

**МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ  
КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ**

**КЫРГЫЗСКО-РОССИЙСКИЙ СЛАВЯНСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ  
ИМ. Б.ЕЛЬЦИНА**

**КЫРГЫЗСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ  
ИМ. Ж.БАЛАСАГЫНА**

Диссертационный совет Д.08.15.519

На правах рукописи  
УДК 336.7:77(575.2)

**Джолдошев Нурдин Бексултанович**

**Финансовые проблемы авиационной отрасли и пути их решения  
(на материалах Кыргызской Республики)**

08.00.10 – финансы, денежное обращение и кредит

**АВТОРЕФЕРАТ**

диссертации на соискание ученой степени  
кандидата экономических наук

**Бишкек - 2017**

**Диссертационная работа выполнена** на кафедре «Финансы и кредит» Международной академии управления, права, финансов и бизнеса

**Научный руководитель:** доктор экономических наук, профессор  
**Чубурова Жаныл Темировна**

**Официальные оппоненты:** доктор экономических наук, профессор  
**Савин Виктор Евгеньевич**

кандидат экономических наук,  
**Дженалиева Мария Аширбековна**

**Ведущая организация:** Кыргызский государственный университет строительства, транспорта и архитектуры им. Н.Исанова, кафедра «Бухгалтерский учет и аудит»  
адрес: 720020, г. Бишкек,  
ул.Малдыбаева, 346

Защита состоится «01» апреля 2017 года в 14-00 часов на заседании Диссертационного совета Д.08.15.519 по защите диссертаций на соискание ученой степени доктора (кандидата) экономических наук при Кыргызско-Российском Славянском университете им. Б.Н. Ельцина и Кыргызском национальном университете им. Ж. Баласагына по адресу: 720022, г. Бишкек, пр. Чуй, 6., корп. 14/213.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Кыргызско-Российского Славянского университета им Б.Н. Ельцина по адресу: 720000, г. Бишкек, ул. Киевская, 44.

Автореферат разослан «28» февраля 2017 года.

**Ученый секретарь**  
**диссертационного совета,**  
**кандидат экономических наук**

**Ж.Б. Мырзахматова**

## **ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ**

**Актуальность темы исследования.** Воздушный транспорт, взаимодействуя с другими отраслями экономики, способствует социально-экономическому развитию страны. Одним из приоритетных направлений в развитии транспортной отрасли страны, обладающей потенциалом в сфере перевозок, является гражданская авиация. Ее роль чрезвычайно значима для Кыргызской Республики, что объясняется особенностями ее географического положения, общемировым процессом глобализации, повышением мобильности населения, дальнейшим развитием международных деловых связей.

Проведение рыночных реформ в экономике Кыргызстана вызвало на воздушном транспорте как позитивные, так и негативные последствия. Увеличение эксплуатационных расходов авиакомпаний вследствие роста цен на авиационное топливо, повышение стоимости воздушных судов, снижение платежеспособности населения, а также неготовность авиационного менеджмента применять гибкие рыночные механизмы регулирования спроса и предложения негативно отразились на возможности авиапредприятий и органов государственного регулирования активно влиять на состояние авиатранспортного рынка и рост объемов перевозок. Все это привело к финансовым проблемам на воздушном транспорте.

Рост количества пассажиров пока так и не привел к кардинальным изменениям в инфраструктуре воздушного транспорта – аэропортов в стране становится всё меньше. Наиболее уязвимыми оказываются местные аэропорты, за счет которых сокращается аэропортовая сеть, при этом они практически всегда являются нерентабельными, следовательно, должны дотироваться из бюджета или изыскивать альтернативные источники финансирования. Одной из основных причин создавшегося положения в наземной базе является недостаточный объем инвестиций, направляемых на поддержание и развитие аэропортов.

Финансовые аспекты развития гражданской авиации показали актуальность проблемы не только для Кыргызской Республики, но и для многих стран СНГ, особенно в условиях усиливающейся международной интеграции, носщей принципиально новый геоэкономический характер.

Перечисленные проблемы требуют комплексного подхода к их решению, с учетом современного состояния отечественной авиационной отрасли и мировых тенденций ее развития.

Сегодня существует несколько признанных теоретических моделей продвижения и реализации услуг, в том числе транспортных, создателями которых являются такие известные ученые, как Л.Берри, А.Парасураман, Д.Ратмел, Л.Эйглие, Е.Ланггард, М.Битнер, Ф.Котлер, Э.Гаммессон, К.Гренроос и др.

Конкуренция на рынке авиаперевозок была широко изучена с экономической точки зрения в трудах таких авторов, как С.Боренштейн, Д.Грэхем, Д.Каплан и Д.Сибли, Дж.Дуглас и Дж.Миллер, К.Френкен, Ф.Добаскез. В странах СНГ исследованиями экономики воздушного транспорта были заняты такие ученые, как А.В.Белянин, С.А.Лукьянов, Е.В.Тиссен, Д.С.Черкашин, Е.В.Костромина, А.В.Губенко, Л.П.Волкова и многие другие.

Экономические исследования в сфере воздушного транспорта обозначены в трудах отечественных ученых и нашли отражение в работах Т.К.Койчуева, Ш.М.Мусакожоева, М.Б.Балбакова, Ж.Т.Чубуровой, К.И.Идинова, В.Е.Савина, М.Н.Тогузбаева, Н.Нарматовой, Д.Бобушевой, У.А.Рахманова и др.

Несмотря на проводимые исследования, в республике по финансовым проблемам развития предприятий авиационной отрасли, в целом, и по отдельным ее компаниям, в частности, практически отсутствуют комплексные исследования и научные разработки, особенно, это касается определения потенциальных перспектив развития национальных авиаперевозчиков. Вместе с этим, теоретические и методологические вопросы развития воздушного транспорта все еще остаются недостаточно разработанными, и требуют более глубокого изучения.

Совокупность нерешенных проблем теоретико-методологического, организационно-правового и финансово-экономического характера предопределили актуальность темы исследования, ее цель и задачи.

**Связь темы диссертации с крупными и научными программами и основными научно-исследовательскими работами.** Тема диссертации связана с Национальной стратегией устойчивого развития Кыргызской Республики на период 2013-2017 г.г., Программой Правительства Кыргызской Республики по развитию гражданской авиации на 2016-2020 г.г., планом научных исследований кафедры «Финансы и кредит» Международной академии управления, права, финансов и бизнеса «Финансово-кредитные механизмы развития и регулирования экономики Кыргызской Республики».

**Цель диссертационного исследования** состоит в разработке комплекса теоретических и практических рекомендаций и предложений по решению финансовых проблем развития гражданской авиации Кыргызской Республики.

Для достижения цели исследования в диссертации были определены следующие **задачи**:

- провести анализ современных теоретических подходов к финансовым аспектам функционирования авиационной отрасли и ее особенностям;

- изучить зарубежный опыт регулирования в сфере воздушного транспорта и провести сопоставление с отечественной практикой;
- определить организационно-правовые аспекты развития авиационной отрасли Кыргызской Республики в условиях институциональных изменений;
- определить особенности авиатранспортных услуг, влияние цен, тарифов и конкуренции на финансовое состояние гражданской авиации Кыргызской Республики в условиях современных интеграционных процессов;
- выработать рекомендации по использованию политики «открытого неба»;
- разработать комплекс направлений совершенствования развития отечественной гражданской авиации на основе математической модели прогнозных показателей и учета современных требований и тенденций в сфере воздушного транспорта.

