

УДК 339.924:656(575.2)

Абдыкадыров Дастан Талантович

соискатель уч. степени кандидата эконом. наук
аспирант НИУ «Кыргызский экономический университет им. М. Рыскулова»
заместитель начальника отдела водного и воздушного транспорта
Департамента транспорта и инфраструктуры ЕЭК
г. Москва, Российская Федерация
ORCID: 0009-0005-0479-1991
E-mail: Abdykadyrov@eecommission.org

**ЕАЭБ ЧӨЙРӨСҮНДӨ КЫРГЫЗ РЕСПУБЛИКАСЫНЫН ЖАРАНДЫК АВИАЦИЯ
ӨНҮГҮҮ ПЕРСПЕКТИВАЛАРЫ**

**ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ
В РАМКАХ ЕАЭС**

**PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF CIVIL AVIATION OF THE KYRGYZ REPUBLIC
WITHIN THE EAEU**

Аннотация. Эл аралык жарандык авиациянын өнүгүү тарыхы транспорттук системалардын эволюциясында сапаттык секиришти белгилеп, глобалдашуу процесстеринин ажырагыс бөлүгүнө айланды. Өткөн кылымдын алгачкы он жылдыктарында башталган бул тарыхый жол 1950-жылдарга чейин өлкөлөрдүн экономикалык потенциалына чоң таасир эткен жана дүйнөлүк транспорттук коммуникациялар системасын түп-тамырынан өзгөрткөн негизги тармак статусуна ээ болду. Бүгүнкү күндө аба транспорт тармагы дүйнөлүк рыноктун өзгөрүп турган шарттарына тез реакция берүү жана алдыңкы техникалык чечимдерди киргизүү аркылуу тынымсыз жакшыруу абалында. Бул процесс, айрыкча, Кыргызстандын да, ички континенттик мамлекеттер кирген үчүн, атайын стратегиялык мааниге ээ болуп, аба-транспорттук системанын өнүгүүсү өзгөчө роль ойнойт. Ушул байланышта төмөндөгү аспектерди кароого атайын көңүл бурулду: Кыргызстандагы жарандык авиация тармагынын өнүгүшү, ЕАЭБдагы транспорттук саясатты жүргүзүү, жарандык авиация чөйрөсүндөгү интеграциялык чаралар, Кыргызстандын авиациялык инфраструктура объектеринин өнүгүшү, өлкөнүн авиакомпанияларынын иш-аракети жана алардын өнүгүү перспективалары. Изилдөөнүн максаты – Евразиялык экономикалык биримдик (ЕАЭБ) менен интеграциялоо шарттарында Кыргызстандын жарандык авиациясынын учурдагы абалын жана өнүгүү перспективаларын анализдөө, ошондой эле негизги көйгөйлөрдү жана аларды чечүүдө мүмкүн болгон амалдарды аныктоо. Изилдөөнүн илимий мааниси – евразиялык интеграциянын өнүгүшүн эске алуу менен тармактын көйгөйлүү маселелерин комплекстүү үйрөнүүдө турат. Кыргызстандагы тармактын конкуренцияга жөндөмдүүлүгүн жогорулатуу үчүн практикалык сунуштар берилет.

Кыргызстандын жарандык авиациясынын ийгиликтүү өнүгүшү ЕАЭБдин жалпы рынокторуна ылайыктоону жана технологиялык модернизация камтыган, улуттук жана эл аралык деңгээлдеги координацияланган аракеттерди талап кылат. Макалада тармактын туруктуу өсүшү үчүн чаралардын тизмеси сунушталат, ал өлкөнүн мамлекеттик органдары (тармакты жөнгө салуучулар), авиациялык эксперттер жана илимий коомчулук үчүн пайдалуу болушу мүмкүн.

Ачкыч сөздөр: жарандык авиация, авиациялык инфраструктура, аэропорттор, авиакомпаниялар, транспорттук саясат, ЕАЭБ (Евразиялык Экономикалык Биримдик), мамлекеттик жөнгө салуу.

