

**ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО АЭРОПОРТА АЛМАТЫ
(РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН)
В КАЧЕСТВЕ РЕГИОНАЛЬНОГО ГРУЗОВОГО ХАБА**

Аннотация

В статье представлен анализ действующей маршрутной сети регулярного грузового авиасообщения Международного аэропорта Алматы (г. Алматы, Республика Казахстан). На основании сравнительного анализа маршрутной сети регулярного грузового авиасообщения аэропортов г. Нур-Султан, г. Алматы (Республика Казахстан) и г. Бишкек (Республика Кыргызстан) представлено заключение о том, что аэропорт Алматы имеет высокий потенциал роста и развития в качестве грузового регионального хаба. Важными факторами, определяющими роль аэропорта Алматы в качестве регионального грузового хаба, являются: выгодное географическое расположение; технические возможности грузового терминала аэропорта, позволяющие двукратно увеличить существующий грузопоток; высокие темпы роста и развития аэропорта (рост пассажиропотока, рост грузопотока). Результатом проведенного исследования явилось заключение о необходимости развития регулярного грузового авиасообщения в рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Расширение сотрудничества в рамках ЕАЭС является важным элементом посткризисного развития и восстановления национальных экономических систем. Создание регионального грузового хаба на базе Аэропорта Алматы позволит увеличить грузовой авиапоток по направлениям ЕАЭС — Китай, ЕАЭС — Ближний Восток.

Ключевые слова

Рынок авиаперевозок Республики Казахстан, региональные аэропорты, грузовые авиаперевозки, грузовой хаб, региональный хаб, авиационная логистика.

PERSPECTIVES FOR DEVELOPMENT OF ALMATY INTERNATIONAL AIRPORT (REPUBLIC OF KAZAKHSTAN) AS A REGIONAL CARGO HUB

Annotation

Article presents an analysis of current route network of regular cargo air service of Almaty International Airport (Almaty, Republic of Kazakhstan). Based on comparative analysis of route network of regular cargo flights of airports of Nur-Sultan, Almaty (Republic of Kazakhstan) and Bishkek (Republic of Kyrgyzstan), conclusion is presented that Almaty Airport has a high potential for growth and development as a regional cargo hub. Important factors determining the role of Almaty Airport as regional cargo hub are: favorable geographical location; technical capabilities of the airport's cargo terminal, which allow doubling the existing cargo traffic; high growth and development rates of airport (growth of passenger traffic, growth of cargo traffic). Result of study was the conclusion about the need to develop regular cargo flights within framework of Eurasian Economic Union (EAEU). Expansion of cooperation within framework of EAEU is an important element of post-crisis development and restoration of national economic systems. Creation of regional cargo hub on the basis of Almaty Airport will increase the cargo air flow in directions of EAEU – China, EAEU – the Middle East.

Keywords

Air transportation market of Republic of Kazakhstan, regional airports, air cargo transportation, cargo hub, regional hub, aviation logistics.

Введение

Республика Казахстан является важным стратегическим партнером Российской Федерации и одной из ведущих экономических держав на территории постсоветского пространства. Территория Республики Казахстан составляет 2,7 млн кв. км, численность населения — 18,9 млн чел. (по состоянию на 2020 г.). Отличительными особенностями страны являются: значительное расстояние между крупными населенными пунктами, выгодное географическое расположение, высокие темпы роста ВВП. Среди приоритетных задач Правительства Республики Казахстан нужно отметить следующие: структурная модернизация экономики, развитие объектов транспортной инфраструктуры, увеличение товарооборота с ключевыми партнерами в рамках ЕАЭС, Китаем, Европой, странами Азии и Ближнего Востока. Также следует подчеркнуть, что с момента распада СССР была проведена работа по модернизации объектов авиа-

транспортной инфраструктуры. Ведущими авиатранспортными узлами являются: Международный аэропорт Нурсултана Назарбаева (г. Нур-Султан), Международный Аэропорт Алматы (г. Алматы).

Пассажиропоток аэропорта г. Нур-Султан увеличился с 496 тыс. пасс. (2004 г.) до 5,09 млн пасс. (2019 г.), а пассажиропоток аэропорта Алматы увеличился с 1,55 млн пасс. (2004 г.) до 6,42 млн пасс. (2019 г.). С момента распада СССР республиканские аэропорты были модернизированы: перестроены пассажирские и грузовые терминалы, увеличена их пропускная способность. На сегодняшний день аэропорты г. Нур-Султан и г. Алматы отвечают всем международным требованиям и стандартам и осуществляют обслуживание всех типов воздушных судов.

