

Кімге: Қазақстан Республикасы Көлік министрлігі

Автордың аты-жөні мен лауазымы: Балтабаева Зарида Бердібекқызы, Қызылорда облысының мемлекеттік сатып алу басқармасының жұмыстарды мемлекеттік сатып алу бөлімінің бас маманы

Орындаған күні: 08.11.2024 жыл

Аналитикалық жазба

Тақырыбы: Қазақстанда әуе көлігінің дамуы, билет бағасын тұрақтандыру мәселелері

Кілт сөздер: әуе тасымалы, халықаралық тасымалдау, даму, бәсекеге қабілеттілік, сыйымдылық, аэронавигациялық жүйе.

Кіріспе: Қазіргі уақытта әуе қатынасы қазіргі әлемнің маңызды бөлігіне айналды. Күн сайын әлемнің түкпір-түкпірінде жүз мыңдаған адам ұзақ және жақын саяхаттау үшін дәл осы көлікті таңдайды.

Қазақстанның жер көлеміне байланысты әуе көлігі маңызды рөл атқарады.

Құрлықта орналасқан Қазақстанға әуе көлігін белсенді дамыту қажеттілігі туындауда. Республикада әуе бағыттарының желісі жыл сайын кеңейіп келеді, ең алдымен әуежайларды – Еуропа – Қазақстан - Азия бағытындағы хабтарды дамытуға көңіл бөлінеді. Әуе көлігі нарығы Қазақстандағы жалпы көлік қызметтері нарығының бөлігі бола отырып, Қазақстандағы нарықтық экономика әдістерінің дамуына байланысты күрделі қайта құрулардан өтті. Зерттеулер барысында әуе тасымалы нарығын жақсартудың негізгі принциптері анықталды. Олар:

- Қазақстан мен шетел азаматтары мен іскер топтарының әуе тасымалына деген қажеттіліктерін қанағаттандыру;

- республика ішінде және одан тыс жерлерде жүк және жолаушылар тасымалдау нарығын дамыту;

- аймақтық және әлемдік нарықтарда қазақстандық әуе тасымалдаушылар мен әуежайлардың бәсекеге қабілеттілігін арттыру. Қазақстандағы әуе тасымалы нарығының дамуына үлкен көңіл бөлінеді.

Бағдарлама азаматтық авиацияның халықаралық нарықтағы бәсекеге қабілеттілігін арттыруға бағытталған. 2019 жылы Қазақстанда «Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және авиациялық қызмет туралы» Заң қабылданды. 2020 жылға дейінгі Стратегиялық жоспарда әуе тасымалы бойынша қойылған міндеттерге әуе тасымалын реттеуді біртіндеп ырықтандыру, инвестицияларды көбейту және әуе көлігі инфрақұрылымын қолдау, ұшу қауіпсіздігі мен қауіпсіздігіне қойылатын талаптарды арттыру бойынша шаралар кіргізілді. Жоғарыда аталған құжаттар авиациялық саланың болашақтағы бағыттары мен стратегиялық мақсаттарын, соның ішінде бәсекеге қабілетті әуе тасымалы нарығын құруды, транзиттік тасымал көлемін ұлғайтуды,

республика аумағында авиациялық стандарттарды енгізуді анықтайды. Соңғы жылдары жолаушыларды әуе тасымалының қазақстандық нарығының дамуы республиканың тұрақты макроэкономикалық көрсеткіштерімен анықталады.

Негізгі бөлім: Қазақстан Республикасының көлік-логистикалық әлеуетін дамытудың 2030 жылға дейінгі тұжырымдамасына сәйкес, саланың негізгі стратегиялық міндеті – ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету және еліміздің транзиттік әлеуетін дамытуға қолайлы жағдайлар жасау.

Азаматтық авиация саласын дамыту үш бағытта жүргізілуде:

Бірінші – Ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету;

Екінші – Маршруттық желіні дамыту;

Үшінші – Инфрақұрылымды дамыту.

Ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету. Жоғарыда айтылғандай, қазіргі уақытта Қазақстанның ұшу қауіпсіздігі стандарттарына сәйкестік деңгейі 82%-ды құрайды. Бұл – Тәуелсіз мемлекеттер достастығы елдері арасындағы ең жоғары көрсеткіштердің бірі. Қазақстан Дания мен Польша сияқты Еуропалық Одақ елдерімен бір деңгейде тұр.

- Әуе кемелерінің паркі, бақылау және қадағалау

Қауіпсіздік деңгейінің үздіксіз өсуін қамтамасыз ету мақсатында 2019 жылы еуропалық модель негізінде азаматтық авиация жүйесі түбегейлі реформаланды. Қазақстанның авиациялық әкімшілігі құрылды, оған заңнамалық деңгейде азаматтық авиация саласындағы бақылау-қадағалау функциялары берілді. Ұйым құрылған сәттен бастап 934 тексеру мен сертификаттау жүргізіліп, ұшуды орындау үшін 1500-ге жуық рұқсат ету құжаттары берілді.

Сертификаттық талаптарға сәйкес келмейтін, сондай-ақ ұшу қауіпсіздігіне қатер төндірген 7 әуе компаниясының пайдаланушы сертификаттарының күші жойылды немесе кері қайтарылды, сондай-ақ 7 әуежайдың ұшу-қону жолағын пайдалану уақытша тоқтатылды.

Бүгінде Азаматтық авиацияның мемлекеттік тізілімінде 915 әуе кемесі бар. Қызметті 55 қазақстандық эксплуатант жүзеге асыруда. Тұрақты жолаушылар тасымалымен 5 әуе компаниясының 90 ұшағы айналысады. Жаңа модель енгізілген сәттен бастап инциденттер санының төмендеуі байқалды.

Маршрут желісін дамыту.

- Ішкі желіні дамыту

Елімізде әуе тасымалдардың ішкі нарығы толығымен реттелген, яғни кез келген қазақстандық әуекомпания қолда бар сұранысқа сәйкес барлық ішкі маршрут бойынша ұшуларды шектеусіз орындай алады.

Қазіргі уақытта ішкі әуе тасымалдауды қазақстандық 5 тасымалдаушы жүзеге асырады. Аптасына 56 ішкі авиамаршрут бойынша 706 рейс орындалады.

Ұшу қолжетімділігін жақсарту және ішкі туризмді дамыту мақсатында авиамаршруттарды субсидиялау қолданылып келеді.

Биыл 7 облыста 23 авиамаршрутты субсидиялау бойынша Республикалық бюджеттен 7,2 млрд теңге бөлінді. Мұнда ішкі туристік бағыттарға басымдық беріледі.

- Халықаралық желіні дамыту

Халықаралық жолаушылар әуетасымалдарын дамыту үшін 2017 жылдан бастап «open sky» режимі енгізілді, нәтижесінде жыл сайын жаңа халықаралық маршруттар ашылуда.

Бүгінгі күні 27 елге 103 авиамаршрут бойынша халықаралық тасымалдарды 3 отандық, 26 шетелдік әуекомпания орындайды, бұл пандемияға дейінгі көрсеткіштерден жоғары. Осы жылы 18 жаңа маршрут ашу жоспарланып отыр, оның 9-ы ашылды.

Жыл соңына дейін Доха, Куала-Лумпур, Анкара, Карачи, Лахор, Жидда, Маскат, Прага және Тель-Авивке тағы 9 жаңа халықаралық маршрут ашылады деп жоспарланып отыр.

2025 жылға дейін Мумбай, Гонконг, Вена, Токио, Сингапур, Нью-Йорк және басқа қалаларға рейстерді ашуды жоспарлануда.

Инфрақұрылымды дамыту. Елімізде транзиттік рейстерге қызмет көрсету және ИКАО стандарттарына сәйкес ұшу қауіпсіздігін арттыру үшін әуе көлігі инфрақұрылымын жаңғырту бойынша жұмыстар жоспарлы түрде жүргізілуде.

Тәуелсіздік жылдарында барлығы 22 әуежайдың ұшу-қону жолағы реконструкцияланды және салынды, сондай-ақ 16 әуежайда жолаушылар терминалдары тұрғызылып, қайта жаңартылды.

