

А. Нұрланұлы*, PhD докторанты¹

А.Б. Буламбаев, магистр, аға оқытушы²

М.С. Утжанова, магистр, оқытушы²

М.К. Айкенова, магистр, аға оқытушы²

*Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті,
Астана қ., Қазақстан¹*

*Алматы гуманитарлық-экономикалық университеті,
Алматы қ., Қазақстан²*

* - негізгі автор (хат-хабарларға арналған автор)

e-mail: akhasssen@gmail.com

ӨҢІРЛІК ӘУЕ ТАСЫМАЛДАРЫ НАРЫҒЫНЫҢ ЭКОНОМИКАЛЫҚ ТИІМДІЛІГІН АРТТЫРУ БАҒЫТТАРЫ

Мақала өңірлік әуе тасымалдары нарығының экономикалық тиімділігін арттыру бағыттарын зерттеуге арналған. Авторлар бағыттардың төмен рентабельділігі, әуежайлар инфрақұрылымының жеткіліксіздігі және авиакомпаниялардың жоғары операциялық шығындары сияқты өңірлік әуе тасымалдарының қазақстандық нарығының қазіргі жағдайының негізгі проблемаларын қарастырған. Отынның жоғары құны, мемлекеттік қолдаудың болмауы және өңірлердің көлік инфрақұрылымының нашар дамуы сияқты өңірлік авиацияның дамуын тежейтін факторлар талданған.

Анықталған мәселелерді шешу үшін әуежайлардың қолданыстағы инфрақұрылымын жаңғыртуды, әуе қозғалысын басқарудың қазіргі заманғы технологияларын енгізуді, тасымалдау маршруттын оңтайландыруды және өңірлік авиация саласына жеке инвестицияларды тарту үшін жағдай жасауды қамтитын шаралар кешені ұсынылады. Өңірлік тасымалдарды жүзеге асыратын авиакомпанияларға билеттер мен салық жеңілдіктерін субсидиялау арқылы саланы мемлекеттік реттеу мүмкіндіктері қарастырылған.

Зерттеу кезінде жүйелік бағыт, жалпылама сипаттау, оңтайландыру және факторлық талдау әдістері қолданылды.

Жүргізілген талдау әуежайлардың қазіргі заманғы инфрақұрылымын дамыту; ұшу бағыттарын оңтайландыру және жолаушыларға қызмет көрсету сапасын арттыру; әуе кеңістігін басқаруда инновациялық шешімдерді қолдану; өңірлік әуе тасымалдары нарығын дамытуды мемлекеттік қолдау және ынталандыру сияқты экономикалық тиімділікті арттырудың негізгі бағыттарын анықтауға мүмкіндік берді.

Жүргізілген зерттеу нәтижелері өңірлік әуе тасымалдары нарығының экономикалық жағдайын жақсарту және халықтың ыңғайлы және қолжетімді әуе тасымалдарына қажеттілігін қанағаттандыру үшін ұсынылған іс-шаралардың басымдылығы туралы қорытынды жасауға мүмкіндік береді.

Кілт сөздер: өңірлік әуе тасымалдары нарығы, экономикалық тиімділік, әуежайлар инфрақұрылымы, PEST-талдау, әуе компанияларының бәсекелестігі, субсидиялау, билет бағалары.

Ключевые слова: рынок региональных авиоперевозок, экономическая эффективность, инфраструктура аэропортов, PEST-анализ, конкуренция авиакомпаний, субсидирование, цены на билеты.

Keywords: regional air transportation market, economic efficiency, airport infrastructure, PEST-analysis, airline competition, subsidizing, ticket prices.

JEL classification: L93, R42, O18

Кіріспе. Маңызды белгісіздікпен және тұрақсыздықпен сипатталатын қазіргі экономикалық жағдайда, сонымен бірге халықтың қосымша күрделене түскен төмен төлем қабілеттілігі және әуе компанияларындағы қатаң бәсекелестік жағдайында әуе кемелерінің коммерциялық және техникалық пайдалану шығындарын қысқарту сұрақтары көтеріліп отыр. Операциялық шығындарды азайту, оларды барынша қысқарту жолдарын анықтау және бюджеттің шығыс бөлігін ұтымды ұйымдастыру мәселелері әуе компанияларының қаржылық тұрақтылығын айтарлықтай айқындай түсетін негізгі аспектілерді білдіреді.