**Научная новизна** диссертационного исследования заключается в следующем:

- обобщены современные теоретико-методологические подходы к исследованию финансовых вопросов функционирования предприятий авиационной отрасли;
- проведен комплексный анализ финансово-экономической и организационно-правовой деятельности предприятий воздушного транспорта, позволивший выявить финансовые проблемы развития отечественной гражданской авиации;
- на основе диагностики конкурентоспособности отечественных авиакомпаний выявлено влияние цен, тарифов и конкуренции на финансовое состояние гражданской авиации;
- разработана и предложена методика определения стоимости авиабилетов на основе показателя «стоимость авиабилета на 1 км.»;
- на основе оценки финансового потенциала национальных авиаперевозчиков и определения финансового разрыва между потребностями и возможностями в финансировании разработаны рекомендации по совершенствованию финансовых механизмов, способствующих укреплению их финансовой устойчивости;
- использование математических методов позволило разработать прогноз показателей и определить комплексные направления развития гражданской авиации Кыргызской Республики, способствующие решению финансовых проблем в сфере воздушного транспорта.

**Практическая значимость работы.** Предложения, изложенные в диссертационном исследовании, могут быть использованы в работе Министерства транспорта и дорог КР при разработке нормативно-правовых,

прогнозных и программных документов. Практические рекомендации направлены на создание действенного финансового механизма, отвечающего потребностям современного состояния авиационной отрасли Кыргызстана. Предложения автора по расширению использования финансовых механизмов способствуют повышению эффективности деятельности и усилению конкурентоспособности национальных авиаперевозчиков (Акт внедрения ОАО «Авиакомпания Эйр Кыргызстан», от 14.06.2016 г.).

Теоретические и практические материалы исследования используются при преподавании экономических дисциплин «Финансы», «Финансы предприятий» в Международной академии управления, права, финансов и бизнеса.

**Экономическая значимость полученных результатов работы** заключается в том, что автором изучены современные мировые тенденции регулирования в сфере авиаперевозок в странах Западной Европы, США и России с целью их учета при государственном регулировании авиационных услуг в Кыргызской Республике. Комплексные предложения автора по совершенствованию ценообразования, тарифной политики, государственно-частного партнерства должны способствовать развитию рынка авиационных услуг Кыргызской Республики. Предложенный автором комплекс первоочередных мер будет содействовать укреплению финансово-экономического потенциала национальных авиаперевозчиков.

#### **Основные положения диссертации, выносимые на защиту:**

- на основе научных исследований отечественных и зарубежных ученых аргументирована авторская позиция в регулировании финансовых вопросов авиаперевозок и уточнении классификации авиатранспортных услуг;

- на основе анализа цен, тарифов и конкуренции определено их влияния на финансовое состояние предприятий авиационной отрасли Кыргызской Республики;

- для практического использования предложена авторская методика определения стоимости авиабилетов, полученная на основе ранее не применяющегося показателя «стоимость авиабилета на 1 км.»;

- разработана комплексная система мер по развитию и повышению финансовой устойчивости предприятий гражданской авиации, способствующая решению выявленных финансовых проблем авиационной отрасли;

- методом математического моделирования составлен прогноз показателей развития воздушного транспорта в условиях углубления рыночных интеграционных преобразований.

**Личный вклад соискателя.** Автором проведен комплексный анализ теоретических и практических аспектов современного и перспективного

развития гражданской авиации республики, выявлены финансовые проблемы авиационной отрасли Кыргызстана и предложены пути их решения.

Автор, как независимый эксперт, принимал непосредственное участие в разработке и реализации проекта «Анализ деятельности и основные направления развития ОАО «Международный аэропорт «Манас»» (2012 г.).

**Апробация и внедрение результатов исследования.** Основные положения диссертационного исследования докладывались на заседаниях, форумах, международных и республиканских научно-практических конференциях: «Экономика Кыргызстана: реалии и перспективы» (06.2000-04.2001г.г., Бишкек), «Проблемы реализации КОР КР» (2002г., Бишкек), на заседании по международным грузовым перевозкам (10.2009г., Брюссель), в МАК на 31-й сессии Совета полномочных представителей государств-участников межгосударственного Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства (26.11.2010г., Москва), на совещании IATA (05.2011г., Париж), «Осенние экономические чтения» (27.10.2016 г., Екатеринбург).

**Полнота отражения результатов диссертации в публикациях.** По основным положениям диссертационной работы опубликовано 11 работ общим объемом 5,5 п.л., 8 статей имеют РИНЦ, в том числе 4 – в изданиях, рекомендованных ВАК КР, в России – 3, в Казахстане – 1.

**Структура и объем диссертации.** Диссертация состоит из введения, трех глав, выводов, практических рекомендаций, списка использованной литературы из 159 наименований и пяти приложений. Содержание изложено на 166 страницах компьютерного текста, содержит 22 таблицы, 35 рисунков.

## **ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ**

**Во введении** раскрыта актуальность темы диссертации, определены цель и задачи проведенного исследования, научная новизна, практическая и экономическая значимость полученных результатов.

В первой главе «**Теоретические основы и особенности функционирования авиационной отрасли**» рассмотрены виды, классификация авиатранспортных услуг и функции конкуренции на этом рынке, роль авиационной отрасли в устойчивом развитии экономики, а также изучен мировой опыт регулирования в сфере авиаперевозок в странах Западной Европы, США и России.

Использование моделей продвижения и реализации услуг означает качественно новый подход к управлению авиатранспортным производством, а также к удовлетворению рыночного потребительского спроса. В качестве товара, предлагаемого авиапредприятиями на рынке, выступают

перевозки пассажиров и грузов. Наряду с этим, авиапредприятия предлагают на рынке широкую гамму услуг, сопутствующих удовлетворению дополнительных потребностей, связанных с перемещением. Объем этих услуг достаточно велик и должен приниматься в расчет при оценке потенциального спроса на рынке. Величина предложения здесь может быть оценена в виде провозной способности парка воздушных судов, эксплуатируемых авиакомпаниями на коммерческой основе.

Проведенный анализ понятий в системе воздушного транспорта позволил нам выделить определение «рынка авиатранспортных услуг», под которым понимаются предлагаемые авиакомпаниями возможности по перевозке пассажиров и грузов, а также сформированный платежеспособный спрос населения, отнесенные к определенному месту и времени.

Рыночное регулирование авиатранспортных услуг осуществляется свободным ценообразованием, свободой принятия решений субъектами авиатранспортных отношений, конкуренцией и принципами равного доступа. Рыночные отношения на воздушном транспорте могут эффективно развиваться только при соблюдении законов и правил рыночной экономики, неотъемлемыми атрибутами которой являются развитие конкуренции и проведение антимонопольной политики.

Рынки авиатранспортных услуг, на наш взгляд, можно разделить на потенциально конкурентные и неконкурентные в принципе. К неконкурентным в принципе относятся те рынки, на которых монополизм производителя услуг определяется уникальными технологическими особенностями их производства (например, рынок услуг по управлению воздушным движением). Рынком аэропортовых услуг для авиакомпаний принято называть рынок, на котором аэропорты предлагают авиакомпаниям услуги по приему/выпуску воздушных судов и широкий спектр услуг наземного обслуживания. Рынок аэропортовых услуг для населения и клиентуры – это рынок, на котором они имеют возможность выбора отправки (прибытия) из различных аэропортов. Относительно рынка авиатранспортных услуг, конкуренцию на нем можно выразить следующим определением: «рыночный механизм определения эффективности производителей этих услуг с точки зрения удовлетворения ими общественных потребностей».

Многообразие предоставляемых авиатранспортных услуг вызывает необходимость их четкой классификации. Большинство специалистов (Черкашин Д.С., Костромина Е.В., Губенко А.В. и др.) склонны классифицировать их по следующим признакам: 1) по территориально-географическому; 2) по организационно-технологическому; 3) по видам перевозок и аэропортовых услуг. Учитывая быстроразвивающийся характер рынка авиатранспортных услуг, представляется целесообразным расширить и дополнить существующую классификацию в зависимости от



вида потребителя и формирования данного рынка от территориального характера расселения населения.