Өткен жылы 5 жоба іске асырылды, атап айтқанда Орал және Қостанай әуежайларындағы терминалдар, Өскемен, Үшарал және Үржар әуежайларының ұшу-қону жолақтары реконструкцияланды.

Биыл Алматы, Шымкент, Қызылорда және Қостанай қалаларында 4 жоба жүзеге асырылуда.

Сонымен қатар, Мемлекет басшысының тапсырмасына сәйкес Павлодар қаласы әуежайының ұшу-қону жолағын, Балқаш қаласы әуежайының перронын және рульдеу жолағын реконструкциялау мәселесі пысықталуда.

Дегенмен, азаматтық авиацияның дамуын тежейтін бірқатар түйткілді мәселелер де бар.

Бірінші – авиаотын мәселесі.

Азаматтық авиацияны дамытудың негізгі тежегіштерінің бірі – ішкі нарықтағы авиаотынның тапшылығы және оның жоғары құны. Осы себепті, отандық әуежайлар транзиттік компанияларды тарту мен оларға қызмет көрсету бойынша көрші елдердің әуежайлары алдында бәсекеге қабілеттілігін жоғалтады, бұл өз кезегінде Қазақстанның транзиттік әлеуетіне теріс әсер етуде.

Авиаотын нарығындағы тұрақсыз жағдайға байланысты, әуекомпаниялар жаңа халықаралық рейстерді ашу қажеттілігін қанағаттандыра алмайды.

Екінші – жоғары білікті кадрлардың тапшылығы.

Қазіргі уақытта елімізде азаматтық авиация салада 20 мыңға жуық адам жұмыс істейді. 2025 жылға дейін қосымша кадрларға қажеттілік артып келеді.

Республикада сала бойынша Қазақстан Республикасы мен Орталық Азия елдерінде кадрлар даярлауды жүзеге асыратын жалғыз жоғары оқу орны жұмыс істейді.

Алайда, Академия түлектері, ИКАО стандарттарына және мамандар дайындау саласындағы басқа да халықаралық талаптарға сәйкес келмеу себебінен сұранысқа ие емес. Сондықтан негізгі авиакәсіпорындар, кадрларды өз бетінше оқытуға мәжбүр.

Үшінші фактор – тиісті инфрақұрылымның жоқтығы.

Аэродром жабындарының нашар жағдайы ұшу қауіпсіздігіне тікелей әсер ететін және дамуды тежейтін фактор болып табылады.

Мәселен, елорда әуежайындағы қолданыстағы ұшу-қону жолағы осыдан 20 жыл бұрын (2003 жылы) пайдалануға берілген. Әзірге тек қана аэродром жабындарына ағымдағы жөндеу жұмыстары жүргізілді. Бүгінгі таңда олардың жағдайы өте қиын, өйткені 2 жөндеу мерзімі кешіктірілді.

Осыған байланысты, «Астана қаласы әуежайының инфрақұрылымын күрделі жөндеу және жаңғырту» жобасы бойынша жобалау-сметалық құжаттамасы әзірленіп, «Мемлекеттік сараптаманың» оң қорытындысы алынды. Бюджеттік өтінімді қалыптастыру үшін құжаттамалар дайындалды. Осы жұмысты жеделдету мәселесі қазіргі уақытта Қаржы министрлігімен пысықталып жатыр.

Сондай-ақ Шымкент әуежайының жаңа терминалының құрылысы созылып кетті. Пайдалануға беру мерзімі 2020 жылдың бірінші жартыжылдығына белгіленген еді. Алайда, сот ісіне және жер телімін уақтылы бөлмеуге байланысты бірқатар себептермен құрылыс процесі 4 жылдан астам уақыт бойы жүргізіліп келеді.

Аэродром маңындағы аумақтарда заңсыз құрылыстар салуға қатысты бас прокуратураның тексеріс жүргізуі барысында әуежайлардың санитарлық-қорғау аймағының шекарасында жергілікті атқарушы органдардың 1200-ге жуық жер телімін бергені анықталды, онда 900-ден астам ғимарат салынған.