Создание грузового регионального хаба является важным элементом развития рынка грузового авиасообщения. Европейский опыт доказал, что разви-

тие направлений регулярных грузовых авиаперевозок является важным элементом стратегического развития ведущих национальных аэропортов. Так, аэропорт Шарля де Голля является не только ведущим аэропортом Франции по пассажиропотоку, но и важным региональным грузовым хабом. В Нидерландах роль ведущего грузового хаба выполняет аэропорт Роттердам-Гаага, в Италии — аэропорты г. Милан — Мальпенса и г. Рим — Фьюмичино. Ведущие региональные грузовые хабы Европы связаны регулярным грузовым авиасообщением с крупнейшими городами Северной и Южной Америки, странами Африки, Азии и Ближнего Востока. Регулярное грузовое авиасообщение способствует оперативной транспортировке некоторых групп товаров и является важным элементом национальной и региональной транспортной инфраструктуры.

По оценкам экспертов, доля грузовых авиаперевозок в физическом выражении составляет менее 1 % мирового грузооборота, в то время как стоимостный объем грузов, доставляемых воздушным транспортом, достигает 35 % [1]. Основными грузами, доставку которых осуществляют воздушным путем, являются: почтовые отправления юридических и физических лиц, лекарственные препараты, медицинское оборудование, парфюмерия, драгоценные металлы, продукты питания. Пассажирские авиакомпании в рамках действующей маршрутной сети доставляют коммерческий груз в грузовых отсеках пассажирских лайнеров.

Последствия пандемии COVID-19, обусловленные введением временных ограничительных и запретительных мер на авиаперевозки, значительно сократили пассажирский авиационный трафик, что, в свою очередь, сократило грузовой пассажиропоток в структуре маршрутной сети пассажирских авиакомпаний и усилило влияние грузовых авиаперевоз-

чиков. В условиях борьбы с распространением COVID-19 первоочередной задачей стала оперативная транспортировка средств индивидуальной защиты, медицинского оборудования и лекарственных препаратов. Мировой и региональный спрос на грузовые авиаперевозки многократно увеличился. Грузовые авиакомпании впервые в истории рынка грузовых авиаперевозок столкнулись с ситуацией максимальной загруженности парка воздушных судов и грузовых терминалов ведущих авиационных узлов.

Опыт Российской Федерации доказал эффективность привлечения ресурсов ВКС России для осуществления транспортировки лекарственных препаратов и медицинского оборудования [2]. Однако не все государства имеют в структуре национальной армии необходимое количество военно-транспортных самолетов, способных удовлетворить пиковый спрос на грузовые перевозки. Вторым уникальным аспектом на рынке грузовых авиаперевозок является эксплуатация пассажирских воздушных судов для перевозки грузов. В период с марта по июнь 2020 г., когда значительное количество государств испытывало резкую нехватку медицинского оборудования, лекарственных препаратов и средств индивидуальной защиты, национальные пассажирские авиакомпании выполняли чартерные рейсы, осуществляя перевозку грузов в грузовых отсеках и в салонах воздушных судов. Примером могут послужить авиакомпании: Air France, KLM, Alitalia, SWISS, Lufthansa, Etihad Airways, AirAstana, а также российские авиакомпании S7, «Аэрофлот», «Уральские Авиалинии». Последняя в период пандемии осуществляла эксплуатацию 12 пассажирских лайнеров, на которых выполняла чартерные грузовые авиаперевозки. По оценкам экспертов, выручка авиакомпании «Уральские Авиалинии» за осуществление грузовых рейсов в период пандемии составила около 1,4 млрд руб. [3].

Необходимо отметить, что не все действующие аэропорты соответствуют требованиям для организации регулярного грузового авиасообщения. Аэропорт должен иметь статус международного аэропорта и осуществлять таможенный и пограничный контроль. Технические характеристики аэропорта должны соответствовать требованиям приема и обслуживания воздушных судов всех типов. На территории аэропорта необходимо наличие складских комплексов всех видов для осуществления временного хранения и распределения грузов.