Қазақстандық әуе компанияларындағы әуе кемелері паркінің өңірлік әуе тасымалдары сегментіндегі жалпы тиімділігі әлемдік деңгейдегіден әлдеқайда артта қалып отыр. Алайда, мәселе

әуе компанияларының ұшақтардың ескі үлгілерін пайдаланатындығында емес, мұндағы басты мәселе – осы әуе кемелерінің қолдағы бар көлемі мен мөлшерлігінің қазіргі заманауи тасымалдар құрылымына және әуе компанияларының нақты қажеттіліктеріне сәйкес келмеуінде. Ұшақтар паркі бойынша жоғары отын тиімділігін нақты әуе жолдарына сәйкес келетін заманауи ұшқыш аппараттарды пайдалану жолымен ғана алуға болады [1].

Зерттеудің мақсаты – Қазақстан нарығын дамыту жағдайында өңірлік әуе тасымалдарының экономикалық тиімділігін арттырудың бағыттарын анықтау. Осы мақсатқа қол жеткізу үшін бірқатар міндеттерді орындау қажеттілігі туындайды, атап айтқанда: өңірлік әуе тасымалдары нарығының дамуының қазіргі заманғы үрдістеріне зерттеу жүргізу; орын алып отырған проблемаларды зерделеу; саланың экономикалық көрсеткіштерін жақсартуға бағытталған ықтимал шешімдерді ұсыну.

Бұл тасымалдардың тиімділігіне ықпал ететін факторларды талдауды, перспективалық технологиялар мен басқарушылық тәсілдерді бағалауды, сондай-ақ авиациялық қызметті реттеумен айналысатын әуе компаниялары мен мемлекеттік органдар үшін ұсынымдар әзірлеуді қамтиды. Шығындарды оңтайландыру, кірістерді ұлғайту және көрсетілетін қызметтердің сапасын жақсарту жолдарын іздестіруге баса назар аударылады, бұл қазіргі заманғы нарық жағдайында қазақстандық өңірлік әуе желілерінің бәсекеге қабілеттілігін арттыруға мүмкіндік береді.

Жүйелік бағыт шеңберінде әуе компаниялары, әуежайлар, билік органдары және жолаушылар сияқты әуе тасымалдары нарығының барлық қатысушылары арасындағы өзара әрекеттесу жүйелеріне талдау жүргізілді. Жалпы тиімділік пен нәтижелілікті көтеру үшін өсудің жолдары мен нүктелері іздестірілді және анықталды. Осылайша, зерттеудің кешенді бағытын және әртүрлі ақпарат көздерін пайдалана отырып өңірлік әуе тасымалдарының тиімділігін арттырудың жаңа бағыттары жөнінде терең зерттеулер алынды.

Әдебиеттік шолу. Ғылыми қауымдастық аталған проблемаларды шешу жолдарын белсенді зерттеуде. Халықаралық тәжірибенің маңыздылығы бірқатар жұмыстарда атап өтіледі, олардың арасында Еуропа және Азия елдерінде өңірлік авиация саласын жаңғыртуға арналған ресейлік ғалымдардың зерттеулері ерекшеленеді. Бұл авторлар әуе қозғалысын басқарудың инновациялық технологияларын енгізу және авиакомпаниялардың шығындарын азайту үшін бағыттарды оңтайландыру қажеттігін көрсетеді [2].

Қытайлық Хинг [3] бастаған ғалымдар Қытайдағы өңірлік әуе жолдарын субсидиялаудың экономикалық әсерін зерттеген. Авторлар мемлекеттік қолдаудың жергілікті қоғамдастықтарды дамытуға және жолаушылар ағынын ұлғайтуға оң ықпалы туралы қорытынды жасайды.

