

DOI 10.53364/24138614_2023_29_2_54
УДК 656.073

Дрозд Т.В.

магистрант «Академии логистики и транспорта», г. Алматы, РК.

E-mail: TatyanaDrozd2@gmail.com

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ВОЗМОЖНОСТИ РАЗВИТИЯ АВИАПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

ЖҮКТЕРДІ АВИАТАСЫМАЛДАУДЫҢ ҚАЗІРГІ ЖАҒДАЙЫ МЕН ДАМУ МҮМКІНДІКТЕРІ

THE CURRENT STATE AND OPPORTUNITIES FOR THE DEVELOPMENT OF AIR CARGO TRANSPORTATION

Аннотация. В статье рассматриваются перспективы развития воздушных перевозок грузов в Казахстане, предпосылки создания международного грузового хаба, а также проблемы авиаперевозок грузов в контексте интеграции в современную международную систему авиаперевозок.

Ключевые слова: авиаперевозка, тенденции, развитие логистики, рынок перевозок, логистический хаб.

Аңдатпа. Мақалада Қазақстанда жүктерді әуе тасымалын дамыту перспективалары, халықаралық жүк хабын құрудың алғышарттары, сондай-ақ қазіргі заманғы халықаралық авиатасымалдау жүйесіне интеграциялау контекстіндегі жүктерді авиатасымалдау мәселелері қарастырылады.

Түйін сөздер: әуе тасымалы, үрдістер, логистиканың дамуы, тасымалдау нарығы, логистикалық хаб.

Abstract. The article discusses the prospects for the development of air cargo transportation in Kazakhstan, the prerequisites for the creation of an international cargo hub, as well as the problems of air cargo transportation in the context of integration into the modern international air transportation system.

Keywords: air transportation, trends, logistics development, transportation market, logistics hub.

Казахстан - международный авиационный логистический хаб. Сегодня информация о серьезной планомерной работе в этом направлении освещается во многих официальных, и не очень, источниках. Действительно, Республика Казахстан стремится стать лидером авиационной отрасли Центральной Азии.

Авиаперевозки – это динамично развивающаяся отрасль мирового транспорта. Развиваются и изменяются способы и методы ведения авиационного бизнеса, и авиационная техника. Аэропорты, как часть авиатранспортной системы являются составной частью общей транспортной инфраструктуры стран и регионов, стратегическим компонентом конкурентоспособности как регионов, так и отдельных стран. Развитая инфраструктура аэропортов и аэропортовая сеть в целом – это важное и необходимое условие эффективного функционирования всей авиатранспортной системы.

Согласно данным ИКАО (международной организации гражданской авиации), на долю воздушного транспорта в 2020 году проходило около 35% перевозок товаров всей мировой

торговли в стоимостном выражении. И эта доля растет. Согласно данным долгосрочного прогноза IATA (международная ассоциация воздушного транспорта), в ближайшей перспективе произойдет перераспределение авиапотока на восток. Драйвером процесса выступит Китай, который, по прогнозам IATA, к середине 2020-х годов подвинет США с позиции крупнейшего игрока на рынке авиационных грузовых перевозок [1].

С изменениями, происходящими в политической и экономической мировой жизни, появляются новые торговые пути. С активным развитием китайских грузоотправителей для мирового рынка растет привлекательность приграничных с Китаем государств. На первые роли выходят страны Центральной Азии, такие как Казахстан, Узбекистан, Кыргызстан, имеющие огромный транспортный потенциал.

Ежегодный объем грузовых перевозок между Азией и Европой составляет порядка 7-8 млн. тонн. При этом количество обработанного груза в отечественных аэропортах по итогам 2021 года составило 130 тыс. тонн или около 1,6% от емкости азиатского направления (2020 год – 87,1 тыс. тонн, 2019 год – 140,4 тыс. тонн) [2].

Казахстан, являясь крупнейшим в мире государством, не имеющим выхода к открытому морю, и важным звеном Великого Шелкового Пути, обеспечивает инфраструктурные связи на пути грузопотока и формирует основу транзитно-транспортного потенциала Транскаспийского международного транспортного маршрута.

Как считают эксперты, в сложившейся новой геополитической и геоэкономической реальности очень многое будет зависеть от Казахстана.