В качестве объекта исследования были определены 3 ведущих региональных аэропорта: аэропорт г. Нур-Султан (Республика Казахстан), аэропорт г. Алматы (Республика Казахстан), аэропорт г. Бишкек (Республика Кыргызстан). На основании анализа действующей маршрутной сети регулярного грузового авиасообщения аэропорта Алматы в сравнении с маршрутной сетью регулярного грузового авиасообщения аэропортов г. Нур-Султан и г. Бишкек, принимая во внимание ряд технических особенностей и учитывая внешнеэкономические факторы, представим модель перспективного развития грузовых направлений аэропорта Алматы. При условии расширения маршрутной сети регулярного грузового авиасообщения (по направлениям: Европа, Азия, Ближний Восток) аэропорт Алматы имеет все основания стать ведущим региональным грузовым хабом.

Материалы и методы

Вопросам развития грузового авиасообщения, а также анализа деятельности грузовых хабов посвящены труды российских и зарубежных ученых. В работе [4] представлены результаты оценки рынка грузовых авиаперевозок в качестве важного элемента мировой экономики и мировой торговли. Авторы исследования подчеркивают, что ввиду географических и климатических особенностей Российской Федера-

ции грузовое авиасообщение играет особую роль в развитии и экономике. Развитие рынка грузового авиасообщения, по мнению авторов исследования, способствует снижению логистических затрат и, как следствие, конечному удешевлению товаров в северных регионах Российской Федерации.

В статье [5] представлены результаты исследования рынка грузовых авиаперевозок. Авторы исследования прогнозируют, что роль России и стран СНГ в структуре мирового рынка будет возрастать. Обуславливающими факторами для этого, по мнению исследователей, является увеличение показателей экономической активности населения и развитие торговых связей с республиками бывшего СССР. Необходимо отметить обоснованность выводов авторов: с образованием ЕАЭС и усилением санкционного давления на Россию, торговые экономические отношения в рамках ЕАЭС значительно расширились. Россия поставляет в республики ЕАЭС продукцию ТЭК, сырье и оборудование, импортируя продукцию сельского хозяйства. Мы можем дополнить, что с момента образования ЕАЭС значительно расширилась маршрутная сеть российских и зарубежных авиакомпаний, развивается регулярное авиасообщение между государствами ЕАЭС и регионами России. Расширение делового сотрудничества между государствами ЕАЭС и регионами РФ способствует увеличению грузопотока, в том числе грузов, доставляемых воздушным путем.

В статье [6] представлено заключение, что с момента распада СССР рынок пассажирских и грузовых перевозок на территории России и постсоветского пространства прошел этап становления и стал важным элементом в структуре мирового рынка. Мобильность населения и возможность оперативной логистики являются важными факторами развития экономики ЕАЭС, поэтому в условиях преодоления кризиса 2020 г.

необходимо уделить особое внимание развитию рынка авиаперевозок (*прим. пассажирских и грузовых*).

В статье [7] (*прим. статья была опубликована в 2015 г.*) на основании анализа ключевых финансовых показателей представлено заключение о необходимости разработки концепции Российской Федерацией и государствами – участниками ЕАЭС, а также развития грузового авиасообщения как важного элемента логистической системы ЕАЭС.

При проведении исследования был применен метод сравнительного анализа, метод статистического анализа данных, в качестве источников использовались нормативно-правовые акты.

Результаты

Развитие аэропорта Алматы в качестве грузового регионального хаба является перспективным направлением в условиях преодоления кризиса, вызванного влиянием пандемии COVID-19. Ключевыми факторами роста и развития грузового потенциала аэропорта Алматы является выгодное географическое расположение и технические характеристики, позволяющие двукратно увеличить действующий грузопоток терминала. Одним из приоритетных направлений в развитии грузовых авианаправлений является интеграция в рамках Евразийского экономического союза.