Отандық ғалым А.С. Нұрмағанбетов және басқалары [4] Қазақстанның көлік саясатының, оның ішінде әуе көлігі мәселелерімен айналысты. Олар тұрақты рейстер санын ұлғайту және ішкі ұшулар желісін кеңейту үшін мемлекеттік органдар мен жеке авиакомпаниялар арасындағы үйлестіруді жақсартудың маңыздылығын атап көрсетеді.

Алайда, Қ.Б. Қалиев [5] сияқты бірқатар авторлар отынның жоғары құнына және өңірлік рейстерге сұраныстың шектелуіне байланысты көптеген бағыттардың төмен рентабельділігіне назар аударады. Демек, баға белгілеуге және жолаушылар үшін авиабилеттердің тартымдылығын арттыруға жаңа тәсілдерді әзірлеу қажеттілігі туындайды.

Тасымалдаушылардың операциялық тиімділігін арттыруда цифрлық технологиялардың рөліне ерекше мән беріледі. Мысалы, Джан Ли және оның ізбасарлары [6] ұшу кестесін жоспарлау және ұшақтардың жүктелуін оңтайландыру үшін үлкен деректерді талдау әлеуетін көрсетеді. Дегенмен, мұндай шешімдерді енгізу елеулі инвестицияларды және персоналды қайта оқытуды талап етеді, бұл цифрлық трансформация үдерісін баяулатады.

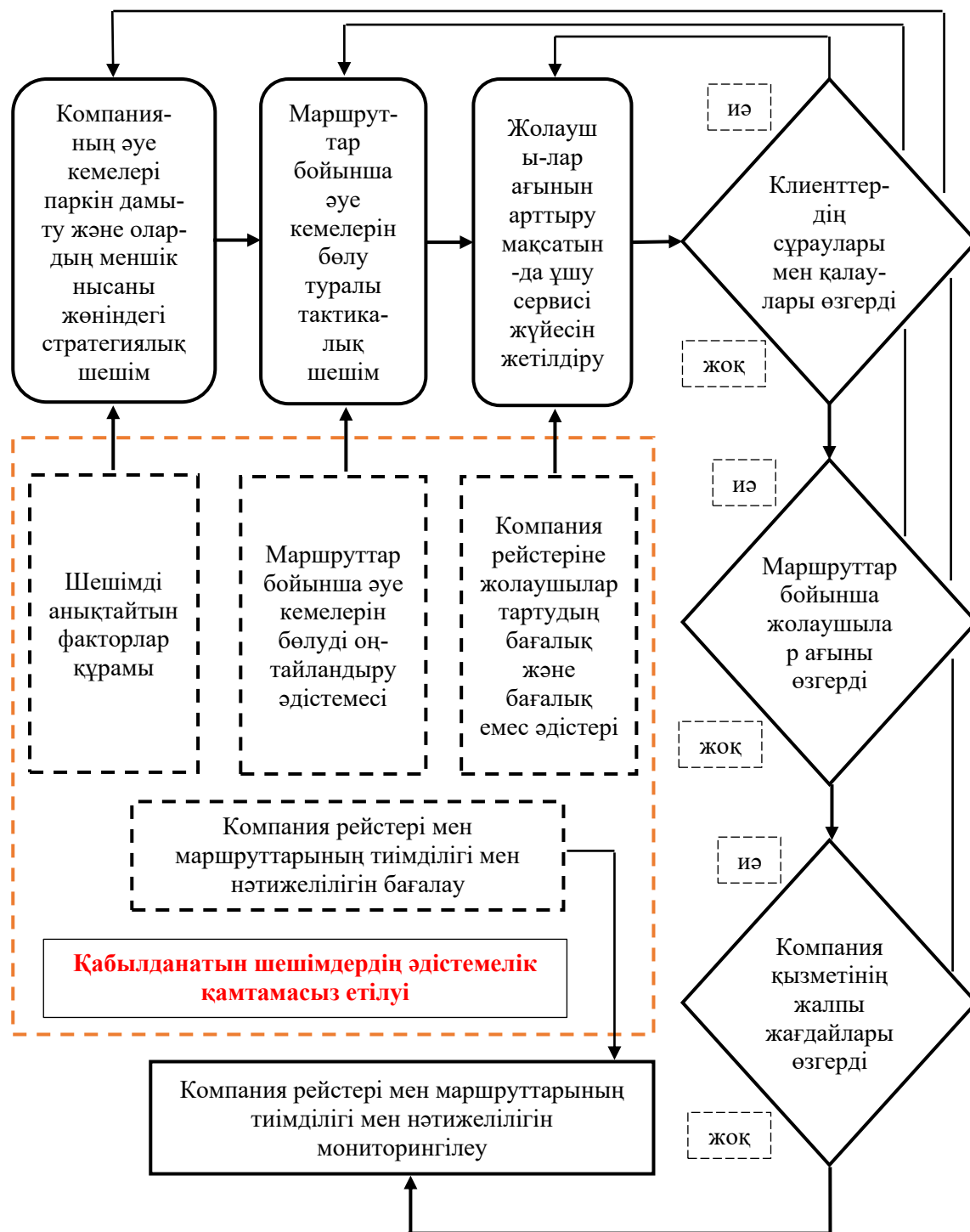
Бхатия мен Кумар Сингх [7] атты зерттеушілер отынның экологиялық таза түрлерін пайдалану және көмірқышқыл газының шығарындыларын азайту авиацияны тұрақты дамытудың басым бағыттары болып табылады. Сонымен қатар, қазіргі кедергілер ресурстары шектеулі өңірлерде жасыл технологияларды кеңінен енгізуге кедергі келтіреді.

