



ХҒТАР 06.71.09
ҒЫЛЫМИ МАҚАЛА

DOI: <https://doi.org/10.32523/2789-4320-2024-3-109-129>

Қазақстан Республикасының әуе тасымалдар нарығын талдау

А. Нұрланұлы¹, У.Ж. Шалболова*²

Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, Астана, Қазақстан

(E-mail: akhasssen@gmail.com, urpash_sh@mail.ru)

Аңдатпа. Мақалада Қазақстан Республикасының әуе тасымалдар нарығының қазіргі таңдағы жай-күйі мен өзекті мәселелеріне талдау жасалынған. Сонымен қатар, талдау негізінде анықталған проблемаларды шешуге бағытталған маңызды іс-әрекеттер қатары қарастырылған. Ғылыми жұмыста ресми статистикалық ақпарат көздеріне негізделген, әуе тасымалы нарығын сипаттайтын жолаушылар ағыны мен айналымының 1990-2023 жылдар аралығындағы 34 жылдық динамикасы, ұшақ салонының эконом санатындағы әуе билеттерінің тұтыну бағаларының индексі, отандық лоукостер билеттерінің Еуропалық лоукостермен салыстарғандағы бағасы, әуе тасымалына деген ұшуға бейімділік дәрежесі, ішкі тасымалдарға деген ұшуға тартымдылық, нарықтың бәсекелестік сипаты (отандық әуе тасымалдаушылармен орындалған жолаушылар санының құрылымы), сонымен қатар әуе компаниялары шығындарының құрылымы секілді көрсеткіштердің жылдар аралығындағы динамикасы кестелік және диаграммалық сипатта берілген. Жоғарыда аталған көрсеткіштерді анықтай отырып, нарықтың қазіргі жағдайына бағалау жасалынды және осы нарықтың дамуына кедергі келтіріп отырған келесідей негізгі мәселелер қатары анықталды. Атап айтқанда, нарықтағы бәсекелестік деңгейінің төмен болуы, әуе билеттері бағаларының халықтың барлық әлеуметтік топтарына деген қолжетімсіздігі, негізгі қорлар тозуының әлемдік стандарттармен салыстырғандағы дәрежесінің жоғары болуы және отандық мұнай компаниясымен өндірілетін әуе жанар-жағар майларының жеткіліксіздігі секілді факторлар айқындалды. Жалпы осы талдауды негізге ала отырып, қазіргі таңдағы Қазақстанның әуе нарығының қарқынды дамып келе жатқандығын және оның болашақтағы едәуір артуы болжамы негізінде оның Орталық Азиядағы транзитті дәліздерді иемденуде потенциалының жоғары екендігіне қорытынды жасауға болады, және ол өз кезегінде осы нарықта туындап отырған мәселелермен қатар тәуекелдерді барынша митигациялаудың маңызды екендігін көрсетеді.

Түйін сөздер: әуе тасымалдар нарығы, жолаушылар тасымалы, жүк тасымалы, әуе компаниялар, әуе билеті.

Кіріспе

Жаһандану процесінің нәтижесінде әуе көлігі әлемдік экономиканың дамуына ықпал ететін негізгі факторлардың бірі ретінде үлкен маңызға ие болды. Әуе компаниялары санының өсуі жүк тасымалы мен жолаушылар ағынының айтарлықтай өсуіне алып келді, ол өз кезегінде осы тасымал түрінің халыққа деген қолжетімділігіне әсер етті. Бүгінде әуе тасымалдары халықаралық және мемлекетішілік экономикалық байланыстарды қамтамасыз етуде маңызды рөл атқара отырып, экономиканың барлық салаларының ажырамас бөлігіне айналды.

Қазақстан Республикасында, басқа да көптеген елдердегідей, авиациялық қатынас экономиканың стратегиялық маңызды секторы болып табылады. Елдің геосаяси және геостратегиялық жағдайы, сондай-ақ оның кең аумағы көлік пен экономикалық кеңістіктің бірлігін қамтамасыз ету үшін әуе тасымалына ерекше мән беріледі. Қазақстан Республикасындағы әуе тасымалдар нарығы осы Орталық Азия елінің орасан зор кеңістігінде адамдар мен тауарларды біріктіруде шешуші рөл атқарады. Сәтті географиялық орналасу, елдің үлкен аумағы арқылы көптеген халықаралық әуе қатынастарының пайда болуына ықпал етті [1].

Ел экономикасының әлемдік нарықтардағы бәсекеге қабілеттілігін жоғарылату үшін елдің қазіргі қажеттіліктері мен мүмкіндіктерін толық қанағаттандыруға қабілетті көлік саласын тиімді дамыту талап етіледі. Бұл ел экономикасының және саудасының өсуіне, шаруашылықаралық байланыстың дамуына, нарықтық инфрақұрылымның дамуына әсер етеді. Аумағының көлемі бойынша әлемде 9-шы орында тұрған Қазақстан үшін жүктерді тасымалдау ғана емес, өңірлердің әлеуметтік-экономикалық дамуы, халықты жұмыспен қамту, бағаларға инфляциялық қысымның төмендеуі, адамдардың өмір сүру сапасы мен деңгейінің жоғарылауы және т.с.с. көптеген проблемаларды шешу кезінде көлік саласының өзінің қосар үлесі бар. Қазақстанның кең аумағы жағдайында жолаушылар тасымалымен қамтамасыз етілуі өңірлердің көліктік қолжетімділігіне және азаматтардың көліктік ұтқырлық деңгейіне үлкен әсер етеді, бұл өз кезегінде халықтың әл-ауқатына да жанама әсер етеді. Осы тұста 2023 жылы Қазақстанның жалпы ішкі өніміндегі көлік саласының үлесі тек 5,3%-ды құрап отырғанын айта кеткен жөн. Еуропалық Одақ елдерінде бұл көрсеткіш 20-25% құрайды, бұл көліктік-логистикалық сектордың экономикадағы шешуші рөлін көрсетеді [2].

Осы зерттеу жұмысында Қазақстандағы әуе тасымалдар сферасының қазіргі жағдайына шолу жасалып, оның мәселелерін, мүмкіндіктері мен даму перспективалары зерттелетін болады. Зерттеу жұмысы Қазақстан Республикасындағы әуе тасымалы нарығының ағымдағы жай-күйін кешенді бағалау және оны одан әрі дамыту жөнінде ғылыми негізделген ұсыныстар әзірлеу қажеттілігіне байланысты өзекті болып табылады. Осы ғылыми мақаланың мақсаты қазақстандық әуе тасымалдар нарығының қазіргі жағдайына талдау жасау және оның қазіргі таңдағы мәселелерін шешу жөнінде іс-әрекеттер қатарын қарастыру болып табылады. Осы мақсатқа жету жолында келесідей міндеттер алға қойылды:

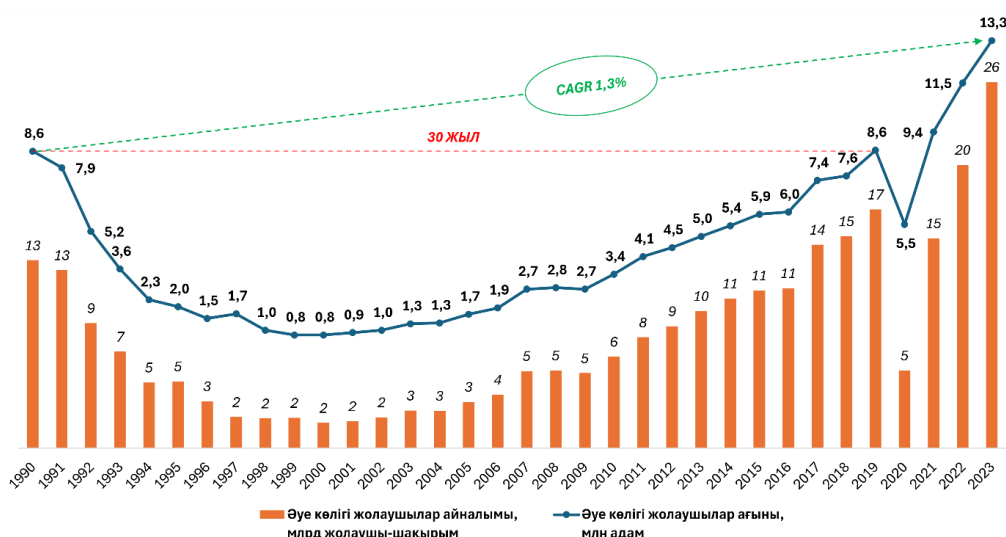
- Қазақстанның әуе тасымалдар нарығын зерттеу және негізгі көрсеткіштерінің динамикасына талдау жасау;
- Осы нарықтың дамуын тежеп отырған өзекті және маңызды проблемаларды анықтау;

– Осы мәселелердің пайда болуына себепкер болып отырған факторларды анықтау және оларды шешу мақсатындағы іс-әрекеттер қатарын ұсыну.

Зерттеу материалдары мен әдістері

Зерттеуде қолданылған негізгі әдістер экономикалық құбылыстар арасындағы жағдайларды анықтау, салыстыру және саралау кезінде қолданылатын экономика-статистикалық талдаудың түрлері болып табылады. Бірінші мәліметтер Қазақстан Республикасы Стратегиялық жоспарлау және реформалар агенттігі Ұлттық статистикалық бюросымен ұсынылған ақпараттар негізінде жинақталды, сонымен қатар, олардың негізінде автормен математикалық есептеулер жүргізу арқылы көрсеткіштер тобы анықталды. Болжамды мәліметтер MS Excel функциясының және «Air Astana» АҚ қызметкерлерінің аналитикалық ақпараттары негізінде автормен есептелінді. Алынған көрсеткіштер динамикалық және құрылымдық диаграммаларды құру үшін кестелік түрге жинақталды, және мақалада зерттеу нәтижелері ретінде суреттер мен диаграммалар түрінде көрсетілді. Жоғарыдағыларға қоса, ақпараттардың белгілі бір көлемі интернет-ресурстары көздерінен (интервью мен аналитикалық мақалалар), жылдық есеп беру материалдарынан және компаниялардың ресми сайттарынан алынды.