Обсуждение

Республика Казахстан исторически занимала особое место в структуре Великого шелкового пути — крупнейшего в истории торгового пути между Европой и Азией. В настоящее время национальная пассажирская авиакомпания AirAstana усиливает свое присутствие на рынке, расширяя маршрутную сеть между ведущими авиатранспортными узлами и городами Европы и Азии, формируя транзитные хабы на базе аэропортов г. Нур-Султан и г. Астана. В 2018 г. по поручению первого президента Республики Казахстан Н. А. Назарбаева была образована первая национальная бюд-

жетная авиакомпания FlyArystan, вошедшая в структуру холдинга AirAstana. За 2 года существования авиакомпания FlyArystan сумела расширить внутреннюю маршрутную сеть, связав Алматы и Нур-Султан с крупными городами республики, а также открыла одно международное направление между Нур-Султаном и Москвой [8]. Необходимо отметить, что авиакомпания FlyArystan располагает воздушным флотом в количестве 6 единиц Airbus A-320. В 2019 г. компания заключила соглашение с американской авиастроительной корпорацией Boeing на приобретение 30 единиц Boeing 737-800. В случае реализации планов по расширению парка воздушных судов авиакомпания FlyArystan станет ведущий бюджетной авиакомпанией в регионе.

В 2020 г. в связи с введением временных и ограничительных мер на выполнение внутренних и международных авиаперевозок авиакомпания AirAstana и ее дочерняя структура авиакомпания FlyArystan расширили спектр предоставляемых услуг частным лицам. Авиакомпания предлагает своим клиентам услуги по авиационной доставке грузов, их таможенному сопровождению, ответственному хранению на территории складских комплексов аэропортов, а также выполнение чартерных грузовых рейсов на пассажирских лайнерах авиакомпаний [9].

Аэропорт Алматы является одним из старейших аэропортов республики (построен в 1935 г.) и крупнейшим национальным аэропортом. По итогам деятельности за 2019 г. аэропорт Алматы осуществил обслуживание 64 446 рейсов, а услугами аэропорта воспользовались 6,422 млн пассажиров, что на 13 % больше показателей 2018 г. Грузопоток аэропорта по итогам деятельности за 2019 г. составил 69 099 т грузов, что на 18 % больше показателей 2018 г. [10]. Динамичное развитие было обусловлено двумя важными факторами: структурной

модернизацией комплекса и расширением маршрутной сети авиакомпаний.

Представим данные о действующих регулярных грузовых авиарейсах по состоянию на 2020 г. аэропорта Алматы, аэропорта г. Нур-Султан, а также аэропорта Манас (г. Бишкек), являющегося важным региональным авиатранспортным узлом — крупнейшим национальным аэропортом Республики Кыргызстан, расположенном в 194 км от города Алматы. По причине того, что

Республика Казахстан и Республика Кыргызстан не имеют национальной грузовой авиакомпании, рейсы по всем направлениям выполняют зарубежные грузовые авиакомпании. С целью оценки влияния зарубежных грузовых авиакомпаний на рынок грузовых авиаперевозок Республики Казахстан и Республики Кыргызстан рассмотрим данные об авиакомпаниях, осуществляющих выполнение регулярных грузовых авиасообщений (табл. 1).

Таблица 1 — Регулярное грузовое авиасообщение аэропортов г. Бишкек, г. Нур-Султан, г. Алматы (по состоянию на 2020 г.) [12]

Аэропорт	Направление	Авиакомпания
г. Бишкек (Республика Кыргызстан)	г. Алматы	MNG Airlines, Turkish Cargo
	г. Баку	Silk Way Airlines
	г. Урумчи	Silk Way Airlines
	Гонконг	Silk Way Airlines, Turkish Cargo
	г. Шанхай	Silk Way Airlines, Turkish Cargo
	г. Нью-Дели	Turkish Cargo
	г. Сеул	Turkish Cargo
	г. Стамбул	Turkish Cargo
	г. Гуанчжоу	Turkish Cargo
г. Нур-Султан (Республика Казахстан)	г. Навой	Uzbekistan Airways Cargo
	г. Баку	Silk Way Airlines
	Гонконг	Silk Way Airlines, Turkish Cargo
г. Алматы (Республика Казахстан)	г. Стамбул	Turkish Cargo
	г. Доха	Qatar Airways Cargo
	Люксембург	Cargolux
	г. Баку	Silk Way Airlines
	Гонконг	Hong Kong, Turkish Cargo
	г. Красноярск	Lufthansa Cargo
	г. Франкфурт-на-Майне	Lufthansa Cargo
	г. Бангкок	Turkish Cargo
	г. Бишкек	Turkish Cargo
	г. Декка	Turkish Cargo
	г. Нью-Дели	Turkish Cargo
	г. Сеул	Turkish Cargo
	г. Стамбул	Turkish Cargo
	г. Ханой	Turkish Cargo
	г. Варшава	UPS Airlines
	г. Бонн	UPS Airlines
	г. Кельн	UPS Airlines
	г. Шанхай	UPS Airlines

