



УДК 338.47

Давлатов Бахтовар Шамсуллоевич,

ассистент кафедры информационных систем и технологий в экономике
Таджикского государственного финансово-экономического университета,
г. Душанбе, Республика Таджикистан

**ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ РАЗВИТИЯ ВОЗДУШНОГО
ТРАНСПОРТА В РЕСПУБЛИКЕ ТАДЖИКИСТАН
THEORETICAL FOUNDATIONS OF THE DEVELOPMENT
OF AIR TRANSPORT IN THE REPUBLIC OF TAJIKISTAN**

Аннотация: Статья посвящена развитию воздушного транспорта республики в условиях глобализации. Отмечено, что процессы глобализации более ярко отразились на гибкости и совершенствовании нормативно-правового регулирования деятельности авиатранспортных организаций по международным стандартам. Автор выявил и предложил факторы, влияющие на эффективную деятельность. На основании работы отечественных и зарубежных ученых внесен ряд предложений по развитию воздушного транспорта республики.

Abstract: The article is devoted to the development of air transport of the republic in the context of globalization. It was noted that the processes of globalization more clearly reflected in the flexibility and improvement of the legal regulation of the activities of air transport organizations in accordance with international standards. The author identified and proposed factors that affect effective performance. Based on the work of domestic and foreign scientists, a number of proposals were made for the development of air transport in the republic.

Ключевые слова: транспорт, авиация, техника, технология, формирование, развитие, эффективность, внедрение, перевозки.

Keywords: transport, aviation, technology, technology, formation, development, efficiency, implementation, transportation.



Воздушные перевозки осуществляются гражданской авиацией, которая используется более широко, чем другие виды транспорта. Как отрасль экономики она участвует не только в решении чисто транспортных вопросов, но и в решении некоторых специальных задач. Например, его используют в сфере сельского и лесного хозяйства, для тушения лесных и других пожаров, а также в геологоразведке, лед в спортивных целях и т.д. Однако, без сомнения, основным назначением гражданской авиации являются перевозки пассажиров, грузов и почты воздушным транспортом, преимущественно на дальние и нередко на межконтинентальные расстояния. Он обеспечивает не только потребности хозяйств и населения в транспорте, но вместе с городами обеспечивает «рисунок» территории и является крупнейшей частью инфраструктуры, служит материально-технической базой формирования и развития территориального разделения труда, оказывает большое влияние на гибкость и эффективность социально-экономического развития отдельных регионов и страны в целом.

Следует отметить, что гражданская авиация на территории Таджикистана находится под строгим контролем с 1924 года. В то время, после конференции «Добролет», где анализировался процесс «аэрификации» страны Советов, начались полеты на самолетах У-13 по маршруту Бухара-Душанбе [9]. Через какое-то время движение было начато три раза в неделю. В 1927 году была открыта непрерывная воздушная трасса по маршруту Ташкент-Самарканд-Термиз-Душанбе. Важным событием на пути достижения самостоятельности местного воздушного транспорта считается создание в 50-х годах прошлого века отдельной Таджикской авиационной группы на базе Регионального управления Средней Азии.

В 1991 году, с момента обретения государственной независимости, Республика Таджикистан из страны с ограниченным сообщением превратилась в республику с современным воздушным транспортом. Регулирование воздушного транспорта отнесено к полномочиям подконтрольного управления



Главного управления гражданской авиации и Государственной службы контроля и регулирования в сфере транспорта. Их распространение и авторитет имеют закономерность. Среди прочего, к полномочиям Главного управления гражданской авиации относится реализация государственной авиационной политики по обеспечению потребностей населения и экономики в воздушных перевозках и других видах услуг, а также создание условий для обеспечения безопасности полетов.