Аннотация. История развития международной гражданской авиации ознаменовала собой качественный скачок в эволюции транспортных систем, став неотъемлемой частью процессов глобализации. Начав свой путь в первые десятилетия прошлого века, к 1950-м годам она приобрела статус ключевой отрасли, оказывающей существенное влияние на экономический потенциал стран и коренным образом изменившей систему мировых транспортных коммуникаций. В наши дни отрасль воздушного транспорта находится в состоянии постоянного совершенствования, оперативно реагируя на изменяющиеся условия мирового рынка и внедряя передовые технические решения. Особую актуальность этот процесс приобретает для внутриконтинентальных государств, к числу которых относится и Кыргызстан, где развитие авиатранспортной системы приобретает особое стратегическое значение.

В этой связи особый акцент сделан на рассмотрении таких аспектов как: развитие отрасли гражданской авиации в Кыргызстане, осуществление транспортной политики в ЕАЭС, интеграционные мероприятия в области гражданской авиации, развитие объектов авиационной инфраструктуры Кыргызстана, деятельность отечественных авиакомпаний и перспективы их развития. Цель исследования – анализ текущего состояния и перспектив развития гражданской авиации Кыргызстана в условиях интеграции в Евразийском экономическом союзе (ЕАЭС), а также выявление ключевых проблем и возможных инструментов их решения. Научная значимость работы заключается в комплексном изучении проблемных вопросов отрасли, с учетом развития евразийской интеграции. Предлагаются практические рекомендации для повышения конкурентоспособности отрасли в Кыргызстане. Успешное развитие гражданской авиации Кыргызстана требует скоординированных действий на национальном и наднациональном уровнях, включая адаптацию к общим рынкам в рамках ЕАЭС и технологическую модернизацию. Статья предлагает перечень мер для устойчивого роста отрасли, что может быть полезно для государственных органов (регуляторов отрасли), авиационных экспертов и научного сообщества.

Ключевые слова: гражданская авиация, авиационная инфраструктура, аэропорты, авиакомпании, транспортная политика, ЕАЭС, государственное регулирование.

Abstract. The history of the development of international civil aviation has marked a qualitative leap in the evolution of transport systems, becoming an integral part of the processes of globalization. Having started its journey in the first decades of the last century, by the 1950s it had acquired the status of a key industry that had a significant impact on the economic potential of countries and radically changed the system of global transport communications. Nowadays, the air transport industry is in a state of constant improvement, responding promptly to changing global market conditions and implementing advanced technical solutions. This process is particularly relevant for the intercontinental states, including Kyrgyzstan, where the development of the air transport system has a particular strategic importance.

In this regard, special emphasis is placed on the consideration of such aspects as: the development of the civil aviation industry in Kyrgyzstan, the implementation of transport policy in the EAEU, integration measures in the field of civil aviation, the development of aviation infrastructure facilities in Kyrgyzstan, the activities of domestic airlines and their development prospects. The purpose of the study is to analyze the current state and prospects for the development of civil aviation in Kyrgyzstan in the context of integration into the Eurasian Economic Union (EAEU), as well as identify key problems and possible solutions. The scientific significance of the work lies in the comprehensive study of problematic issues of the industry, taking into account the development of Eurasian integration. Practical recommendations are offered to improve the competitiveness of the industry in Kyrgyzstan.

The successful development of Kyrgyzstan's civil aviation requires coordinated actions at the national and supranational levels, including adaptation to the EAEU common markets and technological modernization. The article offers a list of measures for the sustainable growth of the industry, which may be useful for government agencies (industry regulators), aviation experts and the scientific community.

Keywords: civil aviation, aviation infrastructure, airports, airlines, transport policy, EAEU, government regulation.

Гражданская авиация играет важную роль в социально-экономическом развитии Кыргызской Республики, способствуя улучшению транспортной связи, расширению туристической сферы и стимулируя приток иностранных инвестиций. Однако, как и во многих других областях, отрасль сталкивается с рядом вызовов, решение которых возможно лишь при условии продуманной стратегии, последовательной политики и перспективного планирования.