Мы видим, что наиболее развитая сеть регулярного грузового авиасообщения, по сравнению с крупнейшими региональными авиатранспортными узлами, — у аэропорта Алматы. Наибольшее присутствие на рынке имеет турецкая грузовая авиакомпания Turkish Cargo. Европейские направления обслуживают люксембургская Cargolux, немецкая Lufthansa Cargo и американская UPS Airlines. Национальные авиакомпании AirAstana, SCAT, FlyArystan до пандемии осуществляли доставку грузов только в рамках действующей маршрутной сети, а в период пандемии расширили спектр предоставляемых услуг и выполняли грузовые рейсы на пассажирских воздушных судах. После стабилизации ситуации национальные авиакомпании Республики Казахстан продолжают осуществлять доставку коммерческих грузов в рамках маршрутной сети. При этом не исключен вариант создания национального грузового авиаперевозчика.

Как было отмечено ранее, Республика Казахстан занимает достаточно выгодное географическое расположение, находясь на границе между Европой и Азией. Ввиду собственной добычи и переработки нефти Казахстан не имеет зависимости от внешних экономических факторов, таких как изменение динамики цен на нефть и нефтепродукты, что позволяет стабилизировать цены и не допускать существенных изменений.

Наиболее распространенными грузовыми воздушными судами являются: Boeing 747-8F, Boeing 777-F, Boeing 737-400, Airbus A330-200F (дальность полета от 4 до 9 тыс. км). Грузовые авиакомпании России и стран СНГ, помимо лайнеров зарубежных производителей, осуществляют эксплуатацию воздушных судов Ан-124 и Ил-76 (дальность полета от 4 до 5,5 тыс. км). Особенностью грузового авиатранспортного сообщения по направлению Европа – Азия является необходимость совершения промежу-

точной посадки для дозаправки воздушных судов. Грузовые авиакомпании стран Ближнего Востока, используя выгодное географическое расположение, на базе ведущих национальных аэропортов, активно развивают стратегию транзитных грузовых хабов. Это позволяет аэропортам иметь высокие показатели увеличения грузопотока.

Правительство Республики Казахстан прилагает значительные усилия для развития аэропорта Алматы с целью увеличения количества направлений регулярного грузового авиасообщения. Столичный аэропорт г. Нур-Султан имеет значительные перспективы увеличения пассажиропотока, его технические возможности позволяют обрабатывать до 55 т грузов в сутки и одновременно обслуживать до 2 грузовых воздушных судов. Аэропорт Бишкека (Манас) на протяжении 2018–2020 гг. не расширял маршрутную сеть регулярного грузового авиасообщения.

Рассмотрим данные технических характеристик аэропорта Алматы: территория — 5,5 га, отапливаемый склад класса А площадью 20 тыс. кв. м, прирельсовый склад — 2700 кв. м, сейфы для хранения ценных грузов, холодильные камеры, система безопасности, электронный обмен сообщениями стандарта E-freight, общая площадь складских помещений — 28 тыс. кв. м [13]. Представленные данные свидетельствуют о том, что аэропорт Алматы имеет все основания для эффективного развития системы грузового авиасообщения. Технические характеристики и возможности аэропорта позволяют осуществлять обслуживание всех типов воздушных судов, производить прием и обработку всех видов груза.

Выводы

Аэропорт Алматы имеет высокий потенциал развития в качестве регионального грузового хаба в рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС). По состоянию на декабрь 2020

г. аэропорт Алматы связан регулярным грузовым авиасообщением только с одним государством – участником ЕАЭС — г. Бишкек, Республика Кыргызстан. По итогам 2019 г. совокупный товарооборот между государствами ЕАЭС достиг показателя 61,6 млрд долл., продемонстрировав рост на 3 % к показателю 2018 г. [14]. Необходимо отметить, что Республика Казахстан имеет регулярное пассажирское авиасообщение между городами Нур-Султан и Алматы и столицами государств ЕАЭС, а также активно развивает маршрутную сеть с крупными региональными городами

Российской Федерации. Однако регулярного грузового авиасообщения между Республикой Казахстан и странами ЕАЭС по состоянию на декабрь 2020 г. не осуществлялось. Российская Федерация является важным стратегическим партнером Республики Казахстан с совокупным товарооборотом 5,6 млрд долл. [15].