По сравнению с другими отраслями коммерческая авиация молода. Еще в 1950 году количество пассажиров составило всего лишь более 30 млн., сегодня - почти в 80 раз больше. Число выполненных коммерческих пассажиро-километров (RPKs) по сравнению с 1950 годом выросло в 160 раз, количество выполненных грузовых тонно-километров (FTKs) – в 200 раз больше. За этот период другие отрасли мировой экономики выросли в девять раз. Поэтому значение коммерческой авиации для пассажиров и грузоотправителей, пользующихся ею, выросло в гигантских размерах. Сегодня в гражданской авиации непосредственно заняты 6 млн. человек, ежегодно 2,6 млрд. пассажиров совершают воздушные путешествия, приблизительно 41% товаров (в ценовом выражении) перевозится пассажирскими и грузовыми воздушными судами; на долю сектора приходится до 8% мирового валового внутреннего продукта.

Гражданская авиация Кыргызской Республики играет огромную роль в развитии национальной экономики, в разрешении социально-экономических проблем, имеет важное значение как средство обеспечения международных сообщений, и как средство пассажиро- и грузоперевозок в труднодоступные и отдаленные регионы. Сектор гражданской авиации, без учета иностранных авиакомпаний, внес в государственный бюджет за 2015 год около 900 млн. сом, в нем занято более 4000 рабочих мест. В качестве дивидендов, налоговых и социальных отчислений выплачено государству 1,5 млрд. сом, (72% - аэропорт «Манас» и компания «Манас Менеджмент», 16% - местные авиакомпании, 6% - ГП «Кыргызаэронавигация», 4% - компания «Топливо-заправочный комплекс»). Важное значение в авиатранспортном секторе имеют грузоперевозки: с 2011 по 2015 г.г. было перевезено 131 тыс. тонн груза. Объемы грузопотока в авиатранспорте обеспечивают международные сообщения (84%). Прочные воздушно-транспортные сообщения укрепляют и совершенствуют эффективность экономики, способствуя долгосрочному экономическому росту и развитию.

Один из важных вопросов – возможность развития конкуренции и масштабы государственного регулирования отрасли. Толчком к изучению особенностей конкуренции на рынке авиаперевозок стал опыт дерегулирования отрасли, показавший парадоксальное соотношение между структурой рынка, конкуренцией между авиаперевозчиками и ценами для пассажиров. Нами проанализированы уроки политики дерегулирования в этой сфере, с целью извлечения опыта и его использования в современной экономике авиационной отрасли.

Рассмотрев опыт регулирования в сфере авиаперевозок в Западной Европе и США, мы видим, что рынки гражданской авиации в этих странах в настоящее время отличаются эффективностью, высокой конкуренцией, динамичностью и пассажироориентированностью. В них отмечается свободный вход в отрасль и на рынок отдельных маршрутов авиаперевозок, низкая стоимость входа на маршрут, что означает постоянную угрозу конкуренции на рынке. Данные характеристики соотносятся с характеристиками рынка как состязательного. Изучив результаты исследований рынка авиаперевозок пассажиров в России, мы определили, что центральным вопросом является выполнение условий состязательности. В том случае, если эти условия выполняются, структурные изменения не будут оказывать значимого воздействия на конкуренцию. Даже радикальное снижение числа перевозчиков на конкретном маршруте при сохранении режима свободного входа на рынок не приведет к повышению цен, поскольку участники рынка будут опасаться входа конкурентов на рынок.

Структуризация системы воздушного транспорта по организационно-технологическому принципу позволила выделить три характерных сектора, с присущими им подходами в части государственного регулирования: 1) конкурентоспособный сектор авиакомпаний и предприятий воздушного транспорта; 2) сектор естественного монополизма системы организации воздушного движения; 3) слабоконкурентный сектор сети аэропортов.

Во второй главе **«Диагностика финансового потенциала авиационной отрасли Кыргызской Республики»** рассмотрены организационно-правовые аспекты развития авиационной отрасли, проведен анализ финансового состояния предприятий этой отрасли, представлено влияние цен и тарифов на развитие гражданской авиации, а также влияние конкуренции на финансовое состояние гражданской авиации.

Воздушное законодательство Кыргызской Республики, в соответствии со ст. 3 Воздушного Кодекса КР (ВК), основывается на Конституции Кыргызской Республики и состоит из ВК, законов, Авиационных правил и иных нормативных правовых актов КР, принятых в соответствии с ВК, а также вступившими в установленном законом порядке в силу международными договорами, участницей которых является наша страна. Кыргызская Республика с момента приобретения независимости ратифицировала 25 документов международного воздушного права, 8 документов международного воздушного права в рамках СНГ.

ВК КР устанавливает правовые основы использования воздушного пространства Кыргызстана и деятельности в области гражданской авиации в целях обеспечения потребностей населения республики в безопасных воздушных перевозках. В ранее действовавший ВК КР (15.04.1994г.), начиная с 2003 г. вносилось большое количество изменений и дополнений

которые носили несистемный характер, многие положения Кодекса были во многом морально устаревшими. В связи с чем, в августе 2015 г. Законом КР N 219 был введен новый ВК КР, в котором в значительной степени были устранены вышеотмеченные недостатки.

Новая редакция ВК КР четко определяет государственные органы в области гражданской авиации Кыргызстана. Вместе с тем, существующая структура гражданской авиации не отвечает, требованиям Кодекса (функции по регулированию и надзору в области гражданской авиации и функции по расследованию авиационных происшествий и инцидентов выполняет один и тот же орган (АГА)), требованиям ст.4, 34 Закона КР «Об основах технического регулирования в Кыргызской Республике». В целях обеспечения устойчивого развития авиационной отрасли необходимо, помимо прочего, провести системный, комплексный и концептуальный анализ и на его основе пересмотр норм действующего законодательства, направленный на улучшение и развитие инвестиционного климата в целом.

Предприятия авиационной отрасли Кыргызстана можно условно разделить на три основные группы: аэропорты; авиакомпании; управление воздушным движением (аэронавигация).

Вся аэропортовая сеть республики находится в собственности и составе ОАО «Международный аэропорт «Манас»» и состоит из 11 аэропортов, из них 4 аэропорта являются международными (Манас, Ош, Иссык-Куль, Каракол), и в основном, обеспечивают объем пассажиропотока в Кыргызстане. Аэропорты Ош, Исфана, Баткен и Джал-Абад принимают регулярные рейсы из г.Бишкека, остальные аэропорты (Талас, Нарын, Казарман, Караван) не осуществляют постоянных рейсов. Основной проблемой аэропортов Кыргызстана является износ основных средств аэропортовой инфраструктуры: аэропорт «Манас» - 40%, региональных аэропортов «Ош» и других от 70% до 90%. Устаревший парк спецтехники, перронной механизации и автотранспортных средств не дает возможности качественно и оперативно обслуживать воздушные судна.

По состоянию на конец 2016 года в республике зарегистрировано в Реестре АГА 22 авиакомпании, из них, 21 - частная и 1 - с государственным участием. Из 22 находящихся в реестре авиакомпаний 10 – с действующими сертификатами эксплуатанта и 12 – с приостановленными и истекшими сроком действия сертификата. Аэронавигационным обеспечением полетов в воздушном пространстве республики занимается ГП «Кыргызаэронавигация».

Для представления финансового состояния предприятий гражданской авиации республики рассмотрена деятельность ОАО «Международный

аэропорт «Манас»», ОАО «Эйр Кыргызстан», ОсОО «Avia Traffic Company» и ГП «Кыргызаэронавигация».

Общий доход местных авиакомпаний за 2016 год составил (предв.) 6,36 млрд. сомов, что в 2,5 раза больше показателя 2013 года, средний темп роста доходов составил 44%. Доходы всех авиакомпаний, выполняющих рейсы в/из Кыргызстана, составили в 2016 г. около 19 млрд. сом., на долю местных авиакомпаний приходится около 40%, остальные 60% распределены среди иностранных авиакомпаний («Аэрофлот» и Турецкие авиалинии). Общая прибыль авиакомпаний за 2016 г. составила 282 млн. сомов, что в 5.5 раза больше показателя 2013 г., средний темп роста прибыли составил 90%.

