

---

## **ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ АЭРОПОРТА МАНАС (Г. БИШКЕК, РЕСПУБЛИКА КЫРГЫЗСТАН) В УСЛОВИЯХ ПРЕОДОЛЕНИЯ КРИЗИСА, ВЫЗВАННОГО ВЛИЯНИЕМ ПАНДЕМИИ COVID-19**

---

**Рублев Владимир Владимирович**, асп.

Российский экономический университет им. Г.В. Плеханова, Стремянный пер., 28, корп. 1, Москва, Россия, 117997; e-mail: v.v.rublev@yandex.ru

*Цель:* ключевой целью проводимого исследования является анализ деятельности аэропорта Манас (г. Бишкек, Республика Кыргызстан). Анализ проводился на основании данных пассажиропотока 2009-2019 гг., количества принятых и отправленных авиарейсов 2009-2019 гг., а также данных внутренней и международной маршрутной сети аэропорта. *Обсуждение:* на основании представленного анализа было сделано заключение, что рост пассажиропотока был обусловлен увеличением трафика по действующим направлениям, а также благодаря открытию новых международных направлений. В условиях преодоления кризиса, вызванного влиянием пандемии COVID-19 и введением временных запретительных и ограничительных мер, падение пассажиропотока по итогам деятельности в 2020 году может достигнуть показателя – 40% – 60%, что является наихудшим показателем с 2009 года. Расширение маршрутной сети за счет открытия новых направлений связывающих, Бишкек с крупными региональными городами ЦФО, ПФО, ЮФО, Сибири и Дальнего Востока, может послужить важным фактором посткризисного развития аэропорта Манас. *Результаты:* результатом проводимого исследования является построение модели развития направлений маршрутной сети аэропорта Манас с указанием авиакомпаний, для которых сотрудничество с Республикой Кыргызстан может быть перспективным. Необходимо отметить, что вхождение Республики Кыргызстан в состав ЕАЭС позволяет гражданам РФ, Республики Беларусь, Республики Казахстан и Республики Армения осуществлять въезд на территорию Республики Кыргызстан по внутренним документам, удостоверяющим личность, на срок до 90 дней, что является важным фактором в укреплении экономических отношений и важной составляющей развития туризма.

**Ключевые слова:** рынок авиаперевозок, региональное авиасообщение, ЕАЭС, аэропорт Манас, Республика Кыргызстан.

## Введение

Аэропорт Манас является ключевым аэропортом Республики Кыргызстан и выполняет важную роль в логистической авиатранспортной системе региона. Географическое положение региона, сочетание горной и степной местности, неразвитость системы железнодорожного транспорта и автомобильной инфраструктуры являются ключевыми факторами, определяющими особую роль пассажирского авиасообщения. Северная часть Республики Кыргызстан граничит с территорией Республики Казахстан, восточная и юго-восточная – с Китайской Народной Республикой, южная часть государства граничит с Республикой Таджикистан, а западная – с Республикой Узбекистан.

Республика Кыргызстан с 2015 года является участником Евразийского экономического союза (ЕАЭС), что способствовало облегчению процедуры таможенного контроля и предоставило возможность гражданам Республики Кыргызстан совершать краткосрочные частные поездки в Российскую Федерацию, Республику Беларусь, Республику Казахстан и Республику Армения по внутренним документам, удостоверяющим личность [10]. Вхождение Республики Кыргызстан в структуру ЕАЭС способствовало также развитию внешних экономических связей в области производства и торговли.

Республика Кыргызстан демонстрирует высокие темпы развития экономики. Так, по итогам 2019 года ВВП Кыргызстана вырос на 4,5% (товарное производство + 6,4%, сфера услуг + 2,9%) [9]. Ключевым торговым партнером Республики Кыргызстан является Российская Федерация. По итогам 2019 года, по данным ФТС РФ, товарооборот между государствами составил 1,866 млрд долларов США (в т.ч. российский экспорт 1,55 млрд долл. США, импорт 316,2 млн долл. США). Республика Кыргызстан поставляет в Российскую Федерацию товары сельскохозяйственного производства, импортирует из Российской Федерации продукты питания, лекарственные препараты, медицинское оборудование, нефть, природный газ, а также продукцию машиностроительной и металлургической отраслей. Важным элементом международных экономических связей Республики Кыргызстан и Российской Федерации является трудовая миграция. По данным Национального статистического комитета Кыргызской Республики, более 650 тысяч граждан Кыргызстана осуществляют временную трудовую деятельность на территории Российской Федерации [5]. Граждане Кыргызстана осуществляют трудовую деятельность в таких областях, как торговля, строительство, благоустройство и бытовой сервис. Отношения между Российской Федерацией и Республикой Кыргызстан являются важными и стратегическими для обоих государств. В условиях макроэкономической нестабильности развитие отношений в рамках Евразийского экономического союза приобретает для всех государств – участников особый статус. Развитие авиатранспортной инфраструктуры может стать основополагающим фактором в развитии

отношений между Республикой Кыргызстан и регионами Российской Федерации, а также способствовать успешному преодолению кризиса на рынке пассажирских авиаперевозок, вызванных влиянием пандемии COVID-19 и введением ряда ограничительных и запретительных мер.

Вопросам развития рынка пассажирских авиаперевозок посвящены труды российских и зарубежных ученых. Необходимо отметить, что Правительство Республики Кыргызстан вкладывает значительные ресурсы для развития туристической сферы. В столице республики (г. Бишкек) построен ряд крупных инфраструктурных объектов: торговые центры, соответствующие всем мировым требованиям и стандартам, гостиничные и развлекательные комплексы, существуют сервисы аренды автомобилей, такси и компании, предоставляющие услуги трансфера. Значительная часть населения Кыргызстана свободно владеет русским языком, знакома с историей и национальными традициями россиян. Власти Кыргызстана, развивая национальную туристическую систему, в первую очередь ориентируются на граждан Российской Федерации и республик бывшего СССР. Туристы, пребывающие в республику самостоятельно или организованными группами, используют столичный аэропорт Манас (г. Бишкек) в качестве пункта прибытия и отправления. Важными достопримечательностями являются: озеро Иссык-Куль, Арсланбоб, Сулайман-Тоо, ущелье Джети-Огуз, Бурана, Таш-Рабат, озеро Сары-Челек, озеро Сон-Куль, а также исторические достопримечательности Бишкека [16].

