

Кому: Министерству транспорта Республики Казахстан.

ФИО и должность автора: Шаяхин Р.К., руководитель управления финансов и корпоративного развития Комитета гражданской авиации Министерства транспорта Республики Казахстан.

Дата: 11.02.2025 г.

АНАЛИТИЧЕСКАЯ ЗАПИСКА

Тема: Субсидирование авиамаршрутов в Казахстане.

Ключевые слова: Субсидирование авиамаршрутов, конкурс, социально значимые, авиакомпании, опыт.

Введение. Субсидируемые авиамаршруты в Казахстане играют ключевую роль в обеспечении транспортной доступности регионов, способствуя социально-экономическому развитию и повышению мобильности населения. Государственные субсидии направлены на поддержку социально значимых, но экономически нерентабельных маршрутов, связывающих отдаленные или малонаселенные регионы с крупными городами.

Основная часть (подробный анализ ситуации или текущее состояние, использованные методы исследования).

Государство предоставляет субсидии авиакомпаниям на конкурсной основе. Основные критерии для участия в программе субсидирования включают:

- Регистрация авиакомпании в Казахстане и наличие сертификата эксплуатанта.
- Отсутствие задолженностей по налогам и обязательным платежам в бюджет.
- Наличие финансовых ресурсов, достаточных для обеспечения регулярных перевозок в течение месяца без учета доходов от этих перевозок.
- Наличие воздушных судов вместимостью не менее 50 кресел (за исключением внутриобластных маршрутов).

Субсидии направлены на покрытие части операционных расходов авиакомпаний, что позволяет устанавливать доступные тарифы для пассажиров и обеспечивать регулярность рейсов.

В 2025 году планируется выполнение 24 социально значимых авиамаршрутов 3-ми авиакомпаниям SCAT, QAZAQ AIR и Южное небо:

АО «АВИАКОМПАНИЯ SCAT»:

| НАИМЕНОВАНИЕ АВИАМАРШРУТА | ТАРИФ, ТЕНГЕ (в одну сторону) |
|-------------------------------------|----------------------------------|
| Петропавловск-Шымкент-Петропавловск | 25 000 |
| Кокшетау-Шымкент-Кокшетау | 25 000 |
| Алматы-Балхаш-Алматы | 14 000 |
| Астана-Урджар-Астана | 16 000 |
| Астана-Ушарал-Астана | 18 000 |
| Кокшетау-Актау-Кокшетау | 30 000 |
| Алматы-Петропавловск-Алматы | 30 000 |
| Алматы-Урджар-Алматы | 14 000 |
| Алматы-Ушарал-Алматы | 18 000 |
| Астана-Балхаш-Астана | 14 000 |
| Туркестан-Актау-Туркестан | 28 000 |
| Туркестан-Актобе-Туркестан | 31 000 |
| Туркестан-Уральск-Туркестан | 33 000 |
| Тараз - Алматы - Тараз | 16 000 |
| Тараз - Атырау - Тараз | 28 000 |

АО «QAZAQ AIR»:

| НАИМЕНОВАНИЕ АВИАМАРШРУТА | ТАРИФ, ТЕНГЕ (в одну сторону) |
|-------------------------------|----------------------------------|
| Алматы-Кокшетау-Алматы | 30 000 |
| Астана-Петропавловск-Астана | 15 000 |
| Туркестан-Костанай-Туркестан | 31 000 |
| Туркестан-Караганда-Туркестан | 20 000 |
| Жезказган-Караганда-Жезказган | 10 000 |
| Астана-Павлодар-Астана | 15 000 |
| Жезказган-Шымкент-Жезказган | 18 000 |

АО «АВИАКОМПАНИЯ «ЮЖНОЕ НЕБО»:

| НАИМЕНОВАНИЕ АВИАМАРШРУТА | ТАРИФ, ТЕНГЕ (в одну сторону) |
|--|----------------------------------|
| Семей-Урджар-Семей | 14 000 |
| Усть-Каменогорск-Зайсан-Усть-Каменогорск | 15 000 |

Однако, несмотря на значительные инвестиции, некоторые субсидируемые маршруты не оправдали ожиданий. Например, субсидирование дальних авиарейсов, таких как Астана – Токио, не принесло ожидаемых результатов. В 2019 году на этот маршрут было выплачено 1,1 млрд тенге, но рейсы были приостановлены в 2020 году из-за пандемии.

Международный опыт:

1) Применение модели обязательств по общественному обслуживанию (PSO).

В странах Европейского Союза широко используется модель Public Service Obligation (PSO), которая предусматривает субсидирование авиамаршрутов, имеющих важное социальное значение, но не являющихся коммерчески прибыльными. Данная модель позволяет обеспечить регулярное авиасообщение с отдаленными и труднодоступными регионами, гарантируя минимальные стандарты частоты рейсов и доступности тарифов.

2) Оптимизация маршрутной сети и частоты рейсов.