Анализ показателей доходности местных авиакомпаний показал, что ОАО «Эйр Кыргызстан» (с госдолей собственности) является нерентабельным, у частной авиакомпаний рентабельность - 10% (табл. 2.1).

Таблица 2.1 - Рентабельность авиакомпаний Кыргызстана в 2013-2016 гг., в %.

	2013г.	2014г.	2015г.	2016г. (предв.)
Авиа Трафик Компани	4,0	11,0	8,0	10,0
АК «Эйр Кыргызстан»	1,0	6,0	1,0	-1,0
Обе авиакомпании	2,0	8,0	4,0	4,0

Источник: рассчитано автором на основании данных авиакомпаний

Рост доходов и чистой прибыли частных авиакомпаний страны свидетельствует о достаточном запасе их прочности и конкурентоспособности, но одновременно о монополизированности рынка (при завышенных тарифах на авиабилеты международного значения).

Пропускная способность пассажиров по международным рейсам аэропорта «Манас» составляет 20% от пропускной мощности. Пассажиропоток по аэропортам «Манас» и «Ош» в 2015 году составил около 1млн. 366 тыс., включая международные (930 тыс.) и внутренние (436тыс.) рейсы – около 70% пассажиров являются жителями Кыргызстана. Количественные показатели пассажиропотока в период 2011-2015 гг. свидетельствуют о его постоянном росте: ежегодный рост пассажирских перевозок за 2014 и 2015 г.г. составил более 20%.

Рост количества международных рейсов в КР за 2016 г. по сравнению с 2015 г. составил 20.1%, в то время как внутренние рейсы снизились на 42.38%.

Чистая прибыль ОАО «МАМ» за 2015 года выросла на 23% по сравнению с 2014 г., в то время как общие доходы выросли на 8,9% (рис. 2.1.).

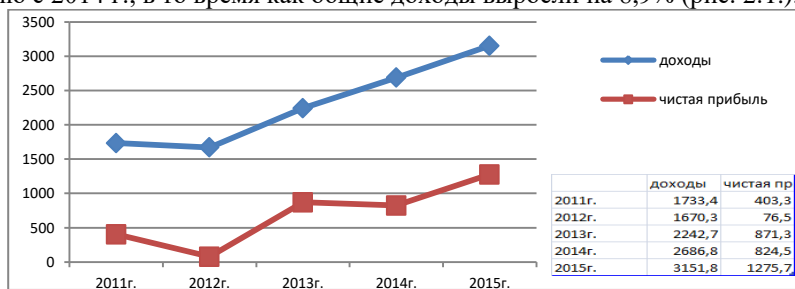


Рис. 2.1. Доходы и чистая прибыль ОАО "МАМ" за 2011 – 2015г.г., млн. сом.

Источник: составлен автором на основе данных ОАО «МАМ»

До недавнего времени основным источником дохода ОАО «МАМ» были доходы от Центра транзитных перевозок - от 53 до 59% всех доходов.

«Кыргызэронавигация» является государственным предприятием по управлению воздушным движением и технической эксплуатации наземных средств радиотехнического обеспечения полетов и электросвязи. Доходы предприятия в 2015 году увеличились на 17,61 млн. сом по сравнению с 2014 годом, а в 2016 - на 46,4 млн. сом. (рис.2.2).



Рис. 2.2. Финансовые показатели ГП "Кыргызэронавигация" за период 2013-2016 гг., тыс.сом.

Источник: составлен на основе данных ГП "Кыргызэронавигация"

Предприятие обслуживает местные авиакомпании со скидкой в 50%, и в связи с этим недополучает около 1 млн. долларов США ежегодно, данное предприятие ежегодно получает 82 млн. сомов в виде субсидий через

Правительство КР для решения социальных вопросов работников предприятия.

Формирование тарифов на авиабилеты частными авиакомпаниями осуществляется, согласно ст. 142 ВК КР самостоятельно. Тарифы на внутренние перевозки компании обязаны согласовывать с Госагентством антимонопольного регулирования при ПКР. При определении тарифов и цен на авиаперевозки большое внимание уделяется расходам перевозки.

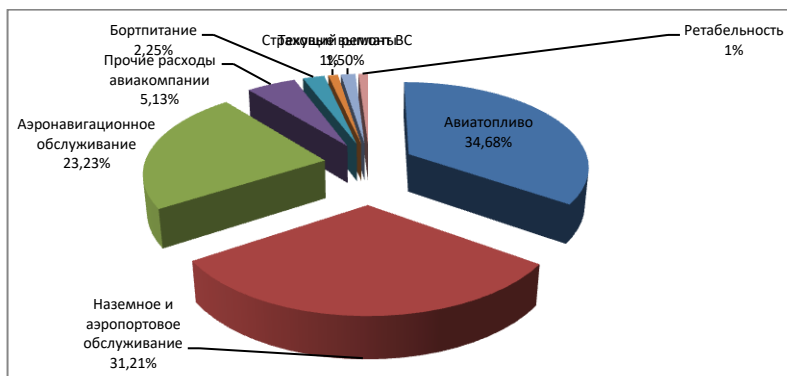


Рис.2.3. Структура расходов при формировании стоимости авиабилета.

Источник: составлен автором на основе данных ОАО «Air Kyrgyzstan» на маршруте Бишкек-Москва по состоянию на август 2016 года.

Из структуры расходов (рис. 2.3.) видно, что для обеспечения своей функциональности компании должны минимизировать расходы или поднимать уровень тарифов. Анализ данных по стоимости авиабилетов показал, что на внутренних авиарейсах осуществляют полеты только кыргызские перевозчики, а разница в их стоимости составляет - от 177 до 294 сом.

Использование авторской методики определения стоимости авиабилетов, полученной на основе ранее не применяющегося показателя «стоимость авиабилета на 1 км.», позволил выявить, что стоимость авиабилета на 1 км. от г. Бишкек до г. Ош, городов Российской Федерации, а также Дубай и Стамбул примерно одинакова, и составляет около трех сомов. При этом, на направлениях от Бишкека до Ташкента, Душанбе, Астана, Алматы и Урумчи она значительно выше (в 2–5 раз), что объясняется малой частотой полетов по этим направлениям. Также следует отметить, что стоимость авиаперелета по одним и тем же направлениям примерно одинакова у отечественных авиакомпаний и иностранных, а на направлениях в города Республики Казахстан – еще и отсутствием конкуренции. Не-

большое различие в стоимости объясняется эксплуатацией разных типов самолетов (разное потребление авиатоплива, вместимость воздушных судов и т.д.). В связи с изложенным, развитие конкуренции как фактора снижения цен, является наиболее перспективным.

Действующий ВК КР (ст. 12) закрепляет источники финансирования органа гражданской авиации наряду с финансированием из государственного бюджета - специальные средства, взимаемые с предприятий гражданской авиации КР. Последнее может привести к возникновению определенных затрат для субъектов предпринимательства этой отрасли, что, в свою очередь, может отразиться (в сторону повышения) на ценах и тарифах предоставляемых ими услуг.

Традиционно, говоря о гражданской авиации, выделяют несколько сегментов: грузовые и пассажирские перевозки, международные и внутренние перевозки, внутренние магистральные и региональные пассажирские перевозки, деловая авиация.