Сондай-ақ аэродром маңындағы аумақтарда, әуежай комиссияларының келісімінсіз 100 мыңнан астам түрлі нысандарды салу фактілері тіркелген.

Заңсыз құрылыс салу бойынша неғұрлым күрделі жағдай Алматы, Шымкент, Атырау және Ақтөбе қалаларында байқалады.

Аэродром маңы аумақтарын пайдалануға қатысты нақты талаптарды белгілеу мақсатында, аэродром айналасында орналасқан жер телімдеріне құқықтар беру тәртібіне түзетулер енгізілді. Қазақстанның авиациялық әкімшілігіне ұшу қауіпсіздігіне қатер төндіретін қызметтерге рұқсат беру құзыреті берілген.

Жергілікті атқарушы органдар тарапынан жер телімдерін беру кезінде заңнама талаптарын сақтау жөнінде пәрменді шаралар қабылдауы, сондай-ақ бұрын тұрғызылған заңсыз құрылыстар бойынша тиісті шаралар атқаруы қажет.

Дегенмен, елімізде осыншама жобалар мен жұмыстар атқарылғанымен қарапайым халықтың көңілі бір нәрсеге толмайды. Билет құны...



Халықаралық тәжірибе. Халықаралық саяхат агенттігі Kiwi.com әлемдегі ең көп әуе тасымалы бар 80 елдің билет құнына сараптама жасады. Сараптамаға сәйкес, Малайзия ұшу ақысы ең арзан елге жатады. Малайзиялықтар әр 100 шақырымға 4,18 АҚШ долларын шығындайды. Сондай-ақ, арзан елдер қатарына Болгария, Үндістан секілді мемлекеттер кіреді. Қазақстан аталған тізімнің 16-шы сатысында. Әр 100 шақырым үшін қазақстандықтар 7,96 доллар (2500 теңге шамасында) жұмсайды. Kiwi-дің рейтингтік сараптамасында, Қазақстандағы әуе билетінің құны АҚШ, Ұлыбритания секілді елдерден төмен. Мәселен, америкалықтар сондай қашықтыққа 11,50 доллар шығындайды. Бір қарағанда еліміздегі әуе билетінің құны арзан секілді әсер етеді. Алайда, жалақы факторын ескерсек, мәселе түбегейлі өзгереді. Америка мен Қазақстандағы орташа жалақы мөлшерін салыстыруға келмейді. Мысалы, АҚШ Еңбек статистикасы бюросының мәліметіне сүйенсек, олардың орташа жалақы мөлшері 4 540 доллар шамасында. Елімізде бұл көрсеткіш 383 мың теңгеге жуық. Яғни, қазақстандықтар орташа жалақысына 6 мың шақырым

ұша алады, ал америкалықтардың орташа жалақысы 30 мың шақырым ұшуға жеткілікті.

Сонымен қатар, көптеген шетелде «лоукостер» деп аталатын билет құны арзан әуе компаниялары қызмет көрсетеді. Оларда ас ұсыну, ауыр жүк арту деген секілді қызметтер ақылы. Дегенмен, қол жүгімен ғана сапарға шығып қайтуға болады. Әуе қатынасы халықаралық ассоциациясының (IATA) мәліметтері бойынша, 2015 жылы әлемде 3,6 миллиард адам ұшақ тасымалына жүгінген. Оның 1 миллиардқа жуығы осы «лоукостерлерді» таңдаған.

Америкалық Southwest «лоукостері» әлемдегі ең табысты 10 әуе компаниясының құрамына кіреді. Ryanair, easyJet секілді компаниялар Еуропа әуе нарығының 41 пайызын иемденген. Тіпті, көрші Қырғызстанда да «Эйр Манас» деп аталатын арзан бағалы «лоукостер» қызмет көрсетеді. Қырғызстанның бұл әуе компаниясында ұшақ саны әзірге тек үшеу. Соған қарамастан, «Эйр Манас» өткен жылы шамамен 300 мыңға жуық жолаушы тасымалдап үлгеріпті. Билет құны да қалтаға салмақ түсірмейді. Мәселен, Бішкек пен Ош қалалары арасында ұшу ақысы – 7000-8000 теңге көлемінде. Ал Қырғыз елінің орталығынан Мәскеуге дейінгі билет құны 100 доллар шамасында. Аталған уақытта Астана – Мәскеу бағытына 200 долларға жуық қаржы кетеді екен.