Нәтижелер және оларды талқылау. Әуе тасымалдар нарығы басқа нарықтармен салыстырғанда жас нарық болып саналады. Бұл нарық бастапқы кезеңінде «қолжетімсіз» нарық түрінде өз бастауын алған болса, қазіргі таңда жаһандану және туризм салаларының дамуы негізінде қарапайым халыққа деген қол жетімділігі артып келеді. Қазақстан үшін де әуе тасымалдар нарығының дамуы соңғы жылдары қарқынды артып келеді. 1-суретте Қазақстан Республикасының отандық әуе тасымалдаушыларымен орындалған жолаушылар ағыны мен айналымы көрсетілген.



Сурет 1. 1990-2023 жж. аралығындағы Қазақстан Республикасында отандық әуе тасымалдаушыларымен орындалған жолаушылар ағыны мен айналымы

Ескерту – [3] дереккөзі негізінде автормен құрастырылған

1990-2000 жж. аралығындағы көрсеткіштердің жалпы құлдырау тенденциясында болғанын байқауға болады, бұл жағдайға себеп болған негізгі жағдайлар, ол – 1990 жылдардың басындағы экономикалық дағдарыс пен оның тұрақсыздығы, жалпы халықтың әлеуметтік деңгейі мен олардың орташа жалақы мөлшерінің төмен болуы секілді факторлар деуге болады. Сонымен қатар, Қазақстан Республикасының тәуелсіздігін алғаннан кейінгі осы саланың орынды реттелмеуі де себеп. КСРО кезіндегі «Аэрофлот» құрамына кіретін қазақ авиация басқармасы Кеңес Одағында көлемі жағынан екінші орынды алатын және жақсы пайда әкеліп отырған басқарма болса, тәуелсіздіктен кейін 1993 жылы «Қазақстан әуе жолы» ұлттық акционерлік авиациялық компаниясына қайта құрылып, ол кейін банкрот болып табылып, 1996 жылы 20 тамызда ҚР Үкіметінің №1030 қаулысы негізінде «Эйр Қазақстан» жабық акционерлік қоғамы құрылды. Алайда 9 жыл өте келе «Эйр Қазақстан» ЖАҚ банкрот болып табылып өз қызметін 2004 жылы тоқтатқан болатын [5,6,7].

2000 жылдардың басында құлдырау саябырсып, 2019 жылға қарай тасымалдардың өсімі байқалады. 2019 жылы тасымалданған жолаушылар саны 8,6 млн адамға жетіп, 1990 жылғы көрсеткішке теңеліп отыр. Тәуелсіздік алғанға дейінгі көрсеткішке дейін қайта қалпына келуге 30 жыл орын алып отырғанын байқауға болады. Бұл осы нарықтың 1990-2019 жылдар аралығында баяу дамып отырғанын көрсетіп отыр. Алайда 2020 жылы тасымалданған жолаушылар саны 2019 жылмен салыстырғанда -38%-ға төмендеп, 5,5 млн адамды құрап отыр, бұған басты себеп, бәрімізге белгілі COVID-19 пандемиясы. Бірақ та 2019-2023 жылдар аралығындағы уақыт факторын есепке алатын жиынтық орташа өсу қарқыны көрсеткіші – CAGR 11 %-ды құрап падемиядан кейінгі деңгейге жетіп қана қоймай, сонымен қатар, 2023 жылы 2019 жылмен салыстырғанда 4,7 млн жолаушылардың артық тасымалданғанын көрсетіп отыр. Жалпы 34 жыл ішіндегі CAGR (1990-2023 жж.) 1,3%-ды құрап отыр, ол өз кезегінде осы нарықтың баяу дамып отырғанын, алайда падемиядан кейінгі өсу қарқынының жоғары болып отырғанын көрсетеді.

Қазіргі таңдағы Қазақстан Республикасының әуе тасымалы нарығына қысқаша шолу:

– Қазақстанда тұрақты коммерциялық рейстерді 6 әуе компаниясы жүзеге асырады, олар – «Air Astana», «FlyArystan» («Air Astana-ның» еншілес әуе компаниясы-лоукостер); «SCAT»; «QAZAQ AIR»; «Южное небо»; «Жетісу»;

– Ішкі әуе жолы тасымалдары аптасына 694 рейс жиілігімен, 61 бағыт бойынша жүзеге асырылады. Елдің халықаралық әуе маршруттары желілері 31 елге аптасына 583 рейс жиілігімен 118 бағыттан тұрады;

– 2023 жылы әуежайлар 26,1 миллион адамға қызмет көрсетіліп, 24 мың тонна жүк тасымалданды;

– 2023 жылы барлық өңірлерді қолжетімді авиатасымалдармен қамту мақсатында 23 ішкі әлеуметтік маңызы бар және туристік маршруттар субсидияланды;

– 13 әуежайда отандық әуе тасымалдаушылар жұмыс істемейтін аймақтарда бесінші дәрежелі «әуе еркіндігін» қамтамасыз ететін «ашық аспан» режимі іске қосылған болатын [4].

1-кестеде Қазақстан Республикасы халқының ұшуға деген бейімділігі көрсетілген.

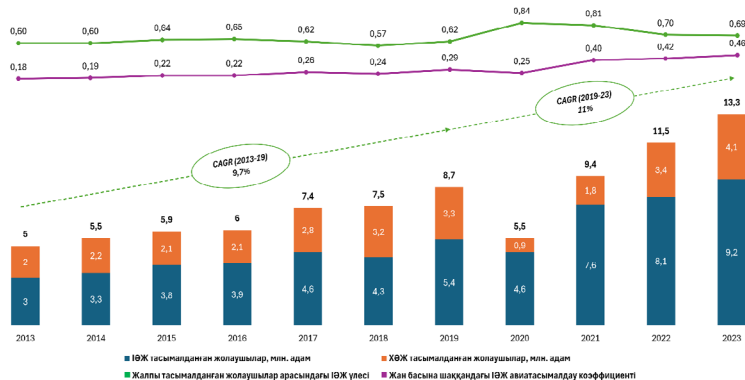
Кесте 1. Қазақстан Республикасы халқының 2013-2023 жж. аралығындағы ұшуға деген бейімділік көрсеткіші

Жылдар	Халық саны (жыл басына), млн адам	Әуе көлігімен тасымалданған жолаушылар саны, млн адам	Ұшуға деген бейімділік коэффициенті (3/2)
1	2	3	4
2013	17,0	5,0	0,3
2014	17,3	5,4	0,3
2015	17,5	5,9	0,3
2016	17,8	6,0	0,3
2017	18,0	7,4	0,4
2018	18,3	7,6	0,4
2019	18,5	8,6	0,5
2020	18,8	5,5	0,3
2021	19,0	9,4	0,5
2022	19,6	11,5	0,6
2023	19,9	13,3	0,7

Ескерту – [3] дереккөзі негізінде автормен құрастырылған

Әуе көлігімен тасымалданған жолаушылар санының жалпы халық санына деген қатынасымен есептелінетін ұшуға деген бейімділік коэффициенті 2013 жылы 0,3 құраса, 2023 жылы 0,4 пунктқа өсіп, 0,7 көрсеткішін құрап отыр. Жалпы пандемияны есепке алмағанда, 2013 жылдан бастап бұл көрсеткіш оң динамикада өсіп келеді, ол өз кезегінде Қазақстан халқының жиі ұша бастағанын, яғни осы көлік тасымалына деген сұраныстың артып келе жатқанын көрсетіп отыр.

2-суретте Қазақстан Республикасының отандық әуе тасымалдаушыларымен ішкі және сыртқы әуе желілерімен тасымалданған жолаушылар саны көрсетілген.



Сурет 2. 2013-2023 жж. аралығындағы Қазақстан Республикасында отандық әуе тасымалдаушыларымен орындалған ішкі және сыртқы әуе желілерімен тасымалданған жолаушылар саны және олардың көрсеткіштері

Ескерту – [3,8] дереккөздері негізінде автормен құрастырылған

2013-2019 жылдар аралығында ішкі рейстердің жалпы ұшулардағы үлесі жобамен тұрақты 60 пайызды құрап отырса, 2020 жылы осы көрсеткіш 80 пайызға дейін жеткен, ол өз кезегінде басты себептердің бірі – осы жылдағы пандемия салдарынан сыртқы қатынастардың тоқтауынан болып табылады. 2021-2023 жылдардағы ішкі рейстермен тасымалданған адамдарың көлемі артып отырғаны байқалады, бірақ та 2022 жылы олардың жалпы ұшулар үлесіндегі көлемі 11 пайызға төмендеген, бұл өз кезегінде халықаралық рейстерге деген сұраныстың, яғни Қазақстан халқының саяхаттауға деген тенденциясының артып келе жатқанын сипаттайды. Жалпы ІӘЖ деген тартымдылық артып келе жатқанын байқауға болады, оны жан басына шаққандағы ІӘЖ тасымалданған жолаушылар коэффициентінің 2013 жылы 0,18-ден 2023 жылы 0,46-ға артып отырғандығынан көруге болады.

