

А.Ж.Абжапбарова, М.Е.Калекеева, И.Ж. Асильбекова
Азаматтық авиация академиясы, Алматы, Қазақстан
E-mail: kalekeeva.m@mail.ru

ҚР ӘУЕЖАЙЛАРЫ ҚЫЗМЕТІНІҢ МӘСЕЛЕЛЕРІ МЕН ДАМУ ТЕНДЕНЦИЯЛАРЫ

Андатпа. Елдің әлеуметтік-экономикалық дамуының жоғары деңгейі жекелеген кәсіпорындар мен экономика салаларының тұрақты өсуі есебінен қамтамасыз етіледі. Соңғы уақытта әуе көлігі кәсіпорындарының жұмыс істеу тиімділігін арттыру ерекше өзекті болып отыр. Мақалада әуежайлардың жердегі әуе көлігі инфрақұрылымы объектілерінің жай-күйіне, сондай-ақ олардың авиакөлік қызметтері нарығындағы бәсекеге қабілеттілік деңгейіне әсер ететін басқа да факторларға қатысты Қазақстан әуежайларын дамытудың негізгі проблемалық аспектілері баяндалған. Әуежайларды мемлекеттік қолдаудың халықаралық тәжірибесі, сондай-ақ әуежайға қызмет көрсетудің әлемдік саласын дамытуды айқындайтын негізгі бағыттар қаралды. Отандық әуежай кәсіпорындарын одан әрі дамытудың тән белгілері ұсынылған.

Түйінді сөздер. Әуежайлар, авиакомпаниялар, бәсекеге қабілеттілік, даму факторлары, стратегия, әлемдік тәжірибе

Кіріспе.

Әуе тасымалы әлемдік көліктің қарқынды дамып келе жатқан саласына жатады. Авиациялық техника ғана емес, авиациялық бизнесті жүргізу әдістері мен тәсілдері де өзгеруде. Әуежайлар әуе көлігі жүйесінің бөлігі ретінде елдер мен өңірлердің жалпы көлік инфрақұрылымының құрамдас бөлігі, сондай-ақ жекелеген өңірлердің де, тұтастай алғанда мемлекеттің де бәсекеге қабілеттілігінің стратегиялық элементі болып табылады. Дамыған әуежай желісі әуе көлігінің тиімді жұмыс істеуінің, бүкіл әуе көлігі жүйесінің тұрақтылығының, сондай-ақ ел халқы үшін әуе көлігінің қолжетімділігінің қажетті шарты болып табылады [1]

ҚР азаматтық авиациясында даулы жағдай қалыптасты. Бір жағынан қазақстандық авиакомпаниялардың жолаушылар авиатасымалдарының тұрақты өсу үрдісі байқалады (жылына орта есеппен 8% өсім) [2]. Екінші жағынан, авиатасымалдау көлемі өскен сайын сала инфрақұрылымының жетілмегендігі, оның баяу техникалық қайта жарақтандырылуы және авианарықтың құрылымдық бұрмалануларына жол берілмейтіндігі барған сайын өткір сезілуде. Қазақстанның дамушы экономикасының әлеуетіне, оның географиялық орналасуына және тасымалдардың ағымдағы өсуіне қарамастан, авиатасымалдау көлемі әзірге әлемдік орташа көрсеткіштерден төмен болып отыр.

Пандемияға дейінгі соңғы жылдары қазақстандық авиатасымалдар нарығының дамуы республиканың тұрақты макроэкономикалық көрсеткіштерімен айқындалды. Экономикалық өсім әлемдік шикізат ресурстары нарығындағы қолайлы жағдаймен, ЕО мен Қытай елдеріндегі экономиканың өрлеуі нәтижесінде қазақстандық экспорт тауарларына сұраныстың артуымен қолдау тапты. Сондай-ақ, экономиканың өсуіне белгілі бір үлес мемлекеттік индустрияландыру бағдарламасы шеңберінде жаңа өндірістік қуаттарды іске қосуды енгізді. Әуежайларды дамыту және әуежай қызметін жетілдіру-ел экономикасының қажеттіліктерінен туындайтын авиация саласының өзекті міндеті.

Материалдар мен тәсілдер.

Қазіргі уақытта Қазақстанда 21 әуежай жұмыс істейді, оның ішінде 18 халықаралық ИКАО санаты бойынша. Мемлекет меншігінде 12 әуежай (Астана, Атырау, Ақтөбе, Көкшетау, Павлодар, Өскемен, Семей, Қостанай, Талдықорған, Қызылорда, Шымкент, Петропавл), 7 әуежай жеке меншікте (Алматы, Қарағанды, Тараз, Орал, Балқаш, Жезқазған, Боралдай) және 2 әуежай сенімгерлік меншікте басқару. 4 ірі авиакомпания жұмыс істейді: Air Astana, SCAT, QAZAQ Air, FlyArystan. Air Astana және SCAT авиакомпаниялары халықаралық аккредиттелген және шетелге тұрақты ұшуларды жүзеге асырады. ҚР АӘК Ұлттық статистика бюросының деректері бойынша 2023 жылғы қаңтар-ақпанда өткен жылдың кезеңіне қатысты әуе жолаушыларының саны 53% - ға 1,76 млн адамға дейін өсті (соңғы 10 жылдағы рекордтық сан мен өсім), әуе көлігі кәсіпорындарының табысы 95,8 млрд теңгені құрады, бұл өткен жылдың сәйкес кезеңінен 2 есе көп. Жүк тасымалы саласында Алматы әуежайы Қазақстан бойынша 53% көшбасшы орын алады. Жүк тасымалы нарығы ең бәсекеге қабілетті нарықтардың бірі болып табылады, Алматы әуежайы қолданыстағы жүк тасымалдаушылармен тұрақты жұмыс істейді және жаңа жүк тасымалдаушыларды тартады [3].