Благодаря своему выгодному географическому положению в центре Евразии, на пересечении важных транспортных маршрутов между Европой и Азией, Кыргызстан обладает значительными преимуществами для развития авиасообщения. Это стратегическое расположение может стать одним из движущих факторов экономического роста и укрепления международного статуса страны.

Кыргызстан также является членом Евразийского экономического союза (ЕАЭС) – международного объединения, направленного на углубление экономической интеграции. В состав ЕАЭС входят пять государств: Кыргызстан, Армения, Беларусь, Казахстан и Россия. Союз был основан 29 мая 2014 года в соответствии с подписанным Договором о ЕАЭС и обладает статусом субъекта международного права. Основные задачи организации это обеспечение беспрепятственного перемещения товаров, услуг, капиталов и трудовых ресурсов между странами-участниками, а также выработка скоординированной, согласованной или единой экономической политики в ключевых сферах.

Присоединение Кыргызстана к ЕАЭС создало благоприятные перспективы для развития авиационного сектора, включая расширение воздушного сообщения, гармонизацию законодательства, улучшение инфраструктуры и укрепление международного сотрудничества. Однако на этом пути возникли и серьезные вызовы, такие как

конкуренция с более развитыми авиационными рынками государств-членов ЕАЭС, необходимость модернизации парка воздушных судов, повышение безопасности полетов и др.

На сегодняшний день отрасль гражданской авиации Кыргызстана сталкивается с рядом системных вызовов и нерешенных вопросов. Так, одним из таких проблемных вопросов является нахождение авиакомпаний в так называемом «черном списке» Европейского Союза¹. В Кыргызстане на данный момент существует 18 авиакомпаний (обладатели сертификатами эксплуатанта), из которых 6 осуществляют пассажирские перевозки, 12 – грузовые перевозки и перевозки спец. грузов. Авиакомпаниями, осуществляющие пассажирские перевозки являются: «АЭРО НОМАД ЭЙРЛАЙНС», «AVIA TRAFFIC COMPANY», «АСМАН ЭЙРЛАЙНС», «TEZJET», «AIR KG», «SKY FRU».²

Данная проблема обусловлена рядом причин, среди которых недостаточное соответствие нормативно-правовой базы Кыргызской Республики международным стандартам в области гражданской авиации, отсутствие соответствующего надзора за сектором гражданской авиации в сфере процедур сертификации, недостаток квалифицированных кадров (инспекторов) и прочее. Среди направлений, по которым необходимо вести работу по выходу из «черного списка» значатся авиационная безопасность и безопасность полетов.

Исходя из международного опыта, развитие отрасли гражданской авиации требует постоянного систематического совершенствования, в частности таких направлений как:

- уровень внедрения стандартов и рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации (ИКАО) в национальное законодательство;
- повышение уровня авиационной безопасности и безопасности полетов;

¹ «Черный список» ЕС — официальный список авиакомпаний с запретом на полеты в страны Европейского союза. По сути это перечень коммерческих авиаперевозчиков со всего мира, которым запрещены полеты в страны ЕС из-за проблем с обеспечением авиационной безопасности и самолетов, которым запрещено находиться в воздушном пространстве любого государства – члена Европейского союза.

² Официальный сайт Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики. [Электронный ресурс] URL: <https://caa.kg/ru/aviakompanii-kyrgyzskoy-respubliki> (дата обращения 26.07.2025).

- снижение вредного воздействия гражданской авиации на окружающую среду и здоровье человека;

- степень развитости аэродромов, аэропортов, воздушных трасс, диспетчерских пунктов (секторов) обслуживания воздушного движения;

- подготовка кадров, обучение и повышение квалификации авиационного персонала.

Другой проблемой отрасли является состояние парка воздушных судов и его обновление. Средний возраст эксплуатируемых отечественными авиакомпаниями воздушных судов составляет 22-24 года, что значительно превышает рекомендованный ИКАО срок для коммерческой авиации (10-15 лет). В этой связи вырастают и затраты на обслуживание старых самолетов, а также возникает риск безопасности полетов и ограничений полетов в странах с жесткими экологическими требованиями.