Представим данные крупнейших (по грузопотоку) аэропортов ЕАЭС европейского и азиатского регионов (табл. 2), а также рассмотрим данные крупнейших грузовых авиакомпаний мира по состоянию на 2020 г. (табл. 3).

Таблица 2 — Крупнейшие (по грузопотоку) аэропорты ЕАЭС европейского и азиатского регионов

Регион	Аэропорт	Товарооборот (млн т)	Год
ЕАЭС	г. Москва (Шереметьево)	0,379	2019
	г. Минск	0,02	2019
	г. Ереван	0,022	2017
Азиатский регион	г. Токио — Нарита	2,26	2018
	Тайвань — Таоюань	2,32	2018
	г. Пекин — Столичный	2,07	2018
	г. Гуанчжоу	1,8	2018
Европейский регион	г. Париж — Шарль де Голль	2,15	2018
	г. Лондон — Хитроу	1,7	2018
	г. Амстердам — Схипхол	1,7	2018

Таблица 3 — Крупнейшие грузовые авиакомпании мира (2020 г.) [16]

Авиакомпания	Государство	Количество воздушных судов (2020 г.)
FedEx	США	280
UPS Airlines	США	274
Cargolux	Люксембург	30
Qatar Airways Cargo	Катар	27
Turkish Cargo	Турция	24
Korean Air Cargo	Республика Корея	23
Cathay Pacific Cargo	Гонконг	20
China Southern Airlines Cargo	Китай	16
Lufthansa Cargo	Германия	15
AirBrige Cargo (ABC)	Россия	17

Американская грузовая авиакомпания FedEx, являющаяся лидером в сегменте грузовых авиаперевозок, имеет развитую маршрутную сеть на территории Европы и Китая, при этом на территории Казахстана она не представле-

на. Вторая крупнейшая грузовая авиакомпания UPS Airlines активно развивает свое присутствие в структуре маршрутной сети аэропорта Алматы и по состоянию на 2020 г. выполняет регулярные рейсы всего по трем европейским

(Бонн, Кельн, Варшава) и одному азиатскому (Шанхай) направлениям. Турецкая грузовая авиакомпания Turkish Cargo активно развивает маршрутную сеть по направлениям: Азия, Ближний Восток.

Эффективным этапом в построении регионального грузового хаба на базе аэропорта Алматы может стать расширение направлений с действующими авиакомпаниями – партнерами, а также сотрудничество с ведущими мировыми грузовыми авиакомпаниями, в том числе с российскими AirBridge Cargo (ABC) и «Волга-Днепр».

Ключевым фактором формирования хаба является статус аэропорта. Грузовые хабы формируются на базе крупнейших национальных аэропортов, что позволяет минимизировать затраты на этапе обработки и распределения груза. Государства Европейского Союза активно развивают инфраструктуру ведущих аэропортов с целью увеличения грузопотока. Так, к примеру, во Франции, на территории, граничащей с аэропортом Шарль де Голль (регион Иль де Франс), имеют свои представительства (офисы и складские комплексы) ведущие французские фармацевтические корпорации (Sanofi, Servier, Pierre Fabre Medicament), что позволяет компаниям осуществлять оперативную доставку лекарственных препаратов по всему миру.

Географическое расположение также является важным фактором в формировании грузового хаба. Сингапур и Гонконг являются важными торгово-экономическими центрами азиатского региона. По итогам 2019 г. к 2018 г. грузопоток аэропорта Гонконга увеличился на 9,4 %, Сингапура — на 7,9 % [17]. Примеры Катара (+15 % роста грузопотока по итогам 2019 г.) и ОАЭ (аэропорт г. Дубай имел рост грузопотока по итогам 2019 г. на 2,4 %) являются классическими примерами выгодного географического расположения и минимизации внешнеэкономических рисков. Нахождение Катара и ОАЭ на

пути воздушного коридора Европа-Азия, а также собственная добыча и переработка нефти позволили этим странам стать ведущими региональными грузовыми хабами, демонстрирующими высокие темпы развития.