Осылайша, қазіргі ғылыми негізге карамастан, өңірлік әуе тасымалдарының жұмыс істеуінің экономикалық аспектілерін одан әрі зерделеу ғылыми қоғамдастық пен мамандар үшін өзекті міндет болып қала береді.

Жүргізілген әдеби шолу осы саладағы одан әрі зерттеулер үшін айтарлықтай әлеуеттің бар екендігі туралы қорытынды жасауға мүмкіндік береді. Сала алдында тұрған проблемаларды шешуге

кешенді көзқарастың қажеттілігі экономикалық, техникалық және әлеуметтік аспектілерді біріктіретін пәнаралық зерттеулер жүргізу қажеттігін талап етеді.

Негізгі бөлім. Ұсынылған бағыттар өңірлік деңгейде әуе компанияларының бәсекеге қабілеттілігін арттыруға бағытталған дәйекті стратегиялық-тактикалық басқару шараларының жүйесін қамтиды, сондай-ақ қабылданатын шешімдерді сауатты негіздеу үшін әдістемелік базаны қамтамасыз етеді (сурет 1).



Сурет – 1. Әуе компанияларының өңірлік әуе тасымалдары нарығындағы қызметінің тиімділігін арттыру бағыттары*

*[8] дереккөз негізінде авторлармен құрастырылды

Ұсынылып отырған бағыттардың құрамдас бөліктерін және олардың әдістемелік қамтамасыз етілуін егжей-тегжейлі қарастырайық.

1. Өңірлік әуе тасымалдары үшін әуе компаниясының әуе кемелері паркін дамыту бағыты жөнінде стратегиялық шешімдерді әзірлеу әуе кемелерінің түрін (үлгілерін) негізді түрде таңдауды көздейді, оларға жұмыс істеп тұрған кемелерді ауыстыру және жаңаларын пайдалануға енгізу кезінде артықшылық берілуі тиіс, сонымен қоса кемелерге меншік нысаны туралы мәселелерді шешуді де қарастырады.

Төмендегі есептеулерге қарап, Қазақстанның өңірлік әуе компаниясының мысалында ұсынылған бағыттың экономикалық тиімділігін сандық бағалауға болады. Ол үшін бастапқы деректер мен есептеу алгоритмін қолданамыз.