Учитывая ограниченные возможности бюджетных средств, наиболее подходящим вариантом обновления парка является привлечение лизинговых схем. Кыргызским авиакомпаниям целесообразно сотрудничать с международными лизинговыми компаниями для аренды (покупки) современных узкофюзеляжных самолетов и расширения парка воздушных судов. Обновление авиационного парка требует активного привлечения внебюджетных источников финансирования и особый интерес представляет система взаимодействия государства и бизнеса, в рамках которых возможно формирование международного авиационного центра с привлечением зарубежных компаний из России, Турции, Китая, ОАЭ. Такой проект должен охватывать не только приобретение новой авиатехники, но и создание современной ремонтно-технической базы.

Не менее значимым является создание благоприятных условий для инвесторов: сокращение административных барьеров, обеспечение правовой защищенности вложений и открытость процедур госзакупок.

Значительным событием в этом направлении стало преобразование структуры управления воздушным транспортом. Ранее существовавший Департамент гражданской авиации, находившийся в ведении Министерства транспорта и коммуникаций, был преобразован в самостоятельное Государственное агентство гражданской авиации, подчиняющееся непосредственно Кабинету Министров Кыргызской Республики. Данная мера направлена на повышение эффективности регулирования воздушного сообщения и соответствует стратегии развития авиационной отрасли страны.³

Среди всех национальных авиационных администраций государств Содружества Независимых Государств, участников Евразийского экономического союза и стран, присоединившихся к Чикагской конвенции 1944 года о международной гражданской авиации, данное ведомство выделяется благодаря своей специализированной отраслевой направленности⁴.

Тем самым был создан самостоятельный уполномоченный государственный орган исполнительной власти, формирующий и реализующий государственную политику, обеспечивающий координацию, контроль и стратегическое развитие в сфере гражданской авиации, а также осуществляющий управление сферы воздушного транспорта⁵.

С увеличением пассажиропотока и грузоперевозок в Кыргызской Республике существующие аэропорты часто достигают пределов своей пропускной способности. Динамика увеличения перевозок пассажи-

³ «Черный список» ЕС — официальный список авиакомпаний с запретом на полеты в страны Европейского союза. По сути это перечень коммерческих авиаперевозчиков со всего мира, которым запрещены полеты в страны ЕС из-за проблем с обеспечением авиационной безопасности и самолетов, которым запрещено находиться в воздушном пространстве любого государства — члена Европейского союза.

⁴ Официальный сайт Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики. [Электронный ресурс] URL: <https://caa.kg/ru/aviakompanii-kyrgyzskoy-respubliki> (дата обращения 26.07.2025).

* Расписание и направление рейсов может меняться в зависимости от сезона.

⁵ Постановление Кабинета Министров Кыргызской Республики от 12.07.2022 г. № 381 «О совершенствовании системы управления гражданской авиацией Кыргызской Республики».

ров воздушным транспортом с 2015 года по 2024 г. составила порядка 10 % (с 1 200 тыс. чел. до 1 319,7 тыс. чел.), а увеличение объема грузовых перевозок за тот же период составило с 0,2 тыс. тонн до 48,4 тыс. тонн⁶. Данные показатели свидетельствуют о постепенном и устойчивом росте перевозок воздушным видом транспорта в Кыргызстане.

Однако, проблемы авиационной инфраструктуры по-прежнему остаются в числе ключевых вопросов для рассмотрения и требуют пристального внимания. Приоритетными направлениями на сегодня являются реконструкция существующих и ввод новых аэропортовых комплексов, включая техническое переоснащение объектов в регионах. В настоящий момент в стране функционируют 11 аэропортов (5 международных и 6 региональных). Международный статус имеют аэропорты «Манас» г. Бишкек, «Ош», «Иссык-Куль», «Каракол», «Баткен», региональным статусом обладают аэропорты «Талас», «Нарын», «Казарман», «Джалал-Абад», «Караван» и «Раззаков»⁷. В рамках проводимой работы по расширению охвата внутренних авиарейсов в настоящее время в Кыргызской Республике ведутся мероприятия по увеличению регулярных авиасообщений между городами Бишкек, Ош, Каракол, Нарын, Джалал-Абад, Баткен, Казарман, Талас, с. Тамчы и др.