Бүгінгі таңда Қазақстанда 96 халықаралық бағыт бойынша 26 шет мемлекетпен әуе қатынасы бар (бұл аптасына 430 рейс 26 шетелдік және 2 қазақстандық авиакомпания).

Нәтижелер және талқылау.

Қазақстандық әуежайлардың даму деңгейі және олар шығаратын жолаушылар ағыны шетелдіктерге қарағанда едәуір төмен. Әуежай қызметтерінің дамымауы, көбінесе ішкі нарыққа бағдарлану және әуежай қызметінде сапалық көрсеткіштерді бақылаудың тиісті деңгейінің болмауы бәсекеге қабілеттіліктің төмендеуіне және Қазақстанның транзиттік әлеуетін толық көлемде пайдалану мүмкін невожможстігіне әкеледі.

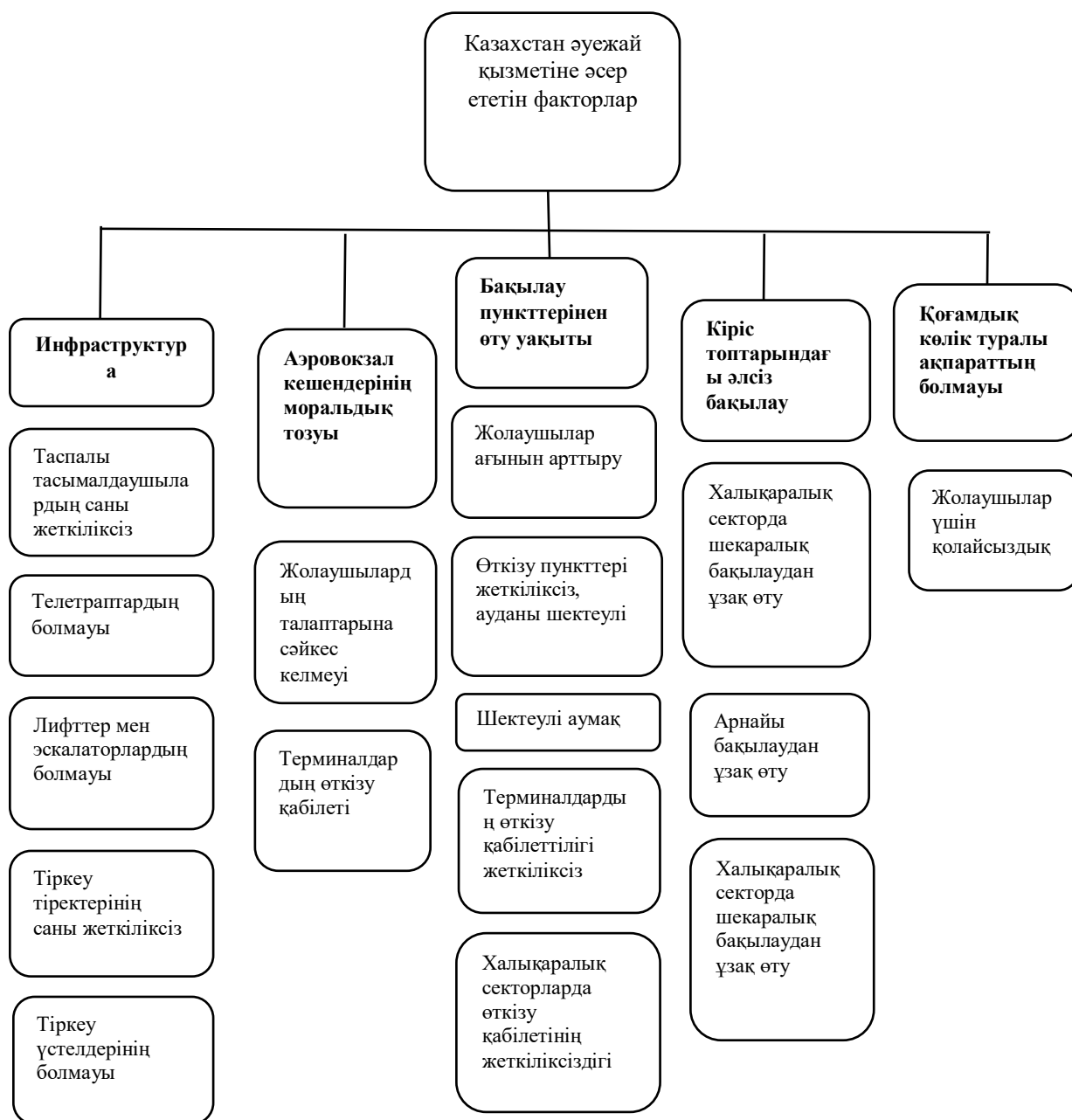
ҚР әуежай шаруашылығының жай-күйін зерттеу оның дамуындағы мынадай негізгі проблемалық аспектілерді бөліп көрсетуге мүмкіндік береді [4].