Бастапқы деректер:

Ағымдағы парктің техникалық сипаттамалары және пайдалану шығындары:

- пайдаланылатын ұшақтар саны: 10 бірлік;
- ұшақтың орташа жүктемесі: 50 орын;
- жүктеу коэффициенті (орташа отырғызылатын орын): 80%;
- рейстің өзіндік құны (операциялық шығындар, отын, жалақы, салықтар): 150 мың теңге;
- парктің ескіру пайызы: 70%;
- жоспарланған паркті жаңарту коэффициенті: 30% (мәселен, үш ескі ұшақты ауыстыру).

Жаңа ұшақтарды сатып алу параметрлері:

- жаңа ұшақтың құны: 1,5 миллиард теңге;
- жаңа ұшақ ресурсы: жұмыс істеу мерзімі - 25 жыл;
- ұшақтың жаңа түрінің жанармай тиімділігінің динамикасы ескі модельдерге қарағанда 15%-ға жақсырақ;
- жаңа ұшақтардың амортизациялық мөлшерлемесі: жылдық 4%.

Есептеу алгоритмі:

1-қадам. Пайдалану шығындарын үнемдеуді есептеу:

Жанармай құны 15%-ға төмендейді, сондықтан біз бір рейсте үнемдеуді келесідей деп санаймыз:

$\Delta_{\text{тиімділік}} = 150\,000 \times 0.15 = 22\,500$ теңге.

Яғни, әрбір рейсте жаңа техника 22,5 мың теңгені үнемдеуге мүмкіндік береді.

2-қадам. Операциялық пайданың өсуін есептеу:

Әрбір рейс рейстердің орташа санына көбейте отырып, қосымша 22,5 мың теңге әкеледі (мысалы, әр көлікке тәулігіне 10 рейс):

Бір кеменің өсімі $= 22\,500 \times 10 = 225\,000$ теңге / күн.

Осылардың барлығын жұмыс күндеріне көбейтеміз (жылына 300 күн делік):

Қосымша бір ұшақтың жылдық табысы $= 225\,000 \times 300 = 67\,500\,000$ теңге/жыл.

Біздің мысалымызда үш ұшақты ауыстыру жоспарланғандықтан, біз жалпы жылдық үнемдеуді аламыз:

Жалпы үнемдеу $= 67\,500\,000 \times 3 = 202\,500\,000$ теңге / жыл.

3-қадам. Жаңа парктің амортизациясы:

Амортизация нормасы жаңа ұшақ құнының 4% (1,5 млрд теңге):

$A_1 = 1\,500\,000\,000 \times 0.04 = 60\,000\,000$ теңге / жыл.

Үш жаңа ұшақ амортизацияға жүктеме береді:

$A_{\text{жалпы}} = 60\,000\,000 \times 3 = 180\,000\,000$ теңге / жыл.

4-қадам. Жалпы қаржылық тиімділік:

Біз таза қаржылық тиімділікті есептейміз (кіріс минус амортизация):

Таза ақшалай ағын $= 202\,500\,000 - 180\,000\,000 = 22\,500\,000$ теңге / жыл.

Яғни, ұшақ паркін жаңартудың стратегиялық шешімі операциялық пайданың жылына шамамен 22,5 миллион теңгеге ұлғаюына әкеледі.

Бұдан қорытындылайтын болсақ, ұшақтар паркінің бір бөлігін жаңа үлгілермен ауыстыру әуе компаниясының қаржылық тұрақтылығының оң динамикасын қамтамасыз етеді, оның жанармай бағасының ауытқуына тәуелділігін төмендетеді және саяхат жайлылығын арттыру арқылы жолаушылардың тартымдылығын жақсартады. Бұл үдеріс өте жылдам өтелу кезеңіне ие және әуе компаниясының Қазақстанның өңірлік әуе тасымалдар нарығындағы позициясын нығайтуға ықпал етеді.