Жоғарыдағы көрсеткіштер динамикасы негізінде қорытынды жасауға болатын осы нарықтың даму тенденциясына қарамастан, Қазақстанның әуе тасымалдар нарығы өзінің жолында бірқатар кедергілерге тап болып отыр. Әуе тасымалы нарығына тікелей немесе жанама әсер ететін бұл мәселелердің өзара байланысты және өзара тәуелді екенін айтуға болады.

Әуе тасымалдар нарығында туындап отырған өзара байланысты негізгі мәселелерінің бірі – әуе билеттерінің бағалық қолжетімділігі болып отыр.

2-кестеде Европа елдерімен салыстырғандағы Қазақстандағы әуе билеттерінің құны көрсетілген.

Кесте 2. Әуе компаниялардың әуе тасымалдарының бағаларын салыстыру

Маршрут	Ұшу жоспарланған күн	Билет қаралған күн	Әуе тасымалдаушы	Маршрут дистанциясы, шақырым	Билет құны, теңге
Халықаралық рейстер					
Астана-Кутаиси	25.05.2024	13.04.2024	FlyArystan	2 408	63 438
Стокгольм-Барселона	24.05.2024	13.04.2024	Ryanair	2 317	49 413
Республикаішілік рейстер					
Атырау-Ақтөбе	26.05.2024	13.04.2024	FlyArystan	527	27 619
Эдинбург-Борнмут	26.05.2024	13.04.2024	Ryanair	584	16 862
Ескерту – [9,10,11] дереккөздері негізінде автормен құрастырылған					

Салыстырмалы талдау деректері: Бағаларға салыстырмалы түрде талдау жасау үшін шамамен бірдей қашықтыққа (халықаралық және республикаішілік аймақтарда) ұшатын шетелдік «Ryanair» (Ирландия) және «FlyArystan» (Қазақстан) лоукостер әуе компаниялары алынды және екі компания осы рейстерге ұсына алатын ең төменгі базалық тариф қосымша багажсыз есептелінді. Тариф бағалары 13 сәуір 2024 жылғы

Ұлттық банктің ресми валюта бағамдары бойынша теңгеге конвертацияланды. Билет 13 сәуір 2024 жылы қаралып, 4 апта (1 ай) бұрынғы күнге қарастырылды.

Аймақтар бойынша шамамен бірдей қашықтыққа әуе билеттерінің бағасын салыстыра отырып, біз Қазақстандағы әуе билеттерінің құны Еуропадағы бағадан еш кем түспейтінін көреміз, тіпті ол бағалармен салыстырғанда халықаралық рейстер 28 %-ға, ал республикаішілік рейстер 64 %-ға қымбат екенін байқауға болады, дегенмен, еуропалық мемлекеттердегі халықтың орташа табысын есепке алсақ, қазақстандықтар үшін бұл әуе билеттерінің қолжетімділігі бойынша сұрақтар бар екенін жөнінде қорытынды жасауға болады.

3-кестеде ұшақтың эконом санатында салонында ұшу бойынша Қазақстан Республикасының аймақтық тұтыну бағаларының индексі берілген.

Кесте 3. 2022-2024 жж. I тоқсан аралығындағы ұшақтың эконом санатында ұшу бойынша тұтыну бағаларының индекстері, %

Уақыт кезеңдері	2022 ж. I тоқсан	2023 ж. I тоқсан	2024 ж. I тоқсан
Өңірлер			
Қазақстан Республикасы	115,4	125,3	106,7
Ақмола облысы	100	102,6	105,4
Ақтөбе облысы	118,4	141,5	89,7
Алматы облысы	110,6	x	x
Атырау облысы	115,3	129	142,4
Батыс Қазақстан облысы	103,7	138,6	92,3
Жамбыл облысы	114,9	112,7	86,7
Қарағанды облысы	110,7	98,8	105,8
Қостанай облысы	107	143,9	115,8
Қызылорда облысы	123,5	125,9	104,5
Маңғыстау облысы	138,7	133,3	117,5
Павлодар облысы	91,9	106,5	106,7
Солтүстік Қазақстан облысы	100	115,9	100
Шығыс Қазақстан облысы	117,5	126,2	106,4
Астана қаласы	119,1	126,6	103,9
Алматы қаласы	116,6	132,1	102,2
Шымкент қаласы	128,6	117,7	118,2
Түркістан облысы	135,2	122,4	120
Жетісу облысы	-	132,4	76
Ұлытау облысы	-	78,7	91,7
Абай облысы	-	140,2	55,6
«x» – ақпараттар құпия			
«-» – мәліметтер жоқ			
Ескерту – [12] дереккөзі негізінде автормен құрастырылған			

Кестедегі мәліметтерді талдай отыра, жалпы билеттердің бағалары соңғы 3 жылдың бірінші тоқсандарында шамамен жыл сайын 16 %-ға артып отырғанын көруге болады. 2024 жылдың бірінші тоқсанында өткен жылғы осы кезеңмен салыстырғанда эконом санатындағы билет бағалары Қазақстан бойынша 6,7 %-ға артқан. Өңірлер арасында билет бағаларының ең жоғарғы артуы 42,4 пайызды құрап, Атырау облысында тіркеліп отыр. Содан кейінгі өсім Түркістан облысында 20%, Шымкент қаласы және Маңғыстау облысында 18%, Қостанай облысында 16%-ды құрап отыр. Ал 2022 жылдың I тоқсанымен салыстырғанда бағалардың төмендеуі келесі облыстарды байқалады: Абай, Жетісу, Жамбыл, Ақтөбе, Ұлытау, Батыс Қазақстан.

Қазақстандағы әуе билеттерінің «жоғары бағада» болуының негізгі себептеріне келесідей факторларды келтіруге болады:

– Осы бизнестің ерекшеліктерінің болуына байланысты нарықтағы бәсекелестік ортаның Қазақстандағы дамымауы;

– Әуе ЖЖМ тапшы болуы. Авиакеросин тапшылығы қазіргі уақытта жылына 300 мың тоннаны құрайды. Қазіргі таңда әуе билеті құнының құрылымында авиакеросиннің құны шамамен 30%-ды құрайды, бұл жолаушылар үшін билеттің соңғы құнына айтарлықтай әсер етеді. 2011 жылдан бері Қазақстанда авиакеросиннің бағасы әлі де болса реттелмеген;

– Әуежайлардағы аэродромдардың негізгі құралдарының физикалық тозуы. Тозу шекті деңгейден асады және 68%-ды құрайды. Әлемдік тәжірибеге сәйкес 50%-дан астам тозу әуе хабының жұмысындағы тұрақтылықтың жоғалуын білдіреді, ұшу қауіпсіздігіне қауіп төндіреді, жоспарланбаған күрделі салымдар мен қаржылық тұрақтылықтың жоғалуы, халықаралық тасымалдау нарығынан шығу қатері туындауы; Қазақстандағы аймақтық әуежайлардың барлығы дерлік рентабельді емес. Әуежайлардың ұшу-қону жолақтарын күтіп ұстау үлкен қаржылық жүктеме болып табылады [13].

Енді осы нарықтағы бағаның жоғары болуына әсер етіп отырған факторларды жекелеп қарастыруға болады:

– Осы нарықтағы бәсекелестіктің төмендігі. Қазақстанның авиациялық әкімшілігімен (ААК) тіркелген қазақстандық әуе тасымалдаушылардың саны 2021 жылғы 54-тен 2022 жылы 59-ға дейін өсті, оның 13-і коммерциялық әуе тасымалдарын жүзеге асырады: 6-ы тұрақты жолаушылар рейстерін және 7-чартерлік жолаушылар тасымалдарын орындайды. «Air Astana» -Еуропалық Одақелдеріне ұшуға құқығы бар бавиакомпанияның бірі, басқа операторлар Comlux, Prime Aviation, FlyJet.kz, KazAirJet және Jupiter Jet. Ішкі рейстерді 5 әуе компаниялары орындайды: «Air Astana» (FlyArystan-мен бірге), SCAT, QAZAQ AIR, Southern Sky және «Жетісу».

Халықаралық азаматтық авиация ұйымы (ICAO) жүргізген аудиттің деректері бойынша 2022 жылы Қазақстанда ұшу қауіпсіздігінің деңгейі 73% - дан 84% - ға дейін ұлғайып отыр. Бұл 2021 жылы тіркелген әлемдік деңгейден 15% жоғары. ААК (Азаматтық авиация комитеті) Қазақстанның ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету және арттыру жөніндегі сұрақтар бойынша ICAO және EASA-мен тығыз ынтымақтасады. Еуропалық бағыттар бойынша рейстерді орындау кезінде қазақстандық әуе акомпанияларға

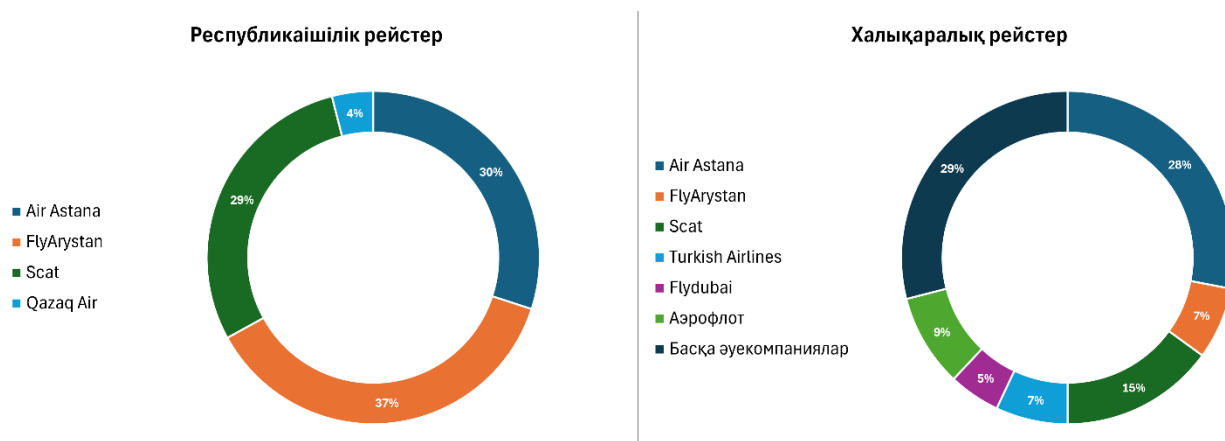
ешқандай шектеулер қойылмайды; ұшулар тек қана қолданыстағы әуе қатынасы туралы үкіметаралық келісімдермен регламенттеледі.