В Кыргызстане объем сектора грузовых авиаперевозок, так же как и деловой авиации (бизнес-чартеров), существенно мал. По сравнению с другими видами транспорта на долю воздушного транспорта в 2015 г., по данным НСК КР, пришлось 2,27% грузооборота. Роль пассажирских авиаперевозок, напротив, растет — доля воздушного транспорта в пассажирообороте увеличилась с 10,02% в 2010 г. до 17,9% в 2015 г., поэтому наибольший интерес представляет рассмотрение сектора пассажирских авиаперевозок (рис.2.4). Пассажиропоток и пассажирооборот за период 2010–2015 г.г. выросли более чем в два раза: на 240% и на 241,5% соответственно, что может свидетельствовать об увеличении в среднем расстояния поездки, и во многом является следствием роста международных перевозок.

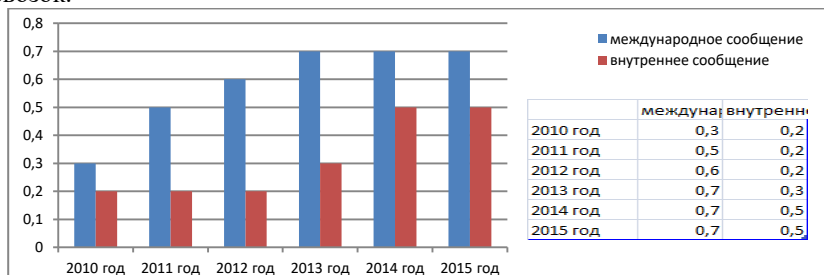


Рис. 2.4. Пассажиропоток на воздушном транспорте по видам сообщений, (млн. чел.).

Источник: составлен и рассчитан автором на основе данных НСК КР

Текущий рост количества перевозимых воздушным транспортом пассажиров во многом обусловлен не увеличением количества потребителей услуг авиаперевозчиков, а ростом числа поездок, совершаемых одними и теми же пассажирами.

В сегменте международных регулярных пассажирских авиаперевозок, в настоящее время задействованы 3 кыргызские авиакомпании, выполняющие из аэропортов Манас и Ош 56 рейсов в неделю и 12 иностранных авиакомпаний - 107 рейсов. Таким образом, помимо внутренней конкуренции на международных пассажирских авиаперевозках существенную конкуренцию оказывают иностранные авиаперевозчики, а на некоторых направлениях они полностью вытеснили кыргызские авиакомпании. Проблему выведения региональных перевозок на рентабельный уровень невозможно решить только развитием конкуренции. На современном этапе перевозчикам необходимо использовать небольшие воздушные суда, т.к. использование ВС большой вместимости на региональных направлениях, во-первых, невозможно из-за ограниченных технических возможностей местных аэропортов, а во-вторых - не обеспечивается необходимая загрузка судна и требуемая частота полетов. Низкая мобильность населения во многом определяется относительно высокой стоимостью авиабилетов, особенно внутриреспубликанских перевозок. Например, усредненный тариф эконо класса на внутренних линиях составляет около 50% (в одну сторону) от среднемесячной по республике заработной платы. В США стоимость регионального перелета (в обоих направлениях), в том числе в связи с развитостью низкотарифных перевозок, не превышает 5% среднемесячной заработной платы населения.

Несмотря на высокие тарифы на авиаперевозки, рентабельность авиабизнеса признана невысокой не только в нашей республике, но и в мире. Такая же тенденция присуща и международным авиалиниям, вместе с тем там имеются свои особенности. Конкуренция на отдельных направлениях происходит здесь скорее не столько между отдельными перевозчиками, а сколько между коалициями авиакомпаний.

Таким образом, можно сделать вывод, что в сфере авиаперевозок республики конкуренция достаточно высока и для развития отечественной авиации в интересах потребителей авиационных услуг предстоит решить немало важных и трудных задач.

В третьей главе **«Комплексные направления развития авиационной отрасли Кыргызской Республики»** рассмотрены финансовые проблемы авиационной отрасли Кыргызской Республики, критическая оценка политики «Открытого неба», а также перспективные направления развития гражданской авиации, способствующие ее устойчивому развитию.



Тяжелая ситуация в отрасли обусловлена совокупным воздействием множества проблем, накопившихся как в самой авиации, так и в смежных с ней сферах экономики. Реализация основных задач развития воздушного транспорта республики невозможна без соответствующего финансового их обеспечения и значительные финансовые ресурсы потребуются для осуществления комплексных направлений развития авиационной отрасли.

Трудности, с которыми сегодня сталкивается отечественная гражданская авиация, вызваны как интро-, так и экстраотраслевыми факторами.

В начале двухтысячных годов отечественная авиационная отрасль вошла в период неустойчивого роста, выражающего прогресс аналогичных тенденций в экономике. Начиная с этого периода, рост транспортных услуг составлял в среднем для пассажирских перевозок 1,2% в год, для грузовых – 0,9%. При этом ежегодный рост ВВП в среднем держался на уровне 1,15%. Сегодня назрела необходимость использования возможности увеличения ВВП за счет развития экспортных услуг транзитных перевозок (через территорию КР и перевозок кыргызскими авиакомпаниями пассажиров и грузов в интересах третьих стран). Основная часть населения сегодня не может рассматриваться в качестве потенциальных клиентов предприятий воздушного транспорта, в силу высоких цен на предлагаемые услуги.

Структурные перемены в отрасли еще не завершены; комплекс технических средств, имеющийся у авиакомпаний, должен значительно измениться соответственно структуре спроса и желаемому качеству услуг при перевозках; не стабилизирован контингент участников на авиационном рынке перевозок и авиаработ; немногие авиакомпании способны осуществлять регулярные перевозки на высоком уровне. Около половины воздушных судов гражданской авиации, находящихся в реестре Кыргызстана, морально и физически устарело, другую половину – можно отнести к современным. Средний возраст всего парка воздушных судов составляет свыше 22 лет. В Кыргызстане нет современного технического центра по обслуживанию воздушных судов западных производителей. Для осуществления международных воздушных перевозок авиаперевозчикам КР необходимо иметь современные региональные, средне- и дальнемагистральные воздушные суда, цена на которые составляет около 20 и более млн. долл. США. В этой связи, местные авиакомпании вынуждены приобретать в собственность воздушные суда с уже большим сроком эксплуатации и оплачивать ввозные таможенные пошлины (у нас в республике – 18 %), что требует дополнительных расходов около 4 млн. долл. США (в зависимости от года выпуска) на каждое ВС и, по сути, является непосильным финансовым бременем для авиаперевозчиков. Сегодня ни одна из кыргызских авиакомпаний не в состоянии купить воздушные суда непо-

средственно у производителей. Выходом из создавшейся ситуации нам видится приобретение воздушных судов в лизинг. Это - авиационный лизинг, операционный лизинг («мокрый», «влажный», «сухой» лизинг), финансовый лизинг (доверительный трастовый сертификат (ЕТС), продлеваемый операционный лизинг (EOL), американский кредитный лизинг, японский кредитный лизинг, гонконгский кредитный лизинг и т.д.).

С развитием гражданской авиации в целом все более остро встает вопрос развития сверхлегкой и легкой авиации в Кыргызской Республике. Представляется целесообразным создание на базе Республиканской ассоциации эксплуатантов сверхлегкой и легкой авиации "Ультролайт" центра сертификации и технического обслуживания сверхлегких и легких воздушных судов.

Крупных инвестиций, превышающих собственные возможности отрасли, требует технологическая модернизация субъектов воздушного транспорта. Только 18% аэродромов имеют круглосуточный режим работы, 18% взлетно-посадочных полос с искусственным покрытием были построены свыше 20 лет назад и требуют реконструкции. Недостаток финансовых средств не позволяет органу ОВД КР своевременно осуществлять замену эксплуатируемых средств наземной инфраструктуры аэронавигационного, радиотехнического и метеорологического оборудования на новое, которые требуют огромных финансовых ресурсов для их модернизации. Несмотря на снижение темпов инфляции, авиакомпании Кыргызстана находятся в менее выгодных условиях по цене предоставления кредитных ресурсов на модернизацию, чем их зарубежные конкуренты.

