

Н.А. Низамова, С.А. Бағдатов, Е.Е. Сванбаев

МЕРЧЕНДАЙЗИНГ – САУДА БИЗНЕСІН БЕЛСЕНДІРУ ҚҰРАЛЫ

Бұл мақалада Қазақстан Республикасындағы мерчендайзинг дамуының қазіргі жағдайы қарастырылып, талданады. Автор тарапынан маркетингтің бұл саласын дамыту бойынша ұсыныстар беріледі.

N.A. Nizamova, S.A. Bagdatov, E.E. Svanbaev

MERCHANDISING AS A TOOL TO ENHANCE THE TRADING BUSINESS

As an element of modern marketing, motivating customers to buy goods in stores, merchandising deserve special attention of theoreticians and practitioners. Merchandising is a powerful factor for success in the competition for consumers and the will be those companies that use principles of merchandising.

К вопросу о повышении уровня конкурентоспособности отрасли гражданской авиации РК

Е. Хмелевская

Казахский национальный университет им. аль-Фараби, г. Алматы, Казахстан

Аннотация. В статье рассматривается состояние отрасли гражданской авиации РК, значимость Транспортно-коммуникационного комплекса для повышения конкурентоспособности экономики страны, освещается Транспортная Стратегия РК до 2015г, раскрывается ее специфика и приводятся основные мероприятия ее реализации, также затрагиваются основные проблемы, которые стоят перед авиацией РК. Рассмотрев данные вопросы, автор приходит к заключению, что гражданская авиация РК на современном этапе является стабильно растущей отраслью, имеющая все предпосылки для успешной интеграции в мировую транспортно-коммуникационную систему.

За прошедшие годы развитие независимого Казахстана характеризуется масштабными и коренными преобразованиями экономической системы страны. Либерализация экономики, направленная в последнее время на максимальное развитие рыночных отношений и развитие конкурентной среды в транспортной системе, создала реальные предпосылки дальнейшего экономического прогресса и в области гражданской авиации. В Казахстане в последние годы формируется адекватный росту экономики рынок авиационных транспортных услуг.

Развитие единого экономического пространства страны во многом зависит от степени развития транспортной инфраструктуры каждого региона. В этой связи особенно актуальной является необходимость сбалансированного развития транспортной системы регионов и усиления взаимодействия центральных и местных исполнительных органов в вопросах государственного регулирования транспортной деятельности при сохранении тенденции к децентрализации.

В условиях глобализации, учитывая обширность территории Казахстана, конкурентоспособность экономики и государства будет во многом зависеть от эффективной деятельности транспортно-коммуникационного комплекса. Залогом конкурентоспособности отечественных товаров, услуг и экономики в целом является высокотехнологичная транспортная инфраструктура, соответствующая государственной транспортной и транзитной политике.

Услуги транспорта должны быть ориентированы на их получателей, а именно на нужды населения, экономики, а также решение стратегических вопросов обеспечения единства, обороны и безопасности страны.

В то же время существует ряд важнейших задач, без решения которых, авиация нашей страны не сможет успешно функционировать как самостоятельная, независимая отрасль транспортной инфраструктуры Казахстана. Большая территория и низкая плотность населения, а также недостаточная развитость железнодорожных путей и автомобильных дорог, особенно в быстро прогрессирующих нефтя-

ных регионах Западного Казахстана создают предпосылки для развития гражданской авиации.

Государственная политика в области регулирования авиационного рынка будет направлена на формирование конкурентоспособных казахстанских авиаперевозчиков, способных обеспечить удовлетворение потребности населения в качественных авиационных услугах. Через реализацию единой, в том числе нормативно-технической, политики будет обеспечиваться развитие конкуренции на рынке авиаперевозок и недопущение лоббирования интересов отдельных перевозчиков [1].

Принимая во внимание перспективное развитие гражданской авиации в условиях рынка, поэтапно будет прекращено субсидирование пассажирских авиаперевозок на всех направлениях по мере достижения уровня безубыточности. Следует эффективнее использовать нерегулярные авиаперевозки, чартерные авиарейсы.