Қорытынды: Қорыта келе, болашақта бірыңғай көлік жүйесінің дамуын қамтамасыз ету жөніндегі шараларды жүзеге асыру Қазақстан Республикасы экономикасының дамуына оң әлеуметтік экономикалық әсер етеді:

1. Бүкіл көлік жүйесі жұмыс істеудің сапалы жаңа деңгейіне көшеді.
2. Қазақстандық көлік кешені әлемдік көлік жүйесімен органикалық түрде интеграцияланатын болады. Көлік инфрақұрылымы, нормативтік құқықтық база және экологиялық бақылау жүйесі халықаралық стандарттарға жақындатылатын болады. Көліктің қоршаған ортаға кері әсерін азайту бойынша шаралар қабылданатын болады.
3. Қолайлы инвестициялық ахуалды құру арқылы көлік кешенінің барлық ұзақ мерзімді активтері жаңартылады, еңбекті ұйымдастырудың және өндіріс процесінің озық технологиялары енгізіліп, мамандандырылған отандық өндіріс орындары құрылады. Ұлттық көлік жүйесінің бәсекеге қабілеттілігін арттыру көрші мемлекеттердің сыртқы экономикалық және сауда мүдделерін оны пайдалануға бағыттауға мүмкіндік береді.
4. Көліктің барлық түрлері өзара үйлесімді болады. Интермодальдық тасымалдаудың көлік-логистикалық орталықтарының желісі құрылады. Мұның бәрі транзиттік трафиктің үлесін едәуір арттырады, оның негізі контейнерлік трафик болады. Транзит мемлекеттік бюджетке және көлік компанияларына қомақты қаржы кірісін қамтамасыз етеді.

5. Көлік жүйесінің тиімділігін арттыру оны қазақстандық экономиканың бәсекеге қабілетті элементіне айналдырады. Жолаушылар мен жүк тасымалының едәуір өсуі қамтамасыз етіледі.

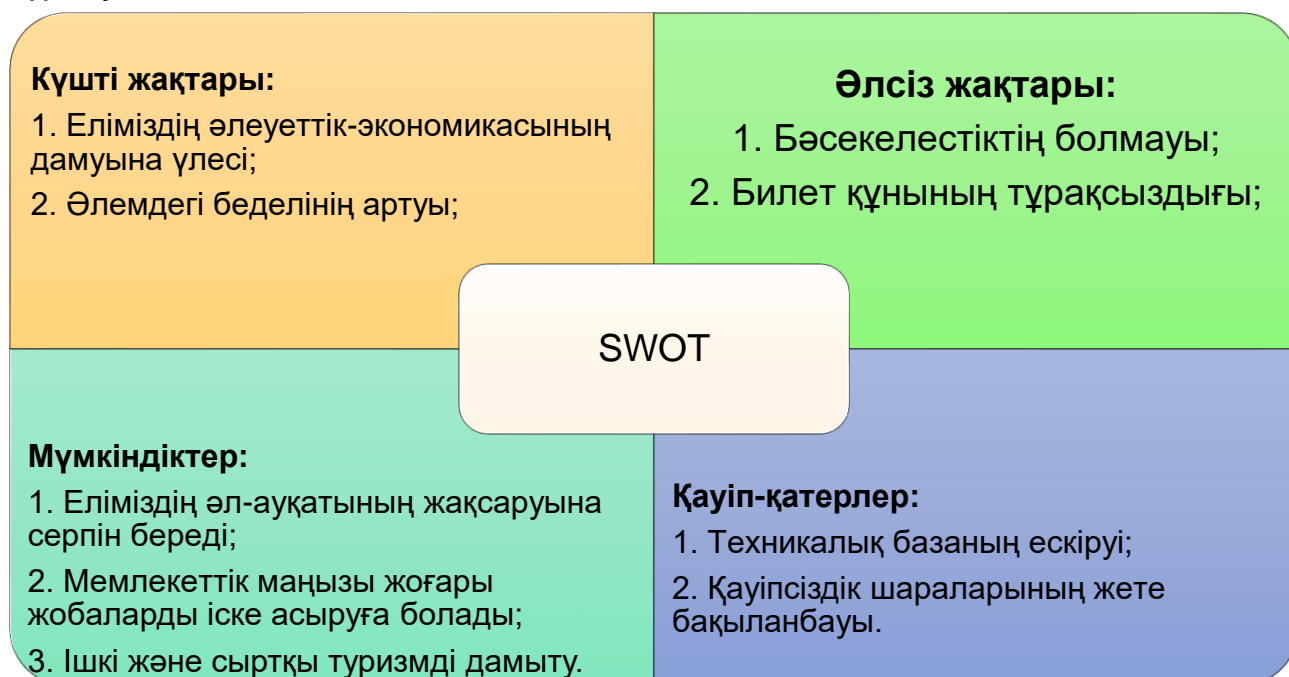
6. Экономиканың және халықтың сенімді және қауіпсіз көлік қызметтеріне деген қажеттіліктерін қанағаттандырудың максималды деңгейіне қол жеткізіледі. Көлік халыққа қол жетімді болады, оның техногендік және экологиялық қаупі азаяды.