Жердегі авиакөлік инфрақұрылымы объектілерінің тозуының жоғары дәрежесі. Модернизация мен дамуға қаражаты жоқ үкімет, әдетте, аэродромдарды әуежай әкімшілігіне тапсырды, бірақ жалдау шарттары тиісті түрде орындалмады. Нәтижесінде бұл негізгі құралдардың үлкен тозуына және аэродромдардың бір бөлігінің азаматтық айналымнан шығуына әкелді. ҚР әуежайларының жерүсті авиакөліктік инфрақұрылымы объектілерінің жай-күйі қанағаттанарлықсыз және айтарлықтай тозумен сипатталады. Әуежайлардың жолаушылар мен авиакомпаниялардың қажеттіліктеріне сәйкес келмеуі бар. Республикалық маңызы бар әуежайлардың негізгі қорларының физикалық тозуы 70% - дан асады, бұл маңызды мәннен асып түседі. Әлемдік тәжірибеге сәйкес, 50% - дан астам тозу көрсеткіштері әуежай қызметіндегі тұрақтылықты жоғалтуды, ал 65% немесе одан да көп деңгейде тозу – ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету қатерін, күтпеген күрделі салымдарды және қаржылық тұрақтылықты жоғалтуды, халықаралық тасымалдау нарығынан кетуді білдіреді. Аталған фактор авиакөлік қызметтері нарығын дамытуды және Қазақстанның транзиттік әлеуетін іске асыруды тежейді.

1-суретте инфрақұрылымның жеткіліксіз қамтамасыз етілуіне байланысты әуежайдың қызметіне әсер ететін негізгі факторлар келтірілген.

ҚР әуежайларының желісі бойынша жолаушылар мен жүк ағындарын бөлудегі диспропорциялар. Қазақстанның авиатасымалдар нарығы соңғы 15 жылда айтарлықтай деформацияланды. Бүгінгі таңда ҚР жұмыс істеп тұрған 21 әуежайының ішінде ең ірі 3 әуежай 58,8% үлесін алады, ал Алматы және Нұрсұлтан әуежайлары тасымалдардың шамамен 50% - ына приходится құрайды. Көлемдердің бұл бөлінуі нарықтың олигополистік құрылымын көрсетеді. Осы әуежайлармен салыстырғанда өңірлік әуежайлар әлдеқайда әлсіз позицияларға ие, бұл республиканың барлық дерлік облыстарында жергілікті және

өңірлік авиациялық байланыстардың бұзылуына байланысты және өз кезегінде елдің транзиттік әлеуетін толық пайдалануға мүмкіндік бермейді.



1 сурет - Инфрақұрылымның жеткіліксіз қамтамасыз етілуіне байланысты әуежай қызметіне әсер ететін факторлар

Жерүсті инфрақұрылымын ұстауға инвестициялардың жеткіліксіз мөлшері. Әуежайлар санының қысқаруы мемлекет тарапынан оларды ұстауға жеткіліксіз инвестициялау проблемасымен тікелей байланысты. Мысал ретінде материалдық-техникалық базаны дамытуға шектеу қоюдың мынадай себептерін келтіруге болады: жер қатынастары саласындағы заңнаманың жетілдірілмеуі, жер учаскелерінің нысаналы мақсатын ауыстырудың күрделілігі; ЕЭА-дан тыс жерлерде жүргізілген авиатехниканы әкелу үшін жоғары кедендік мөлшерлемелер әуежайлардың өңірлік деңгейде жұмыс істеуі, республикалық бюджеттен субсидиялау мүмкіндіктері, Бюджет кодексінің

өзгерістері, әкімдіктермен өзара іс-қимыл мәселелерін зерделеу қажет. Бұл міндетті шешу жақын болашақта ҚР авиация саласын дамытудың негізгі бағыттарына жатқызылуы тиіс.

Автокөлік терминалдарының (жолаушылар және жүк) бәсекеге қабілеттілігінің жеткіліксіз деңгейі. ҚР әуе көлігі саласының бәсекеге қабілеттілігін арттыру саласындағы өзекті мәселе функционалдық мүмкіндіктерді әлемдік стандарттарға сәйкес келтіру мақсатында аэровокзал кешендерін жаңғырту қажеттілігі болып табылады

Әуежай кәсіпорындары мен авиакомпаниялардың өзара іс-қимыл әлеуетін жеткіліксіз пайдалану. Әуежайлар мен авиакомпаниялардың стратегиялық мүмкіндіктеріне сайып келгенде стратегиялық әлеуетті қалыптастыратын элементтер кіруі керек:

- басқарудың икемділігі мен ашықтығы негізінде бизнес-процестерді, технологиялық процестерді (жекелеген операцияларды) ұйымдастыру және орындау мүмкіндігі;

- қызмет түрлерін кеңейту мүмкіндігі;

- саладағы бәсекелестік артықшылықтар;

- инвестициялық және қаржылық мүмкіндіктер;

- қауіпсіздік, сапа және т. б. параметрлеріне негізделген нарықтағы имидж және бедел

ҚР-да әуежайларда жүктерді өңдеудің бірыңғай технологиялары жоқ. Қазақстанның әрбір әуежайында жүктерді өңдеу жөніндегі өз талаптары мен құжаттардың үлгілері, соның салдарынан жүк тасымалдарының нашар дамуы бар.