Принятая в Казахстане Стратегия индустриально-инновационного развития РК на 2003-2015 годы создает условия для дальнейшего развития конкурентоспособной экономики и индустрии высоких технологий. Реализация Стратегии индустриально-инновационного развития потребует от государства комплексных усилий, направленных на интенсивное и качественное развитие всех отраслей экономики и повышение кадрового потенциала.

В соответствии с Транспортной Стратегией Республики Казахстан до 2015 года проводилась реконструкция и обновление основных производственных мощностей аэропортов, как за счет внутренних, так и внешних источников финансирования, принимаются меры по развитию аэронавигационной системы, повышению транзитного потенциала воздушного пространства и аэропортов Республики.

Согласно Стратегии, большое внимание уделяется развитию и регулированию рынка воздушных перевозок.

Инфраструктурная политика в области гражданской авиации предусматривает следующие основные мероприятия по реализации Стратегии [2]:

- Поэтапное приведение технико-эксплуатационного состояния аэропортовых комплексов в соответствие с требованиями международных стандартов ИКАО - Международная организация гражданской авиации (ICAO - International Civil Aviation Organization), включая строительство, реконструкцию и капитальный ремонт аэродромных и аэропортовых комплексов;

- создание сети местных аэродромов для обслуживания удаленных от центра территорий, не имеющих альтернативного транспортного сообщения, включая строительство, восстановление грунтовых взлетно-посадочных полос и аэродромных площадок и их содержание для круглогодичного приема-отправки легких воздушных судов и вертолетов;

- соблюдение политики интенсивного развития и финансового обеспечения мероприятий по созданию региональных авиакомпаний;

- расширение авиапарка, развитие рынка внутренних авиасообщений и крупных узловых аэропортов в городах Астане, Алматы и Атырау;

- количественное и качественное приведение радионавигационного комплекса в соответствие с международными требованиями для обслуживания международного (транзитного) и внутреннего воздушного движения без ограничений, включая перспективное расширение для обслуживания всех направлений в межобластном и сельском сообщении без ограничений.

Этапы и механизмы реализации Стратегии: II этап 2011-2015 годы

В сфере воздушного транспорта:

- создание профильных заводов по ремонту и восстановлению авиатехники и производству запасных частей;

- создание малой авиации по обслуживанию потребностей нефтедобычи и трубопроводного транспорта;

- частичная либерализация системы государственного регулирования гражданской авиации в целях поощрения развития динамической и конкурентоспособной индустрии с максимальным удовлетворением потребностей населения в авиационных перевозках;

- укрепление правовых норм регулирования деятельности гражданской авиации. Нормативная правовая база должна полностью соответствовать требованиям международных стандартов ИКАО;

- системность освоения и дальнейшего обновления парка воздушных судов авиационных предприятий Казахстана, соответствие всем международным требованиям, предъявляемым к их безопасной эксплуатации, включая экологические;

- завершение реконструкции производственных фондов аэропортов областного значения. Активно развивается сеть аэродромов и вертодромов на местных воздушных линиях. Сеть аэродромов географически охватывает все крупные населенные пункты Казахстана. Узловые аэропорты и аэропорты, имеющие

важное стратегическое значение, должны быть категори-рованы к приему воздушных судов по минимумам категории II ИКАО [3];

- завершение этапа полного перехода технологической системы организации воздушного движения на единую полномасштабную автоматизированную систему в совокупности с системой вынесенных рабочих мест диспетчеров и интеграцией методов обслуживания воздушного движения, основанных на применении методов спутниковой навигации;

- либерализация системы государственного регулирования рынка гражданской авиации для функционирования нескольких национальных операторов воздушных перевозок, выполняющих региональные, внутренние и международные полеты. Меры государственного регулирования остаются в части установления технических требований и стандартов гражданской авиации;

- наличие на казахстанском авиационном рынке нескольких конкурентоспособных авиаоператоров, удовлетворяющих потребности населения в воздушных перевозках и обладающих собственным парком современных воздушных судов.