В работе Толонова Э.Н. «Туристический потенциал и тенденции развития туризма в Кыргызстане» [18] автор приводит заключение о том, что Российская Федерация является важным ключевым партнером Кыргызстана в сфере развития туризма. Вхождение Кыргызстана в состав участников ЕАЭС позволило гражданам РФ совершать краткосрочные поездки на территорию республики по российскому паспорту, что способствовало увеличению количества туристов из России. В статье Жумашовой Г.С. и Арстанова С.А. «Малые города Южного Кыргызстана: положение возможности развития» [6] авторы исследования заключают, что развитию южных городов республики может способствовать развитие отрасли туризма, ориентированного на граждан России и стран ЕАЭС. Авторы подчеркивают важность развития авиасообщения как важного элемента развития туризма республики. В статье Бахрамжановой Н.М. «Современные межгосударственные и социально-экономические отношения между Россией и Кыргызстаном» [3] представлены результаты исследования экономического взаимодействия государств. Автор исследования подчеркивает, что Российская Федерация и Республика Кыргызстан придерживаются единых принципов развития многосторонних отношений в рамках ЕАЭС. Образование ЕАЭС, по мнению автора, является важным внешнеэкономическим достижением президента РФ В.В. Путина и бывшего президента РК А.Ш. Атамбаева. Исследователи экономических и

социально-культурных связей Российской Федерации и Республики Кыргызстан делают заключение о том, что отношения между государствами имеют значительную перспективу в рамках Евразийского экономического союза; Российская Федерация будет являться ключевым торговым партнером Республики Кыргызстан; развитие туризма станет ключевым фактором роста национальной экономики РК и, в первую очередь, благодаря туристам из России и стран ЕАЭС.

Вопросам развития рынка пассажирских авиаперевозок Республики Кыргызстан посвящена работа Бекбоевой М.А. «Транспортная инфраструктура в развитии туристского рынка Кыргызской Республики» [4]. Автор исследования заключает, что развитость авиасообщения является важным элементом устойчивого развития сферы туризма РК. Автор исследования акцентирует внимание на технической модернизации аэропорта Манас (г. Бишкек) с целью соответствия международным требованиям и стандартам безопасности и качества обслуживания пассажиров и воздушных судов. Статья была опубликована в 2015 году, и с момента публикации статьи аэропорт Манас и другие региональные аэропорты Республики Кыргызстан претерпели значительные изменения. В настоящее время аэропорт Манас является технически совершенным объектом наземной авиатранспортной инфраструктуры, способным принимать пассажирские и грузовые суда всех типов [17].

Автором настоящего исследования был опубликован ряд статей в научных сборниках, посвященных анализу рынка пассажирских авиаперевозок в рамках ЕАЭС. В статье «Перспективы развития рынка пассажирских авиаперевозок в рамках Евразийского экономического союза в условиях макроэкономической нестабильности» [13] представлено заключение о необходимости и эффективности мер государственной поддержки, направленной на развитие регионального пассажирского авиасообщения в рамках ЕАЭС. Эффективность мер государственной поддержки развития регионального авиасообщения была подробно освещена в статье «Анализ эффективности мер государственной поддержки региональных пассажирских авиаперевозок в Российской Федерации» [14]. Правительство РФ, реализуя программу субсидирования региональных авиарейсов, способствует эффективному развитию национального рынка пассажирских авиаперевозок. В статье «Перспективы развития рынка бюджетных авиаперевозок в Республике Казахстан» [15] представлена модель развития направлений бюджетной авиакомпании «Fly Arystan» в Республике Казахстан. Рынок пассажирских авиаперевозок Республики Казахстан является ключевым региональным рынком. Национальный авиаперевозчик авиакомпания «Air Astana» активно развивает два стыковочных хаба (г. Нур-Султан, г. Алматы) и в 2017 году инициировала создание первого национального бюджетного авиаперевозчика «Fly Arystan». Для Республики Казахстан авиасообщение является важным звеном национальной системы транспортной инфраструктуры из-за

географических особенностей и значительного расстояния между населенными пунктами.

### **Анализ пассажиропотока аэропорта Манас (г. Бишкек, Республика Кыргызстан)**

Для Республики Кыргызстан авиасообщение – это один из важных факторов развития экономического взаимодействия с государствами – партнерами в рамках ЕАЭС и СНГ. Развитие туристического потенциала является одной из ключевых задач развития национальной экономики. Главным аэропортом Республики Кыргызстан является столичный аэропорт Манас, вторым по значимости и объему пассажиропотока является региональный аэропорт г. Ош, осуществляющий обслуживание как внутренних, так и международных авиарейсов. Задачей настоящего исследования является анализ экономической деятельности аэропорта Манас и разработка модели развития в условиях преодоления кризиса, вызванного влиянием пандемии COVID-19.

Аэропорт Манас входит в структуру ОАО «МММ», объединяющую 11 аэропортов Кыргызстана. Крупнейшими аэропортами Кыргызстана являются Манас (г. Бишкек) и г. Ош. Международный статус имеют «Иссык-Куль», «Каралол», «Баткен»; небольшими региональными аэропортами являются: «Джалал Абад», «Исфана», «Караван», «Казарман», «Нарын», «Талас».

Представим данные пассажиропотока аэропорта Манас в период с 2009 по 2019 г. (рис. 1).

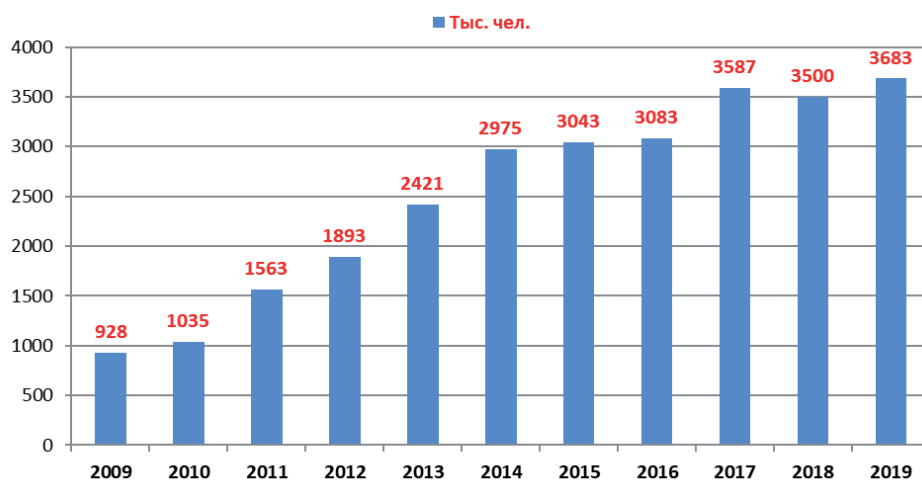


Рис. 1. Пассажиропоток аэропорта Манас (г. Бишкек) в период с 2009 по 2019 г., общий пассажиропоток, тыс. чел., авт. Рублев В.В. [11]

Представленные данные свидетельствуют о том, что пассажиропоток аэропорта Манас имеет высокие темпы развития на протяжении отчетного периода, за исключением 2016 г. Замедление роста пассажиропотока в 2016 году (+1,31%) было обусловлено политической нестабильностью государ-

ства. Представим данные внутреннего и международного пассажиропотока аэропорта Манас с 2009 по 2019 г. с целью определения роли внутреннего и международного авиасообщения на структуру (рис. 2).