Казахстан всегда хотел быть индустриальным хабом, как в пассажирском, так и в грузовом потоке. Однако, ранее в стране был взят курс на развитие национального перевозчика и западным компаниям закрывали воздушные ворота. Но вот сейчас ограничения, наложенные на авиационную отрасль России, предполагают развитие Казахстана как авиационного хаба. Независимое Российское издание пишет, что РК должна стать не просто воздушным хабом для РФ, но и буферной зоной в восточном направлении. Для России аэропорт Актау мог бы стать более удобным пересадочным пунктом чем Стамбул или Дубай.

Казахстан многие годы упускал эту нишу. В начале года был опубликован отчет, что в 2022 году Казахстан принял порядка 10,8 миллиона пассажиров, и в 2023 году ожидается рост до 15%. Одним из факторов глобализации мировой экономики является уменьшение значимости расстояния, которое происходит благодаря возрастающей активности передвижения. Воздушный транспорт играет ключевую роль в связывании людей и экономик. По этой причине воздушный транспорт является одной из наиболее динамично развивающихся отраслей в мире. Средний ежегодный рост этой отрасли составляет около 3,7%, а Международная ассоциация воздушного транспорта рассчитывает, что в 2035 году общее число воздушных пассажиров составит 7,2 млрд. Согласно прогнозам, в будущем большая часть спроса на авиаперелеты будет приходиться на развивающиеся страны [3]. Казахстан в этом отношении не является исключением. Растущее количество пассажиров и расположение в центре основных рынков авиаперевозок окажут благоприятное влияние на отрасль.

Развитие воздушного транспорта и аэропортов часто связано с экономическим развитием и ростом. Существует много исследований, посвященных этой теме, в разных частях мира. Тема достаточно хорошо изучена в США, и есть много исследований, которые показывают высокую значимость авиаперевозок и аэропортов в масштабе как локальной, так и мировой экономики. Было установлено, что существует положительная связь между числом пассажиров на душу населения и предыдущими и последующими уровнями занятости (Goetz, 1992). Связь между пассажиропотоками и ростом занятости была показана Blonigen и Cristea (2012). Было доказано, что увеличение числа пассажирских самолетов приводит к увеличению занятости в секторе услуг (Bruesckner, 1996). Перкоко (2010) пришел к такому же выводу на

основе анализа работы аэропортов Италии. Линейная зависимость между количеством пассажирских самолетов и занятостью в высокотехнологичных отраслях также была обнаружена в США (Alkaabi and Debbage, 1999; Button and Taylor, 2000). Число пассажиров увеличивает занятость в инновационных отраслях (Neal, 2012). С другой стороны, пассажирские перевозки являются более значимым фактором роста занятости, чем транспортировка грузов (Green, 2006). Было установлено, что увеличение ежегодного пассажиропотока в конкретном аэропорту на 1% приводит к увеличению прямой занятости на 0,75% и росту прямых доходов на 0,49% (Benell and Prentice, 1993) [4].

Воздушный транспорт не является важнейшим транспортным средством в Казахстане. По данным Комитета гражданской авиации Казахстана, лишь немногим более 4% от общего числа внутренних пассажиров перевозится воздушным транспортом. Однако число авиапассажиров в Казахстане постоянно увеличивается в течение последних нескольких лет, и в 2017 году оно достигло 7,4 миллиона человек [5]. Количество пассажиров может рассматриваться как функция таких переменных, как население, доход на душу населения, расстояние между городами, плотность населения, наличие других транспортных средств и т.д.

Если государство поставит задачу буферизации и создания хаба, все предпосылки для этого есть:

1. Из-за геополитической ситуации многие авиаперевозчики сейчас не могут пролетать над территорией России. Они теперь ищут новые маршруты, Казахстан уже определенно заработал на этом пассажиропотоке больше, чем в предыдущие периоды. По данным РГП «Казаэронавигация», количество самолетов, пролетающих в воздушном пространстве Казахстана, увеличилось более чем в три раза – свыше 450 рейсов за сутки. В связи с этим приняты меры по увеличению пропускной способности Системы управления воздушным движением. Предполагаемый дополнительный доход Казахстана ожидается в размере \$1,5 млн в месяц. [5]. Кроме того, Комитетом гражданской авиации Министерства индустрии и инфраструктурного развития РК на пять лет – до 2027 – года был продлен режим "открытое небо". Этот режим предусматривает снятие всех ограничений по количеству рейсов и предоставление иностранным авиакомпаниям пятой степени "свободы воздуха" на маршрутах, где не оперируют казахстанские авиакомпании. Кроме того, режим "открытое небо" способствует привлечению новых иностранных перевозчиков, развитию конкуренции авиаперевозчиков, открытию международных маршрутов, снижению стоимости авиабилетов, развитию туризма и увеличению транспортной доступности городов Казахстана.