2022 жылдың соңындағы жағдай бойынша аптасына 477 рейс жиілігімен 108 бағыт бойынша 30 елге рейстер орындалады [8].

Ал 2023 жылы ішкі әуе жолы тасымалдары аптасына 694 рейс жиілігімен, 61 бағыт бойынша жүзеге асырылады. Елдің халықаралық әуе маршруттары желілері 31 елге аптасына 583 рейс жиілігімен 118 бағыттан тұрады. Сонымен қатар, 2023 жылы «Қазаэронавигация» РМҚ 415 мыңнан астам ұшуларға қызмет көрсеткен, оның ішінде 107 мыңы қазақстандық ұшулар болса, 308 мыңы шетелдік әуе тасымалдаушылармен орындалған.

Әуе билеттерінің баға деңгейіне көбіне нарықтағы бәсекелестік, әуежайлардағы қызмет көрсету сапасы мен жылдамдығы, әуежайлардағы төмен бағалар, авиа жанармай бағасы, авиатасымалдаушылар арасындағы жолаушылардың таңдау еркіндігі сияқты факторлар әсер етеді.

3-суретте нарықтың ішкі және сыртқы рейстер бойынша нарықтың құрылымы көрсетілген.



Сурет 3. ҚР әуе тасымалдары нарығының 2024 жылғы ішкі және сыртқы әуе желілері бойынша әуе компаниялармен тасымалданған жолаушылардың құрылымы

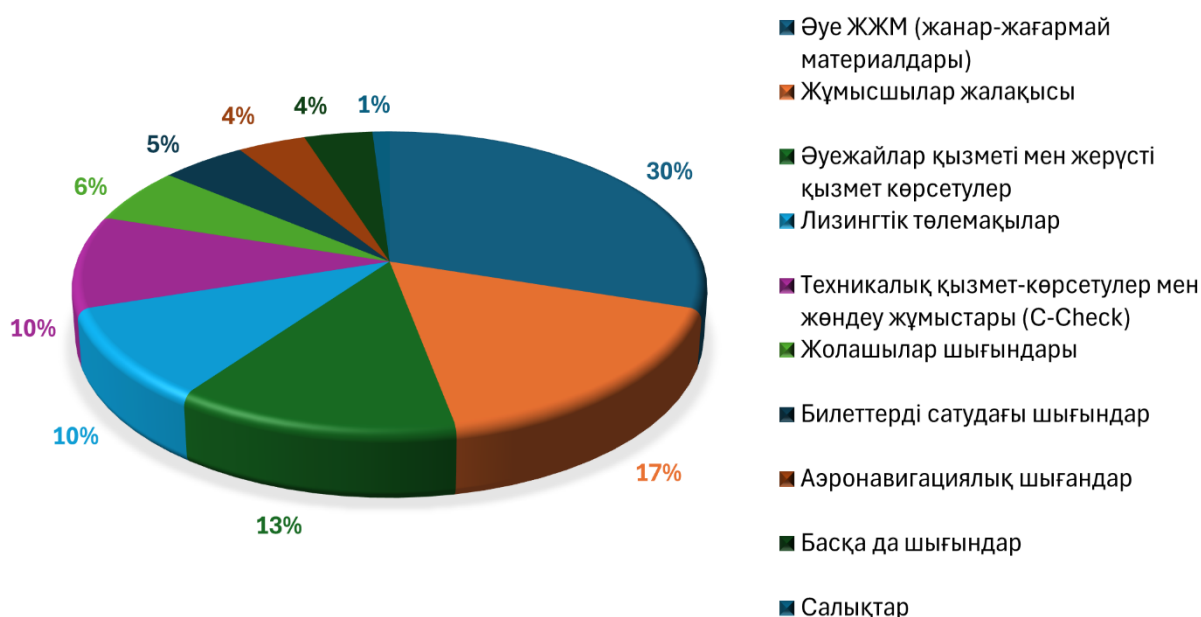
Ескерту – [8] дереккөзі негізінде автормен құрастырылған

Қазақстанда әуе тасымалдар нарығы ұлттық әуе тасымалдаушы басқаратын мемлекеттік компаниялар тобының үстемдігімен ерекшеленеді. Бұл нарықта олигополиялық модель орын алған. Екі компанияның нарықтағы үлесі (Air Astana тобы мен Scat) 96 %-ды алады. Қазіргі таңда FlyArystan лоукостер тасымалдаушы ретінде нарықта өзін ұсынатын болғанына қарамастан, ол Air Astana компаниясынан бөлек шығарылмаған, және олардың барлық есептері бір кәсіпорыннан шығады, яғни жеке заңды тұлға ретінде әрекет етпейді. Air Astana тобы квазимемлекеттік секторға жатады, 51 пайызы Самұрық-Қазына ұлттық әл-ауқат қорына тиесілі. Ол жеке компания ретінде нарықтың 67 пайызын алып отыр, яғни осы нарықта үстемдік етіп, билеттердің бағаларының тағайындалынуына тікелей әсер етеді деген сөз.

Қазақстан Республикасы Бәсекелестікті қорғау және дамыту агенттігі (ҚР БҚДА) мемлекеттің қатысуымен әуе компаниялардың активтерін бөлүмәселесі әлі шешілмегенін атап өтті. Қолданыстағы олигополиялық нарық құрылымы баға бәсекелестігіне және шығындарды оңтайландыруға кедергі келтіреді, бұл рейстердің жүйелі кешігуіне және бағаның өсуіне әкеліп оытрады. ҚР БҚДА мысал ретінде әуе компанияның бір бағыттағы ең жоғары тарифі ең төменгі тарифтен 4,6 есе асатын жағдайды мысалға келтіреді (67 743 теңге 14 743 теңгеге). Мұндай жағдай жоғары бағаны төлеуге мәжбүр болған және рейстердің кешігуі түріндегі қолайсыздықтарға төзетін жолаушыларға теріс әсер етеді.

– Әуе ЖЖМ тапшылығы. Отандық мұнай өңдеу зауыттары қазіргі таңда отандық әуе тасымалдаушыларының авиакеросинге деген сұраныстарын толығымен қанағаттандыра алмай отыр. Осы нарықтағы ЖЖМ көтерме нарығының 80%-ы «ҚазМұнайГаз» ұлттық компаниясымен орындалады [14]. Ал осы тауар түріне деген тапшылықтың орын алуы, өз кезегінде оның бағасының жоғарылауына әкеледі, бұл фактор қазіргі таңдағы әуе нарығындағы орын алып отырған берінеше проблемаларғы әкеліп отыр. Соның ішінде, әуе билетінің өзіндік құнының жоғарылауына және транзиттік потенциалдың орындалмауы.

4-суретте отандық әуе компаниялардың өзіндік құнының құрылымы көрсетілген.



Сурет 4 – Әуе компаниялар шығындарының құрылымы

Ескерту – [15] дереккөзі негізінде автормен құрастырылған

Әуе компаниялардың шығындарының құрылымы жолаушыларға билет бағасын қалыптастыруда негіз болып табылады. Әуе билеттерінің құнына әуе тасымалдаушылардың барлық шығындары кіреді, олар келесідей: әуе тасымалы құнының құрылымында ЖЖМ 30%-ды құрайды. Жанармай оны өндірушіден сатып алатын,

импорттайтын жеткізуші арқылы немесе әуежай қызметі арқылы жеткізіледі. Шығындардың екінші түрі 17%-ды құрайтын әуе компания қызметкерлерінің жалақысы. Үшінші шығын – әуежай қызметтері және жер үсті қызметтері болып отыр. Әуежайға келген жолаушы тіркеу орнына барады, оны әуежай қажетті шарттарды берген әуе компания қызметкерлері немесе әуежай қызметкерлері тіркейді. Әуе компания қызметкерлері тіркеген жағдайда әуежай осы кезеңде багажды ресімдеу бойынша қызметтерді көрсетеді. Жолаушы үшін багаж ресімделеді және оны ұшақтың бортына дейін жеткізу ұйымдастырылады. Осы уақытта әуежай қызметтері әуе кемелеріне жерүсті қызмет көрсету бойынша қызметтер көрсетеді, соның ішінде:

– әуе кемелерін пайдаланушыларға және басқа да тұтынушыларға арнайы авто және электр көлік құралдарымен, перрондық механикаландыру құралдарымен қызмет көрсету;

– әуе кемелері мен жолаушылар салондарын жинау және жабдықтау;

– әуе кемесінің тұрағына орын беру;

– ЖЖМ және қосымша сұйықтықтарды беруді қамтамасыз ету;

– әуе кемесінің типі бойынша техникалық қызмет көрсету регламентіне сәйкес әуе кемесін инженерлік-авиациялық қызметпен қамтамасыз ету және ұшуға дайындау;

– техникалық қызмет көрсету және жөндеу (A-check);

– бортты тамақпен қамтамасыз ету (кэйтеринг компаниялар).