Бұл бағыт бойынша қабылданатын шешімдердің экономикалық тиімділігінің әлеуетін сапалық бағалау үшін PEST-талдау жүргізу қажет (кесте 1).

Кесте – 1

Өңірлік әуе тасымалдары нарығының экономикалық тиімділігін PEST-талдау*

Саяси факторлар (P)	Экономикалық факторлар (E)
1. Саланы мемлекеттік реттеу. 2. Халықаралық келісімдер жасасу. 3. Қауіпсіздікті сақтау және стандарттарды бекіту.	1. Инфляция және валюта бағамы. 2. Отынға деген бағаның құбылуы. 3. Өңірлік әуе тасымалдары нарығындағы бәсекестік деңгейі.
Әлеуметтік факторлар (S)	Технологиялық факторлар (T)
1. Демографиялық өзгерістер. 2. Тұтынушы талғамының өзгеруі. 3. Өмір сүру сапасының өзгеруі.	1. Жаңа технологиялардың енгізілуі. 2. Сандық платформаларды қолдану. 3. Тұрақты даму.

* Авторлармен құрастырылды

Біздің ойымызша, жүргізілген PEST-талдау отандық өңірлік әуе тасымалдары нарығының экономикалық тиімділігіне ықпал етуі мүмкін сыртқы факторларды тереңірек түсінуге, оларды ескеруге және пайдалануға бағытталған стратегияларды әзірлеуге көмектеседі.

Экономикалық тиімділікті айқындайтын ішкі факторлар да бар.

Біріншіден, бұл ұшақтың техникалық-экономикалық сипаттамалары. Ұшақты таңдау кезінде пайдаланушы әуе компаниясы мыналарды қамтитын пайдалану сипаттамаларына талдау жүргізеді:

1) «ұшақтың мүмкіндіктері» ретінде айқындалатын ұшу қашықтығы мен пайдалы жүктеме арасындағы байланыс және оның ұшудың әртүрлі кезеңдеріндегі шектеулері;

2) бағыт бойынша ұшуда өндіруші кепілдік берген сипаттамаларды бағалау;

3) ұшу-қону сипаттамаларын бағалау;

4) отын шығынын бағалау;

5) техникалық қызмет көрсету параметрлері; салонның орналасуы.

Екіншіден, бұл қазақстандық әуе ұшақтарын пайдалану кезінде көзделетін мемлекеттік қолдау шаралары. Мемлекеттік қолдау шеңберінде әуе компанияларының отандық өндірістегі ұшақтарды пайдалану кезінде қолдана алатын мынадай құралдары бар [9]:

- ҚР Үкіметінің 2010 жылғы 31 желтоқсандағы № 1511 қаулысына сәйкес әуе бағыттарының кең тізбесін субсидиялау [10].

- отандық ұшақтарда авиақозғалтқыштарды ұстауды кепілді қамтамасыз ету, атап айтқанда: ұшудың әрбір сағатына белгіленген тариф бойынша авиақозғалтқышты жөндеуге ақы төлеу, қозғалтқышты ауыстыру ақысынан жаңасына жедел ауыстыру;

- әуе компанияларының қазақстандық көлік лизингтік компаниясы тағайындаған бағамы негізінде әуе кемелерін теңгемен пайдалану бойынша лизингтік келісім-шарттар жасасуы [11].

Тиісінше, әуе кемелері паркін толық жасақтау туралы шешім қабылау кезінде нақты кеме түрін таңдай отырып, мемлекеттік қолдаудың қандай шараларына сенім артуға болатынын ескеру қажет.

Үшіншіден, бұл компания паркіндегі ұшақтардың түрлі үйлесімдерінің техникалық-экономикалық салдарлары. Мысалы, ұшақтар паркін бір өндірушінің бірнеше үлгісімен жинақтау компанияның кемелерге техникалық қызмет көрсетуге және жөндеуге кететін жалпы шығындарын мынадай факторлардың есебінен айтарлықтай қысқартуға мүмкіндік береді [12]:

1) ұшақ жүйелерін біріздендіру және авиациялық құрауыштардың өзара алмастырылып отыруы;

2) қосалқы бөлшектер мен шығыс материалдарын үздіксіз жеткізуді ұйымдастыру;

3) инженерлік-техникалық персоналды оқыту және даярлау шығындарын қысқарту;

4) өндірушімен сенімді және өзара тиімді ынтымақтастық және оны тәулік бойы техникалық қолдау.