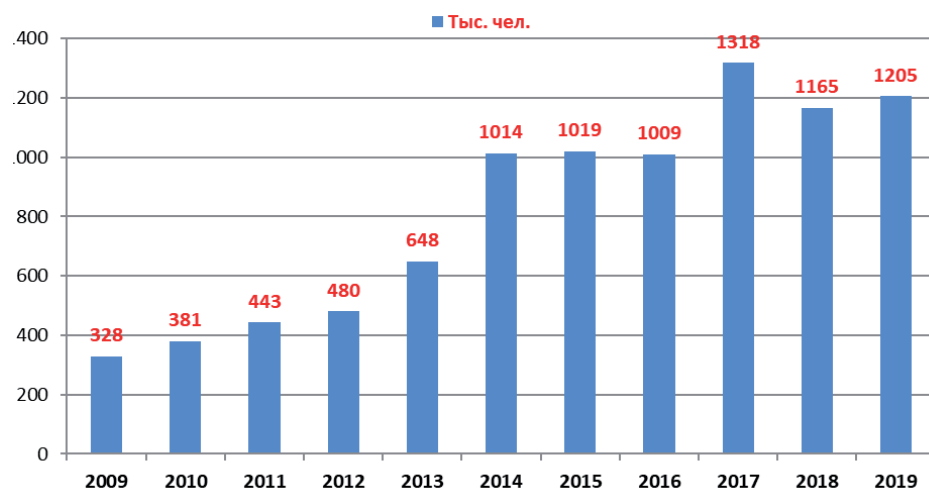
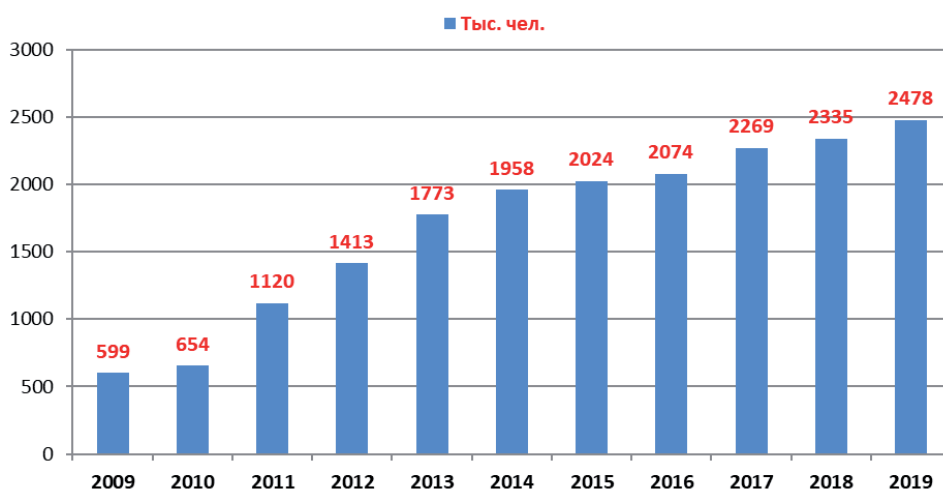


Рис. 2. Пассажиропоток аэропорта Манас (г. Бишкек) в период с 2009 по 2019 г., внутренний и международный, тыс. чел., авт. Рублев В.В. [11] Часть 1. Внутренние авиарейсы



Часть 2. Международные авиарейсы

Представленные данные свидетельствуют о том, что по внутренним и международным направлениям пассажиропоток аэропорта Манас в период с 2009 по 2019 г. показывает высокие показатели развития. Увеличение пассажиропотока по внутренним направлениям в 2014 году обусловлено увеличением количества авиарейсов с городами Ош, Исфана, Баткен, Тамчы (Иссык-Куль). Увеличение пассажиропотока по международным направлениям в период 2009-2011 гг. (с 599 тыс. пас. до 1,12 млн пас.) обусловлено расширением маршрутной сети, связывающей г. Бишкек с крупными регио-

нальными городами Российской Федерации (г. Сургут, г. Краснодар, г. Красноярск, г. Иркутск и др.). Рост пассажиропотока 2018-2019 гг. обусловлен началом сотрудничества с российской региональной авиакомпанией «Азимут» (основана в 2017 году). Авиакомпания «Азимут» является первой российской авиакомпанией – эксплуатантом лайнеров «SSJ-100», в одноклассовой компоновке вместимостью 103 пассажира [1]. Авиакомпания «Азиут» осуществляет рейсы по маршруту г. Ростов-на-Дону – г. Бишкек (Манас). По итогам 2019 года пассажиропоток аэропорта Манас по внутренним направлениям составил 32,72%, по международным направлениям 67,28%. Данное соотношение подчеркивает особое влияние международных направлений на развитие аэропорта и важную роль внутреннего авиасообщения для Республики Кыргызстан. К примеру, по итогам 2019 года рынок пассажирских авиаперевозок РФ достиг показателя 128 млн перевезенных пассажиров, в том числе 73 млн пассажиров на внутренних направлениях (57,03%) и 55 млн пассажиров на международных направлениях (42,97%) [12]. Национальные рынки пассажирских авиаперевозок имеют ряд структурных особенностей, фундаментальной из которых является влияние внутренних или международных направлений на структуру. На рынке пассажирских авиаперевозок РФ значительное влияние оказывает структура внутреннего авиасообщения, на рынок пассажирских авиаперевозок РК структура международного авиасообщения.

Представим данные общего количества обслуживаемых авиарейсов аэропортом Манас в период с 2009 по 2019 г. (рис. 3).