Развитие гражданской авиации Республики Таджикистан осуществляется в рамках целевой государственной программы «Развитие транспортного комплекса Республики Таджикистан на 2010-2025 годы», которая была принята Правительством страны в 2009 году. Данная программа включает в себя состояние и развитие транспортного комплекса, разъясняются пути его развития на краткосрочную, среднесрочную и долгосрочную перспективу. Целью транспортной стратегии является опережающее развитие транспортно-коммуникационного комплекса в соответствии с перспективной экономической стратегией государства. В результате реализации транспортной стратегии будет завершён переход транспортной системы на качественно новый уровень функционирования и сформирована подходящая транспортная сеть. Переход на финансирование инфраструктуры на основе принципа полного самофинансирования позволяет формировать ресурсы для её дальнейшего устойчивого развития и поддержки на высоком техническом и технологическом уровне. Транспортный комплекс республики будет интегрирован в мировую транспортную систему. Транспортная инфраструктура будет соответствовать мировым стандартам. Нормативная база и система контроля в области экологии будут адаптированы к мировым стандартам. Все это даёт возможность значительно увеличить долю транзитных перевозок, что обеспечивает поступление значительных средств в бюджет государства и транспортных компаний.



Первым этапом на пути к созданию самостоятельной программы развития воздушного транспорта стало принятие Воздушно-космического кодекса Республики Таджикистан, который регулирует отношения с реализацией воздушного пространства Республики Таджикистан и регламентирует деятельность в сфере авиации и определяет основы реализации государственной политики в этой сфере. «Государственная политика в области воздушного транспорта и деятельность в области авиации представляет собой совокупность правовых, экономических, организационных, военных и т.п. мер, которая представлена на первом рисунке [3].

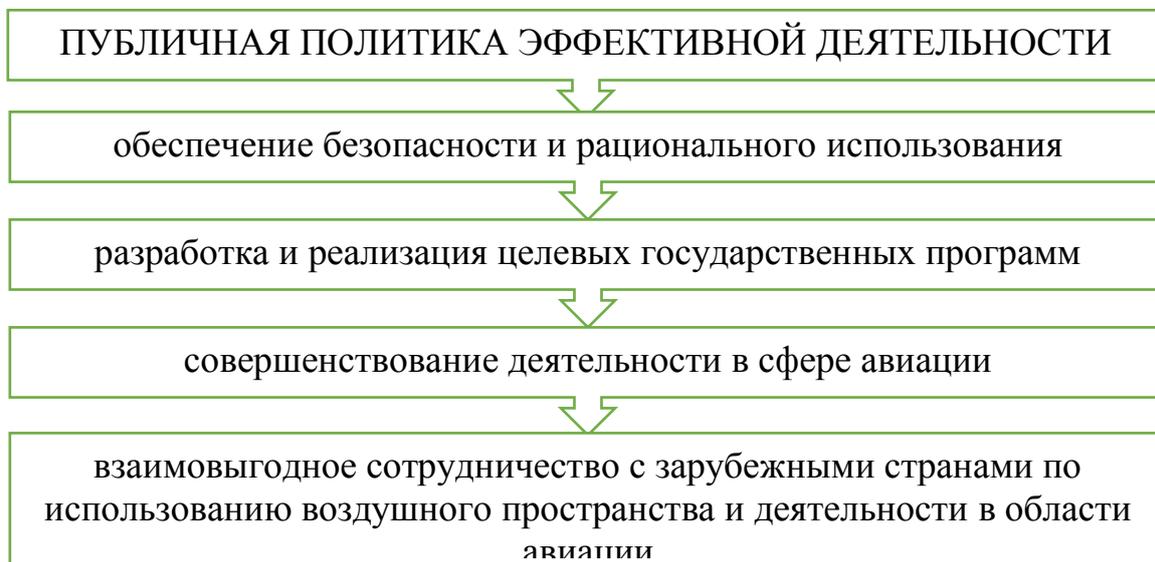


Рисунок 1. Факторы, влияющие на эффективную деятельность

Аэронавигационная система должна быть максимально самодостаточной за счет аэропортовой навигационной системы и системы маршрутной навигации. Авиационные терминалы находятся в ведении аэропортов и финансируются за счет терминальных сборов. Основные аэропорты принадлежат частному сектору, который отвечает за техническое обслуживание и модернизацию инфраструктуры, которая финансируется за счет взлетно-посадочных сборов аэропорта.