Вместе с тем, особое внимание следует уделить совершенствованию систем навигации и организации воздушного движения. Модернизация и строительство новых аэропортов позволят справляться с растущим спросом, обеспечивая комфорт и удобство для пассажиров и перевозки грузов.

Одной из причин, снижающих туристическую привлекательность Кыргызстана, остается завышенная стоимость авиабилетов. Ограниченное число перевозчиков на внутреннем рынке приводит к слабой конкуренции, из-за чего цены на перелеты

держатся на высоком уровне, особенно в пиковые сезоны. Это делает поездки в страну недоступными для многих туристов с ограниченным бюджетом.

В то же время, активное развитие туристических направлений может положительно повлиять на ситуацию в авиационной сфере. Рост интереса к стране и увеличение числа гостей создадут дополнительный спрос на регулярные и чартерные рейсы, что, в свою очередь, может привлечь частные инвестиции в обновление аэропортовой инфраструктуры и расширение маршрутной сети.

Таким образом, проблемы в авиации сдерживают рост туристического потенциала страны, но при этом развитие туризма может стать катализатором изменений в этой отрасли. Достижение прогресса потребует тесного взаимодействия между государственными структурами, авиакомпаниями и туристическими компаниями с целью формирования более доступной и эффективной системы воздушных перевозок.

Расширение международного взаимодействия является важным фактором развития отрасли гражданской авиации Кыргызстана поскольку способствует интеграции национальных авиакомпаний в глобальные транспортные сети, повышению стандартов безопасности и обслуживания, а также привлечению инвестиций и передовых технологий. Участие в международных программах сотрудничества, заключение двусторонних соглашений по воздушному сообщению и сотрудничество с ведущими авиационными организациями позволяют Кыргызстану расширять географию полетов, увеличивать пассажиропоток и укреплять транспортную доступность страны.

Одним из ключевых направлений регионального сотрудничества является активное взаимодействие в рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС), направленное на сближение подходов и координацию усилий

⁶Официальный сайт Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики. [Электронный ресурс] URL: <https://caa.kg/ru/about-us> (дата обращения 17.03.2025).

⁷Положение о Государственном агентстве гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики (утв. Постановлением Кабинета Министров Кыргызской Республики от 12.07.2022 г. № 381).

между государствами-членами в различных сферах, включая отрасль гражданской авиации. В отношении международных полетов в пределах ЕАЭС Кыргызстан имеет воздушные сообщения с двумя государствами-членами ЕАЭС: Республика Казахстан (аэропорты в г. Астана, г. Алматы), Российская Федерация (аэропорты в г. Москва, г. Санкт-Петербург, г. Новосибирск, г. Екатеринбург, г. Казань, г. Красноярск, г. Челябинск, г. Тюмень, г. Иркутск)*.

Прямые авиарейсы с городами Республики Армения и Республики Беларусь в настоящее время отсутствуют. Данный фактор связан с небольшим спросом маршрута у пассажиров и экономической нецелесообразностью для авиакомпаний, готовых открыть такие маршруты.

В настоящее время в Евразийском экономическом союзе реализуется скоординированная (согласованная) политика в транспортной сфере, которая призвана способствовать экономической интеграции и постепенному созданию единого транспортного пространства. Данная политика базируется на таких принципах, как конкурентная среда, прозрачность, безопасность, стабильность, всеобщая доступность и экологическая устойчивость, что закреплено в статье 86 Договора о ЕАЭС.