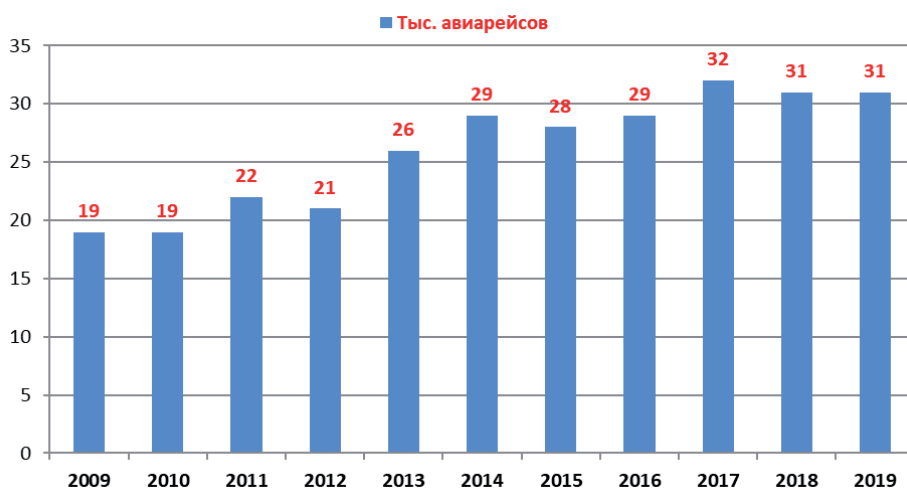


Рис.3. Общее количество авиарейсов аэропорта Манас (г. Бишкек) в период с 2009 по 2019 г., тыс. авиарейсов, авт. Рублев В.В. [11]

В 2009 году аэропорт Манас осуществил обслуживание 19 тысяч авиарейсов, в 2019 году – 31 тысячу рейсов (+63,15%), среднегодовой показатель роста около 6%, что является высоким показателем. Сокращение количества обслуживания авиарейсов в 2019 году по отношению

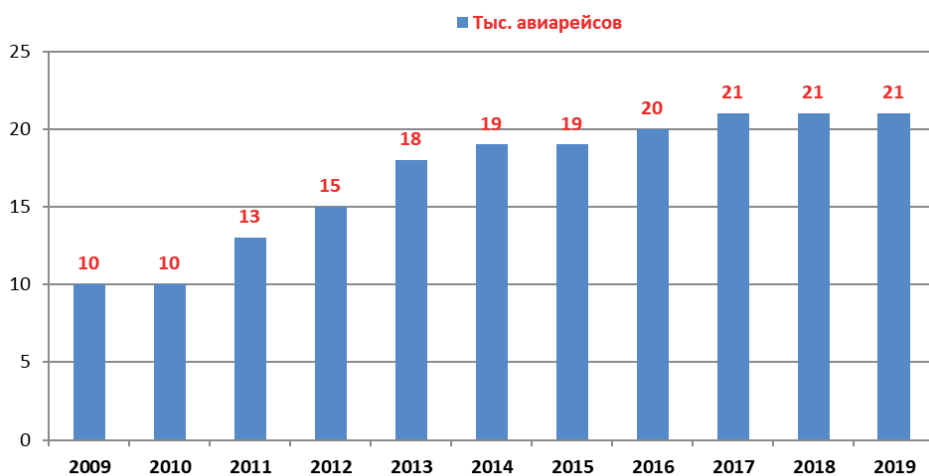
к показателю 2018 года и увеличение пассажиропотока обусловлено тем, что авиакомпании, осуществляющие рейсы, стали использовать более вместительные воздушные суда («Аэрофлот», «S7» и «Уральские авиалинии» вместо лайнеров Airbus A-319 стали осуществлять эксплуатацию более вместительных лайнеров Airbus A-320 и Airbus A-321). Это позволило достигнуть более высокого показателя пассажиропотока без увеличения количества авиарейсов.

Представим данные внутренних и международных авиарейсов, обслуживание которых было осуществлено аэропортом Манас в период с 2009 по 2019 г. (рис. 4).



Рис.4. Количество внутренних и международных авиарейсов аэропорта Манас (г. Бишкек) в период с 2009 по 2019 г., тыс. авиарейсов [10].

Часть 1. Внутренние авиарейсы



Часть 2. Международные авиарейсы



Количество обслуживаемых международных рейсов в период с 2017 по 2019 г. не увеличивалось, это говорит о том, что маршрутная сеть аэропорта Манас в этот период не расширялась. В рамках действующей маршрутной сети без увеличения частоты полетов, осуществляя эксплуатацию более вместительных воздушных судов, были достигнуты более высокие показатели пассажиропотока.

### **Анализ маршрутной сети аэропорта Манас (г. Бишкек, Республика Кыргызстан)**

Представим данные авиакомпаний, осуществляющих регулярные пассажирские авиарейсы из аэропорта Манас (г. Бишкек), по состоянию на 2020 год (табл. 1).

Таблица 1

Авиакомпании и действующие маршруты аэропорта Манас, г. Бишкек (2020 г.), авт. Рублев В.В. [8]

Направление	Авиакомпания
<i>Республика Казахстан</i> г. Нур-Султан, г. Алматы	«Air Astana»
<i>Российская Федерация</i> г. Москва (Шереметьево)	«Аэрофлот»
<i>Российская Федерация</i> г. Москва, (Домодедово), г. Екатеринбург	«Уральские авиалинии»
<i>Российская Федерация</i> г. Новосибирск	«S7»
<i>Российская Федерация</i> г. Ростов-на-Дону	«Азимут»
<i>Республика Таджикистан</i> г. Душанбе	«Tajik Air»
<i>Республика Узбекистан</i> г. Ташкент	«Uzbekistan Airways»
<i>Турция</i> г. Стамбул	«Pegasus Airlines»
<i>Турция</i> г. Анталья, г. Стамбул <i>Монголия</i> г. Улан-Батор	«Turkish Airlines»
<i>ОАЭ</i> г. Дубай	«Flydubai»

