

## «СОВРЕМЕННЫЙ ОПЫТ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА»

**Калиева Г.Д., Толегенова Д.Д.**

Студенты 2 курса, ЕНУ им. Л.Н.Гумилева, Нур-Султан, Казахстан

[gulmirochka99@gmail.com](mailto:gulmirochka99@gmail.com)

Научный руководитель – к.э.н., и.о. профессор М.О. Рыспекова

Актуальность выбора нашей темы обусловлена тем, что последние годы наблюдается рост популярности воздушных судов, так как они являются самым быстрым видом транспорта для перевозок пассажиров и груза на ближние и дальние расстояния, существенная экономия времени для людей.

Выбор воздушного транспорта является актуальным, поскольку на сегодняшний день практически все страны мира осуществляют международные и внутренние авиаперевозки. Благодаря воздушному транспорту мировые транспортные связи значительно расширились между членами мирового сообщества.

Воздушный транспорт или авиационный транспорт – это вид транспорта, который производит перевозку грузов и пассажиров воздушным путем с помощью летательных аппаратов.

Воздушный транспорт является незаменимым в обслуживании труднодоступных отдаленных районов, для перевозки дорогих и скоропортящихся грузов на большие расстояния. А с внедрением скоростных многоместных самолетов воздушный транспорт стал одним из важнейших видов пассажирского транспорта.

Неотъемлемой частью деятельности воздушного транспорта является наземное обслуживание, которое производится в аэропортах.

Так, аэропорт — это комплекс сооружений, предназначенный для приёма, отправки, базирования воздушных судов и обслуживания авиаперевозок, имеющий для этих целей аэродром, аэровокзал (в крупных аэропортах нередко несколько аэровокзалов), один или несколько грузовых терминалов, а также другие наземные объекты и надлежащее оборудование.

Активное развитие воздушного транспорта началось только в начале 20 века. И до настоящего времени шла постоянная модернизация гражданской авиации. В данной главе мы рассматриваем две модели эффективной деятельности воздушного транспорта: европейскую и североамериканскую.

В таблице 2 представлены две модели с характеристикой крупных аэропортов стран Европы, Северной Америки, а также Австралии.

Таблица 1 - Аэропорты стран европейской и североамериканской модели

| Модел<br>ь  | Страны  | Характеристика  |
|-------------|---------|---|
| европейская | Испания | Аэропорт Мадрид-Баракас - главный международный аэропорт столицы Испании. Через него, кроме внутриевропейских рейсов, проходит большое количество рейсов из Европы и Азии в страны Латинской Америки. В аэропорте 4 терминала и 4 взлетно-посадочные полосы. Самый большой по площади и современный терминал – Т4. Площадь такого одного терминала Т4 – 470 000 кв.м. |
|             | Англия  | Аэропорт Хитроу Лондон является главными международными воздушными воротами Лондона, в том числе базовым аэропортом для таких известных авиалиний, как BritishAirways и VirginAtlanticAirlines. Состоит из 5 пассажирских терминалов и  |

|   |           |   |
|---|-----------|---|
|   |           | одного грузового, при этом имеет всего 2 взлетно-посадочные полосы.   |
|   | Германия  | Аэропорт Франкфурт-на-Майне - главный авиахаб Германии, около 60% пассажиров следуют через аэропорт Франкфурта транзитом. Состоит из двух терминалов, один из которых (Т 1) предназначен в большинстве своем для рейсов компании Lufthansa и ее партнеров, что сделано для удобства пересадок. Терминал 1 (зоны вылета А, В и С) и терминал 2 (зоны вылета D и E) связаны между собой автобусами-шаттлами и внутри – поездом SkyLine. |
|   | Франция   | Аэропорт Париж - Шарль де Голль – это главный международный аэропорт Парижа, основной хаб национального французского перевозчика AirFrance. Имеется 9 терминалов, из них 3 пассажирских, остальные грузовые, и 4 взлетно-посадочные полосы. Терминалы 1 и 2 принимают международные и внутришенгенские рейсы и обслуживают ряд авиакомпаний. Терминал 3 в основном принимает чартерные рейсы и рейсы авиакомпаний-лоукостеров.        |
| североамериканская                              | США       | Аэропорт Финикс Скай-Харбор - международный аэропорт совместного базирования коммерческой и военной авиации. По статистическим данным международный аэропорт Скай-Харбор занимает 9 место среди всех аэропортов страны по показателю количества совершаемых взлётов и посадок в год. Он может обслуживать одновременно 121 самолёт в выходах на посадку пассажирских терминалов 2,3 и 4.  |
|   | Канада    | Международный аэропорт Ванкувера – один из крупнейших и загруженных аэропортов в Канаде. В аэропорту Ванкувера действуют 3 Терминала: домашний, международный и южный. Домашний и международный терминалы представляют собой одно здание, разделенное на несколько частей. Южный Терминал находится в отдельном здании в противоположной части аэродрома. Международный терминал в основном обслуживает рейсы в США и Мексику.        |
|   | Австралия | Международный аэропорт Сидней — крупнейший коммерческий аэропорт Австралии. Сиднейский аэропорт является самым загруженным в Австралии. Аэропорт имеет три взлётно-посадочные полосы, известные как «Восток-Запад» и две «Север-Юг». Терминал 1 для обслуживания международных рейсов, Терминал 2 и 3 для обслуживания внутренних рейсов.   |
| Примечание: составлено авторами на основании[1] |           |   |

Если остановиться на европейской модели, то, можно сказать, что успешное развитие рынка авиаперевозок в странах Европы определяется осуществленными за последние годы мерами по освобождению от жестких ограничений, в том числе государственного регулирования и контроля, усиление требований к безопасности полетов, защите окружающей среды, минимизация воздействий на экологическую обстановку, а также контроль соблюдения прав пассажиров и улучшения условий труда работников авиационного комплекса.

