИВ РАЗВИТИЯ СЕТИ АЭРОПОРТОВ

© Поминова К.А., Кольцов И.В.

*Самарский национальный исследовательский университет
имени академика С.П. Королева, г. Самара, Российская Федерация*

e-mail: pominovak@bk.ru

Рассматривая гражданскую авиацию как показатель развития экономики страны, можно судить о развитии ее инфраструктуры по предлагаемым видам услуг, а уровень жизни населения укажет на спрос авиаперевозок [1]. В связи с повышенной конкурентоспособностью отрасли относительно других, ростом затрат в технологическом и экономическом плане, а также низкой рентабельностью (в среднем не более 80 % заполняемости кресел) происходит снижение развития рынка регулярных внутренних перевозок Республики Казахстан. Стоимость перевозки пассажира на воздушном транспорте в стране уступает автомобильному и железнодорожному виду транспорта, что обуславливает внутренние полеты по большей части в качестве деловых поездок. Несмотря на это, сфера авиаперевозок создает экономически выгодное положение, повышая развитие торговли, занятость населения и ликвидность для бизнеса.

Для более корректного формирования проблем авиационной отрасли с помощью SWOT-анализа были выявлены два основных аспекта, влияющие на развития рынка внутренних авиаперевозок: инфраструктура и финансы. В первом случае необходимо представить авиатранспортную отрасль как часть одного из основных компонентов будущего транспортно-логистического хаба через улучшения, связанные с развитием маршрутной сети, симплификации требований к авиакомпаниям, обслуживающим внутренние маршруты перевозок, развитием сети аэродромов местных воздушных линий. Во втором случае предполагается субсидирование отдельных региональных направлений перевозок и финансирование технической модернизации авиационных систем.

По причине недостаточно быстрой модернизации парка воздушных судов и, как следствие, несоответствия международным стандартам в области гражданской авиации принудительно снижается пропускная способность узловых аэропортов [2]. В ходе анализа было выявлено, что частные авиакомпании часто сталкиваются с проблемой доступности лизинга на суда, что замедляет развитие региональной авиации.

Таким образом, формирование изменений во внутренних авиаперевозках во многом зависит от системного подхода в государственном управлении отраслью, которое влияет на скорость выполнения работ; неправильно сформулированные нормативы, отвечающие за распределение обязанностей, которые могут противоречить вышестоящим законам и указам; повышение авиаперевозок в Каспийском регионе, где сосредоточено множество нефте- и газодобывающих компаний [3].

Библиографический список

1. Федорова А.Ю. Экономика отраслевых рынков: учебное пособие. СПб.: Университет ИТМО, 2016. 89 с.
2. Данные комитета гражданской авиации о парке воздушных судов. URL: <http://aviation.mid.gov.kz/ru/pages/letnaya-godnost>.
3. Фрайман А. Проблемы дерегулирования авиационной отрасли, зарубежный опыт. URL: <http://www.ato.ru/content/problemy-deregulirovaniya-aviacionnoy-otrasli-zarubezhnyy-opyt>.