В 2009 году экономический кризис ощутимо снизил рентабельность отрасли. Отмечено снижение объемов перевозок на 3% от уровня 2008 года, что составило порядка 2,7 миллиона пассажиров в год. Объемы перевозок грузов в 2010 году также уменьшились до 10% от уровня 2008 года и составили 21,3 тысячи тонн в год.

Но уже сегодня отмечается тенденция увеличения показателей перевозок. По итогам 10 месяцев 2011 г. авиакомпаниями Казахстана перевезено 3,4 млн. пассажиров и 23,3 тыс. тонн груза. Объем транзитных полетов через территорию нашей страны составил 127,4 млн. км. Обслужено пассажиров аэропортами РК за 10 месяцев 2011 года 6,3 млн. пассажиров. [4]

Планируется открытие новых международных авиалиний в города ближнего и дальнего зарубежья, а также расширение географии полетов на внутриобластных и местных авиалиниях. Несмотря на кризис, в 2009 г. открыто 10 новых авиамаршрутов, к 2015 году планируется открытие сообщений в Европу, Азию и страны СНГ. Активизируется работа по развитию деловой авиации, имеющей большое значение для экономики страны. В настоящее время здесь задействовано 7 авиакомпаний, специализирующихся на деловой авиации.

В отрасли гражданской авиации на период 2010–2014 годов запланирована реализация ряда проектов, в том числе по подготовке лет-

ного состава согласно требованиям ИКАО, обновлению парка воздушных судов, проведению реконструкции взлетно-посадочных полос, пассажирских терминалов в аэропортах страны, проведению работ по внедрению в республике Всемирной геодезической системы координат (WGS-84) [5].

Организацией обслуживания воздушного движения занимается республиканское государственное предприятие РГП «Казэронавигация». Продолжается работа по модернизации аэронавигационной системы Республики Казахстан.

Контроль за безопасностью полетов всех субъектов гражданской авиации независимо от форм собственности осуществляет Комитет гражданской авиации Министерства транспорта Республики Казахстан. Для проведения профилактических мероприятий, в целях предупреждения отказов и неисправностей авиационной техники, ежегодно выпускается информационный бюллетень о состоянии безопасности полетов и поддержания норм летной годности, где обстоятельно изложены причины авиационных событий.

Конечно, проблемы в отрасли гражданской авиации есть. Прежде всего, это активизация работы по выведению Комитета Гражданской Авиации (КГА) РК и казахстанских авиакомпаний из «черного списка» ИКАО. Это запрет на полеты в Евросоюз. В июле 2010 года по результатам аудита Международной организации гражданской авиации (ИКАО) Европейский союз внес в «черный список» авиаперевозчиков все авиакомпании Казахстана. Во время аудита казахстанской авиации, Казахстану были выставлены две главные претензии. Первая - авиационное законодательство страны не соответствует требованиям ИКАО, вторая - за авиацией нет должного контроля со стороны уполномоченного органа. В сущности, не казахстанские авиакомпании в черном списке, а Комитет гражданской авиации. Постановление Еврокомиссии запрещает полеты казахстанских воздушных судов на территорию Европы ввиду того, что КГА не обеспечивает должного надзора. Из черного списка в конце 2009 года была выведена правительственная авиакомпания «Berkut Air», запрет на полеты в ЕС также не коснулся и национального авиаперевозчика Air Astana. Однако обе эти авиакомпании находятся в «Сером списке», означающим, что они продолжают выполнять полеты в Европу, но только по тем маршрутам, которые ими выполнялись до заключения европейскими странами так называемого «горизонтального соглашения» о воздушном

сообщении, регламентирующего правила полета в Европе. Выведение из «черного списка» – это сложная, комплексная, поэтапная работа, длительная по времени и требующая скоординированной работы как КГА, так и самих участников авиационного рынка на приведение в соответствие требованиям ИКАО всех аспектов деятельности авиакомпаний. Без сомнения, что выполнение такой задачи был бы не возможно без участия и поддержки государства. Поэтому для решения этих задач правительством было создано госпредприятие по безопасности полетов, в состав которого входит 20 инспекторов. Также был разработан и подписан главой государства Закон «О регулировании деятельности гражданской авиации», который соответствует международным нормам ИКАО и который, как ожидается, повысит безопасность полетов. В 2012 году планируется проработать оставшиеся 55 замечаний для завершения процесса вывода нашей страны из «черного списка» ИКАО.