Көптеген әуежайлардың жер үсті және аэровокзал қызметтерін ұсыну және әуе кемесіне отын құю бөлігіндегі монополизм. Бәсекелестіктің болмауы көрсетілетін қызметтер құнының олардың сапасын жеткілікті түрде арттырмай немесе бір мезгілде қызметтер сапасының төмендеуінсіз негізсіз және болжанбайтын өсуіне әкеледі. Авиаотынның жоғары құны проблемасының негізгі себептеріне мыналар жатады: мұнай өңдеу зауыттарындағы (МӨЗ) жоғары технологиялық шығындар; делдалдардың ұзақ тізбегі; сатып алушылар мен сатушылар арасындағы келісім

Әуежай алымдарының ставкалары мен тарифтерінің ашық және экономикалық негізделген мемлекеттік жүйесінің болмауы. ҚР-дағы әуежай алымдары мен тарифтерінің ставкалары көрсетілетін қызметтердің сапасына сәйкес келмейді. ҚР әуежайларында керосин жеткізушілерінің тәжірибелік монополиясымен ұштастыра отырып, бұл авиакомпаниялар жұмысының жүйелілігі мен табыстылығына өте теріс әсер етеді, көбінесе рейстердің кешігуіне және тоқтатылуына, кейде белгілі бір әуежайдан жекелеген авиакомпаниялардың рейстерді орындауын тоқтатуына әкеледі.

Әуежай қызметін мемлекеттік реттеу жүйесінің жеткіліксіз нәтижелілігі. Авиация саласындағы қызметті мемлекеттік реттеу азаматтар мен экономиканың әуе тасымалдарына, авиациялық жұмыстарға қажеттіліктерін қамтамасыз етуге, сондай-ақ мемлекеттің қорғанысы мен қауіпсіздігін, мемлекет мүдделерін қорғауды, әуе кемелерінің ұшу қауіпсіздігін, авиациялық және экологиялық қауіпсіздікті қамтамасыз етуге бағытталған. ҚР әуе кеңістігін пайдаланудың және авиация саласындағы қызметтің құқықтық негіздерін белгілейтін, сондай-ақ мемлекеттің халықаралық міндеттемелерінің орындалуын қамтамасыз ететін әуе кодексі заңнамалық қызметтің басты бағыты болып табылады

Мемлекеттік реттеудің әлемдік тәжірибесі мемлекеттік реттеу мәселелері көрсетілетін қызметтердің сапасына тікелей байланысты екенін көрсетеді. Осыған байланысты авиакөлік кәсіпорындарының, атап айтқанда әуежайлардың қызметін мемлекеттік реттеу қажетті шара болып табылады, бірақ авиакөлік нарығының табысты жұмыс істеуі үшін батыс еуропалық басқару моделінің тәжірибесін ескеру қажет

Әуежайларды мемлекеттік қолдаудың халықаралық тәжірибесі субсидиялау тетіктерін іске асыру кезінде оң жалпы нәтижеге қол жеткізуді қамтамасыз ететін модельдерді енгізуді көздейді [5]. Мемлекеттік қолдау Еуропалық Одақта (ЕО), АҚШ, Австралия, Канадада жүзеге асырылады. Қашықтағы немесе аз қоныстанған пункттерде орындалатын маршруттарда төмен қарқынды жолаушылар ағыны бөлінісінде жаһандық ауқымда оң сальдо болған реттеуді реттеу тәжірибесі (ашық аспан) өзінің тиімділігін көрсетпейді.

Нәтижесінде мемлекеттер алдында маңызды әлеуметтік міндет - шалғайдағы пункттердің халқы үшін көліктік қолжетімділік және оған елдің басқа тұрғындары сияқты азаматтық құқықтар мен мүмкіндіктердің бірдей деңгейін қамтамасыз ету - қозғалыс еркіндігі, емделу, білім алу және басқалар тұрды.