7. Көлікте экономикалық және технологиялық қауіпсіздікті қамтамасыз ету мәселелері шешіледі, бұл Қазақстан Республикасы экономикасының бәсекеге қабілеттілігінің өсуіне ықпал етеді.

8. Тауарлар мен қызметтер құнының көліктік компоненті айтарлықтай төмендейді, ал ішкі экспорттың бәсекеге қабілеттілігі артады. Көлік кешені мемлекет экономикасының негізгі қозғалтқыштарының біріне айналады.

9. Биліктің барлық салалары мен деңгейлерінің, бизнестің, қоғамның әр түрлі қабаттарының іс-әрекеттерін жүзеге асыру, үйлестіру Қазақстан Республикасының әлеуметтік-экономикалық даму мүдделері үшін көлік мүмкіндіктерін тиімді пайдалануды қамтамасыз етеді.

Қорытындылай келе, Қазақстанда әуе көлігінің дамуы, билет бағасын тұрақтандыру мәселелері бойынша келесідей **SWOT** талдау жүргізуге болады:



Ұсыныстар: Осылайша, жоғарыда көрсетілген тармақтарды ескере отырып, Қазақстанда әуе көлігінің дамуы, билет бағасын тұрақтандыру мәселелері бойынша келесідей ұсыныстар ұсынылады:

1. Елімізде әлемдік стандарттарға сай келетін мамандарды даярлай отырып, маман тапшылығын қысқарту.

2. Әуе көліктерінің техникалық базасын жылда толықтырып, жаңалап отыру.
3. Шетелдің нарығына тәуелділікті азайту, авиация саласындағы отандық шикізатты, қосалқы бөлшектер шығаруды қолға алу.
4. Елімізге әлемдік деңгейдегі әуе компанияларын кіргізу арқылы бәсекеге қабілеттілікті арттыру.
5. Ұшақ билеті бағасын себепсіз көтерген компаниялар үшін тәртіпті күшейту.
6. Ұшақ билеті бағасын жылдам әрі уақытына сәйкес 100 пайыз қайтару.

Аталған шаралар елімізде әуе көлігінің дамуына, халықтың әл ауқатын жақсартып отырып, мүмкіндіктерін ұлғайтуға жол ашады.

Пайдаланылған дереккөздер/әдебиеттер:

1. Гирш О. Л. Менеджмент предприятий гражданской авиации [Текст] // Учебное пособие Алматы, 2015.-106 с.
2. Костромина Е. В. Экономика авиакомпаний в условиях рынка. [Текст]. – 2017.
3. <https://primeminister.kz/news/kazakstan-zhyl-sonyna-deyin-zhana-khalykaralyk-aue-bagyttaryn-ashady-m-karabaev-24287>
4. <https://old.syrboyi.kz/zedelnews/12620-ue-bilet-n-ny-nege-ymbat.html>