Направление	Авиакомпания
<i>Российская Федерация</i> г. Санкт-Петербург, г. Белгород, г. Грозный, г. Воронеж, г. Краснодар, г. Новосибирск, г. Красноярск, г. Екатеринбург, г. Москва (Домодедово) <i>Республика Таджикистан</i> (г. Душанбе) <i>Республика Казахстан</i> г. Алматы <i>Турция</i> г. Стамбул <b>Внутренние рейсы: г. Ош, г. Исфана,            г. Джалал Абад</b>	«Avia Traffic Company»
<i>Российская Федерация</i> г. Москва (Жуковский) <i>Китай</i> г. Урумчи <i>Турция</i> г. Стамбул <i>Индия</i> г. Нью-Дели <b>Внутренние рейсы: г. Ош</b>	«Air Manas»
<b>Внутренние рейсы: г. Ош, г. Баткен,            г. Исфана</b>	«Tez Jet Airlines»

Кыргызстанская национальная авиакомпания «Avia Traffic Company» осуществляет авиарейсы по направлениям, связывающим г. Бишкек со столицей и крупными городами Российской Федерации. Это подчеркивает особую роль РФ в качестве торгового и экономического партнера РК. Ведущие российские авиакомпании «Аэрофлот», «Уральские авиалинии», «S7» и «Азимут» осуществляют регулярное авиасообщение, связывающее столицы с крупными города РФ и РК.

Представим данные международной (рис. 5), внутренней (рис. 6) маршрутной сети. Представим данные сети регулярного грузового авиасообщения аэропорта Манас (рис. 7).

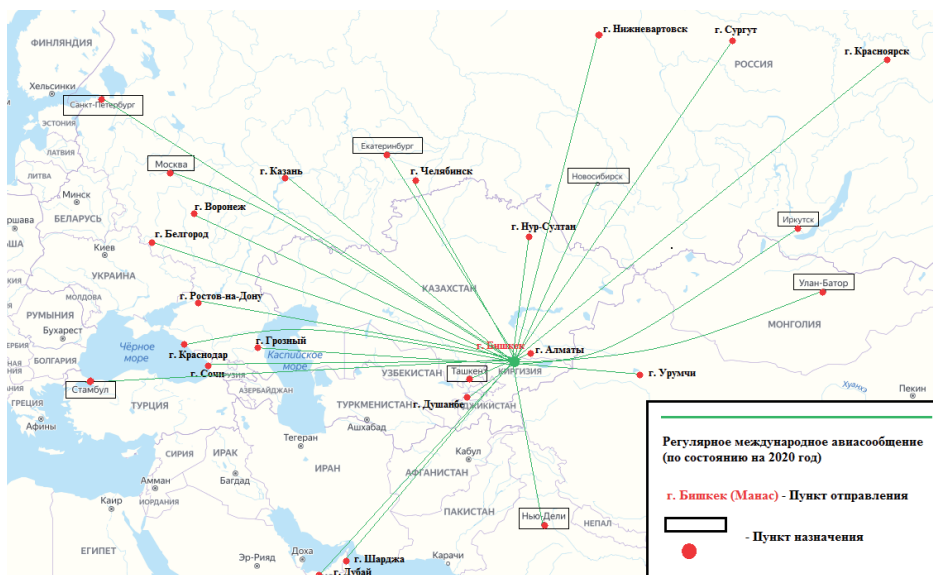


Рис. 5. Международная маршрутная сеть аэропорта Манас (г. Бишкек) по состоянию на 2020 год, авт. Рублев В.В. [8]



Рис.6. Внутренняя маршрутная сеть аэропорта Манас (г. Бишкек) по состоянию на 2020 год, авт. Рублев В.В. [8]

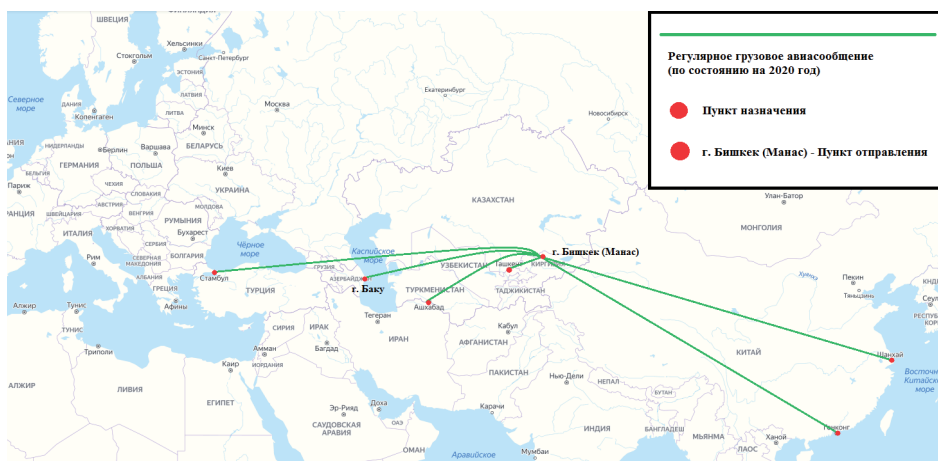


Рис. 7. Сеть регулярного грузового авиасообщения аэропорта Манас (г. Бишкек) по состоянию на 2020 год, авт. Рублев В.В. [8]

Осуществляя значительное количество международных авиарейсов, соединяя Бишкек регулярным внутренним авиасообщением с крупными региональными городами и осуществляя обслуживание регулярного грузового авиасообщения, аэропорт Манас занимает ключевую роль в структуре рынка пассажирских авиаперевозок Республики Кыргызстан.

### Заключение

В условиях макроэкономической нестабильности, обусловленной влиянием пандемии COVID-19, а также из-за введения временных ограничительных и запретительных мер на авиаперелеты, по оценкам экспертов, падение пассажиропотока по итогам 2020 года может составить от 40% до 60% к показателям 2019 года [2]. Это станет наихудшим показателем в современной истории авиации и рынка пассажирских авиаперевозок, в том числе и в РК.

В условиях падения рынка пассажирских авиаперевозок важным фактором развития для аэропорта Манас может стать укрепление сотрудничества в рамках ЕАЭС, выраженное в развитии маршрутной сети и расширении взаимосвязей с зарубежными авиакомпаниями. Стоит отметить, что граждане государств – участников Евразийского экономического союза имеют возможность безвизового пребывания в странах ЕАЭС, пересечение границы возможно по внутренним документам (национальному паспорту). Это значительно облегчает передвижение граждан и способствует развитию таких направлений, как туризм и деловое сотрудничество.

Представим модель развития новых направлений аэропорта Манас (г. Бишкек) в условиях преодоления кризиса 2020 года (рис. 8).