Недостаточное финансовое обеспечение, необходимое для полноценной и эффективной реализации полномочий органа гражданской авиации (АГА), в целом отрицательно влияет на его функционирование.

Отдельно, но в тесной связи с этим комплексом проблем должны рассматриваться вопросы подготовки профессиональных авиационных кадров, требующих внушительных финансовых затрат на повышение их квалификации.

Из-за финансовых проблем в развитии воздушного транспорта усиливаются инфраструктурные ограничения, создается угроза замедления социального развития и формирования единого экономического пространства. Скорейшее разрешение этих вопросов становится исключительно важным в условиях усиливающейся международной интеграции.

Наиболее острой проблемой при реализации задач «Программы по переходу Кыргызской Республики к устойчивому развитию на 2013-2017 годы» в сфере воздушного транспорта является их финансирование. На наш взгляд, основная нагрузка ляжет на участников рынка авиаперевозок, которые, в свою очередь, будут во многом зависеть от формирования по-

ложительных тенденций в экономике, способствующих развитию авиационной отрасли.

Авторские расчеты Бюджета данной Программы показали, что покрытие финансирования из разных источников составляет минимальную долю от общей потребности в финансировании важнейших направлений развития воздушного транспорта, и осуществляется не в полном объеме, как со стороны бюджетных средств государства, так и со стороны других источников. Практически не используется государственное инвестирование и грантовая помощь.

Разрыв между потребностями и возможностями в финансировании составляет в некоторых случаях 100%, иначе говоря, данные направления не финансировались, ни со стороны государства, ни со стороны частных инвесторов и средств доноров (табл. 3.1).

Таблица 3.1 – Разрыв в финансировании мероприятий в сфере развития воздушного транспорта (недофинансирование), в %

	2013г.	2014г.	2015г.	2016г.	Итого (по всем источникам)
Создание условий для повышения транзитных возможностей воздушного транспорта	42,25 (госбюджет)	40,0 (госбюджет)	0,0	100,0 (донорские средства)	95,0
Развитие внутренних и международных авиаперевозок	73,15 (19,66-г/б; 53,49-дон.ср.)	76,32 (15,95- г/б; 60,37-дон.ср.)	100,0 (г/б)	87,49 (11,58-г/б; 75,91-дон.ср.)	85,02
Модернизация аэронавигационного оборудования национальной системы обслуживания воздушного движения	14,14 (дон.ср.)	80,37 (дон.ср.)	80,37 (дон.ср.)	80,37 (дон.ср.)	41,65

Источник: составлена и рассчитана автором

Таким образом, учитывая наличие хронического дефицита государственного бюджета нашей республики, привлечение инвестиций (главное, анализ эффективности и контроль за их использованием), для решения финансовых проблем в сфере воздушного транспорта, является первостепенной и важнейшей задачей, как на уровне государства и отрасли, так и на уровне национальных предприятий авиатранспорта.

В целом, для вывода предприятий гражданской авиации из кризисного состояния нами были предложены меры по финансовой стабилизации их деятельности, среди которых:

- интеграция с крупной авиакомпанией, что позволит, в первую очередь, привлечь дополнительные инвестиции, а самое главное сформировать рынок авиауслуг, под которым в данном случае понимается привлечение платежеспособного потребителя, например, учитывая географические особенности нашего региона, международный туризм;

- инвестиционная программа - под развитие именно международного туризма, с привлечением иностранных инвесторов (рекомендуется использовать средства Российско-Кыргызского фонда развития, учитывая принцип гласности при обсуждении инвестиционных проектов).

- привлечение на свою сторону государственных структур в решении указанных вопросов с целью активного использования механизмов государственно-частного партнерства. Освобождение от налогов части прибыли, направленной на модернизацию оборудования и приобретение воздушных судов, а также использование налоговых каникул, широко применяющихся в зарубежной практике, могло бы существенно снизить финансовую нагрузку авиапредприятий и выступить стимулирующим фактором обновления летного парка, навигационного и др. оборудования. Меры государственной поддержки могут выражаться также в помощи авиакомпаниям по приобретению ВС малой авиации, в том числе, в части таможенной политики; обеспечения территорий более дешевым авиационным топливом;

- постоянный и достоверный контроль над ценами и издержками. Нам представляется целесообразным порекомендовать авиапредприятиям разрабатывать ценовую и тарифную политику, исходя из сложившейся экономической конъюнктуры, учитывая уровень доходов населения, новые таможенные условия (например, ЕАЭС) и другие ценообразующие факторы.

- факторный анализ влияния цен, тарифов и конкуренции вызвал необходимость использовать рекомендуемый автором показатель «стоимость авиабилета на 1 километр авиаперевозки», который позволит сравнить стоимость авиабилетов на разных маршрутах, а также привести в соответствие цены и качество услуг;

- приобретение воздушных судов в эксплуатационную аренду, на наш взгляд, представляет собой наиболее возможный вариант с точки зрения реального финансового состояния местных авиакомпаний. Оптимизация финансовых ресурсов может быть достигнута применением различных форм лизинга;

- важным источником укрепления финансовой устойчивости авиапредприятий является факторинг, использование процедуры которого может положительно сказаться на финансовом положении предприятия.

Понятием политика «Открытого неба» определяется международная концепция, направленная на либерализацию правил и регулирование в международной авиации, создание свободного рынка для данной отрасли. При этом предполагается, что государство не влияет на принятие авиакомпаниями решений при определении пунктов назначения, маршрутов, объемов и стоимости билетов и грузоперевозок. Положения данной политики применимы к пассажирским, грузовым и смешанным перевозкам и затрагивают как регулярное, так и чартерное обслуживание. В мировой практике 119 государств реализовало политику «Открытого неба», в том числе 18 декларировали данный режим в одностороннем порядке. Мы считаем, что сегодня от «открытого неба» не стоит ожидать стремительных результатов. Развивать конкуренцию, в том числе с участием зарубежных авиакомпаний, бесспорно, нужно и потому необходимо найти компромисс между крайними мнениями и выстроить баланс интересов. Считаем, что целесообразно пригласить те авиакомпании стран, которые не являются конкурентами для наших авиакомпаний, — уже готов список из 50 стран, для которых КР согласна открыть небо. Но также необходимо учитывать и интересы авиакомпаний, работающих в стране, которые развиваются сами, в том числе обновляя авиапарк, и сегодня не стоит подвергать отрасль новым рискам, изменяя законодательство. Транспорт, в том числе и авиационный — это инфраструктура, и она обслуживает экономику. Если экономика страны будет развиваться динамично, то и авиаотрасль — соответственно.

В диссертации проведен собственный расчет прогнозных показателей пассажиропотока и пассажирооборота на воздушном транспорте по видам сообщения на период 2015-2020 годы. Методика определения прогнозных показателей приведена в Приложении 1, подробные расчеты прогноза указанных показателей приведены в Приложениях 2-5 диссертации.

Расчеты показали, что за период 2010-2015гг. пассажиропоток по международным сообщениям в среднем за год увеличивался на 0,1 млн. человек.

Прогнозные расчеты показали, что к 2020 году: 1) пассажиропоток (международные сообщения) составит 1,36 млн. чел.; 2) пассажирооборот на международных сообщениях - 4033,6 млн. RPKs; 3) пассажирооборот по внутренним сообщениям - 329,5 млн. RPKs; 4) количество перевезенных пассажиров - 2.2 млн. чел. (рис.3.1), что в 2 раза меньше, чем заложено по оптимистическому прогнозу в Программе по развитию гражданской авиации Кыргызской Республики на 2016-2020 г.г.



Рис. 3.1. Фактические и прогнозные значения количества пассажиров на период 2010-2020 г.г.

Невзирая на имеющиеся проблемы, представить современный уровень цивилизации без авиации невозможно. В условиях глобализации она стала важным фактором интеграции Кыргызстана в систему международных экономических связей.