Шығындар ішінде төртінші орында – әуе кемесі үшін лизингтік төлемдер, олар тасымалдау құнының 10%-ын құрайды. Қазіргі уақытта авиациялық техниканың лизингін шетелдік ұйымдар жүзеге асырады. Сонымен қатар, 10% техникалық қызмет көрсету және жөндеу жұмыстарын жүргізуге кеткен шығындар. Желілік қызмет көрсету түрлерін Қазақстан аумағында әуежай қызметтері, авиакомпания немесе әуе кемелеріне техникалық қызмет көрсету және жөндеу жөніндегі сертификатталған ұйымдар жүзеге асырады.

C-check негізгі қызметі орта есеппен 7,5 мың сағаттық ұшу уақыты айналғаннан кейін жүзеге асырылады. Жөндеу жұмыстары ұшақтың техникалық жағдайына байланысты 10-нан 40 күнге дейін созылады.

Шығындардың 6%-ын құрайтын бесінші шығын түрі – рейсті кешіктіру немесе кейінге қалдыру кезінде жолаушыларға тамақтануды ұсыну және оларды орналастыру шығындары. Шығындардың алтыншы бабы 5% бұл билеттерді сату шығындары. Жолаушының әуе билетін сатып алу кезеңінде қалыптасады. Шығындардың келесі бабы – аэронавигациялық алымдар – 4%-ды құрайды. Ұшып шыққаннан кейін «Қазаэронавигация» бүкіл ұшу барысында аэронавигациялық қамтамасыз етуді ұсынады. Шамамен 1% салық алымдары және 4% басқа шығындар.

Әуе компаниялар шығындарының құрылымына сүйене отырып, қызметтердің түпкілікті құнына әсер ететін негізгі факторлар әуе ЖЖМ, персонал шығындары, сондай-ақ әуежайлар қызметі болып табылады деген қорытынды жасауға болады [15].

Ішкі нарықтағы авиациялық ЖЖМ тапшылығы және оның қымбаттығы елдегі әуе тасымалы нарығының дамуын шектейтін және баға белгілеуге әсер ететін негізгі факторлардың бірі болып табылады. Айта кету керек, әуе тасымалдаушылары

шығындарының 80%-ға жуығы шетел валютасында – әуе кемелерін сатып алу немесе жалға алу, қосалқы бөлшектерді сатып алу және т.б. жүзеге асырылады, ал олардың табысының 80%-ға жуығы теңгемен түсетінін ескерсек, әуе компаниялары өз шығындарын өтеу үшін шығынға ұшырау қысымына байланысты билет бағасын реттеуге мәжбүр.

2023 жылы мұнай өңдеу зауытының өндірісі (600-650 мың тоннадан жоғары) мен тұтыну (1 млн. тонна) арасында 35% дефицит орын алып отыр. «ҚазМұнайГаз» ҰК АҚ басқарма төрағасы Мағзум Мирзагалиев өзінің берген интервьюінде мұнай-өңдеу зауыттары 2022 жылы әуе ЖЖМ өндіруде өздерінің шекті өндірістік күштеріне жетіп отырғандарын айтқан болатын. «ҚазМұнайГаз» ҰК АҚ компаниясымен ұсынылған проблеманы шешудің бір жолы – Шымкент мұнай өңдеу зауытының өндірістік күшін жылына қазіргі 6 миллионнан 12 миллион тоннаға дейін ұлғайту. Бұл шешім авиакеросин өндірісін үш есеге – жылына 313 мыңнан 1 миллион тоннаға дейін арттыруға мүмкіндік береді. Бірақ мұндай нәтижеге тек 2030 жылға қарай ғана қол жеткізуге болады деп түсіндерген болатын Басқарма Төрағасы. Дәл қазіргі сәтте іске асыруға болатын әрекет – кәсіпорынның қазіргі әлеуетін пайдалана отырып, Атырау зауытында авиакеросин өндірісін жылына 100 мың тоннаға арттыру болып табылады.

Бұрын мұнай өнімдерін әлемдік деңгейден төмен бағамен сатумен ерекшеленетін Қазақстан қазір бұл тауарлар құнының әлемдік нарық деңгейінен асып түсетін бағада өсуін атап өтуге мәжбүр. Бұл тенденция тұрақтылықты көрсетіп отыр және өзекті болып қала бермек. Елімізде жанар-жағармай құнының әлемдік индекстерге сәйкес келетін деңгейге дейін төмендемеген. Жеткізушілер ұсынатын көтерме бағалар Еуропа мен Азиядағы да әлемдік орташа көрсеткіштерден асып түсуде. Негізгі факторлар өндірістік қуаттың жетіспеушілігі мен ресейлік нарықтағы трейдерлердің алыпсатарлық операциялары [16].

ҚР Көлік министрлігінің 2023 жылға берілген есебінде, 2030 жылға қарай авиакеросиннің өндірісін 1,4 млн тоннаға жеткізу көзделсе, тұтыну мөлшері 2,5 млн тоннаға болжанып отырғаны жазылған, бұл жерден шығатын қорытынды алдағы ұзақ мерзімде әуе ЖЖМ тапшылығы 1,8 есеге дейін сақталуы мүмкін [17].

Мысалға, Air Astana әуекомпаниясының басқарма төрағасы Питер Фостердің айтуынша Air Astana авиакеросиннің 2/3 бөлігін Қазақстаннан сатып алса, қалған 1/3 бөлігін шетелден, атап айтқанда Ресейден импорттайды. Дегенмен, импорт – бұл қажетті шара болып табылады, өйткені Қазақстанда өндірілетін жанар-жағармай көлемі барлық авиатасымалдаушылардың қажеттіліктерін өтей алмайды. Ол Air Astana Ресейден авиакеросин сатып алуының негізгі себебін Қазақстанның Кеңес Одағы кезінен бері дәл Ресей Федерациясындағыдай шығарылатын авиакеросиннің ТС-1 типін пайдалануымен түсіндірді. Бұл ретте авиакомпания осы жанармай көлемінің тек 80 пайызын тікелей зауыттардан, ал 20 пайызын делдалдар арқылы сатып алатынын айтқан болатын [18].

Азаматтық авиация комитеті еліміздегі авиациялық ЖЖМ бағасына қатысты мәселені шешу үшін келесі шараларды қолға алуды көздейді:

– Авиациялық отын нарығындағы бәсекелестікті дамыту үшін ірі әуежайларға тәуелсіз жеткізушілерді тарту;

– Авиациялық отынның ашықтығын және тек делдалсыз кәсіпорындарға сатылуын қамтамасыз ету үшін биржалық саудаға кезең-кезеңімен көшу;

– Жеткізу тек Ресейден ғана емес Қытайдан, Түрікменстаннан, Әзірбайжаннан, Өзбекстаннан шекаралас елдерден авиациялық жанармай импортын кеңейту [4].

2024 жылдың тамыз айының басында «ҚазМұнайГаз» БТ мен LanzaJet компаниясының Бас директоры ынтымақтастық туралы келісім жасасты. Бұл келісім Қазақстанда экологиялық таза авиациялық отынды (SAF) өндіру бойынша стратегиялық әріптестікті дамытуды көздейді. «ҚазМұнайГаз» бен «Air Astana» компанияларының бастамасымен және Еуропа қайта құру және даму банкінің (ЕҚҚДБ) қолдауымен SAF өндіру кешенін салу бойынша алдын ала техникалық-экономикалық негіздеме жасалды. Келесі қадам – жобаның ТЭН әзірлеу. «Air Astana» алдағы уақытта өз әуе тасымалдарында SAF қолдануды жоспарлап отыр. Сондай-ақ «Самұрық-Қазына» қорының төмен көміртекті Даму тұжырымдамасына сәйкес SAF үлесін біртіндеп арттыру көзделуде: 2040 жылға қарай 5%-ға, 2050 жылға қарай 15%-ға және 2060 жылға қарай 25%-ға дейін.

Әуе ЖЖМ құнының жоғары болуы осы нарықтың транзиттік тасымалының дамымауына да айтарлықтай үлесін тигізіп отыр. Бірінші кезекте не үшін Қазақстанға транзиттік тасымалдың маңыздылығын айқындап өтейік. Қазақстанның Еуропа мен Азияның ортасында сәтті географиялық орналасуы, Орталық Азияда транзиттік елге айналуына алғышарт болып отыр. Яғни, елдің жүк не жолаушы тасымалы үшін транзиттік жағдайда орналасуы, ел үшін экономикалық тиімділіктерге әкелуге мүмкіндік береді. Тасымалданатын жолаушылар әуежайлардың саудасын және қызметін арттырса, әуекомпаниялар да отандық қызметтерді пайдаланатыны белгілі, мысалы әуежайлық жер үсті қызметтері, жолаушыларға көрсетілетін қызметтер, жолаушылар арқылы жасалатын сауда, авиаотын мен жанармай құю және тағы басқалары.

Қазақстан арқылы транзиттік рейстерді орындайтын немесе жанармай құю үшін келетін шетелдік авиакомпаниялар отандық жанармай тапшылығына байланысты импорттық жанармайға жүгінуге мәжбүр. Дегенмен, импорттық жанармай отандыққа қарағанда қымбатырақ болып келеді.

2022 жылы, екінші жартыжылдықта біздің ел арқылы транзиттік рейстерді жүзеге асыратын авиакомпаниялар әуе жанармайының қымбаттауына байланысты транзиттік рейстердің шамамен 40%-ын жоғалтқанымызды және ол рейстер БАӘ мен Түркіменстан арқылы балама бағыттарды пайдалана бастағаны жөнінде «Нұрсұлтан Назарбаев халықаралық әуежайы» АҚ басқарма төрағасы Дәулет Хамзин айтқан болатын. Оның айтуынша, транзиттік рейстерді қамту арқылы тек Астана әуежайы транзиттік жүк ағынын бес есеге ұлғайта алады, бұл елдің ЖІӨ оң әсер етеді, бірақ бұл авиациялық жанармайдың тапшылығы мен оның жоғары бағасына байланысты орындалмай отыр.