Согласованная транспортная стратегия Союза преследует несколько важных целей. В их числе – организация общего рынка транспортных услуг и разработка совместных мер для повышения эффективности транспортного сектора. Особое внимание уделяется включению национальных транспортных систем стран-участниц в глобальную транспортную сеть, а также рациональному использованию их транзитных возможностей. Данная политика также направлена на улучшение качества транспортных услуг, укрепление мер безопасности, создание привлекательных условий для инвесторов и уменьшение экологического ущерба от транспортной деятельности.

Так, Евразийской экономической комиссией совместно с государствами-членами

ЕАЭС исполнены планы мероприятий «дорожные карты» в рамках Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов Евразийского экономического союза⁸ в части воздушного транспорта, которые в совокупности включают 47 мероприятий.

В рамках реализованных «дорожных карт» были достигнуты ключевые результаты, включавшие разработку и утверждение нормативных и аналитических документов по следующим направлениям:

- гармонизация законодательства государств – членов Евразийского экономического союза в соответствии с нормами и принципами международного права в области гражданской авиации (Рекомендация Коллегии Евразийской экономической комиссии от 26.11.2019 № 37, Распоряжение Евразийского межправительственного совета от 01.10.2024 № 16), в рамках которого предусматриваются согласованные подходы по сближению законодательства государств-членов в области летной годности воздушных судов;

- обеспечение справедливой и добросовестной конкуренции в сфере гражданской авиации (Рекомендация Коллегии Евразийской экономической комиссии от 26.11.2019 № 39), в рамках которого были выработаны согласованные подходы в части вопросов взимания сборов за аэронавигационное и аэропортовое обслуживание, равных условий при оказании услуг аэропортов и аэронавигации, поэтапного снятия существующих ограничений при выполнении регулярных международных воздушных сообщений и др.;

- выработка согласованных подходов к планированию использования воздушного пространства и организации воздушного движения (Рекомендация Коллегии Евразийской экономической комиссии от 24.11.2020 № 22);

- снижение негативного воздействия гражданской авиации на окружающую среду;

⁸Согласно данным Национального статистического комитета Кыргызской Республики [Электронный ресурс] URL: <https://stat.gov.kg/ru/statistics/transport-i-svyaz/> (дата обращения 25.07.2025).

- анализ государственных системах контроля по обеспечению авиационной безопасности и безопасности полетов;

- соответствие парка воздушных судов нормам летной годности и др.

На текущий момент осуществляется выполнение плана мероприятий на 2024-2026 гг., представляющего собой последовательное развитие ранее начатой работы по созданию в рамках ЕАЭС единого транспортного пространства и общего рынка услуг в данной сфере. Указанный документ также принимает во внимание специфику современного этапа развития авиационного сектора с учетом актуальных тенденций и вызовов, характерных для воздушного транспорта.

Принятые вышеуказанные документы и проводимая работа Евразийской экономической комиссии совместно с государствами-членами являются предпосылкой к формированию общего рынка услуг воздушного транспорта в рамках ЕАЭС.

Вместе с тем, одним из проблемных вопросов интеграции в области воздушного транспорта является в основном «рекомендательный» характер принимаемых актов, что, возможно, связано с опасениями государств-членов относительно потенциального ущемления их суверенных прав в регулировании национального воздушного пространства. Такая ситуация государств-членов во многом объясняется различиями в уровне развития авиационных отраслей, а также несовпадением экономических интересов, которые впоследствии могут привести к потере конкурентных преимуществ национальных авиаперевозчиков, необходимости существенных финансовых вложений в модернизацию инфраструктуры и пр.

Опыт формирования единого рынка авиаперевозок в Европейском Союзе продемонстрировал, что снятие ограничений в отрасли привело к значительным позитивным изменениям. После отмены коммерческих барьеров для европейских авиакомпаний резко возросла конкуренция, что повлекло за собой снижение цен на билеты и расширение маршрутной сети. На рынке появились принципиально новые подходы к организации перевозок, включая популяр-

ные на сегодня лоукост-модели. Однако данные преобразования кардинально изменили рыночную конфигурацию, поставив традиционные национальные авиакомпании перед необходимостью серьезной трансформации для сохранения конкурентоспособности. Многие перевозчики, даже предпринимая адаптационные меры, в конечном итоге были вынуждены прекратить свою деятельность.