Одними из основных направлений развития отечественной авиационной отрасли нам представляются следующие: ответственный подход предприятиями авиации к анализу хозяйственной деятельности и минимизация расходов с целью обеспечения своей функциональности и повышения конкурентоспособности; привлечение инвестиций, как на уровне государства и отрасли, так и на уровне национальных авиапредприятий; более активное использование возможностей государственного частного партнерства; основанное на экономических расчетах прогнозирование при разработке различных, в том числе государственных программ.

## ВЫВОДЫ И ПРАКТИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ

1. Услуги, предоставляемые гражданской авиацией на мировом рынке, являются активно развивающимися и чувствительными к изменению экономической ситуации в стране и мире, благосостоянию населения. Исследование видов и особенностей рынка авиатранспортных услуг позволило вывести определение «рынка авиатранспортных услуг». С целью систематизации многообразных услуг авиатранспортного рынка автором уточнена, расширена и предложена их классификация в зависимости от вида потребителя и территориального характера расселения населения.

2. В настоящее время условия хозяйствования предприятий отрасли воздушного транспорта остаются нестабильными: еще высок уровень инфляции; недостаточно развиты финансовые механизмы; наблюдается по-

стоянный рост цен на энергоресурсы; несовершенно законодательство, отсутствие средств на развитие инфраструктуры привело к закрытию многих региональных аэропортов и др. Отрицательное воздействие на финансовое положение предприятий оказывает, в основном, неэффективный финансовый менеджмент, и нередко политика владельцев или руководства предприятия.

В современных условиях экономически жизнеспособными могут быть крупные авиаперевозчики, располагающие достаточными возможностями приобретать современные воздушные суда, использовать лизинг, содержать квалифицированный персонал, внедрять новейшие технологии. В этой связи, целесообразно предложить национальным перевозчикам применять политику слияния для решения финансовых и инвестиционных проблем своей деятельности.

3. Наиболее радикальным направлением финансового оздоровления предприятия является поиск внутренних резервов по увеличению прибыльности и достижению безубыточной работы. Предлагаемый показатель «стоимость авиабилета на 1 км. авиаперевозки», позволяющий сравнивать стоимость авиабилетов на разных маршрутах и приводить в соответствие цены и качество услуг, рекомендован к использованию национальными авиаперевозчиками.

4. К основным финансовым проблемам, тормозящим развитие авиационной отрасли республики, нами отнесены: несовершенство ценовой, тарифной, учетной политики национальных авиаперевозчиков; недостаточная развитость ряда финансовых механизмов (лизинга, факторинга, страхования); несовершенство инвестиционной, кредитной, таможенной, налоговой политики; отсутствие должного финансирования для решения инфраструктурных проблем и содержания аэропортов; недостаток финансирования Агентства гражданской авиации; низкий уровень безопасности полетов отечественных авиаперевозчиков; устаревший парк воздушных судов; низкий уровень подготовки и переподготовки кадров; необходимость технического перевооружения органа обслуживания воздушного движения.

5. Анализ плюсов и минусов политики «Открытого неба» показал, что необходимо последовательно добиваться паритетного открытия рынков и права применения защитных мер, в случае недобросовестной конкуренции. Параллельно необходимо повышать уровень конкуренции на внутреннем рынке, что приведёт как к росту качества обслуживания, так и к снижению цен.

6. Реализация основных задач развития авиационной отрасли республики, а также решение финансово-экономических проблем вызвали необходимость разработки комплекса теоретических и практических рекомен-

даций и предложений, сформулированных автором в диссертационном исследовании.

Для решения финансовых проблем авиационной отрасли нами предлагаются следующие меры по финансовой стабилизации их деятельности, среди которых:

- интеграция с крупной авиакомпанией;
- инвестиционные программы;
- использование механизмов государственно-частного партнерства;
- контроль над ценами и издержками;
- широкое использование финансовых механизмов (лизинга, факторинга, инвестиционного кредита, страхования и др.).

7. Прогноз финансовых показателей авиационной отрасли, полученный на основе использования эконометрической модели, рекомендован Министерству транспорта и дорог КР, Агентству гражданской авиации КР для разработки нормативно-правовых, прогнозных и программных документов.

#### **СПИСОК ОПУБЛИКОВАННЫХ РАБОТ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ**

1. Джолдошев Н.Б. Приватизация в Кыргызской Республике [Текст]: Брошюра /Н.Б. Джолдошев. – Бишкек: НИИЭ МФКР, 1997. – 23 с.

2. Джолдошев Н.Б. Приватизация и проблемы создания оптимальной структуры собственности [Текст] /Н.Б. Джолдошев// Матер-лы научно-практ. семинара «Экономика Кыргызстана: реалии и перспективы» (USAID) МОНИК КР, КГНУ, Фонд «Евразия» (06.2000-04.2001 г.г.) – Бишкек, 2001. – С.152-159.

3. Джолдошев Н.Б. Задачи развития промышленности КР [Текст] /Н.Б. Джолдошев, И.Н. Рачковская// Матер-лы республ. научно-практ. конф. «Проблемы реализации КОР КР» Спец. выпуск КНУ им. Баласагына - Бишкек, 2002. – С.16-19.

4. Джолдошев Н.Б. К вопросу о привлечении прямых инвестиций в отрасль «Связь» КР [Текст] /Н.Б. Джолдошев, А.А. Сагымбаев, Б.Н. Медралиева// Журнал «Наука и новые технологии». - Бишкек, 2005. – №4. - С.42-51.

5. Джолдошев Н.Б. Современное состояние и проблемы авиационной отрасли КР [Текст] /Н.Б. Джолдошев // Журнал «Известия Иссык-Кульского форума БАЦА», №1-2 (12-13), - Бишкек, 2016, - С.78-81.

6. Джолдошев Н.Б. Способы оптимизации бюджетного финансирования [Текст] /Н.Б. Джолдошев, Т.Ю.Джолдошева// Журнал «Известия Иссык-Кульского форума БАЦА». - Бишкек, 2016. - №1-2 (12-13). - С.73-78.

7. Джолдошев Н.Б. Присоединение Кыргызстана к ЕАЭС: проблемы и положительные результаты [Текст]/Н.Б. Джолдошев, Т.Ю.Джолдошева//



Журнал «Сибирская финансовая школа». - Новосибирск, 2016. - №4. – С.29-32.

8. Джолдошев Н.Б. Конкуренция в сфере авиаперевозок КР [Текст] /Н.Б. Джолдошев // Журнал «Сибирская финансовая школа». - Новосибирск, 2016. - №4. – С.40-44.

9. Джолдошев Н.Б. Классификация услуг в авиационной отрасли [Текст] /Н.Б. Джолдошев // Журнал «Статистика, учет и аудит». - Алматы, 2016. - №3(62). – С.125-134.

10. Джолдошев Н.Б. Анализ цен и тарифов пассажирских перевозок в Кыргызской Республике [Текст] /Н.Б. Джолдошев// Мат-лы международ. научно-практ. конференции «Осенние экономические чтения» (27.10.2016) //Журнал «Экономика и менеджмент: аналитический журнал». - Екатеринбург, 2016. – С.7-16.

11. Джолдошев Н.Б. Основные направления развития гражданской авиации Кыргызской Республики [Текст]: /Ж.Т.Чубурова, Н.Б. Джолдошев //Вестник КЭУ им М.Рыскулбекова - Бишкек, 2016. – №4(38). - С.143-146.

**Джолдошев Нурдин Бексултановичтин 08.00.10 – каржы, акча жүгүртүү жана насыя адистиги боюнча экономика илимдеринин кандидаты илимий даражасын алуу үчүн «Авиациялык тармактын финансылык проблемалары жана аларды чечүүнүн жолдору (Кыргыз Республикасынын материалдарында)» темасындагы диссертациясына**

### **РЕЗЮМЕСИ**

**Маанилүү сөздөр:** аба транспорту, рыноктор жана белгилер боюнча автотранспорт кызматтарын көрсөтүү классификациясы; авиаташуулар, жарандык авиациядагы атаандаштык; баалар, тарифтер, авиакомпаниялардын чыгымдары, авиабилеттердин наркы.