Ал авиация жөніндегі тәуелсіз эксперт Абул Кекилбаев келесідей тұжырымдарды айтқан болатын. 2022 жылы көптеген елдердің әуе компаниялары үшін Ресей Федерациясының үстіндегі әуе кеңістігі жабылғаннан кейін қазақстандық әуежайлар мен әуе компаниялары қозғалыс көлемін ұлғайтып, жаңа бағыттарды, соның ішінде Қазақстаннан Ресейге және кері бағыттағы бағыттарды ашуға мүмкіндік алды. Расында да, Қазақстан Ресейдің оңтүстік көршісі ретінде шетелдік рейстерді тасымалдау үшін

инфрақұрылымды қамтамасыз етіп, қызмет көрсетуді жақсарта алады. Және бұл жағдай аяқталғаннан кейін (Ресей Федерациясының әуе кеңістігі ұшулар үшін қайтадан ашылған кезде) шетелдік әуе компаниялары Қазақстан арқылы ұшуды немесе бұрынғы бағыттарына оралуды таңдауы үшін бұл мүмкіндікті барынша пайдалану керек. Жанармай тапшылығы Қазақстан арқылы ұшқысы келетін әуе тасымалдарын тежеп отыр, ал бұл сұраныс көршілес елдерімізге – Қырғызстан, Өзбекстан, Түркіменстан, Әзірбайжанға кетіп отыр. Жанармай құнының жоғары болуына байланысты әуежайларымыз тартымдылығын жоғалтуда [19].

3.Әуежайлардың физикалық тозуы. Қазіргі таңдағы деректер бойынша тозу шекті деңгейден асады және 68%-ды құрап отыр, ал әлемдік тәжірибеге сәйкес 50%-дан астам тозу әуе хабының жұмысындағы тұрақтылықтың жоғалуын білдіретіндігі жөнінде жоғарыда айтылған болатын [13].

Әуежай инфрақұрылымының шекті мөлшерден аса жүктелуі мен тозуы елімізде осы нарық инфрақұрылымын кешенді кеңейту және жаңғырту қажеттілігінің туындап отырғанын білдіреді. Әуе тасымалы секторында, атап айтқанда Астана, Алматы және Шымкент қалаларының ірі әуежайларында инфрақұрылымның тозуы байқалады. Мысалы, жылына 2,7 млн жолаушының өткізу қабілеті бар Алматы әуежайы 2021 жылы 7,2 млн жолаушыға қызмет көрсеткен. Ол шекті деңгейден 2,7 есе артып отыр. Трафиктің бұл көлемі әуежайдың жобалық параметрлерінен едәуір асып түседі және инфрақұрылымның жылдам тозуына әсер етеді.

2022 жылы 5 жоба іске асырылды, атап айтқанда Орал және Қостанай әуежайларындағы терминалдар, Өскемен, Үшарал, Үржар әуежайларындағы ұшу-қону жолақтары қайта жаңартылды. Қазіргі таңда Алматы, Шымкент, Қызылорда және Қостанай қалаларында 4 жоба іске асырылуда. Нәтижесінде Алматы әуежайының өткізу қабілеті 5 есеге (14 млн жолаушыға дейін), Қызылорда - 6 есеге (2 млн - ға дейін) және Шымкент-7 есеге (6 млн-ға дейін) ұлғаяды.

БАӘ Terminal Holding инвесторы жаңа басқарушы компанияның алдына қойылған бірінші кезектегі міндеттердің бірі болып табылатын өз қаражаты есебінен астаналық әуежайдың ұшу-қону жолағын жөндеуге кіріседі. Ұшу-қону жолағын қайта жаңарту, жолаушылар терминалын ағыны 14 млн адамға дейін (қазір 8,5 млн) ұлғайта отырып кеңейту, жүк терминалын ұлғайту және жаһандық логистикалық операторлармен ынтымақтастық жоспарлануда. Сондай-ақ, жанармай құю кешені қайта жаңартылады, duty free-ге әлемдік брендтер тартылады, автотұрақ кеңейтіледі және т.б. инвестициялар сомасы әлі де айқындалады.

Алматыда Түрік TAV airports Holding 2025 жылы жүк терминалы алдында перронды жаңғыртуды және әуежайда жүктерді өңдеуді жеделдету үшін процестерді толық автоматтандыруды жоспарлап отыр. Холдинг \$200 млн-нан астам жаңа жолаушылар терминалын салып жатыр, оны іске қосу 2024 жылдың жазына жоспарланған.

Шымкентте SCAT әуекомпаниясы аумақты 3,8 мыңнан 35 мың шаршы метрге дейін кеңейтуге мүмкіндік беретін жаңа терминал салуды жалғастыруда. Қаржыландыру көлемі 23 млрд теңгені құрайды.

Қызылорда әуежайында құны 20 млрд теңге болатын жаңа жолаушылар терминалы салынуда. Демеуші бөлген қаражат мөлшері 15,7 млрд теңгені құрады, жергілікті

бюджеттен 4,3 млрд теңге сыртқы инженерлік-коммуникациялық инфрақұрылымды салуға бағытталды.

Павлодар әуежайының ҰҚЖ қайта құру және Балқаш әуежайының перронын, такси жолын және аэровокзалын қайта жаңарту мәселесі пысықталуда. Сонымен қатар, ҰҚЖ, периметрлік қоршаулар мен периметрлік жолдарды кешенді қайта жаңарту, орталықтандырылған жанармай құю жүйесін, ЖЖМ қоймаларын орнату және/немесе жаңғырту, 14 мемлекеттік әуежайды тексеру кезінде қолданылатын заманауи техникалық құралдармен жарақтандыру және т. б. жүргізу жоспарлануда.

Әуежайлардың ҰҚЖ жаңғыртудан басқа ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін басқа да іс-шараларды жүргізу талап етіледі. Әуеайлақты күтіп ұстау және әуе кемелеріне жерүсті қызмет көрсету, ұшуларды авариялық-құтқару қамтамасыз ету үшін арнайы техниканы жаңарту қажет, өйткені негізгі құралдар мен жабдықтардың тозуы жүріп жатыр. Арнайы техниканың көп бөлігі Кеңес заманында сатып алынған, физикалық, моральдық тұрғыдан ескірген және жиі істен шығады, ал компоненттер қазіргі таңда шығарылмайды. Әуежайлардың үздіксіз жұмыс істеуін қамтамасыз ететін өндірістік ғимараттар мен құрылыстар да жаңғыртуды талап етеді. Әуежайлардың ұшу қауіпсіздігі жөніндегі проблемаларын шешудің негізгі тежеуші факторы іске асырылуы қомақты қаражатты талап ететін осы іс-шараларды жеткілікті қаржыландырудың болмауы болып табылатынын атап өткен жөн. Өңірлік әуежайлар, сондай-ақ жергілікті атқарушы органдар жобаларды тиісті қаржыландыруды қамтамасыз ете алмайды.

Әуе тасымалында халықтың өсіп келе жатқан қажеттіліктерін қанағаттандыру үшін қажетті әуе кемелерінің тапшылығы байқалады. Мысалы, 2022 жылы орындықтар саны 98 ұшақ кезінде 12,3% -ға, яғни 14 500 адамға дейін өсті, бірақ жолаушылардың әуе кеңістігін пайдалануы 27% өсімге жетті, яғни жолаушылардың өсімі орын санының өсімінен артып отыр. 2025 жылдың соңына дейін әуе кемелерінің паркін 25 бірлікке ұлғайту жоспарланып отыр. Жалпы, мемлекет басшысының барлық тапсырмалары мен сала алдында тұрған міндеттер, оның ішінде авиакеросинмен қамтамасыз ету, мультимодальды хабтар құру, авиатасымалдардың қолжетімділігін арттыру және әуе кемелері паркін толықтыру жөніндегі шаралардың іске асырылуы және нәтижесінде алдағы 6 жылда тасымалданған жолаушылар санын 2 есеге және өңделген жүк көлемін 7 есеге арттыру уақтылы орындалатындығын Қазақстан Республикасының Көлік министрі Қарабаев Марат Кәрімжанұлы мәлімдеген болатын [20,21,22].

Жоғарыдағы проблемаларды шешуде келесідей іс-шаралар қатарлары ұсынылады:

- Әуежай терминалдарды, ұшу-қону жолақтарын, периметрлік қоршауларды қайта реконструкциялау, орталықтандырылған жанармай құю жүйесін құру, ЖЖМ қоймаларын жаңғырту;
- Әуежайларда қолданылатын заманауи техникалық құралдармен жабдықтау;
- Әуеайлақты ұстауға және әуе кемелеріне жер үстіндегі қызметтерді көрсетуге, ұшуды авариялық-құтқару қамтамасыз етуге арналған арнайы техникаларды жаңарту;
- Әуежайлардың өндірістік ғимараттары мен құрылыстарын жаңарту;
- Қазақстандық мұнай өңдеу зауыттарында Jet A-1 маркалы әуе ЖЖМ өндірісін жергілікті деңгейге айналдыру.

Қорытынды. Қазақстандағы әуе тасымалының қолжетімділігі мен тұрақтылығы экономикалық дамудың және халықтың ұтқырлығын қамтамасыз етудің маңызды аспектілері болып табылады. Авиация саласы елдің әртүрлі аймақтарын байланыстыруда, сондай-ақ халықаралық байланыстар мен сауданы жеңілдетуде шешуші рөл атқарады.

