

СОСТОЯНИЕ ТУРИСТИЧЕСКИХ АВИАПЕРЕВОЗОК В КАЗАХСТАНЕ

Елеукина Айсауле Жаскеновна

aisayleba@mail.ru

Студент 4 курса специальности «Туризм» ЕНУ им. Л.Н. Гумилева,

Нур-Султан, Казахстан

Научный руководитель – профессор Б.У. Сыздыкбаева

Превращение туризма в массовое явление создает ряд проблем, связанных с его транспортным обслуживанием. Это относится как к транспорту общего пользования, так и специализированному транспорту, функционирующему в рамках туристских организаций. В общем виде эти проблемы сводятся к следующему: созданию материально-технической базы туристского транспорта общего пользования, соответствующего туристским потребностям страны; совершенствованию организации транспорта; улучшению качества транспортного обслуживания туристов. Правильное решение этих проблем связано с необходимостью удовлетворения возрастающих требований к туристскому обслуживанию и с решением задач повышения эффективности туристской деятельности [1].

Туризм, рассматриваемый как деятельность индивидуума, объединяет в себе два основных элемента – путешествие и пребывание. Первый из них представляет его начальную, крайне динамичную фазу. Внешне она строится как транспортный процесс и связана с удовлетворением потребности к перемещению в пространстве, сменой местожительства туристов.

Достигнутые высокие темпы в развитии туризма в последние годы непосредственно связаны с достижениями научно-технического прогресса в области транспорта. Превращение путешествий в массовое явление (в том числе путешествий с туристскими целями) обусловлено в немалой степени почти революционными изменениями в транспортной системе. Начало этим изменениям положило создание железных дорог и паровоза, затем появился автомобиль и позднее – самолет, который в настоящее время превратился в транспортное средство массового перемещения людей.

Развитие туризма и транспорта – взаимно связанный и взаимно обусловленный процесс. Однако, как правило, при исследовании связей в системе «туризм – транспорт» в научной литературе преобладающее место отводится роли и значению транспорта как фактора развития туризма. Это естественно и логично, так как туризм представляет собой сравнительно новое социально-экономическое явление, и в значительной степени стал следствием рождения и развития транспорта. Если принять во внимание, однако, непрерывно увеличивающиеся масштабы этого явления и его возрастающее значение в системе экономических отношений в мировом масштабе, станет ясно, что необходимо уделять большее внимание и обратным связям, и зависимостям в системе «туризм – транспорт». Эта роль особенно возросла в годы после второй мировой войны, когда произошли значительные количественные и качественные изменения в объеме, динамике и структуре туристского потока как в национальном, так и международном масштабе. Некоторые из этих изменений приобрели характер прогрессивно развивающихся процессов и явлений и непосредственно определяют влияние туризма на развитие транспорта. В связи с этим необходимо отметить наиболее важные из них.

Во-первых, наблюдается высокий темп роста количества туристских путешествий как в международном масштабе, так и в рамках отдельных стран. Если в недавнем времени в мире было предпринято 25,3 млн. зарубежных туристских путешествий, то в наше время их число возросло более чем в 213 млн., т.е. увеличилось в 8 раз. В Европе за этот же период число туристских путешествий возросло с 16,9 до 152 млн., или в 9 раз [1]. Ряд

исследований показывают, что темпы роста числа туристских путешествий в национальных масштабах (внутренний туризм) значительно больше.

Во-вторых, количество туристских путешествий растет более высокими темпами, чем число путешествий с нетуристскими целями. Сказанное особенно характерно для стран с развитым внутренним и международным туризмом. К этому можно добавить, что в рамках общего количества путешествий почти по всем видам транспорта высока (а в некоторых случаях преобладает) доля путешествий с чисто туристской целью. Так, 45% путешествий на воздушном транспорте в мире предпринимаются в туристских целях [1].

Значимость гражданской авиации в туризме трудно переоценить. На авиацию приходится большая часть всех туристических перевозок, и, как следствие, развитие туризма напрямую зависит от состояния воздушного транспорта, его доступности и безопасности. Однако, воздушный транспорт перестает быть лишь средством передвижения, становясь целью путешествия и полноценной туристической деятельностью.

В настоящее время на внутреннем рынке авиаперевозок Казахстана действуют 7 казахстанских авиакомпаний: «Эйр Астана», «SCAT», «Бек Эйр», «Qazaq Air», «Жезказган Эйр», «Жетісу», «Южное небо» [2].

Наиболее популярным маршрутом на внутреннем рынке является Алматы – Астана – Алматы. По данному маршруту рейсы выполняют 4 авиакомпании («Эйр Астана», «SCAT», «Бек Эйр», «Qazaq Air») с частотой 274 рейса в неделю в обоих направлениях. В среднем из Астаны в Алматы и обратно можно улететь на 19 рейсах в день. Вторым по популярности является маршрут Алматы – Шымкент – Алматы, на котором выполняется 62 рейса в неделю в обоих направлениях 4 авиакомпаниями («Эйр Астана», «SCAT», «Бек Эйр», «Qazaq Air»).

Третье место занимает маршрут Астана – Шымкент – Астана, на котором выполняется 60 рейсов в неделю в обоих направлениях 3 авиакомпаниями («Эйр Астана», «SCAT», «Бек Эйр») [2].