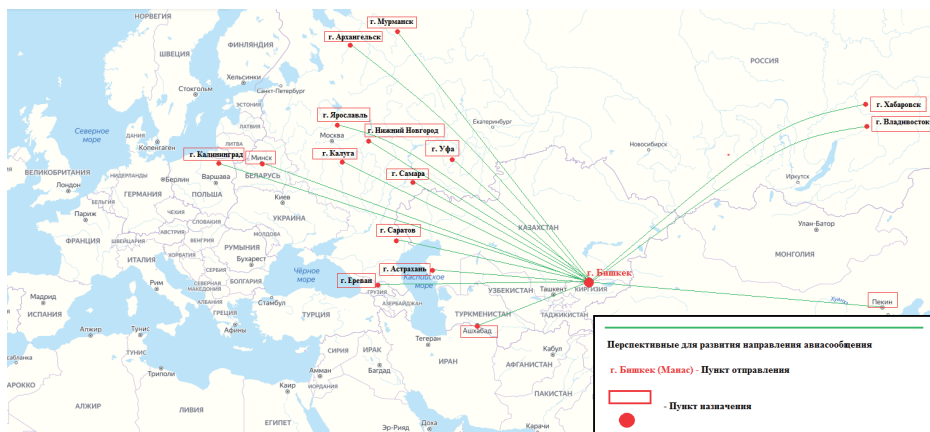


Рис. 8. Модель развития новых направлений регулярного пассажирского авиасообщения аэропорта Манас (г. Бишкек), авт. Рублев В.В.

Республика Кыргызстан связана пассажирским авиасообщением с городом Урумчи (КНР), но не связана со столицей Китая. При этом Республика Кыргызстан активно расширяет экономическое взаимодействие с КНР и видит значительные перспективы их дальнейшего развития. Бишкек не связан прямым авиасообщением с городами Дальнего Востока. Граждане Кыргызстана, направляющиеся в города Дальнего Востока, вынуждены использовать в качестве стыковочного узла аэропорт г. Иркутск и г. Новосибирск. Открытие регулярных авиасообщений по данным направлениям предоставит возможность гражданам, проживающим на Дальнем Востоке, открыть для себя новое перспективное туристическое направление (прим. Дальний Восток не связан прямым авиасообщением с Кыргызстаном, Казахстаном, Таджикистаном). В рамках ЕАЭС возможно открытие направлений, связывающих Республику Беларусь (г. Минск) и г. Ереван (Республика Армения) со столицей Республики Кыргызстан.

Наибольшие перспективы сотрудничества Республика Кыргызстан имеет по направлению развития новых маршрутов, связывающих Бишкек с крупными городами регионов России. Города с населением более 1 млн жителей (г. Уфа, г. Нижний Новгород, г. Самара) не имеют прямого авиасообщения с Бишкеком. Города Архангельск и Мурманск также не имеют прямого авиасообщения с Кыргызстаном. При этом указанные города активно развивают маршрутную сеть и расширяют взаимодействия с российскими и зарубежными авиакомпаниями.

Необходимо отметить опыт аэропорта Калуги. По итогам деятельности за 2019 год рост пассажиропотока аэропорта Калуги достиг рекордного показателя +262% (134 тыс. пассажиров). Несмотря на близость к столичным аэропортам, имеющим разветвленную маршрутную сеть, аэропорт Калуги активно развивает внутренние и международные направления. Рекордный показатель роста пассажиропотока в 2019 году был обусловлен тем, что два направления

(г. Калуга – г. Калининград, г. Калуга – г. Симферополь) вошли в перечень субсидируемых авиабилетов [7]. Правительство РФ совместно с региональными органами исполнительной власти компенсирует часть затрат авиакомпании в обмен на снижение стоимости (фиксированная цена авиабилета) для льготных категорий граждан. Данная программа является востребованной у пассажиров и рейсы по данным маршрутам демонстрируют высокий показатель загруженности. Пример калужского аэропорта, когда развитие региональных направлений осуществляется при поддержке государства, доказал свою эффективность. Ключевой показатель деятельности аэропорта – рост пассажиропотока достиг рекордного показателя, в результате чего аэропорт занял 3-е место по пассажиропотоку среди аэропортов ЦФО, уступив аэропорту Воронежа и Белгорода, значительно удаленным от Москвы. Важным фактором развития регионов Российской Федерации является развитие авиатранспортной инфраструктуры. Развитость авиасообщения для жителей региона способствует развитию экономических и социокультурных связей, является важным фактором развития туризма. Российские авиакомпании в условиях преодоления кризиса 2020 года будут заинтересованы в развитии международной маршрутной сети, способствующей увеличению пассажиропотока.

Представим данные авиакомпаний и направлений возможного развития сотрудничества с аэропортом Манас (г. Бишкек) (табл. 2).

Таблица 2

Перспективные маршруты аэропорта Манас г. Бишкек,  
авт. Рублев В.В.

Направление	Авиакомпания
<i>Российская Федерация</i> г. Архангельск, г. Мурманск, г. Ярославль, г. Калуга, г. Нижний Новгород, г. Уфа, г. Самара, г. Калининград, г. Саратов, г. Астрахань	«Азимут» «ИрАэро» «S7» «Россия» «Ютэйр»
<i>Российская Федерация</i> г. Хабаровск, г. Владивосток	«Аврора»
<i>Республика Беларусь</i> г. Минск	«Белавиа»
<i>Республика Армения</i> г. Ереван	«Aimenia»
<i>Республика Туркмения</i> г. Ашхабад	«Turkmenistan Airlines»
<i>Китай</i> г. Пекин	«Air China»

При открытии одного нового направления в структуре маршрутной сети аэропорта Манас, регулярное ежедневное авиасообщение по которому будет выполняться на лайнере класса Airbus A-320 или Boeing-737 (емкостью 180 пассажиров), при условии загруженности воздушного судна на

85% (средний показатель авиакомпаний) пассажиропоток аэропорта Манас будет увеличен на 55 845 пассажиров. А при открытии трех новых – пассажиропоток аэропорта Манас будет увеличен на 167 535 пассажиров. При открытии пяти новых направлений пассажиропоток аэропорта Манас будет увеличен на 279 225 пассажиров. Стоит отметить, что региональные аэропорты РФ получают увеличение пассажиропотока, и, как следствие, повышение экономической эффективности. Пассажир, приобретающий авиабилет, является пассажиром аэропорта вылета и пассажиром аэропорта прибытия. В структуру стоимости авиабилета входит аэропортовый сбор аэропорта вылета и аэропортовый сбор аэропорта прибытия, что является важной составляющей в структуре доходной части аэропорта.