В ближайшее время приоритет будет отдан экономической трансформации авиатранспортной отрасли и повышению ее эффективности, для этого в текущих условиях необходимо ускорить развитие законодательно-правовой базы в соответствии с новыми экономическими условиями и усовершенствовать структуру управления транспортной системой.

Определен анализ реализованной эффективности и вытекающие из них основные вопросы повышения эффективности использования транзитных мощностей авиационной транспортной инфраструктуры, являющейся неотъемлемой частью транспортной системы, и повышения уровня совместимости транзитной политики в области аэронавигации с соседними странами [8, с.-147]. Транзитные возможности авиаперевозок по маршруту Азия-Европа-Азия реализуются на основе использования современной авиации и организации соответствующих стыковок маршрутов в странах Европы и Азии через точечные аэропорты республики.

Перспективное развитие, благодаря которому оценивается план государственной политики в области регулирования авиарынка, будет направлено на формирование конкурентоспособных авиаперевозчиков, способных удовлетворить потребности населения в качественных авиационных услугах во всех регионах страны. В настоящее время для полного формирования и развития авиатранспортной системы Республики Таджикистан рассматривается задача строительства и реконструкции первоочередных объектов в городах Душанбе, Худжанд, Бохтар, Хорог и центрах Исфаринского, Пенджикентского, Раштского и Мурғобского районов, которые обеспечат использование будущей магистральной авиации. Они также способствуют расширению географии их полетов, развитию аэродромов до требований эксплуатационных стандартов, развитию сети международных аэропортов с созданием необходимых условий по мировым стандартам для обслуживания пассажиров и грузов международной авиации, осуществлению широкого комплекса природоохранных мероприятий, ускорению внедрения достижений научно-технического прогресса, новой техники и технологий, системы повышения безопасности полетов.



Транспорт – важная отрасль мирового хозяйства, необходимый уровень социально-экономической системы. Он включается в экономические отношения народного хозяйства и по желанию подвергается влиянию конкуренции в других сферах. Поэтому необходимо учитывать, что основным продуктом транспорта является осуществление перевозки пассажиров или грузов, а они представляют собой услуги, которые, безусловно, существенно влияют на характеристики конкуренции в этой сфере. Кроме того, в последнее время в большинстве случаев наблюдается слияние учреждений разных видов транспорта с целью удовлетворения потребностей клиентов, качественного выполнения перевозки и удешевления транспортной составляющей за счет конечной цены товара.

Конкурентную среду воздушного транспорта формируют основные виды изученных институтов воздушного транспорта: авиакомпании, аэропорты, эксплуатанты аэропортов наземного обслуживания и формирующиеся на их основе вертикально интегрированные бизнес-системы (хабы). Конкуренция выступает движущей силой развития рынка авиаперевозок, поскольку приводит к необходимости предлагать организованным видам организаций воздушного транспорта конкурентоспособную продукцию.

Другие типы авиатранспортных организаций, которые управляют воздушным движением, являются в высшей степени естественными монополиями и не конкурируют напрямую на рынке авиаперевозок. Термин конкурентоспособность, по мнению институтов авиатранспортной отрасли, можно определить как способность института авиатранспортной отрасли, выступающего субъектом рыночной конкуренции, извлекать прибыль на целевом рынке путем удовлетворения потребителей авиационного транспорта и услуг. Чтобы быть конкурентоспособным на рынке, необходимо учитывать его характеристики, в том числе последовательность развития и его реализации, которая напрямую зависит от последовательности экономического развития всех уровней.