По итогам 2019 г. товарооборот Казахстана со Швейцарией составил 1,47 млрд евро; с Испанией — 1,75 млрд евро; Нидерландами — 2,86 млрд евро; Францией — 3,01 млрд евро, Италией — 6,78 млрд евро [18]. Представленные данные свидетельствуют о том, что Европейский Союз, наряду с Россией и Китаем, является важным стратегическим партнером Республики Казахстан и подтверждают тот факт, что развитие направлений регулярного грузового авиасообщения со странами Европы является наиболее перспективным направлением развития аэропорта Алматы в статусе регионального грузового хаба.

Рынок авиаперевозок Республики Казахстан показывает один из самых высоких показателей роста и развития на территории постсоветского пространства. Увеличение и обновление парка воздушных судов национальных авиакомпаний, модернизация объектов наземной авиатранспортной инфраструктуры, расширение сотрудничества с зарубежными авиакомпаниями в сочетании с выгодным географическим расположением и собственной добычей и переработкой нефти являются фундаментальными факторами роста.

Технические возможности аэропорта Алматы позволяют увеличить грузопоток более чем на 100 % за счет открытия регулярных грузовых направлений по маршрутам в рамках ЕАЭС, а также с ведущими транспортными узлами европейского и азиатского регионов. Присутствие на рынке грузовых авиаперевозок ведущих авиакомпаний из США, Европы, стран Ближнего Востока говорит о перспективности развития аэропорта Алматы в статусе ведущего регионального грузового хаба.

Библиографический список

1. Грузовые авиаперевозки между Европой и Китаем: динамика и перспективы развития. Информ.-аналит. обзор [Электронный ресурс] — Режим доступа : https://index1520.com/upload/media_library/5e8/airtransportation_2020_03_18_-RU.pdf.

2. Армии мира против COVID-19. Как военные в разных странах помогают бороться с коронавирусом [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <https://tass.ru/armiya-i-opk/8261783>.

3. Выручка «Уральских авиалиний» от грузоперевозок в пандемию составила 1,4 млрд рублей [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <https://www.aex.ru/news/2020/9/3/216371>.

4. Холопов, К. В., Соколова, О. В., Ахтанина, М. А. Состояние мирового и российского рынков международных грузовых авиаперевозок // Российский внешнеэкономический вестник. — 2019. — № 8. — С. 64–76.

5. Холопов, К. В., Соколова, О. В. Современные факторы и тенденции развития международных рынков пассажирских и грузовых воздушных перевозок и место России на рынках авиауслуг // Российский внешнеэкономический вестник. — 2017. — № 6. — С. 119–129.

6. Асанов, Ж. А., Имамкулиева, Э. Э., Карамурзов, Р. Б. Динамика объема пассажирских и грузовых перевозок на постсоветском пространстве в контексте перехода к устойчивому развитию // Инновации и инвестиции. — 2020. — № 9. — С. 257–262.

7. Эмирова, А. Е., Эмиров, Н. Д. Перспективы транспортной системы России в формировании единого транспортного пространства Евразийского экономического союза // ПСЭ. — 2015. — № 3 (55). — С. 288–292.

8. Рублев, В. В. Перспективы развития рынка бюджетных авиаперевозок в Республике Казахстан // Вестник Астраханского государственного технического

университета. Серия: Экономика. — 2020. — № 2. — С. 70–80.

9. Авиакомпания AirAstana. Перевозка грузов [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <https://airastana.com/kaz/ru-ru/Nashi-uslugi/Perevozka-gruzov>.

10. Аэропорт Алматы подвел итоги 2019 г. [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <https://abilet.kz/aeroport-almaty-podvel-itogi-2019-goda>.

11. Международный Аэропорт Алматы [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <https://www.alaport.com>.

12. Рублев, В. В. Перспективы развития аэропорта Манас (г. Бишкек, Республика Кыргызстан) в условиях преодоления кризиса, вызванного влиянием пандемии COVID-19 // Современная экономика: проблемы и решения. — 2020. — № 11 (131). — С. 180–198.

13. Общая информация о грузовом терминале. Международный Аэропорт Алматы [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <https://www.alaport.com/partneram/informacia>.

14. Объем взаимной торговли в ЕАЭС вырос на 3 % по итогам 2019 г. [Электронный ресурс]. — Режим доступа : https://www.alt.ru/ts_news/77017.

15. Об итогах взаимной торговли товарами в рамках Евразийского экономического союза [Электронный ресурс]. — Режим доступа : http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/analytics/Documents/2019/Analytics_I_201912.pdf.