В условиях преодоления макроэкономического кризиса 2020 года развитие рынка пассажирских авиаперевозок является важной стратегической задачей Правительства РФ и государств ЕАЭС. Расширение взаимодействия в рамках Союза может стать ключевым фактом стабилизации экономики в период 2021-2022 гг. Консолидация усилий, направленных на расширение сотрудничества, должна осуществляться во всех областях, но особое внимание необходимо уделить логистике, так как логистика является важным структурным звеном экономического взаимодействия на региональном и международном уровне.

#### **Список источников**

1. Авиакомпания «Азимут». Схема салона Сухой Суперджет 100. Доступно: <https://azimutairlines.ru/sxema-salona-samoleta/> (дата обращения: 28.09.2020).
2. Андрей Дутов: гражданская авиация после кризиса уже не будет прежней. РИА НОВОСТИ. Доступно: <https://ria.ru/20200430/1570797241.html> (дата обращения: 26.10.2020).
3. Бахрамжанова Н.М. Современные межгосударственные и социально-экономические отношения между Россией и Кыргызстаном // *Экономика и бизнес: теория и практика*, 2020, по. 2-1, с. 26-28.
4. Бекбоева М.А. Транспортная инфраструктура в развитии туристского рынка Кыргызской Республики // *Экономика и современный менеджмент: теория и практика*, 2015, по. 10-11-1 (53), с.109-115.
5. Власти Киргизии назвали количество мигрантов в России // *ИНТЕРФАКС*. Доступно: <https://www.interfax.ru/russia/629250> (дата обращения: 28.09.2020).
6. Жумашова Г.С., Арстанов С.А. Малые города Южного Кыргызстана: положение возможности развития // *Международный журнал гуманитарных и естественных наук*, 2020, по. 2-2, с. 15-19.
7. *Международный аэропорт Калуга им. К.Э. Циолковского*. Доступно: <https://klf.aero/flights/raspisanie-reysov/> (дата обращения: 26.09.2020).
8. *Международный аэропорт Манас Бишкек. Расписание авиарейсов*. Доступно: <https://manas.aeroport.website/> (дата обращения: 26.10.2020).
9. Национальный статистический комитет Кыргызской Республики. Доступно: <http://www.stat.kg/ru/opendata/category/1/> (дата обращения: 28.09.2020).
10. Нуянзин В.М. Проблемы региональной экономической интеграции на постсоветском пространстве // *Известия СПбГЭУ*, 2020, по. 3 (123), с.152-157.
11. *Пассажиропоток в аэропортах Кыргызстана вырос на 1.7% за счет международных рейсов ECONOMIST – Финансовое издание. Республика Кыргызстан*. Доступно: <https://economist>.

kg/2019/11/19/passazhiropotok-v-aeroportah-kyrgyzstana-vyros-na-1-7-zaschet-mezhdunarodnyh-rejsov/ (дата обращения: 25.09.2020).

12. *Перевозки пассажиров в России – итоги 2019 года. AVIASTAT.RU – информационно-аналитический портал.* Доступно: <https://www.aviastat.ru/statistics/12-perevozki-passazhirov-v-rossii-itogi-2019-goda> (дата обращения: 26.10.2020).

13. Рублев В.В. Перспективы развития рынка пассажирских авиаперевозок в рамках Евразийского экономического союза в условиях макроэкономической нестабильности // *Вестник СГЭУ*, 2020, no. 4 (186), с. 18-37.

14. Рублев В.В. Анализ эффективности мер государственной поддержки региональных пассажирских авиаперевозок в Российской Федерации // *Современная экономика: проблемы и*

*решения*, 2020, no. 7 (127), с. 161-177.

15. Рублев В.В. Перспективы развития рынка бюджетных авиаперевозок в Республике Казахстан // *Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Экономика*, 2020, no. 2, с. 70-80.

16. *Сайт Президента Кыргызской Республики. Достопримечательности Кыргызстана.* Доступно: <http://www.president.kg/ru/kyrgyzstan/dostoprimechatelnosti> (дата обращения: 28.09.2020).

17. *Техническое оснащение аэропорта Манас. Аэропорт Манас Бишкек – официальный сайт.* Доступно: <http://www.airport.kg/about/technical-equipment> (дата обращения: 28.09.2020).

18. Толонов Э.Н. Туристический потенциал и тенденции развития туризма в Кыргызстане // *Экономика и бизнес: теория и практика*, 2020, no. 8, с. 181-183.



---

# PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF MANAS AIRPORT (BISHKEK, REPUBLIC OF KYRGYZSTAN) IN THE CONTEXT OF OVERCOMING THE CRISIS CAUSED BY THE COVID-19 PANDEMIC

---

**Rublev Vladimir Vladimirovich**, graduate student

Department of Entrepreneurship and logistics of the Plekhanov Russian University of Economics, Stremyanny per., 28, building 1 (first building of the University), Moscow, Russia, 117997; e-mail: v.v.rublev@yandex.ru

*Purpose:* the key goal of the study is to analyze the activities of the Manas airport (Bishkek, Republic of Kyrgyzstan). The analysis was based on data from passenger traffic in 2009-2019, the number of flights received and sent in 2009-2019, as well as data from the airport's domestic and international route network. *Discussion:* based on the presented analysis, it was concluded that the increase in passenger traffic was due to an increase in traffic to existing destinations, as well as due to the opening of new international destinations. In the context of overcoming the crisis caused by the impact of the COVID-19 pandemic and the introduction of temporary prohibitive and restrictive measures, the drop in passenger traffic at the end of operations in 2020 may reach 40% - 60%, which is the worst indicator since 2009. Expanding the route network by opening new routes connecting Bishkek with major regional cities of the Central Federal district, PFD, southern Federal district, Siberia and the Far East can serve as an important factor in the post-crisis development of Manas airport. *Results:* the result of the research is to build a model for the development of directions in the route network of Manas airport, indicating the airlines for which cooperation with the Republic of Kyrgyzstan may be promising. It should be noted that the entry of the Republic of Kyrgyzstan into the EAEU allows citizens of the Russian Federation, the Republic of Belarus, the Republic of Kazakhstan and the Republic of Armenia to enter the territory of the Republic of Kyrgyzstan using internal identity documents for up to 90 days, which is an important factor in strengthening economic relations and an important component of tourism development.