Процесс глобализации потребовал образования и доминирования транснациональных компаний - союзов, военных структур и т.п. на мировом рынке авиационных перевозок [2, с.-13]. Развитие новых сегментов авиационного рынка приводит к изменению структуры отрасли и технологии осуществления бизнеса на авиаперевозках. На наш взгляд, следующие макроэкономические тенденции, связанные с глобализацией:

- объединение основных видов авиатранспортных организаций, в том числе в виде международных союзов всех видов авиатранспортных организаций, влияющих на скорость развития мировой отрасли;

- разработка новых типов бизнес-моделей организаций воздушного транспорта, таких как компании бюджетной авиации, операторы аэропортов наземного обслуживания, интегрированные бизнес-системы, организованные в виде хабовой структуры и др.;

- внедрение инноваций, в том числе в результате развития информационных технологий, а также модернизации и модернизации парка воздушных судов;

- ежегодный прирост объема авиаперевозок (4-6% в среднем по миру) по прогнозу ИАТА, этот темп сохранится в ближайшие десятилетия;

- серийность изменений в развитии с масштабом объемных тенденций в результате влияния макроэкономических факторов;

- повышение эффективности перевозок, в том числе в результате увеличения пассажиропотока и загрузки [5, с.-230].

Развитие мировой авиатранспортной отрасли зависит от периода развития мировой экономики и происходит последовательно [7, с.-180]. Механизм формирования ряда воспроизводства продукции авиационного транспорта особо не отличается от механизма серийного развития мирового хозяйства в целом.

Следует отметить, что в последнее десятилетие поступательное развитие мировой экономики является не единственной причиной кризисов в сфере



воздушного транспорта. Кризис 2001-2003 гг. на мировом рынке авиаперевозок стал крупнейшим спадом за всю историю международных авиаперевозок [4, с. 277]. Основной причиной этого стали теракт 11 сентября 2001 года в США, эскалация конфликтов на Ближнем Востоке, распространение пневмонии в Юго-Восточной Азии и продолжающийся спад мировой экономики. Первый год кризиса оказал большое негативное влияние на активность мирового рынка авиаперевозок. По информации IATA (Международной ассоциации воздушного транспорта), общая выручка авиационных компаний уменьшилась на 6,8%, в результате чего чистая прибыль в 2001 году уменьшилась более чем в 4 раза, а общий убыток образовался в размере 13 миллиардов долларов. За весь период спада с 2001 по 2003 год выручка на пассажиро-километр (один из ключевых показателей авиатранспортной отрасли) снизилась на 5-6% при снижении количества перевезенных пассажиров. Период посткризисного развития начался в 2004 году. Объем международных пассажирских перевозок за год увеличился на 15,6% (как минимум за последние десять лет). Рост зафиксирован во всех регионах, а двумя лидерами стали Юго-Восточная Азия, Ближний Восток и Восточная Европа. В 2004 г. произошел значительный рост основных показателей выручки: выручка на пассажиро-километр увеличилась на 15,3% по сравнению с уровнем 2003 г., а снижение полностью восстановилось, превысив уровень кризисного 2000 г. на 8,8% [10].

В период 2009-2014 гг., по прогнозам ИАТА, среднегодовой темп роста международных авиаперевозок составил в среднем 5,6%, причем этот темп роста различается по регионам [11]. В настоящее время в серийном развитии мировой авиатранспортной отрасли период быстрого посткризисного восстановления сменяется устойчивым развитием. Поэтому основными факторами повышения являются: прогнозируемое развитие мировой экономики, реализация политики большинства крупнейших авиационных компаний по снижению затрат, расширение спектра услуг и увеличение количества рейсов, внедрение бюджетными авиакомпаниями процесса глобализации мировой экономики, внешняя торговля и др.



В последние пять лет наблюдается развитие экономической эффективности авиаперевозок. Увеличивается количество пассажиров и грузов самолетов, а также увеличивается доход на пассажирское место.