Өңірлік әуе желілері үшін әуе ұшақтарының ең озық үлгісін таңдау үшін планер тиімділігінің, күштік қондырғының, сенімділік пен пайдалану технологиялығының коэффициенттерін де, сондай-ақ қаржы-экономикалық көрсеткіштерді де ескеруге мүмкіндік беретін жүйелік бағыт қажет. Жаңа техниканы пайдаланудан барынша пайда алудың бірыңғай міндетін шешу үшін барлық көрсетілген параметрлерді оңтайлы үйлестіруге қол жеткізу керек.

Өңірлік ұшақтардың әуе паркін пайдалану тиімділігі үшін ұшу кестесінде тоқтап қалулар мен іркілістерді болдырмау үшін техникалық қызмет көрсету және ақауларды жою жөніндегі жұмыстарды жедел ұйымдастыруды қарастыруға болады.

2. Екінші бағыт әуе кемелерін бағыттар бойынша бөлуді оңтайландырудың әзірленген тәсілін қолдануға негізделеді. Бұл бағыт компанияның өңірлік маршруттық желісінің әрбір бағытында пайдалану талап етілетін әрбір үлгідегі әуе кемелерінің оңтайлы санын айқындауға мүмкіндік беруге тиіс. Нақты айтқанда, әрбір бағытта әрбір үлгідегі әуе кемесі (әуе компаниясының иелігіндегі) жүзеге асыруға тиіс рейстер санын белгілеу қажет. Бұл ретте оңтайландыру критерийі ретінде рейстерді жүзеге асыруға арналған жиынтық шығындардың шамасы қолданылады.

Бұл бағыт бойынша рейстерді орындауға жұмсалатын шығындарды азайту негізінде әуе кемелерін бағыттар бойынша бөлуді оңтайландырудың экономикалық есебін жүргізуді маңызды деп санаймыз.

Бастапқы деректер:

Айталық, отандық әуе компаниясы сыйымдылығы 50-ден 100-ге дейін жолаушы санаты әртүрлі 10 әуе кемесінен тұратын паркпен Қазақстанның өңірлік бағыттарына қызмет көрсетеді.

Оңтайландыру параметрлері:

- Бос жүрістерді барынша азайту (кемелер жартылай бос ұшқанда);
- Флоттың әрбір бірлігінің ең жоғары жүктемесі;
- Әртүрлі бағыттардағы ұшақтар айналымының мерзімдерін теңгерімдеу (қайта ұшып шығу үшін орналасу пунктіне жылдам оралу).

Ағымдағы шарттар:

- Бір рейстің орташа ұшу уақыты: 2 сағат.
- Маршруттардағы күнделікті рейстердің жиілігі: күніне 2 рет.
- Бір әуе кемесінің орташа тәуліктік жүктемесі: 80%.
- Рейстерге қызмет көрсетуге арналған шығындар: бір рейске 150 мың теңге.

Оңтайландыру өлшемі:

Бос емес орындар мен тиімсіз бағыттарды қоспағанда, жалпы көлік шығындарын барынша азайту.

Мәселені шешу:

Сызықтық бағдарламалау әдістерін және бағандар теориясын пайдалана отырып, әуе кемелерін теңгерімді сақтай отырып, бағыттарға арналған шығындарды барынша азайтатындай етіп бөлеміз:

- шағын кемелерді аз сұранысқа ие желілерде, ірі кемелерді - барынша көп жүктемеде пайдаланамыз.

- Бос жүрістерді қысқартып, рейстерді ең аз ұшулар бос өтетіндей етіп біріктіреміз.