Опыт Норвегии показывает, что регулярный анализ спроса на авиаперевозки и соответствующая корректировка маршрутной сети позволяют эффективно использовать бюджетные средства. В Норвегии субсидируемые маршруты связывают центральные регионы с отдаленными областями на западе и севере страны, обеспечивая необходимую частоту рейсов в зависимости от потребностей населения.

3) Привлечение частных авиаперевозчиков и развитие конкуренции.

В Соединенных Штатах программа Essential Air Service (EAS) направлена на обеспечение авиасообщения с небольшими и удаленными населенными пунктами. Субсидии предоставляются на конкурсной

основе, что стимулирует конкуренцию среди авиаперевозчиков и повышает качество услуг.

4) Инвестирование в инфраструктуру региональных аэропортов.

Многие страны, такие как Россия и Канада, активно инвестируют в развитие инфраструктуры региональных аэропортов, что способствует повышению их привлекательности для авиаперевозчиков и улучшению качества обслуживания пассажиров.

5) Повышение прозрачности и эффективности распределения субсидий

Опыт Европейского Союза показывает, что четкие критерии отбора субсидируемых маршрутов и прозрачные процедуры распределения средств способствуют повышению доверия со стороны авиаперевозчиков и общества.

Выводы.

Субсидирование авиамаршрутов в Республике Казахстан является важным инструментом для обеспечения транспортной доступности отдаленных и труднодоступных регионов, способствуя их социально-экономическому развитию. Однако текущая система субсидирования сталкивается с рядом вызовов, включая ограниченность бюджетных средств, низкую загрузку некоторых рейсов и необходимость модернизации инфраструктуры региональных аэропортов. Изучение международного опыта показывает, что применение моделей, подобных обязательствам по общественному обслуживанию (PSO), а также привлечение частных авиаперевозчиков через конкурентные механизмы, может повысить эффективность субсидирования.

Предложенные решения / рекомендации.

1. Внедрение модели обязательств по общественному обслуживанию (PSO): рассмотреть возможность адаптации модели PSO, используемой в Европейском Союзе, для поддержки социально значимых, но экономически нерентабельных маршрутов. Это позволит установить минимальные стандарты частоты рейсов и доступности тарифов, обеспечивая стабильное авиасообщение с удаленными регионами.

2. Оптимизация маршрутной сети и частоты рейсов: проводить регулярный анализ пассажиропотока на субсидируемых маршрутах и корректировать частоту рейсов и направления в соответствии с реальным спросом. Опыт Норвегии показывает, что такая практика способствует эффективному использованию бюджетных средств.

3. Привлечение частных авиаперевозчиков и развитие конкуренции: создать условия для привлечения частных авиакомпаний к выполнению субсидируемых рейсов путем проведения открытых конкурсов с прозрачными условиями участия. Это позволит повысить эффективность использования субсидий и улучшить качество обслуживания пассажиров.

4. Инвестирование в инфраструктуру региональных аэропортов: выделить средства на модернизацию и развитие инфраструктуры региональных аэропортов, включая обновление взлетно-посадочных полос, терминалов и навигационного оборудования. Это повысит безопасность и эффективность авиаперевозок, а также привлечет больше авиакомпаний к обслуживанию региональных маршрутов.

5. Повышение прозрачности и эффективности распределения субсидий: разработать четкие критерии отбора субсидируемых маршрутов, учитывающие их социальную значимость и экономическую эффективность. Обеспечить открытость процесса распределения субсидий для повышения доверия со стороны авиаперевозчиков и общества.

6. Постепенный вывод маршрутов из разряда субсидируемых: в соответствии с действующими правилами, при достижении определенного уровня загрузки рейсов, рассматривать возможность перевода маршрутов на коммерческую основу. Это позволит оптимизировать использование бюджетных средств и стимулировать авиакомпании к повышению эффективности своей деятельности.

Реализация данных предложений позволит повысить эффективность системы субсидирования авиамаршрутов в Казахстане, улучшить транспортную доступность регионов и способствовать их устойчивому развитию.

Список используемой литературы/источников

1. Об утверждении Концепции развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года. Постановление Правительства Республики Казахстан от 30 декабря 2022 года № 1116 <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P2200001116>

2. «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации» Закон Республики Казахстан от 15 июля 2010 года № 339-IV <https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z100000339>

3. Об утверждении Правил субсидирования авиамаршрутов. Постановление Правительства Республики Казахстан от 31 декабря 2010 года № 1511 <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P1000001511>

4. Об утверждении Правил проведения конкурса на субсидируемые авиамаршруты и выдачи свидетельств на субсидируемые авиамаршруты для оказания услуг по перевозке пассажиров, багажа, грузов и почтовых отправлений Приказ и.о. Министра транспорта Республики Казахстан от 24 ноября 2023 года № 95 <https://adilet.zan.kz/rus/docs/V2300033692>