**Keywords:** air transportation market, regional air service, EEU, Manas Airport, Republic of Kyrgyzstan.

## References

1. *Aviakompaniya «Azimut»*. Skhema salona Sukhoj Superdzhet 100. [Azimut Airlines. Interior layout of the Dry Superjet 100]. Available at: <https://azimutairlines.ru/skhema-salona-samoleta/> (accessed: 28.09.2020). (In Russ.)
2. *Andrej Dutov: grazhdanskaya aviatsiya posle krizisa uzhe ne budet*

prezhnej [Andrey Dutov: civil aviation will not be the same after the crisis. RIA OF NEWS]. Available at: <https://ria.ru/20200430/1570797241.html> (accessed: 26.10.2020). (In Russ.)

3. Bahramzhanova N.M. Sovremennye mezhgosudarstvennye i sotsial'no-ehkonomicheskie otnosheniya mezhdru Rossiej i Kyrgyzstanom [Modern interstate and socio-economic relations between Russia and Kyrgyzstan]. *Ehkonomika i biznes: teoriya i praktika*, 2020, no. 2-1, pp. 26-28. (In Russ.)

4. Bekboeva M.A. Transportnaya infrastruktura v razvitii turistskogo rynka Kyrgyzskoj respubliki [Transport infrastructure in the development of the tourist market of the Kyrgyz Republic]. *Ehkonomika i sovremennyy menedzhment: teoriya i praktika*, 2015, no. 10-11-1 (53), pp. 109-115. (In Russ.)

5. Vlasti Kirgizii nazvali kolichestvo migrantov v Rossii [The Kyrgyz Authorities named the number of migrants in Russia]. INTERFAX. Available at: <https://www.interfax.ru/russia/629250> (accessed: 28.09.2020). (In Russ.)

6. Zhumashova G.S., Arstanov S.A. Malye goroda Yuzhnogo Kyrgyzstana: polozhenie vozmozhnosti razvitiya [Small cities of southern Kyrgyzstan: current development opportunities]. *Mezhdunarodnyj zhurnal gumanitarnykh i estestvennykh nauk*, no. 2-2, pp. 15-19. (In Russ.)

7. Mezhdunarodnyj aehroport Kaluga im. K.E.H. Tsiolkovskogo [Kaluga international airport named after K.E. Tsiolkovsky]. Available at: <https://klf.aero/flights/raspisanie-reysov/> (accessed: 26.10.2020). (In Russ.)

8. Mezhdunarodnyj aehroport Manas Bishkek. Raspisanie aviarejsov [Manas international airport Bishkek. The schedule of flights]. Available at: <https://manas.aeroport.website/> (accessed: 26.10.2020). (In Russ.)

9. Natsional'nyj statisticheskij komitet Kyrgyzskoj Respubliki [National statistical Committee of the Kyrgyz Republic] Available at: <http://www.stat.kg/ru/opendata/category/1/> (accessed: 28.09.2020). (In Russ.)

10. Nuyanzin V.M. Problemy regional'noj ehkonomicheskoy integratsii na postsovet-

skom prostranstve [Problems of regional economic integration in the post-Soviet space]. *Izvestiya SPbGEHU*, 2020, no. 3 (123), pp. 152-157. (In Russ.)

11. Passazhiropotok v aehroportakh Kyrgyzstana vyros na 1.7% za schet mezhdunarodnykh rejsov ECONOMIST – Finansovoe izdanie. Respublika Kyrgyzstan [Passenger Traffic at airports in Kyrgyzstan increased by 1.7% due to international flights ECONOMIST-Financial publication. Republic of Kyrgyzstan. Available at: <https://economist.kg/2019/11/19/passazhiropotok-v-aeroportah-kyrgyzstana-vyros-na-1-7-za-schet-mezhdunarodnykh-rejsov/> (accessed: 25.09.2020). (In Russ.)

12. Perevozki passazhirov v Rossii – itogi 2019 goda [Passenger Transportation in Russia-results of 2019]. AVIASTAT.RU-information and analytical portal. Available at: <https://www.aviastat.ru/statistics/12-perevozki-passazhirov-v-rossii-itogi-2019-goda> (accessed: 26.10.2020). (In Russ.)

13. Rublev V.V. Perspektivy razvitiya rynka passazhirsikh aviaperevozok v ramkakh Evrazijskogo ehkonomicheskogo soyuza v usloviyakh makroehkonomicheskoy nestabil'nosti [Prospects for the development of the passenger air transportation market within the framework of the Eurasian economic Union in the context of macroeconomic instability]. *Vestnik SGEHU*, Samara, 2020, no. 4 (186) (June), pp. 18-37. (In Russ.)

14. Rublev V.V. Analiz ehfektivnosti mer gosudarstvennoj podderzhki regional'nykh passazhirsikh aviaperevozok v Rossijskoj Federatsii [Analysis of the effectiveness of state support measures for regional passenger air transportation in the Russian Federation]. *Sovremennaya ehkonomika: problemy i resheniya*, Voronezh, 2020, no. 7 (127) (July), pp. 161-177. (In Russ.)

15. Rublev V.V. Perspektivy razvitiya rynka byudzhethnykh aviaperevozok v Respublike Kazakhstan [Prospects for the development of the budget air transportation market in the Republic of Kazakhstan]. *Vestnik Astrakhanskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta. Seriya: Ehkonomika*, Astrakhan', 2020, no. 2 (June), pp. 70-80. (In Russ.)

16. Sajt Prezidenta Kyrgyzskoj Respubliki. Dostoprimechatel'nosti Kyrgyzstana [Website Of The President Of The Kyrgyz Republic. Sights Of Kyrgyzstan]. Available at: <http://www.president.kg/ru/kyrgyzstan/dostoprimechatel'nosti> (accessed: 28.09.2020). (In Russ.)

17. Tekhnicheskoe osnashhenie aehroporta Manas. Aehroport Manas Bishkek – oftsial'nyj sajt [Technical equipment of

the Manas airport. Manas airport Bishkek - official website]. Available at: <http://www.airport.kg/about/technical-equipment> (accessed: 28.09.2020). (In Russ.)

18. Tolonov E.N. Turisticheskij potentsial i tendentsii razvitiya turizma v Kyrgyzstane [Tourism potential and trends in tourism development in Kyrgyzstan]. *Ehkonomika i biznes: teoriya i praktika*, 2020, no. 8, pp. 181-183. (In Russ.)