Стоит отметить, что полная интеграция транспортного рынка ЕС в рамках единой транспортной политики потребовала четырех десятилетий последовательной работы. Для Евразийского экономического союза, существующего всего десять лет, этот опыт особенно ценен при выстраивании собственной модели общего рынка услуг воздушного транспорта.

При этом важно понимать, что процесс интеграции не терпит искусственного ускорения. Формирование общего рынка услуг воздушного транспорта ЕАЭС должно осуществляться постепенно, с обязательным учетом существенных различий в развитии авиационных отраслей государств-членов. Только такой взвешенный подход позволит создать устойчивую и сбалансированную систему воздушных перевозок в рамках Союза.

В рамках участия Кыргызской Республики в ЕАЭС отрасль гражданской авиации обладает значительным потенциалом для дальнейшего развития. Этот потенциал поддерживается выгодным географическим положением страны, ростом объемов пассажирских и грузовых перевозок, а также постепенной модернизацией парка воздушных судов. Тем не менее, для полной реализации имеющегося потенциала необходимо системное развитие отрасли, включающее обновление парка воздушных судов, авиационной инфраструктуры, повышения уровня безопасности полетов и авиационной безопасности и др.

Меры, предложенные в рамках данной работы, нацелены на формирование устойчивой, безопасной и эффективной отрасли гражданской авиации. Их практическое применение поможет не только повысить экономическую отдачу от деятельности в сфере воздушных перевозок, но и укрепить имидж Кыргызстана как одного из важных

стратегических логистических центров и транспортных узлов в ЕАЭС и Центральной Азии. В долгосрочной перспективе развитие гражданской авиации должно строиться на принципах интеграции в мировую транспортную сеть, постоянного совершенство-

вания уровня безопасности, улучшения качества сервиса и создания комфортных условий как для пассажиров, так и для бизнес-структур. Такой подход станет важным драйвером не только отраслевого роста, но и всестороннего социально-экономического развития государства.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ:

1. Постановление Кабинета Министров Кыргызской Республики от 12.07.2022 г. № 381 «О совершенствовании системы управления гражданской авиацией Кыргызской Республики».
2. Положение о Государственном агентстве гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики (утв. Постановлением Кабинета Министров Кыргызской Республики от 12.07.2022 г. № 381).
3. Официальный сайт Евразийского экономического союза. [Электронный ресурс] URL: <https://www.eaeunion.org/#about> (дата обращения 25.07.2025).
4. Официальный сайт Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики. [Электронный ресурс] URL: <https://caa.kg/ru/about-us> (дата обращения 17.03.2025).
5. Официальный сайт Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики. [Электронный ресурс] URL: <https://caa.kg/ru/grazhdanskie-aerodromy-kyrgyzskoy-respubliki> (дата обращения 18.03.2025).
6. Официальный сайт Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики. [Электронный ресурс] URL: <https://caa.kg/ru/aviakompanii-kyrgyzskoy-respubliki> (дата обращения 26.07.2025).
7. Данные Национального статистического комитета Кыргызской Республики [Электронный ресурс] URL: <https://stat.gov.kg/ru/statistics/transport-i-svyaz/> (дата обращения 25.07.2025).
8. Проект постановления Правительства Кыргызской Республики «Об утверждении Концепции развития гражданской авиации Кыргызской Республики на 2021-2025 годы».
9. Евразийская экономическая интеграция: теория и практика: учебное пособие. - Москва: Проспект, 2023. [Электронный ресурс] URL: <https://eec.eaeunion.org/upload/iblock/c9e/Evraziyskaya-ekonomicheskaya-integratsiya-uchebnik.pdf>.
10. Официальный сайт информационного агентства «Eurasia Today» [Электронный ресурс] URL: <https://eurasiatoday.ru/kurshevel-po-kyrgyzski-v-karakole/> (дата обращения 21.03.2025).