

# ПОТОК ВОЗДУШНЫХ СУДОВ РАСТЕТ

Центральная Азия становится все более значимым регионом для гражданской авиации. Модернизируя аэропорты, оснащая современными средствами УВД, развивая туризм, государства стремятся привлечь в свое воздушное пространство авиаперевозчиков и пассажиров. Активно работает над созданием благоприятных условий для полетов и Кыргызстан. Вот что рассказал журналу АТС генеральный директор ГП «Кыргызаэронавигация» Шакир ДЖАНГАЗИЕВ.



**KYRGYZAERONAVIGATSIA**

– Шакир Курманович, в этом году ваше предприятие отметило 25-летие. Но ведь авиадиспетчерская служба в Кыргызстане появились гораздо раньше?

– Первыми диспетчерами, которые составляли ко-стяк службы движения и в дальнейшем – службу УВД Кыргызского управления ГА, были в основном отставные военные, гражданские летчики, штурманы, радисты. Списанные с летной работы, они имели богатый профессиональный опыт и после незначительного переучивания работали диспетчерами. Однако с ростом объемов авиаперевозок во всех аэропортах респуб-

Шакир ДЖАНГАЗИЕВ,  
генеральный директор  
ГП «Кыргызаэронавигация»



лики стал ощущаться острый дефицит специалистов. В связи с этим в Кыргызском управлении ГА была создана приемная комиссия для отбора и направления молодых специалистов в такие учебные заведения, как Ульяновская школа высшей летной подготовки, Кировоградское летно-штурманское училище, Рижское летно-техническое училище ГА, Ленинградская академия ГА. Так, с середины 1960-х ежегодно аэропорты Кыргызстана пополнялись молодыми высококвалифицированными специалистами по обслуживанию воздушного движения.

Первые самостоятельные шаги наше предприятие сделало после выхода Постановления Правительства Кыргызской Республики за № 610 от 18 октября 1997 года «О разграничении функций государственного регулирования и хозяйственной деятельности в гражданской авиации Кыргызской Республики», в котором говорилось об образовании в составе Министерства транспорта и связи КР Государственного предприятия «Кыргызаэронавигация» для контроля за использованием воздушного пространства и управления воздушным движением. В настоящее время управляющим органом является Государственное Агентство гражданской авиации при Кабинете Министров КР.

**– Этим летом в рамках ЕАЭС в Чолпон-Ате встречались премьер-министры Армении, Азербайджана, Беларуси, Кыргызстана, Казахстана и России. Как обеспечивается аэронавигационное обслуживание при проведении таких встреч?**

– Чолпон-Ата не раз встречала мероприятия высокого международного уровня – например, Шестой саммит глав государств Совета сотрудничества тюркоязычных государств, III Всемирные игры кочевников и другие. В этот период аэронавигационное обслуживание обеспечивают высококвалифицированные специалисты, знающие аэродромную зону и зоны ограничения как самого аэропорта Иссык-Куль, так и всей Иссык-Кульской долины.

В этом районе – небольшое воздушное пространство, которое ограничено и «зажато» горами. К тому же над акваторией озера Иссык-Куль в послеобеденное время постоянно наблюдается развитие мощной кучевой облачности, что также осложняет работу органов ОВД, особенно при скоплении воздушных судов в период проведения таких встреч. Авиадиспетчерам приходится выставлять ВС в «этажерку» весьма высоко и выстраивать очередь на прием и выпуск. При этом количество стоянок на перроне аэропорта Иссык-Куль ограничено, их необходимо постоянно разгружать – перегонять воздушные суда в аэропорт

Манас и обратно, при этом сам аэропорт во время проведения официальных встреч закрывается на прием и выпуск ВС.

Как вы понимаете, все это значительно отличается от повседневного обслуживания воздушного движения, что накладывает дополнительную психоэмоциональную нагрузку на всех участников аэронавигационного процесса. Обеспечивая прибытие и вылет большого количества VIP-рейсов, наши авиадиспетчеры, технические специалисты, метеорологи отлично справляются с поставленными задачами.

**– Как в данное время выглядят показатели объемов воздушного движения?**

– Производственные и финансовые показатели постоянно растут, и особенно заметен этот рост за последние девять месяцев 2022 года. На взлет и посадку обслужено более 31 тысячи гражданских ВС, что на 28% больше по сравнению с аналогичным периодом 2021 года, транзитных полетов – более 16 тысяч ВС, что на 132% больше в сравнении с тем же периодом.

Кыргызстан имеет 18 международных воздушных коридоров: с Казахстаном – 6, Узбекистаном – 7, Таджикистаном – 4 и с Китаем – 1. Площадь контролируемого воздушного пространства составляет 220 тыс. км<sup>2</sup>. Общая протяженность воздушных трасс – 5 252 км.

[ПРОДОЛЖЕНИЕ +](#)



Кыргызаэронавигация неизменно обеспечивает высокий уровень аэронавигационного обслуживания, постоянно работает над развитием сети международных маршрутов навигации в воздушном пространстве Кыргызстана, что позволяет наращивать поток воздушных судов.

**– Какие задачи решают специалисты Главного центра ОрВД Кыргызской Республики?**

– Это главный полномочный орган государства, осуществляющий непосредственное планирование и координацию всех видов деятельности в воздушном пространстве страны, а также порядка его использования.

Одна из главных задач – организация потоков воздушного движения, контроля, соблюдения безопасности и регулярности воздушного движения. На Главный центр ОрВД возлагается согласование запросов на использование воздушного пространства страны по линии министерств иностранных дел и обороны, а также служб аэропортов; согласование и формирование расписания движения ВС. Разрешение на выполнение регулярных и нерегулярных воздушных сообщений на этапе предварительного планирования выдается в установленном порядке Государственным агентством гражданской авиации при Кабинете Министров через Главный центр ОрВД Кыргызской Республики.