По данным «Казаэронавигации», количество транзитных полетов иностранных авиакомпаний (без учета российских) над территорией Казахстана за последние пять лет изменилось следующим образом:

- в 2018-м – 93,7 тыс.;
- в 2019-м – 89,6 тыс.;
- в 2020-м – 59,7 тыс.;
- в 2021-м – 64,9 тыс.;
- в 2022-м – 124,2 тыс [6].

2. Аэропорты Казахстана в основном расположены на пути прохождения воздушных трасс, соединяющих Европу с Азией и Юго-Восточной Азией, вследствие чего имеется существенный потенциал расширения международных воздушных сообщений и увеличения полетов казахстанских авиакомпаний в ближнее и дальнее зарубежье. Над территорией Казахстана пролегал большое количество международных воздушных коридоров. Аэропорты таких городов как Алматы и Астана постепенно интегрируются в современную международную систему авиаперевозок, благодаря своему выгодному расположению и развитой инфраструктурой смежных видов транспорта, однако темпы этих интеграционных процессов необходимо форсировать.

3. Наблюдается увеличение авиационного транзитного потока в воздушном пространстве Казахстана, в связи с изменением и обновлением мировых логистических маршрутов в последний год. Одно из важнейших условий воздушного транзита – это обеспечение авиатопливом и его конкурентная цена. Этот также определяет возможность развития технических посадок и получения государством дополнительного дохода. В Казахстане функционируют 3 нефтеперерабатывающих завода, которые обеспечивают выпуск 700 тыс. тонн авиакеросина в год (2022) при годовой потребности на уровне 1 млн. тонн. Инфраструктура топливозаправочных комплексов аэропортов (ТЗК) имеет значительные сроки эксплуатации, в отдельных аэропортах (особенно в региональных). В связи с сокращением потребления авиатоплива часть резервуарного парка не используются. Используемые топливозаправщики имеют срок эксплуатации более 10-15 лет и не отвечают современным требованиям.

Частично авиаперевозчики изучают возможность использования альтернативного возобновляемого биотоплива вместо обычного керосина. В 2020 году Авиастроительная корпорация Airbus представила миру новый концепт гражданских самолетов, которые будут летать на водородных двигателях. Однако эксперты Казахстана и Российской Федерации прокомментировали, что в этих странах подобная возможность долго исследовалась и после многочисленных экспериментов от проекта отказались. Расчеты показали, что экологичность водородного топлива не отвечает стандартам безопасности. Впереди длительные исследования последствий применения гибридного топлива не только для самих самолетов, но и для экологии [7].

Наряду с предпосылками к созданию международного грузового хаба и развитию авиаперевозок груза, в Казахстане существуют и проблемы.

Одной из главных проблем авиаперевозок грузов в Республике Казахстан является недостаточная развитость авиационной инфраструктуры в регионах страны. В большинстве регионов РК отсутствуют современные аэропорты, способные обеспечить высококачественное обслуживание грузовых рейсов. Это приводит к ограниченности маршрутов, дополнительным затратам на транспортировку груза из отдаленных регионов крупных авиационных хабов и увеличению сроков доставки.

Высокий уровень износа основных средств аэропортов и низкая доходность аэропортовых услуг в условиях инфляционного таргетирования не позволяют направлять необходимое количество средств на создание новых активов, обновление, реконструкцию и техническое перевооружение основных средств, также обеспечить надлежащий уровень авиационной безопасности [8].

Еще одной проблемой является высокая стоимость авиаперевозки грузов в РК. Это связано с рядом факторов, таких как отсутствие конкуренции между авиакомпаниями, недостаточная эффективность использования авиационных ресурсов и высокие таможенные пошлины, и налоги на авиаперевозку грузов.

Также мировой опыт показывает, что основные сложности с грузовыми авиаперевозками обычно возникают на том этапе транспортировки, когда воздушное судно находится «на земле»: в среднем 85% времени груз находится в ожидании оформления документов, тогда как непосредственно перевозка занимает всего 15% от общего времени пребывания в пути. По оценкам IATA, для авиаперевозки одного погрузочного места необходимо оформить до 30 видов документов со снятием до 100 копий (в зависимости от пунктов отправления и назначения), притом, что большинство данных в этих документах идентичны.