2019 жылдан 2023 жылға дейінгі кезең COVID-19 пандемиясына байланысты авиация саласы үшін қиын болды. Дегенмен, орташа өсу қарқыны (CAGR) 11%-ға жетіп, оң өнімділікті көрсетті. Бұл дағдарыстан кейін саланың қалпына келгенін көрсетеді және одан әрі өсу әлеуетін көрсетеді.

Қазақстандағы әуе қатынасындағы басты қиындықтардың бірі – әуе билеттерінің қымбаттығы. Бұл бірқатар факторларға, соның ішінде нарықтағы бәсекелестіктің болмауына және авиациялық жанармаймен қамтамасыз ету проблемаларына байланысты. Тәуелсіз жеткізушілерді тарту және жанармай импортын кеңейту сияқты қадамдар бағаны төмендетуге және халық үшін әуе қатынасын қолжетімді етуге көмектеседі.

Әуежайлардың физикалық тозуы да шұғыл назар аударуды қажет ететін маңызды мәселе. Жұмыс жүктемесінің артуы және инфрақұрылымның тозуы қызмет көрсету сапасының нашарлауына және төтенше жағдайлардың туындау қаупінің артуына әкеледі. Әуе қатынасының қауіпсіздігі мен тиімділігін қамтамасыз ету үшін терминалдарды, ұшу-қону жолақтарын және басқа инфрақұрылымды жаңарту өте маңызды.

Тасымалдаудағы өсіп келе жатқан сұранысты қанағаттандыру үшін ұшақтардың тапшылығын да атап өткен жөн. Әуе кемелерінің паркін ұлғайту жолаушыларды көбірек тасымалдау мүмкіндігін қамтамасыз етіп қана қоймайды, сонымен қатар әуе қатынасын ықтимал үзілістерге немесе қызмет көрсету ақауларына төзімді етеді.

Бұл проблемаларды шешу үшін әуе қатынасының құнын төмендету және инфрақұрылымды жаңарту бойынша жедел шараларды да, әуе кемелері паркін кеңейту және авиациялық отынмен қамтамасыз етудің тұрақтылығын қамтамасыз ету бойынша стратегиялық қадамдарды да қамтитын кешенді тәсіл қажет. Осы іс-әрекеттер қатары Қазақстанның авиация саласының ұзақ мерзімді және тұрақты дамуына жағдай жасайды деп айтуға болады.

Алғыс айту, мүдделер қақтығысы

Мақала жеке қаражат есебінен жазылды, авторларда мүдделер қайшылығы жоқ.

Авторлардың қосқан үлесі.

Нұрланұлы Абдул-Хасен – әдебиеттерге шолу жасау, статистикалық ақпараттарды жинау, жиналған мәліметтерге талдау жасау, жұмыс қорытындыларына интерпретация жасау, мақаланың құрылымына сыни қайта қаралым жасау, мақаланы рәсімдеу, орыс және ағылшын тілдеріне аудару.

Шалболова Урпаш Жаниязовна – әдебиеттер тізімі жинағының қорытынды нұсқасын бекіту, жиналған мәліметтерге талдау жасау, мақаланың мазмұнын сыни қайта қарау, есептеулерге интерпретация жасау, мақаланың соңғы нұсқасын жариялауға бекіту.

Әдебиеттер тізімі

1. Мадиярова Д.М., Базикенова А.Е. Современное состояние рынка авиаперевозок в Казахстане // Вестник ЕНУ им. Л.Н. Гумилева. Серия Экономика. - 2018.- №1.-Б. 48–62.
2. Чивазова А.З., Серикбаева Ж.Д., Джаксыбекова Г.Н. Анализ рыночной среды отрасли гражданской авиации Республики Казахстан // Теория и методология . - 2018. - № 5-6 (123).-Б. 295-302.
3. Қазақстан Республикасы Стратегиялық жоспарлау және реформалар агенттігі Ұлттық статистика бюросының ресми сайты [Электрондық ресурс]. - 29.05.2023 - URL: <https://stat.gov.kz/> (жүгінген күні – 19.04.2024)
4. Қазақстан Республикасы Көлік министрлігінің Азаматтық авиация комитетінің ресми сайты [Электрондық ресурс]. – 29.02.2024 - URL: <https://www.gov.kz/memleket/entities/aviation?lang=kk> (жүгінген күні – 19.04.2024)
5. Эйр Казахстан [Электрондық ресурс]. – 19.02.2024 - URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%AD%D0%B9%D1%80_%D0%9A%D0%B0%D0%B7%D0%B0%D1%85%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD (жүгінген күні – 19.04.2024)
6. О казахстанской гражданской авиации [Электрондық ресурс]. - 08.12.2023 - URL: <https://nomad.su/?a=3-202312080035> (жүгінген күні – 19.04.2024)
7. «Эйр Казахстан» долетался [Электрондық ресурс]. - 01.03.2004 - URL: <https://nomad.su/?a=11-200403010029> (жүгінген күні – 19.04.2024)
8. «Air Astana» АҚ ресми сайты [Электрондық ресурс]. – 02.2024 - URL: <https://airastana.com/kaz/ru-RU> (жүгінген күні – 19.04.2024)
9. «Great Circle Map» сервисінің ресми сайты [Электрондық ресурс]. - URL: <https://www.greatcirclemap.com/> (жүгінген күні – 19.04.2024)
10. «Ryanair» әуекомпаниясының ресми сайты [Электрондық ресурс]. - URL: <https://www.ryanair.com/ie/en> (жүгінген күні – 19.04.2024)
11. «FlyArystan» әуекомпаниясының ресми сайты [Электрондық ресурс]. - URL: <https://flyarystan.com/> (жүгінген күні – 19.04.2024)
12. Қазақстан Республикасы Стратегиялық жоспарлау және реформалар агенттігі Ұлттық статистика бюросының Ақпараттық-талдамалық жүйесінің ресми сайты [Электрондық ресурс]. – 03.2024 - URL: <https://taldau.stat.gov.kz/> (жүгінген күні – 19.04.2024)
13. Экономикалық зерттеулер институтының (ЕРИ) ресми сайты [Электрондық ресурс]. – 25.09.2023 - URL: <https://economy.kz/ru/Mnenija/id=374> (жүгінген күні – 19.04.2024)
14. «Zakon.kz» ресми ақпараттық сайты. – [Электрондық ресурс] // URL: <https://www.zakon.kz/> (жүгінген күні – 19.04.2024)
15. Утепов А.Т. Развитие рынка регулярных внутренних авиаперевозок в Республике Казахстан // Диссертация на соискание степени доктора по профилю – Астана. - 2017. – 139 б. – [Электрондық ресурс] // URL: <https://repository.ara.kz/handle/123456789/209>
16. Могут ли авиабилеты в Казахстане стать дешевле [Электрондық ресурс]. – 25.05.2023 - URL: <https://informburo.kz/stati/mogut-li-aviability-v-kazaxstane-stat-desevle> (жүгінген күні – 19.04.2024)
17. Қазақстан Республикасы Көлік министрлігінің ресми сайты [Электрондық ресурс]. - URL: <https://www.gov.kz/memleket/entities/transport?lang=kk> (жүгінген күні – 19.04.2024)

18. Какие затраты влияют на стоимость билетов Air Astana [Электрондық ресурс]. – 21.04.2023 - URL: <https://kapital.kz/gosudarstvo/115033/kakiye-zatraty-vliayut-na-stoimost-biletov-air-astana.html> (жүгінген күні – 19.04.2024)

19. О том, как Казахстан не воспользовался открывшимся окном авиавозможностей. И о том, почему так часто задерживаются самолёты [Электрондық ресурс]. – 01.02.2023 - URL: <https://informburo.kz/interview/net-v-aviacii-nicego-vaznee-bezopasnosti-polyotov-no-s-etim-u-kazaxstana-problemu> (жүгінген күні – 19.04.2024)

20. «Қазақстан Республикасының 2029 жылға дейінгі Ұлттық даму жоспарын бекіту туралы» Қазақстан Республикасының Президенті Жарлығының жобасы [Электрондық ресурс]. – 05.02.2024 - URL: <https://legalacts.egov.kz/npa/view?id=14924428> (жүгінген күні – 19.04.2024)

21. В 2025 году парк казахстанских авиакомпаний пополнится 25 пассажирскими самолетами [Электрондық ресурс]. – 23.02.2024 - URL: <https://www.gov.kz/memleket/entities/aviation/press/news/details/712439?lang=ru> (жүгінген күні – 19.04.2024)

22. Аэропорты Казахстана станут хабами для грузоперевозок [Электрондық ресурс]. – 13.10.2023 - URL: <https://lsm.kz/chetyre-aerporta-kazahstana-stanut-mul-timodal-nymi-centrami-podrobnosti> (жүгінген күні – 19.04.2024)

А. Нурланұлы, У.Ж. Шалболова*

Евразийский национальный университет им. Л.Н. Гумилева, Астана, Казахстан

Анализ рынка воздушных перевозок Республики Казахстан

Аннотация. В статье проведён детальный анализ современного состояния и актуальных проблем рынка воздушных перевозок Республики Казахстан. На основе проведённого анализа разработан ряд мер, направленных на решение выявленных проблем. Исследование охватывает 34-летнюю динамику пассажиропотока за период с 1990 по 2023 годы, основанную на официальных статистических данных. В работе анализируется индекс потребительских цен на авиабилеты экономического класса, сравнение стоимости билетов казахстанского лоукостера с европейскими аналогами, уровень спроса на воздушные перевозки, привлекательность внутренних рейсов и конкурентоспособность рынка, включая структуру пассажиропотока у отечественных авиаперевозчиков. Также рассматривается динамика таких показателей, как структура расходов авиакомпаний, представленных в виде таблиц и диаграмм. В результате оценки текущего состояния рынка были выявлены ключевые проблемы, препятствующие его развитию. Среди них: низкий уровень конкуренции на рынке, высокая стоимость авиабилетов, недоступная для всех социальных слоёв населения, высокий уровень износа основных фондов по сравнению с мировыми стандартами и недостаточное производство авиационного топлива отечественными нефтяными компаниями. Эти факторы существенно ограничивают потенциал рынка и требуют немедленного внимания и решений. Результаты анализа показывают, что рынок воздушных перевозок Казахстана развивается динамично и обладает значительным потенциалом для укрепления транзитных коридоров в Центральной Азии. Это подчеркивает важность стратегического управления и митигации рисков, связанных с текущими проблемами.