Бұл міндетті шешу үшін Еуропада «Public Service obligation» (PSO) жүйелерін - мемлекет тұрғындарының «тең» құқықтары мен мүмкіндіктеріне қол жеткізуге бағытталған мемлекет субсидиялайтын әлеуметтік маңызы бар тасымалдарды орындау жөніндегі авиакомпаниялардың міндеттемелерінің жүйелерін іске қосқан шешім қабылданды. Міндеттемелер жүйесінен басқа, АҚШ-та қолданылатын EAS (Essential Air Service) тәжірибесі бар. EAS бағдарламасын АҚШ Көлік министрлігі басқарады және федералды үкімет қаржыландырады. Бағдарламаның мәні бастапқыда келесідей болды: тұрақты әуе рейстерімен сипатталатын елді мекендер объект ретінде әрекет етті

Кейінірек бағдарламаға кіретін жаңа елді мекендердің санын азайту және бағдарламаның жалпы бюджетін қысқарту мақсатында шектеулер енгізілді. Қабылданған шаралар ірі аймақтық және ұлттық әуежайларға қатысты елді мекендердің орналасуына қатысты болды. Субсидияны пайдалана алатын тасымалдаушы бірнеше факторлар негізінде анықталды, соның ішінде тариф құрылымы, тасымалдаушының сенімділігі және хаб әуежайындағы ірі тасымалдаушылармен аралық және / немесе маркетингтік келісімдер, маршрут ұзындығы, әуежайдың қол жетімді инфрақұрылымы, қозғалыс көлемі мен маусымдық сипаты

2002 жылдан бастап АҚШ-та экономикалық тұрақтылыққа қатысты қолданыстағы қызметтерді қолдайтын шағын аймақтарға әуе қызметін дамытуға арналған гранттардың (Small Community Air Service Development Grant (SCASDG)) аз ауқымды бағдарламасы жұмыс істейді [6]. EAS - тен айырмашылығы, субсидия тасымалдаушы компанияларға емес, муниципалитеттерге беріледі. PCI схемасынан айырмашылығы, EAS субсидиялау бағдарламасына жатпайтын тасымалдаушылардың нарыққа шығуына кедергі келтірмейді. АҚШ-тағы мемлекеттік әуежайлар жаңартуды қаржыландыру үшін федералды субсидиялар (гранттар) алушылар болып табылады. Бұл гранттардың көзі федералды әуе билеті салығынан құрылған қорларды біріктіру болып табылады. Бұл салық негізінен аэронавигациялық қызмет ақысын төлеуге жұмсалады, бірақ Конгресс жыл сайын әуежайлардың қажеттіліктері үшін шамамен 3 миллиард доллар алады

Гранттардың екі түрі бар. Бұл әуежай арқылы тасымалдау көлеміне байланысты барлық базалық (entitlement) гранттарға және белгілі бір әуежайдың ерекшеліктерін ескеретін мамандандырылған (discretionary) гранттарға таралады. Гранттардың екі түрі де федералды үкімет басым деп санайтын жобаларға және федералды авиация әкімшілігі (FAA) мақұлдаған жобаларға бағытталуы керек. FAA позициясынан авиациялық қауіпсіздікті арттыруға, тасымалдау көлемінің өсуіне және әуежайдың қоршаған аумаққа шу әсерін азайтуға бағытталған жобалар басым болып табылады. Федералды үкіметтің ұстанымынан гранттар азаматтық авиация саласындағы жалпыұлттық мүдделерді іске асыру құралы ретінде әрекет етеді

Жергілікті биліктің қатысуы АҚШ, Канада, Португалия және Испанияда бар және әуе қатынасының дамуына оң әсер ететін сияқты. Канада мен Бразилияда әуе қатынасын дамыту үшін мемлекеттік-жекеменшік серіктестіктің бірнеше жағдайлары бар.

Финляндияда, Швецияда, Грецияда және Португалияда әуе көлігі қызметін ұлттық үкіметтер реттейді; Франция, Италия, Испания және Германия ішінде PSO-ны аймақтық билік басқарады [7].

Қазақстанның ірі әуежайлары негізінен салыстырмалы түрде экономикалық тұрғыдан тұрақты және мемлекеттік қолдау схемаларын талап етпейді, өйткені олардың операциялық қызметін жабуға, сондай-ақ инвестициялық қызметке сомаларды табуға және кейінге қалдыруға жеткілікті айналымы бар. Мұндай проблема жолаушылар ағыны аз шағын әуежайларда, тиісінше, операциялардың аз көлемінде туындайды. Біздің шарттарымызда американдық тәжірибені қолдану ұсынылады, мұнда шығындарды жергілікті билік жабады және әуежайдың операциялық шығындары мен шығындарын жабуға гранттар (субсидиялар) бөлінеді. Операциялық шығындарға келетін болсақ, американдық тәжірибе бойынша бізде аэронавигациялық шығындар мен жұмыстарды жабуға бөлінген белгілі бір қорларда жинақталған жолаушылар алымдары болған кезде тиімді болар еді. Бізде мұндай қорлар әлі жоқ.

Ұлттық инфрақұрылымдық қорлар әдеттегі нарық жеткілікті немесе қолжетімді қаржыландыруды ұсына алмаған кезде өте маңызды, бұл елдің қалалары мен аймақтарында жан-жақты және тұрақты әлеуметтік-экономикалық дамуға жәрдемдесу әлеуеті бар басым инвестициялық жобаларды уақтылы іске асыруға кедергі келтіруі мүмкін.

Әуежайға қызмет көрсетудің әлемдік саласының дамуын айқындайтын негізгі үрдістерге мыналар жатады.