Успех единого рынка в ЕС предоставил огромный выигрыш потребителям услуг гражданской авиации. Суть заключается в том, что воздушный транспорт обслуживает много городов и удаленных от центра районов. В свой черед предлагается больше пунктов назначения, то есть пересадок в хабах.

Хаб – это некий узловой аэропорт, достаточно крупный пересадочный и перегрузочный транспортный узел с необходимым набором сервисов, имеющий подходящее географическое положение. При этом, предполагается, что расписание должно быть составлено так, чтобы пассажиры могли как можно быстрее пересесть на состыкованный рейс. То есть аэропорты-хабы собирают пассажиропотоки из большого числа городов и перераспределяют их на согласованные рейсы. В них также должна быть отработана специальная технология обслуживания пассажиров и обработки багажа, которая обеспечивает как можно более высокий уровень обслуживания пассажиров.

Помимо всего, если происходят какие-либо задержки рейсов в европейских аэропортах, компании предоставляют всем пассажирам извинения, питание и в случае длительной задержки – отель.

Практически все аэропорты гражданской авиации в странах Европейского Союза находятся в уставном капитале акционерных обществ, учрежденных органами власти федерального и (или) регионального уровней и (или) муниципальными образованиями соответствующих государств.

Если говорить о североамериканской модели, то в США, Канаде и Австралии преобладающее количество аэропортов гражданской авиации также внесены в уставный капитал корпораций, учрежденных публично-правовыми образованиями (преимущественно штатами и (или) муниципальными образованиями). При этом большинство таких корпораций являются аналогами акционерных обществ.

Другой порядок владения аэропортами гражданской авиации отмечается очень редко. Например, аэропорты города Вашингтон, как «DullesInternationalAirport», «WashingtonNationalAirport» являются собственностью США, они переданы в управление по договору аренды коммерческой государственной организации.

Если в странах Европейского союза происходит большая приватизация аэропортов частным сектором экономики, то в США отмечается немного иная политика. Так как по сравнению с другими странами бюджет США позволяет осуществлять значительные инвестиции в инфраструктуру воздушного транспорта и развитие аэропортовой системы.[2]

Таким образом, в экономически развитых странах прямое государственное участие в собственности аэропортов не рассматривается как обязательная составляющая реализации гласных полномочий в области гражданской авиации.

К особенностям правовой составляющей управления аэропортами в экономически развитых странах относится также разнообразие способов привлечения организаций частного сектора к управлению аэропортами.

Также один из способов вовлечения частного сектора экономики в управление аэропортами гражданской авиации является следующее: аэропорты или часть аэропортового имущества передаются специализированным частным компаниям по договорам аренды, на условиях концессии или в управление по контрактам.

В большинстве экономически развитых стран расширяется степень участия финансовых, технических, кадровых и интеллектуальных ресурсов частного сектора экономики в непосредственном управлении аэропортами и развитии гражданской авиации.

*Вывод:* Воздушный транспорт является дорогим в сравнении с другими видами транспорта, но в то же время незаменимым для обслуживания труднодоступных отдаленных регионов. При этом он также выполняет множество специфических работ. Наземная инфраструктура включает в себя сеть аэропортов, пассажирские и грузовые терминалы и авиаремонтные заводы. В свою очередь аэропорты делятся на пять классов по отношению к годовому объему обслуживания пассажиров.

В свой черед, оценивая мировой опыт управления аэропортами гражданской авиации, можно сказать, что Европейская модель более эффективна. Европейская организация и стандарты управления аэропортами, а также привлечение опыта частных

компаний, более востребованы на рынке услуг по наземному обслуживанию авиационных перевозок, чем североамериканские.

Если применить мировой опыт на системе воздушного транспорта в Республике Казахстан в соответствии с исследованными моделями, то мы можем предложить способ её улучшения. В свою очередь, Казахстан имеет выгодное географическое положение, так как он находится в центре Евразии, а именно между европейскими и быстро развивающимися азиатскими странами. Через значительную территорию Казахстана проходит множество международных рейсов, и исходя из этого, мы предлагаем увеличение числа узловых аэропортов, т.е. хабов. Из всех международных аэропортов страны самыми крупными являются аэропорты Алматы и Астаны. В соответствии с Планом нации «100 конкретных шагов» Казахстан стремится стать крупнейшим деловым и транзитным хабом Центральной Азии, поэтому нужно развивать транспортные коридоры, и модернизировать остальные аэропорты страны в международные хабы, к примеру, в городах Шымкент, Актау и Актобе.

**Список использованных источников:**

1. Аэропорты Европы, Avia.pro, 2019: <http://avia.pro/aeroporty-evropy>
2. Можарова В.В., Транспорт в Казахстане: современная ситуация, проблемы и перспективы развития, книга, монография -Алматы: КИСИ при Президенте РК, 2011. 216 с.