С учётом данных обстоятельств, предложенные меры включают увеличение инвестиций в обновление воздушного флота, развитие конкуренции на рынке, внедрение механизмов для снижения стоимости авиабилетов и повышение качества инфраструктуры.

Ключевые слова: рынок авиaperевозок, пассажирские перевозки, грузоперевозки, авиaperевозки, авиабилеты.

A. Nurlanuly, U.Zh. Shalbolova

L.N. Gumilyov Eurasian National University, Astana, Kazakhstan

Analysis of the air transportation market The Republic of Kazakhstan

Abstract. The article provides a detailed analysis of the current state and current problems of the air transportation market of the Republic of Kazakhstan. Based on the analysis, several measures have been developed to address the identified problems. The study covers the 34-year dynamics of passenger traffic for the period from 1990 to 2023, based on official statistics. The paper analyzes the consumer price index for economy class air tickets, comparing the cost of tickets of a Kazakhstani low-cost airline with European counterparts, the level of demand for air transportation, the attractiveness of domestic flights and market competitiveness, including the structure of passenger traffic among domestic air carriers. The dynamics of such indicators as the structure of airline expenses, presented in the form of tables and diagrams, is also considered. As a result of the assessment of the current state of the market, key problems hindering its development were identified. Among them: a low level of competition in the market, high airfare, inaccessible to all social strata of the population, a high level of depreciation of fixed assets compared to world standards and insufficient production of aviation fuel by domestic oil companies. These factors significantly limit the potential of the market and require immediate attention and solutions. The results of the analysis show that the air transportation market in Kazakhstan is developing dynamically and has significant potential to strengthen transit corridors in Central Asia. This highlights the importance of strategic management and mitigation of risks associated with current problems. Considering these circumstances, the proposed measures include increased investments in the renewal of the air fleet, the development of competition in the market, the introduction of mechanisms to reduce the cost of air tickets and improve the quality of infrastructure.

Keywords: air transportation market, passenger transportation, cargo transportation, air transportation, air tickets.

References

1. Madijarova D.M., Bazikenova A.E. Sovremennoe sostojanie rynka aviapervezok v Kazahstane // BULLETIN of the L.N. Gumilyov Eurasian National University. Economy Series.-2018.- №1.- P.48-62. [in Russian]
2. Chivazova A.Z., Serikbaeva Zh.D., Dzhaksybekova G.N. Analiz rynochnoj sredy otrasli grazhdanskoj aviacii Respubliki Kazahstan // Theory and methodology.- 2018. - № 5-6 (123).- P. 295-302. [in Russian]
3. Kazakstan Respublikasy Strategijalyk zhosparlau zhane reformalar agenttigi Ultyk statistika bjurosynyn resmi sajty [Electronic resource]. - 29.05.2023 - URL: <https://stat.gov.kz/> (accessed 19.04.2024). [in Kazakh]

4. Kazakstan Respublikasy Kolik ministriginin Azamattyk aviacija komitetinin resmi sajty [Electronic resource]. - 29.02.2024 - URL <https://www.gov.kz/memleket/entities/aviation?lang=kk> (accessed 19.04.2024). [in Kazakh]
5. Jejr Kazahstan [Electronic resource]. - 19.02.2024 - URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%AD%D0%B9%D1%80_%D0%9A%D0%B0%D0%B7%D0%B0%D1%85%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD (accessed 19.04.2024). [in Russian]
6. O kazahstanskoj grazhdanskoj aviicii [Electronic resource]. - 08.12.2023 - URL: <https://nomad.su/?a=3-202312080035> (accessed 19.04.2024). [in Russian]
7. «Jejr Kazahstan» doletalsja [Electronic resource]. - 01.03.2004 - : <https://nomad.su/?a=11-200403010029> (accessed 19.04.2024). [in Russian]
8. «Air Astana» AK resmi sajty [Electronic resource]. - 01.02.2024 -URL: <https://airastana.com/kaz/ru-RU> (accessed 19.04.2024). [in Kazakh]
9. «Great Circle Map» servisinin resmi sajty [Electronic resource]. - URL: <https://www.greatcirclemap.com/> (accessed 19.04.2024). [in Kazakh]
10. «Ryanair» auekompanijasynyn resmi sajty [Electronic resource]. - URL: <https://www.ryanair.com/ie/en> (accessed 19.04.2024). [in Kazakh]
11. «FlyArystan» auekompanijasynyn resmi sajty [Electronic resource]. - URL: <https://flyarystan.com/> (accessed 19.04.2024). [in Kazakh]
12. Kazakstan Respublikasy Strategijalyk zhosparlauzhane reformalar agenttigi Ultyk statistika bjurosynyn Akparattyk-taldamalyk zhujesinin resmi sajty [Electronic resource]. - 01.03.2024 -URL: <https://taldau.stat.gov.kz/> (accessed 19.04.2024)
13. Jekonomikalyk zertteuler institutynyn (ERI) resmi sajty [Electronic resource]. - 25.09.2023 - URL : <https://economy.kz/ru/Mnenija/id=374> (accessed 19.04.2024). [in Kazakh]
14. «Zakon.kz» resmi akparattyk sajty [Electronic resource]. - URL: <https://www.zakon.kz/> (accessed 19.04.2024). [in Kazakh]
15. Uteпов A.T. Razvitie rynka reguljarnyh vnutrennih aviaperevozok v Respublike Kazahstan // Dissertacija na soiskanie stepeni doktora po profilju [Electronic resource]. - 2017. - P. 139. - URL: <https://repository.apa.kz/handle/123456789/209> [in Russian]
16. Mogut li aviability v Kazahstane stat' deshevle [Electronic resource]. - 25.05.2023 - URL: <https://informburo.kz/stati/mogut-li-aviability-v-kazaxstane-stat-desevle> (accessed 19.04.2024). [in Russian]
17. Kazakstan Respublikasy Kolik ministriginin resmi sajty [Electronic resource]. - URL: <https://www.gov.kz/memleket/entities/transport?lang=kk> (accessed 19.04.2024). [in Kazakh]
18. Kakie zatraty vlijajut na stoimost' biletov Air Astana [Electronic resource]. - 21.04.2023 - URL: <https://kapital.kz/gosudarstvo/115033/kakiye-zatraty-vliayut-na-stoimost-biletov-air-astana.html> (accessed 19.04.2024). [in Russian]
19. O tom, kak Kazahstan ne vospol'zovalsja otkryvshimsja oknom aviavozmozhnostej. I o tom, pochemu tak chasto zaderzhivajutsja samoljoty [Electronic resource]. - 01.02.2023 - URL: <https://informburo.kz/interview/net-v-aviicii-nicego-vaznee-bezopasnosti-polyotov-no-s-etim-u-kazaxstana-problemy> (accessed 19.04.2024). [in Russian]
20. «Kazakstan Respublikasynyn 2029 zhyлга dejingi Ultyk damu zhosparyn bekitu turaly» Kazakstan Respublikasynyn Prezidenti Zharlygynyn zhobasy [Electronic resource]. - 05.02.2024 - URL: <https://legalacts.egov.kz/npa/view?id=14924428> (accessed 19.04.2024). [in Kazakh]

21. V 2025 godu park kazahstanskih aviakompanij popolnitsja 25 passazhirskimi samoletami [Electronic resource]. - 23.02.2024 - URL: <https://www.gov.kz/memleket/entities/aviation/press/news/details/712439?lang=ru> (accessed 19.04.2024). [in Russian]

22. Ajeroporty Kazahstana stanut habami dlja gruzoperevozok [Electronic resource]. - 13.10.2023 - URL: <https://lsm.kz/chetyre-aeroporta-kazahstana-stanut-mul-timodal-nyimi-centrami-podrobnosti> (accessed 19.04.2024). [in Russian]

Авторлар туралы мәлімет:

Нұрланұлы А. – «Экономика» мамандығының 2 курс PhD докторанты, Л.Н.Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, Астана, Қазақстан

Шалболова УЖ. – хат-хабар үшін автор, экономика ғылымдарының докторы, профессор, Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, Астана, Қазақстан

Нурланулы А. – докторант PhD 2 курса специальности "Экономика", Евразийский национальный университет им. Л.Н. Гумилева, Астана, Казахстан.

Шалболова УЖ. – автор для корреспонденции, доктор экономических наук, профессор, Евразийский национальный университет им. Л.Н.Гумилева, Астана, Казахстан.

Nurlanuly A. – 2nd year PhD student of the specialty "Economics", L.N.Gumilyov Eurasian National University, Astana, Kazakhstan.

Shalbolova U.Zh. – the author for correspondence, Doctor of Economic Sciences, Professor, L.N. Gumilyov Eurasian National University, Astana, Kazakhstan.



Copyright: © 2024 by the authors. Submitted for possible open access publication under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution (CC BY NC) license (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>).