Әуе көлігі бизнесінің жаһандануы. Жаһандану әсеріне авиакөлік бизнесінің барлық негізгі сегменттері ұшырайды. Авиакомпаниялардың альянстарын қалыптастырудың негізгі мақсаттарының қатарына «масштабтың тиімділігіне» қол жеткізу, қатысушылардың маршруттық желілерін ұтымды ету, бәсекелестік күресті жүргізу кезінде позицияларды күшейту және т.б. жатады. Жаһанданудың көрінісі әуежайларды басқаруды жаһандық бизнес ретінде дамыту, Еуропаның континентальды әуежайларының бірыңғай жүйесін қалыптастыру, әуежай альянстарын құру түрінде көрінеді. Бұл нысандар, ең алдымен, әуе көлігі саласындағы бәсекелестіктің күшеюіне және әуежай бизнесінің рентабельділігінің артуына байланысты.

Әуежайлар мен авиакомпанияларды дамытудың келісілген және бірін-бірі толықтыратын стратегиялары. Әуежай қызметінің жетістігі олар қызмет көрсететін тасымалдаушылармен тікелей байланысты – әлемдегі ең ірі 50 әуежайда бір (базалық) тасымалдаушының үлесіне ұшу мен қонудың 40% астамы келеді. Мысалы, Атланта АП - дағы «Delta» базалық авиакомпания үлесі 81,5% -%, ал Хитроу аэропорттағы базалық АК – «British Airways» - пассажир құрайды, жолаушылар тасымалдарының жалпы көлемінің 55% астамын құрайды, бұл ретте базалық тасымалдаушының маңыздылығының өсуі ұзақ мерзімді сипатқа ие. Ірі әлемдік әуежайлардың дамуындағы тағы бір ерекшелігі-авиатасымалдар нарығының сегменттерін, ең алдымен трансферлік ағындарды қамтудың қолда бар саласының арқасында олардың авиакомпаниялар маршруттарының желісіне белсенді әсер етуі.

Стратегиялық позициялау тең болған кезде әуежайлар арасындағы бәсекелестікті күшейту. Халықаралық әуежайлар кеңесі (ASI) әуежайлар арасындағы бәсекелестік формаларын анықтайды (1 кесте), алайда, аталған нысандар халықаралық аналогтармен салыстырғанда ҚР әуежайлары желісінің жеткіліксіз дамуына байланысты ҚР әуежайларына толық көлемде қолданыла алмайтынын түсіну керек.

1 кесте - Әуежайлар арасындағы бәсекелестіктің үлгілік нысандары және әуежай бизнесі саласындағы бәсекелестік нарықтар

Әуежайлар арасындағы бәсекелестік формалары	Әуежайларға арналған бәсекеге қабілетті нарықтар
<p>Жаңа авиакомпанияларды, жолаушылар мен жүк ағындарын тарту үшін бәсекелестік; Жолаушылар мен жүк ағындарын қамту аймақтары қиылысатын әуежайлар арасындағы бәсекелестік (тікелей және трансферлік); Әуежайлар арасындағы хаб рөлі үшін және Авиакомпания хабтары арасындағы трансферлік ағындар үшін бәсекелестік; Бір мегаполистегі әуежайлар арасындағы бәсекелестік (негізгі рөл үшін); Әуежайларда (бір өңірде) қызмет көрсету түрлерін ұсыну үшін бәсекелестік; Бір әуежайдағы терминалдар арасындағы бәсекелестік.</p>	<p>Географиялық нарық сегментіндегі әуежай қызметтері нарығы (нарық әуежайларының үлесі); Әуе компанияларының трансферлік жолаушылар ағындары мен трансферлік маршруттар нарығы; Жүк әуе тасымалы нарығы; Маршруттардың максималды желісіне ие болу нарығы; Әуежайлардың авиациялық емес қызметтер нарығы (тамақтану желілері, паркингтер, дүкендер) - әдетте бір мегаполисте; Мультимодальды бәсекелестік нарығы (басқа көлік түрлерімен).</p>

Әуежайды басқарудағы коммерциялық (маркетингтік) бизнес модельдердің нарықтағы табысты қызмет факторы ретінде дәстүрлі мемлекеттік модельдерден басым болуы. Қазіргі уақытта әуежай авиациялық және авиациялық емес қызмет саласында (әуежайлар аумағындағы сервис, жанармай құю, көлік - экспедиторлық және логистикалық қызметтер, паркингтер, концессиялар және т.б.) ілеспе қызметтерді дамыту есебінен бизнестің құнын арттырады. Әлемдегі әуежай қызметінің дамуының тән тенденциясы менеджментті әуежай кірісінің мөлшерін, оның қызметінің коммерциялық құрамдас бөліктерін арттыруға, нарықтық әлеуетті барынша толық іске асыруға бағытталған бизнес-модель құруға бағыттау болып табылады.