16. Top 25 cargo airlines 2020 [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <https://www.aircargonews.net/airlines/top-25-cargo-airlines-fedex-retains-the-top-spot-as-qatar-climbs>.

17. Cargo Summary. ACI [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <https://aci.aero/data-centre/annual-traffic-data/cargo/2017-cargo-summary-annual-traffic-data>.

18. Главные торговые партнеры Казахстана: 10 стран с наибольшим товарооборотом [Электронный ресурс]. —

Режим доступа : <https://inbusiness.kz/ru/news/glavnye-torgovye-partnery-kazahstana-10-stran-s-naibolshim-tovarooborotom>.

Bibliographic list

1. Air cargo transportation between Europe and China: dynamics and prospects of development. Inform.-analyt. review [Electronic resource]. — Mode of access : https://index1520.com/upload/medialibrary/5e8/airtransportation_2020_03_18_-RU.pdf.

2. The armies of the world against COVID-19. How the military in different countries help fight the coronavirus [Electronic resource]. — Mode of access : <https://tass.ru/armiya-i-opk/8261783>.

3. Ural Airlines' revenue from cargo transportation in pandemic amounted to 1.4 billion rubles [Electronic resource]. — Mode of access : <https://www.aex.ru/news/2020/9/3/216371>.

4. Kholopov, K. V., Sokolova, O. V., Akhtanina, M. A. State of the world and Russian markets of international cargo air transportation // Russian Foreign Economic Bulletin. — 2019. — № 8. — P. 64–76.

5. Kholopov, K. V., Sokolova, O. V. Modern factors and trends in the development of international markets for passenger and cargo air transportation and the place of Russia in the markets of aviation services. — 2017. — № 6. — P. 119–129.

6. Asanov, Z. A., Imamkulyeva, E. E., Karamurzov, R. B. Dynamics of volume of passenger and cargo transportation in post-Soviet space in context of transition to sustainable development // Innovation and investment. — 2020. — № 9. — P. 257–262.

7. Emirova, A. E., Emirov, N. D. Prospects of transport system of Russia in formation of single transport space of Eurasian Economic Union // PSE. — 2015. — № 3 (55). — P. 288–292.

8. Rublev, V. V. Prospects for development of budget air transportation market in Republic of Kazakhstan // Bulletin of Astrakhan State Technical University. Ser. Economy. — 2020. — № 2. — P. 70–80.

9. «Air Astana» airline. Transportation of goods [Electronic resource]. — Mode of access : <https://airastana.com/kaz/ru-ru/Nashi-uslugi/Perevozka-gruzov>.

10. Almaty Airport summed up the results of 2019 [Electronic resource]. — Mode of access : <https://abilet.kz/aeroport-almaty-podvel-itogi-2019-goda>.

11. Almaty international airport [Electronic resource]. — Mode of access : <https://www.alaport.com>.

12. Rublev, V. V. Prospects for development of Manas Airport (Bishkek, Republic of Kyrgyzstan) in context of overcoming the crisis caused by impact of COVID-19 pandemic // Modern Economy: problems and solutions. — 2020. — № 11 (131). — P. 180–198.

13. Features and technical characteristics of cargo aircraft [Electronic resource]. — Mode of access : <https://expressair.ru/stati/grusovye-samolety-osobennosti-charakteristiki>.

14. Volume of mutual trade in EAEU increased by 3 % at the end of 2019 [Electronic resource]. — Mode of access : https://www.alta.ru/ts_news/77017.

15. On the results of mutual trade in goods within the framework of Eurasian Economic Union [Electronic resource]. — Mode of access : http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/analytics/Documents/2019/Analytics_I_201912.pdf.

16. Top 25 cargo airlines 2020 [Electronic resource]. — Mode of access : <https://www.aircargonews.net/airlines/top-25-cargo-airlines-fedex-retains-the-top-spot-as-qatar-climbs>.

17. Cargo Summary. ACI [Electronic resource]. — Mode of access : <https://aci.aero/data-centre/annual-traffic-data/cargo/2017-cargo-summary-annual-traffic-data>.

18. Main trading partners of Kazakhstan: 10 countries with the largest trade turnover [Electronic resource]. — Mode of access : <https://inbusiness.kz/ru/news/glavnye-torgovye-partnery-kazahstana-10-stran-s-naibolshim-tovarooborotom>.