На международном рынке пассажирских авиаперевозок РК действуют 25 иностранных и 2 казахстанских авиакомпании. Наиболее популярным маршрутом на международном направлении является Алматы – Москва – Алматы, на котором 2 авиакомпании («Эйр Астана», «Аэрофлот») выполняют 60 рейсов в неделю в обоих направлениях. Вторым по популярности является маршрут Астана – Москва – Астана, на котором выполняется 48 рейсов в неделю в обоих направлениях 2 авиакомпаниями («Эйр Астана», «Аэрофлот»). На третьем месте расположен маршрут Алматы – Стамбул – Алматы, на котором выполняется 34 рейса в неделю в обоих направлениях 2 авиакомпаниями («Эйр Астана», Turkish Airlines) [2].

В 2018 году авиакомпании перевезли рекордное за последние 5 лет число пассажиров – 7,9 млн. человек (годом ранее – 7,4 млн. чел.) [3].

Авиаперевозки лидируют по темпам роста среди всех видов транспорта. На конец 2018 года число пассажиров авиаперевозчиков выросло на 6,9%, тогда как количество пассажиров железнодорожного и автотранспорта увеличилось всего на 1,7% и 1,3% соответственно [3].

Air Astana – лидер индустрии, общее количество перевезённых пассажиров которого за 2018 год составило 4 млн. человек (прирост 0,2% за год). Важный фактор деятельности авиакомпании – почти полный паритет внутренних рейсов, на которые приходится 52,4% (2,1 млн. чел.) и международных перевозок 47,6% (1,9 млн. чел.) [4].

В 2017 году доля авиаперевозок Air Astana на внутреннем рынке составляла 51%. Второе место занимала SCAT Airlines с удельным весом 24%, а замыкала тройку лидеров Bek Air с рыночной долей в 19%.

По поручению Президента РК Н. Назарбаева на базе Air Astana в первой половине 2019 года планируется запуск казахстанского лоукостера Flyarystan, авиапарк которого

будет сформирован 4 самолетами Airbus A320 с конфигурацией на 180 мест эконом-класса для внутренних рейсов, а к 2020 году их число увеличится до 15 единиц [5].

Количество пассажиров, пользующихся услугами авиатранспорта, растет из года в год (рисунок 1).

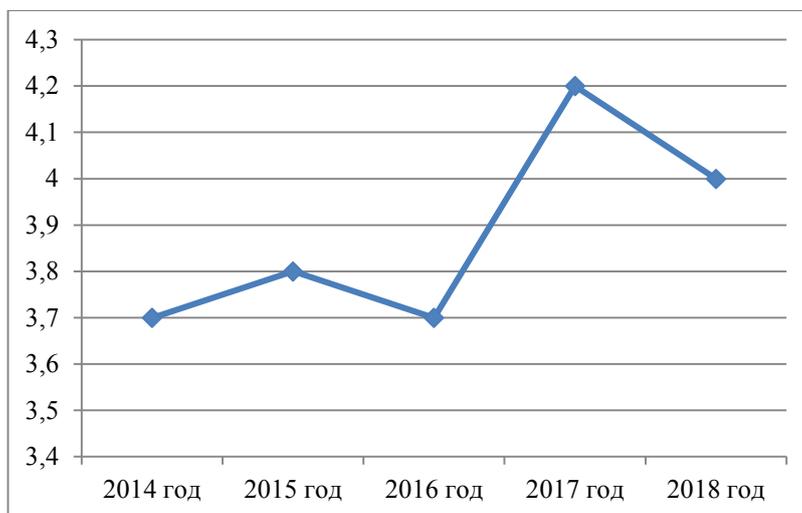


Рисунок 1. Количество пассажиров, перевезенных авиакомпанией Air Astana за последние 5 лет (млн.чел.)

Примечание: Составлено автором на основании финансовой отчетности авиакомпании

Тем временем за 9 месяцев 2018 года расходы на обслуживание пассажиров Air Astana достигли максимального значения за последние 5 лет, составив 24,2 млрд. тг. (на 3 млрд. тг. больше, чем годом ранее) [4].

Обслуживание пассажиров – одна из ключевых статей расходов компании: его удельный вес в составе операционных расходов составил 11,8%. Расходы на обслуживание включают услуги аэропортов, питание, развлечения для пассажиров во время полёта, безопасность и прочее.

Колоссальные расходы авиакомпании по этому направлению обосновываются её стратегией – «ориентацией на клиентов».

Несмотря на позитивные изменения как в самой компании, так и на рынке в целом, за январь-сентябрь 2018 года расходы Air Astana выросли на 20,9% и составили 35,5 млрд. тг. Доходы, в свою очередь, увеличились на 17,1%. В итоге чистая прибыль авиакомпании сократилась на 59,7% - с 10,8 млрд.тг. до 4,3 млрд. тг. [4].

Одна из причин снижения прибыли – увеличение расходов на топливо. За 9 месяцев 2018 года эти расходы достигли 60,9 млрд. тг. (за 9 месяцев 2017г. - 42,9 млрд. тг.).

Кроме того, рост числа операций с международными перевозками способствовал формированию убытков от курсовой разницы: за январь-сентябрь 2018 года эти убытки достигли 4,1 млрд. тг., увеличившись на 141,2% год-к-году.

Таким образом, на примере одной из самой крупной авиакомпании Казахстана - АО «Air Astana» - ясно, что авиаперевозки туристов становятся наиболее востребованными и развивающимися отраслями Республики Казахстан с ежегодным приростом пассажиров.

Список использованных источников

1. Биржаков М.Б., Никифоров В.И. Индустрия туризма: перевозки. – М.: Герда, 2016. – 528с.

2. Названы самые популярные авиамаршруты в Казахстане:
https://forbes.kz/finances/markets/nazvaniy_samyie_populyarnyye_aviamarshrutyi_v_kazahstane/

3. Официальный сайт Комитета по статистике МНЭ РК [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://stat.gov.kz>

4. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://Finprom.kz>

5. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://airastana.com>