Әуежайлар қызметінің қаржылық нәтижелері көлемдік және өндірістік көрсеткіштерден кем болмайды. Жетекші еуропалық хабтардың көпшілігі «бәсекелестік орта жағдайында негізгі бизнесті басқару» критерийі бойынша құрылған терминалдарды басқаруды, жерүсті қызмет көрсетуді, әуе кемеге отын құюды, борттық тамақ дайындауды, әуе кемеге техникалық қызмет көрсетуді қоса алғанда, шаруашылық қызметті жүзеге асыратын мемлекет пен жеке компаниялар арасындағы жауапкершілікті нақты ажыратуға негізделген коммерциялық бизнес үлгісін пайдаланады. Әуежайларды басқарудың «коммерциялық» моделінің негізгі элементтері мыналар болып табылады: авиациялық емес қызметтен түсетін табыстарға назар аудару және әуе тасымалдарына жерүсті қызмет көрсету жөніндегі функцияларды аутсорсингке беру.

Әуе тасымалдарына жерүсті қызмет көрсету жөніндегі функцияларды Аутсорсинг (жолаушыларға терминалдық қызмет көрсету, перрондағы әуе кемелеріне коммерциялық қызмет көрсету және т.б.). Әлемдік тәжірибе көрсеткендей, экономикалық тиімділікті арттыруға өндірісті әртараптандыру, аутсорсинг схемасы бойынша жұмыс, яғни тәуелсіз оператор - мамандар орындау үшін әуежай тікелей бағдарланбаған барлық авиациялық емес және бірқатар авиациялық қызмет түрлерін беру арқылы қол жеткізіледі. Сондықтан әуежайда функцияларды орындайтын операторлар арасындағы бәсекелестік қызметтер құнының төмендеуіне және авиакомпанияларға қызмет көрсету құқығы үшін күресте олардың сапасының үнемі артуына әкеледі.

Қорытынды.

Осылайша отандық әуежай кәсіпорындарын одан әрі дамытудың келесі сипаттамаларын ажыратуға болады:

- әуежайларды дамытудың негізгі стратегиялық бағдарлары сыртқы іскерлік орта субъектілерімен өзара іс-қимыл жасау арқылы әуежай инфрақұрылымының техникалық жай-күйінің сапасы мен деңгейін арттыруға мүмкіндік беретін өңірлік және салаішілік өзара байланыстарға интеграциялануға тиіс;

- авиациялық қызметке тартылатын инвестициялар төмен деңгейде қалып отыр. Алайда, әуежайларда орналасқан авиакомпаниялар жолаушылар айналымын, әуе тасымалы қауіпсіздігінің деңгейін, жерге қызмет көрсетуді арттыру тұрғысынан инфрақұрылымды дамытуға барынша мүдделі нарық қатысушылары болып табылады. Осыған байланысты әуежай кәсіпорындарын дамыту стратегияларын әзірлеу кезінде субъектілердің өзара мүдделерін есепке алу негізінде стратегиялық мақсаттар мен перспективаларды бірлесіп әзірлеу және қалыптастыру жолымен авиакомпаниялармен интеграциялау қажет;

- қуаты аз әуежайларды жаңғырту және дамыту үшін әуежай кешендерін дамытудың әлемдік тәжірибесін пайдалану қажет.

ҚР әуежайларының бәсекелестік артықшылығы, біздің ойымызша, жолаушылар мен жүк тасымалына қатысты болуы мүмкін келесі факторларға байланысты:

- кеңістіктік факторлар: халықаралық сауда аймақтары, логистикалық және конференц-орталықтар, авиациялық өнеркәсіптік кешендер және басқа да нысандар сияқты әуежай айналасындағы өңірлік даму деңгейі;

- объектілер факторлары: әуежай объектілерінің деңгейі және өткізу қабілетін арттыру үшін қолданыстағы әуежайлардағы объектілерді кеңейту мүмкіндігі;

- сұраныс факторлары: хабы бар желіні дамыту үшін жөнелтуші-алушының сұраныс деңгейі және транзиттік және транзиттік көлік ағындарының көлемі;

- қызмет көрсету факторлары: пайдаланушыларға қызмет көрсету деңгейлері, әуежай операцияларының түрлері және төлем деңгейлері;

- басқару факторлары: әуежайдың операциялық шығындары, өнімділігі және кіріс құрылымы сияқты экономикалық факторлар.

ӘДЕБИЕТТЕР

[1] «Нұрлы жол» инфрақұрылымды дамытудың 2020 – 2025 жылдарға арналған мемлекеттік бағдарламасы. Дереккөз: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P1900001055>

[2] Дереккөз: <https://www.gov.kz/memleket/entities/aviation>

[3] Қазақстан Республикасының көлік-логистикалық әлеуетін дамытудың 2030 жылға дейінгі тұжырымдамасын бекіту туралы. Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2022 жылғы 30 желтоқсандағы № 1116 Қаулысы// <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P2200001116>

[4] ҚР әуежайларының залалсыз қызметінің әлеуетін талдау «Авиациялық қызметтер нарығында олардың бәсекеге қабілеттілігін қамтамасыз ету жөніндегі ұсынымдармен әуежайларды дамыту тұжырымдамасын әзірлеу» Жобасы бойынша аралық есеп // «Азаматтық Авиация Академиясы» АҚ. Дереккөз https://kazlogistics.kz/storage/corfond/Promezh_otchet_AGA_2021.pdf