Согласно определениям Афанцева В.Г., под понятием рынка авиаперевозок следует понимать совокупность предлагаемой авиационными предприятиями пропускной способности воздушного транспорта (тонно-километр) и равноценный по месту и времени спрос на возможность оплаты продукции авиаперевозок [1]. Среди рынков авиаперевозок различают глобальные, региональные и ограниченные рынки. Совокупность факторов и связывающие их условия определяют состояние рынка в данный момент или его ситуацию. Экономисты выделяют четыре типа специфических рынков: свободная конкуренция, монополистическая конкуренция, олигополистическая конкуренция и свободная монополия [6]. В настоящее время для воздушного транспорта относительно характерны рынки монополистической и олигополистической конкуренции. Основные факторы текущей ситуации на этих рынках можно определить по результатам анализа компонентов рыночной системы и внешней среды, которые проводятся в конкретном учреждении отрасли.

Характер управления бизнес-системами существенно зависит от типа рынка и интенсивности конкурентной борьбы на нем. Интенсивность конкуренции на рынке авиаперевозок является функцией ряда параметров, важнейшими из которых считаются следующие: количество авиатранспортных компаний, направленных на целевой рынок, распределение доли рынка между ними, скорость развития конкретного рынка и др. Реализация комплексного научного подхода к управлению для организаций воздушного транспорта приводит к необходимости учета и использования экономических законов экономических отношений: отношения между спросом и ценой, отношения между предложением и ценой, отношения между спросом и предложением, увеличения дополнительных затрат, снижающих рентабельность, взаимосвязи



затрат в сфере производства и потребления, эффекта масштаба производства и закона конкуренции, согласно которым в мире происходит реальный процесс постоянного повышения качества продукции и услуг, снижения их цены и удаления с рынка некачественной продукции.

В последнее десятилетие для воздушного транспорта республики очень важным и важным стало внедрение авиационными учреждениями лизинговой технологии обновления авиапарка, а также наземной техники. В целях обеспечения закупки авиационной техники и техники государством созданы лизинговые компании, которые считаются основным поставщиком авиационной техники.

В ходе реализации транспортной стратегии начала формироваться интегрированная бизнес-система комплексной конкуренции - военная структура, организация которой дает возможность найти высокие показатели качества обслуживания пассажиров и грузов при экономии ресурсов авиапредприятий и аэропортов.

Список литературы:

1. Афанасьев В.Г. Коммерческая эксплуатация международных воздушных линий// –М: Транспорт. 1987
2. Демин С.С. Стратегия развития воздушного транспорта в условиях глобализации мировой экономики С.С.Демин, Н.С. Столяров, А.А. Семенова // Современная наука: актуальные проблемы теории и практики. Серия: Экономика и право. 2020. № 12-2. С. 12-19
3. Воздушно-космический кодекс Республики Таджикистан от 13 ноября 1998 года № 720.
4. Костенников М.В. М.В. Правовое регулирование транспортной безопасности и роль полиции в ее обеспечении/Костенников, О.Е.Трофимов/ Полицейская деятельность. 2013. № 4. С. 276-288



5. Курбонов К.Б. Понятие договора воздушной перевозки пассажиров и багажа/ К.Б. Курбонов, Ш. Амренова // Вестник Таджикского национального университета. Серия социально-экономических и общественных наук. 2018. № 8. С. 229-233.
6. Лифиц И.М. Конкурентоспособность товаров и услуг // –М: Юрайт-издат, 2009.
7. Мартышенко Н.С. Современные тенденции развития мирового рынка грузовых авиаперевозок/ Н.С.Мартышенко, Е.С. Изаровский //Азимут научных исследований: экономика и управление. 2019. Т. 8. № 3 (28). С. 179-184
8. Фарход И. Гражданская авиация Таджикистана в годы независимости/И.Фарход// Вестник Педагогического университета. 2013. № 4-2 (53). С. 146-151.
9. <https://caa.tj/>
10. IATA Annual report 2004-2011
11. IATA Corporate Air Travel Survey 200-2011