**– У вас есть филиалы в Бишкеке и Оше. Насколько разветвлена сеть аэродромов по республике, и чем отличается работа этих структурных подразделений?**

– Предприятие состоит из двух филиалов и, соответственно, двух основных центров обслуживания воздушного движения. При этом оба центра друг от друга существенно не отличаются. Они могут взаимно заменять друг друга в случаях непредвиденных обстоятельств, таких как наводнение, пожар, землетрясение либо другие техногенные катастрофы.

В то же время через нашу республику проходит Большой Кыргызский хребет (Тянь-Шань), который разделяет ее на северную и южную части. Именно по

природной границе разделены и районы полетной информации.

В ведении каждого из филиалов находится своя сеть региональных аэропортов. В северной части – три международных и три региональных аэропорта, в южной части – один международный и четыре региональных аэропорта. При этом в северной части страны региональные аэропорты работают эпизодически, в то же время в южные региональные аэропорты полеты выполняются регулярно. Во всех международных аэропортах, за исключением аэропорта Каракол, предоставляется диспетчерское обслуживание, в региональных – ПИО. Так как в региональных и международных аэропортах предоставляются разные виды обслуживания воздушного движения, то и работа диспетчеров стартовых подгрупп кардинально отличается друг от друга.

**– Какие современные технологии внедрены, планируются к внедрению?**

– Предприятие продолжает активную работу по модернизации, реконструкции и совершенствованию объектов инфраструктуры, делая ставку на повышение безопасности полетов при обслуживании воздушного движения.

С развитием информационных технологий в гражданской авиации мы принимаем меры по совершенствованию радиотехнического оборудования. Одним из примеров является многопозиционная система наблюдения (MLAT), она используется на протяжении нескольких лет и зарекомендовала себя только с лучшей стороны. В перспективе мы намерены дальше развивать данную систему. Также предприятием проводятся работы по модернизации линий связи во всех аэропортах страны. Осуществляется переход от традиционных средств коммуникаций к современным методам передачи информации по волоконно-оптическим линиям связи.

**– Какое место отводится подготовке и пере подготовке диспетчеров УВД, технических специалистов?**



– Профессиональная подготовка персонала является важным элементом устойчивости аeronавигационной системы. Развитие предприятия во многом зависит от способности персонала освоить современные технологии и применить их на практике. Поэтому начиная с 15 декабря 2003 года Учебно-тренировочный центр при ГП «Кыргызаэронавигация» осуществляет образовательную деятельность по специальным авиационным дисциплинам с целью подготовки, повышения и поддержания квалификации специалистов согласно международным требованиям, нормативным документам ИКАО и гражданской авиации Кыргызской Республики.

Учебно-тренировочный центр имеет лицензию Министерства образования и науки КР и Сертификат соответствия, выданный Агентством ГА КР. Наши специалисты проходят повышение квалификации как в собственном центре, так и в международных учебных центрах, таких как Институт аeronавигации (Чехия), Институт аeronавигации (Москва), СПбГУ ГА (Санкт-Петербург), а также в РГП «Казаэронавигация» (Алматы) и авиакомпании «Узбекские авиалинии» (Ташкент).

**– Шакир Курманович, это Ваше первое интервью журналу ATC. Насколько нам известно, Ваша профессия связана с авиацией?**

– Я окончил Рижское летно-техническое училище ГА (диспетчер по УВД), Академию гражданской авиации (инженер по УВД) и Киевский институт инженеров ГА (инженер-экономист). Свой трудовой путь начал в 1980 году с должности авиадиспетчера по УВД в Пржевальской объединенной авиаэскадрилье. Трудился в национальной авиакомпании «Кыргызстан аба жолдору» – начальником отдела коммерческой службы, региональным представителем по Индии и Пакистану, представителем НАК в Великобритании. Занимал должности вице-президента авиакомпании, коммерческого директора ОАО «Международный аэропорт «Манас», был советником директора Агентства ГА, исполнительным директором Ассоциации авиапредприятий ГА КР, членом Совета директоров

ОАО «Международный аэропорт «Манас». Так что вся моя трудовая биография связана с гражданской авиацией.

**– Как Вы думаете, каким должен быть современный авиадиспетчер, руководитель в авиационной отрасли?**

– Современный авиадиспетчер должен быть высокообразован и подготовлен. Свободно владеть профессиональным английским языком, быть стрессоустойчивым, легко переучиваться, так как аeronавигационный процесс быстро меняется, технологии развиваются и потоки воздушных судов меняются вслед за геополитикой, что заставляет постоянно подстраиваться под новшества и реалии.

Современный руководитель должен быть профессионалом своего дела, знать и вникать в работу всех подразделений предприятия, обладать знаниями и навыками в области менеджмента, юриспруденции, экономики, постоянно следить за геополитическими рисками и перспективами. Быть в курсе событий, происходящих в отрасли. Знать планы развития гражданской авиации в стране и соседних государствах, понимать глобальные концепции ИКАО и максимально следовать за ними.

**– Наше интервью проходит в преддверии 2023 года. Какие три желания Вы бы хотели, чтобы исполнились в новом году?**

– Пользуясь случаем, хочу поздравить с наступающим Новым годом весь коллектив ГП «Кыргызаэронавигация», всех наших коллег, читателей журнала и искренне пожелать крепкого здоровья, семейного счастья и благополучия!

Что касается трех желаний: мира во всем мире, успехов нашему предприятию, побольше читателей и подписчиков журнала Air Traffic Control!

**– Благодарим за интервью. Желаем Вам и всему коллективу Кыргызаэронавигации здоровья и процветания! ATC+**