[5] Ле Мань Туан. Зарубежный опыт и формы государственной поддержки социально значимых перевозок на воздушном транспорте// «Практический маркетинг» № 2 (168). 2011//Источник: www.cfin.ru/press/practical/2011-02/05.shtml

[6] Арлашкин И.Ю., Ганган А.С., Дерюгин А.Н., Прока К.А., Предоставление блочных трансфертов: опыт США, Австралии и Канады// Финансовый журнал / Financial journal – 2016- №1- С.41-49

[7] Андреев А.В. Особенности формирования мировой отрасли наземного обслуживания воздушных перевозок как самостоятельной подотрасли воздушного транспорта // Бюллетень Транспортной Информации 2012 №1 (199)

REFERENCES*

[1] «Nұrly zhol» инфрақурылымды дамытудың 2020 – 2025 жылдарға арналған мемлекеттік бағдарламасы. Дереккөз: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P1900001055>

[2] Дереккөз: <https://www.gov.kz/memleket/entities/aviation>

[3] Қазақстан Республикасының көлік-логистикалық әлеуетін дамытудың 2030 жылға дейінгі тұзhyрымдамасын бекіту туралы. Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2022 жылғы 30 желтоқсандағы № 1116 Қаулысы// <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P2200001116>

[4] ҚР әуезhajларының залалсыз қызметінің әлеуетін талдау «Авиациялық қызметтер нарығында олардың бәсекеге қабілеттілігін қамтамасыз ету зhөніндегі ұсынымдармен әуезhajларды дамыту тұзhyрымдамасын әзірлеу» ЗHобасы бойынша аралық есеп // «Azamattyқ Aviaciya Akademiyasy» АҚ. Дереккөз https://kazlogistics.kz/storage/corfond/Promezh_otchet_AGA_2021.pdf

[5] Le Man' Tuan. Zarubezhnyj opyt i formy gosudarstvennoj podderzhki social'no znachimyh perevozok na vozдушном транспорте// «Prakticheskij marketing» № 2 (168). 2011//Istochnik: www.cfin.ru/press/practical/2011-02/05.shtml

[6] Arlashkin I.YU., Gangan A.S., Deryugin A.N., Proka K.A., Predostavlenie blochnyh transfertov: opyt SSHA, Avstralii i Kanady// Finansovyy zhurnal / Financial journal – 2016- №1-S.41-49

[7] Andreev A.B. Osobennosti formirovaniya mirovoj otrasli nazemnogo obsluzhivaniya vozдушnyh perevozok kak samostoyatel'noj podotrasli vozдушного транспорта // Byulleten' Transportnoj Informacii 2012 №1 (199)

Ainur Abzhapbarova, candidate of technical sciences, associate professor, Civil Aviation Academy, Almaty, Kazakhstan; e-mail: Ainur.abzhapbarova@mail.ru

Marina Kalekeyeva, magistr, senior lecturer, Academy of Civil Aviation, Almaty, Kazakhstan, kalekeeva.m@mail.ru

Indira Asilbekova, candidate of technical sciences, professor, Academy of Civil Aviation, Almaty, Kazakhstan, a.indira71@mail.ru

PROBLEMS AND TRENDS IN THE DEVELOPMENT OF AIRPORTS IN THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN

Abstract. The high level of socio-economic development of the country is ensured by the steady growth of individual enterprises and sectors of the economy. Of particular relevance in recent years is the increase in the efficiency of the functioning of air transport enterprises. The article highlights the main problematic aspects of the development of airports in Kazakhstan, concerning the state of the ground-based air transport infrastructure of airports, as well as other factors affecting the level of their competitiveness in the air transport services market. The international experience of state support of airports is considered, as well as the main directions determining the development of the global airport service industry. The characteristic features of the further development of domestic airport enterprises are presented.

Keywords. Airports, airlines, competitiveness, development factors, strategy, world experience.

Айнур Абжапбарова, к.т.н., ассоциированный профессор, Академия гражданской авиации, Алматы, Казахстан, ainur.abzhapbarova@mail.ru

Марина Қалекеева, магистр, сеньор-лектор, Академия гражданской авиации, Алматы, Казахстан, kalekeeva.m@mail.ru

Индира Асильбекова, к.т.н., профессор, Академия гражданской авиации, Алматы, Казахстан, a.indira71@mail.ru

ПРОБЛЕМЫ И ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АЭРОПОРТОВ РК

Аннотация. Высокий уровень социально-экономического развития страны обеспечивается за счет устойчивого роста отдельных предприятий и отраслей экономики. Особую актуальность в последнее время приобретает повышение эффективности функционирования предприятий воздушного транспорта. В статье освещены основные проблемные аспекты развития аэропортов Казахстана, касающиеся состояния объектов наземной авиатранспортной инфраструктуры аэропортов, а также других факторов, влияющих на уровень их конкурентоспособности на рынке авиатранспортных услуг. Рассмотрен международный опыт государственной поддержки аэропортов, а также основные направления, определяющие развитие мировой отрасли аэропортового обслуживания. Представлены характерные черты дальнейшего развития отечественных аэропортовых предприятий.

Ключевые слова. Аэропорты, авиакомпании, конкурентоспособность, факторы развития, стратегия, мировой опыт.