Из всего выше сказанного можно сделать вывод, что на сегодняшний день созданы все необходимые предпосылки совершенствования конкурентоспособности Транспортно-Коммуникационного комплекса Республики Казахстан. И хотя на данный момент основные преференции отданы авиакомпаниям «Air Astana», необходимо создавать условия для конкуренции и повышению уровня доступности сервиса. Для этого Министерство Транспорта и Коммуникаций РК хочет вынести на рассмотрение законопроект об отмене системы тендеров распределения внутренних авиамаршрутов. Определяющим элементом для авиакомпаний должен стать принцип соот-

ветствия квалификационным требованиям. В перспективе это позволит создать конкуренцию на внутреннем авиационном рынке, что значительно повлияет на качество оказываемых услуг. Также будет способствовать тому, что Транспортно-Коммуникационный комплекс РК будет органично интегрирован в мировую транспортную сеть и гармонично увяжет интересы экономики, национальной безопасности, геополитики, бизнеса во благо общества и государства.

Литература

1. «Стратегический план развития Республики Казахстан до 2020 года», Указ Президента Республики Казахстан от 1 февраля 2010 года № 922. www.akorda.kz – 14.02.2012
2. Министерство Транспорта и Коммуникаций РК, «Транспортная Стратегия Республики Казахстан до 2015 года», www.mtk.gov.kz - 15.02.2012;
3. Постановление Правительства Республики Казахстан от 17 июля 2003 года N712 "Об утверждении Основных правил полетов в воздушном пространстве РК" – www.ru.government.kz - 15.02.2012;
4. Комитет Гражданской Авиации, Раздел «Развитие Гражданской авиации, аналитическая информация» – www.caa.gov.kz - 16.02.2012
5. «План комплексных мер развития отрасли гражданской авиации Республики Казахстан на 2009–2011 годы», Распоряжение Правительства Республики Казахстан от 27 января 2009 г. № 12-р - www.mtk.gov.kz - 17.02.2012.

Е. Хмелевская

ҚР-НЫҢ АЗАМАТТЫҚ АВИАЦИЯ САЛАСЫНЫҢ БӘСЕКЕЛЕСТІГІН АРТТЫРУ МӘСЕЛЕСІНЕ

Мақалада ҚР азаматтық авиация саласының жағдайы, мемлекет экономикасының бәсекеге қабілеттілігін арттырудағы Көлік-коммуникациялық кешеннің маңыздылығы қарастырылады. ҚР 2015 ж. дейінгі Көлік Стратегиясы, оның ерекшелігі мен оны жүзеге асырудағы негізгі іс-шаралары келтіріледі, сонымен қатар ҚР авиациясы алдына қойылған негізгі мәселелер сипатталады. Берілген сұрақтарды қарастыра келіп, автор қазіргі кезде ҚР азаматтық авиациясы әлемдік көлік-коммуникация жүйесіне сәтті бірігуі үшін барлық алғышарттарға ие, тұрақты дамып келе жатқан сала деген қорытындыға келеді.

Е. Khmelevskaya

TO THE QUESTION OF COMPETITIVENESS LEVEL RAISING AT THE CIVIL AVIATION BRANCH IN RK

Here is discussed the branch of Civil Aviation RK, the significance of the Transport-Communication Complex for rising the economy's competitiveness, takes up «Transport Strategy until 2015», is discussed the specific features and is itemized the main actions of Strategy realization. The author considers the key point problems regarding Civil Aviation RK. Analyzing the current questions, author makes the conclusion that nowadays Civil Aviation is defensive and high growing branch, having all necessary prerequisites for successful integration to worldwide transport-communication system.