Меняется мировая экономика, наращиваются логистические маршруты, что обуславливает расширение логистики в том классическом виде, к которому за многие годы привыкла отрасль. В 2023 году рынок наблюдает ситуацию приобретения воздушных судов крупнейшими логистическими компаниями, предлагающими рынку мультимодальные перевозки. Так, например, швейцарская логистическая компания Kuehne+Nagel получила

первый грузовой самолет Boeing 747–8 Freighter и скоро получит еще один такой же самолет. В ноябре судоходная компания MSC сообщила о приобретении первого грузового самолёта, а также о намерениях с нового года организовать грузоперевозки под брендом MSC Air Cargo. В феврале прошлого года французский контейнерно-логистический холдинг CMA CGM объявил о создании CMA CGM AIR CARGO. В 2021 году компания получила четыре грузовых самолета Airbus A330-200F, в 2022 году еще два грузовых Boeing 777F. К 2026 году флот CMA CGM AIR CARGO планируется увеличить до 12 грузовых самолётов. В апреле 2022 года датская компания Maersk заявила о реорганизации своего авиабизнеса (компания принадлежал авиаперевозчик Star Air) и начале операций под брендом Maersk Air Cargo. По данным сервиса отслеживания самолетов FlightRadar24, флот Maersk Air Cargo насчитывает 12 самолетов [9].

Формирование кадрового потенциала отрасли и проникновение международных иностранных языков, таких как английский и китайский, для возможности выхода с коммерческими предложениями о сотрудничестве к грузоотправителям и экспедиторам мирового уровня должно стать приоритетной задачей современного логистического бизнеса. Дело в том, что в нашу страну по-прежнему доставляются большие объемы грузов. Обратного борта зачастую летят с пустыми трюмами. Задача казахстанских логистов – по максимуму обеспечить авиаперевозчиков так называемым обратным грузом. Таким образом, дефицит квалифицированного персонала, уровень квалификации персонала и его мотивация напрямую влияют на все мероприятия по развитию и увеличению грузовых авиаперевозок.

Перечень использованной литературы

1. «Хаб насыщенный», KZAIF.KZ https://kzaif.kz/society/hab_nasushchnyy
2. Отраслевая рамка квалификации, по направлению «Авиатранспорт (Гражданская авиация)». Atameken.kz
3. Зачем Казахстан привлек к управлению аэропортом компанию из России, <https://exclusive.kz/>
4. Об утверждении Концепции развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года, <https://legalacts.egov.kz/>
5. Восточные игры: станет ли Казахстан транспортно-логистическим хабом в Евразии, <https://iz.ru/>
6. ИТОГОВЫЙ ОТЧЕТ по проекту «Отраслевая статистика в гражданской авиации» АО «Академия Гражданской Авиации»
7. Авиация в Казахстане: экономический аспект, <https://www.eurasian-research.org/>
8. Экологически чистый самолет: европейская сенсация может стать водородной бомбой <https://www.mk.ru/>
9. Отраслевые решения, <https://telsglobal.ru/>

References

1. «Hab nasýnyı», KZAIF.KZ https://kzaif.kz/society/hab_nasushchnyy
2. Otrasleyvaia ramka kvalifikatsii, po napravleniiú «Aviatransport (Grajdanskaia aviatsiia) ». Atameken.kz
3. Zachem Kazahstan privlek k ýpravleniiú aeroportom kompaniiú iz Rossii, <https://exclusive.kz/>
4. Ob ýtverjdenii Kontseptsii razvitiia transportno-logisticheskogo potentsiala Respýblikı Kazahstan do 2030 goda, <https://legalacts.egov.kz/>
5. Vostochnye igrı: stanet li Kazahstan transportno-logisticheskım habom v Evraziı, <https://iz.ru/>
6. ITOGOVYI OTChET po proektú «Otrasleyvaia statistika v grajdanskoı aviatsii»AO «Akademıia Grajdanskoı Aviatsii»

7. Aviatsiia v Kazahstane: ekonomicheski aspekt, <https://www.eurasian-research.org/>
8. Ekologicheski chistyı samolet: evropeiskaia sensatsiia mojet stat vodorodnoi bomboı <https://www.mk.ru/>
9. Otrasleye resheniia, <https://telsglobal.ru/>