**Изилдөө объектиси** Кыргыз Республикасынын авиациялык тармактарынын финансылык проблемалары болуп саналат.

**Изилдөө предмети** авиациялык тармактагы ишканалардын иш чөйрөсүндөгү финансы-экономикалык мамилелер чыгат.

**Иштин максаттары:** Кыргыз Республикасынын жарандык авиациясын өнүктүрүүнүн финансылык проблемаларын чечүү боюнча теоретикалык жана практикалык сунуштамалардын жана сунуштардын комплексин иштеп чыгуу.

**Изилдөө методдору:** сандык жана сапаттык талдоо, салыштырма жана динамикалык талдоо, болжолдоо жана моделдештирүү.

**Алынган натыйжалардын илимий жаңыланышы:** авиациялык тармактардагы ишканалардын ишин изилдөөгө карата заманбап теоретикалык методологиялык ыкмалар жалпыланган; жарандык авиацияны өнүктүрүүгө баалардын жана тарифтердин таасири аныкталган; ата мекендик авиакомпаниялардын атаандаштыкка жөндөмдүүлүгүн диагностикалоонун негизинде жарандык авиациянын финансылык абалына атаандаштыктын таасири аныкталган; рыноктук кайра түзүүлөр жана заманбап тенденциялар менен шартталган авиа ишканалардын финансылык проблемалары табылган; алардын финансылык туруктуулугун бекемдөөгө кызмат кылуучу финансылык механизмдерди кеңейтүү боюнча сунуштамалар иштелип чыккан; аба транспорту чөйрөсүндөгү финансылык проблемаларды чечүүгө өбөлгө болуучу КР жарандык авиациясын өнүктүрүүнүн комплекстүү багыттары аныкталган; рыноктук интеграциялык кайра түзүүлөрдүн тереңдеген шартында 2020-жылга чейин сектордун болжолу эсептелген.

**Пайдалануу даражасы:** диссертациялык изилдөөдө баяндалган сунуштар ченемдик укуктук, болжолдуу жана программалык документтерди иштеп чыгууда КР транспорт жана жолдор министрлигинин ишинде пайдаланылышы мүмкүн. Финансылык механизмдерди пайдаланууну кеңейтүү боюнча автордун сунушу иштин натыйжалуулугун жогорулатууга жана улуттук авиаташуучулардын атаандаштыкка жөндөмдүүлүгүн күчөтүүгө мүмкүндүк берет. Изилдөөнүн теоретикалык жана практикалык материалдары колдо болгон финансылык тартиптин окутуу процессинде пайдаланылат.

**Колдонуу жааты:** тарифтик саясат, «ачык асман» саясаты, мамлекеттик жеке өнөктөштүк чөйрөсүндө өркүндөтүү боюнча автордун комплекстүү сунуштары Кыргыз Республикасынын авиациялык кызматтарын көрсөтүү рыногун өнүктүрүүгө өбөлгө болот. Автор тарабынан сунушталган биринчи кезектеги чаралар улуттук авиаташуучулардын финансылык-экономикалык потенциялын бекемдөөгө бөлөгө болот.

## РЕЗЮМЕ

диссертации Джолдошева Нурдина Бексултановича на тему «Финансовые проблемы авиационной отрасли и пути их решения (на материалах Кыргызской Республики)» на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.10 – финансы, денежное обращение и кредит

**Ключевые слова:** воздушный транспорт, рынок авиатранспортных услуг; авиаперевозки, конкуренция в гражданской авиации; цены, тарифы, расходы авиакомпаний, стоимость авиабилетов.

**Объектом исследования** являются финансовые проблемы авиационной отрасли Кыргызской Республики.

**Предметом исследования** выступают финансово-экономические отношения в сфере функционирования предприятий авиационной отрасли.

**Цель работы:** разработка комплекса теоретических и практических рекомендаций и предложений по решению финансовых проблем развития гражданской авиации Кыргызской Республики.

**Методы исследования:** количественный и качественный анализ, сравнительный и динамический анализ, прогнозирование и моделирование.

**Научная новизна полученных результатов:** обобщены современные теоретико-методологические подходы к исследованию функционирования предприятий авиационной отрасли; определено влияние цен и тарифов на развитие гражданской авиации; выявлено влияние конкуренции на финансовое состояние гражданской авиации на основе диагностики конкурентоспособности отечественных авиакомпаний; выявлены финансовые проблемы авиапредприятий, обусловленные рыночными преобразованиями и современными тенденциями; разработаны рекомендации по расширению финансовых механизмов, служащих укреплению их финансовой устойчивости; определены комплексные направления развития гражданской авиации КР, способствующие решению финансовых проблем в сфере воздушного транспорта; рассчитан прогноз сектора до 2020 года в условиях углубления рыночных интеграционных преобразований.

**Степень использования:** Предложения, изложенные в диссертационном исследовании, могут быть использованы в работе Министерства транспорта и дорог КР при разработке нормативно-правовых, прогнозных и программных документов. Предложения автора по расширению использования финансовых механизмов способствуют повышению эффективности деятельности и усилению конкурентоспособности национальных авиаперевозчиков. Теоретические и практические материалы исследования используются в учебном процессе при преподавании соответствующих финансовых дисциплин.

**Область применения:** Комплексные предложения автора по совершенствованию в сфере тарифной политики, политики «открытого неба», государственно-частного партнерства должны способствовать развитию рынка авиационных услуг Кыргызской Республики. Предложенный автором комплекс первоочередных мер будет содействовать укреплению финансово-экономического потенциала национальных авиаперевозчиков.

## SUMMARY

**of the dissertation of Dzholdoshev Nurdin Beksultanovich on "The financial problems of the aviation industry and their solutions (on the case of the Kyrgyz Republic)" for the degree of Candidate of Economic Science, specialty 08.00.10 - Finance, monetary circulation and credit.**

**Keywords:** air transport, markets and classification of air transport services; air services, competition in civil aviation; prices, tariffs, cost airlines, airfare.

**The object of the study** is financial problems of the aviation industry of the Kyrgyz Republic.

**The subject of the study** is financial and economic relations in the scope of functioning of aviation industry enterprises.

**Objective:** to develop a set of theoretical and practical recommendations and proposals to address the financial problems of the Kyrgyz Republic civil aviation development.

**Methods:** quantitative and qualitative analysis, comparative and dynamic analysis, forecast and modeling.

**Scientific novelty of the outcome of research work:** results summarize the current theoretical and methodological approaches to the study of the functioning of aviation industry enterprises; determine the influence of prices and tariffs on the development of civil aviation; identify the effect of the competition on financial situation of civil aviation industry on the basis of diagnosis of domestic airlines competitiveness; disclose financial problems of airlines arising from market reforms and current trends; introduce recommendations on advancing financial facilities that serve to strengthen financial stability; establish integrated concepts of the Kyrgyz Republic civil aviation development thus solving financial problems in the field of the air transport; design sector forecast to 2020 in conditions of enhancing market reforms.

**Employment:** Recommendations established in the thesis are of use in the work of the Ministry of Transport and Roads Infrastructure in the development of legal, forecast and policy documents. Produced suggestions on expanding the use of financial mechanisms contribute to the efficiency and competitiveness of national airlines. Theoretical and practical study materials are in use in educational process for the relevant disciplines.

**Application:** Comprehensive proposals aimed at improvement of tariffs policy, promotion of the strategy of "open skies", and extension of public-private partnership therefore should commit to the development of the market of the Kyrgyz Republic aviation services. A complex of priority measures carried out in the research work is to enhance financial and economic capacity of the national airlines.