Кесте – 2

Оңтайландырылған кестенің үлгісі*

Бағыт	Кеме түрпаты	Жиілігі	Жүктелуі
А-Ә	Шағын	2	90%
Ә-Б	Үлкен	3	95%
Б-В	Орташа	2	85%

*Авторлармен құрастырылды

Оңтайландыру нәтижесі:

- Жақсы жүктеме есебінен (5-10%-ға өсу) әрбір рейстен түсетін пайда ұлғаяды.
- Әуе ұшағының бос жұмысының төмендеуі отын мен техникалық қызмет көрсетуге ақы төлеуге кететін шығындарды азайтады.

- Ұшақтардың жерде болу уақыты ұшу жиілігін арттыра отырып, 10%-ға қысқарады.

Экономикалық тиімділігі:

Рейстерді жүргізуге жұмсалатын бастапқы шығындар бір рейске 150 мың теңгені құрады, аптасына 200 рейске жуық болады деп болжанған.

Оңтайландырудан кейін орташа жүктеме 5%-ға өсіп, таңдалмаған билеттерге тікелей шығындар қысқарады. Енді нақты шығындар 10%-ға азайды:

Рейстің жаңа құны = $150\,000 \times 0.9 = 135\,000$ теңге.

Сондай-ақ бос жүрістердің азаюы рейстердің жалпы санын 10%-ға қысқартуға мүмкіндік береді:
Оңтайландырудан кейінгі рейстер саны = $200 \times 0.9 = 180$.

Бір аптадағы жалпы үнемдеу:

Бір аптада үнемдеу = $(150\,000 - 135\,000) \times 180 = 2\,700\,000$ теңге.

Немесе жылдық үнемдеу:

Бір жылға үнемдеу = $2\,700\,000 \times 52 = 140\,400\,000$ теңге.

Бұдан қорытынды шығаратын болсақ, маршрутты оңтайландырудың әзірленген әдістемесін пайдалану әуе компанияларын Қазақстанға өңірлік әуе тасымалдаушылардың ішкі нарығында қосымша артықшылықтар мен тұрақтылықты қамтамасыз ете отырып, тұрақты тасымалдарға арналған шығындарды едәуір үнемдеуге қол жеткізуге мүмкіндік береді.

Бұл есептік модельді қолдану бағыттардың өңірішілік желісінің рейстері бойынша әртүрлі сыныптағы кемелерді бөлудің ең тиімді нұсқасын айқындауға мүмкіндік береді. Оңтайландыруға бір мезгілде қаржылық тиімділік өлшемі бойынша да, әуе компаниясының табыстылығының маңызды индикаторы - әуе ұшақтарының жүктелу деңгейі бойынша да қол жеткізіледі.

Авиабилеттердің бағасын анықтау проблемасының ерекше маңызы бар. Бұрын тарифтерді қалыптастыру кезінде ұсынылған есеп айырысу әдістемесін табысты қолдану үшін рейске шығыстарды бағалаудың жалпы тәсілдерінен басқа қосымша факторларды ескеру маңызды екендігі көрсетілген болатын.

Кейбір бағыттар арасында жолаушылар тасымалы жүзеге асырылатын өңірлердің билігінен субсидиялар алады. Мысалы, Қазақстанның ішкі әуе тасымалдары нарығы толығымен ырықтандырылған: кез-келген қазақстандық авиакомпания ішкі маршруттар бойынша ұшуларды бар сұранысқа сәйкес шектеусіз орындай алады. Қазір ішкі әуе тасымалдарды бес қазақстандық авиакомпания жүзеге асырады: «Эйр Астана», SCAT, Qazaq Air, «Оңтүстік Аспан», «Жетісу» компаниялар тобы. 2024 жылдың мәліметіне сәйкес олар 57 ішкі авиамаршрут бойынша 669 рейс орындады. Ұшулардың қолжетімділігін жақсарту және ішкі туризмді дамыту үшін авиамаршруттарды субсидиялау енгізілді. 2024 жылы 9 облыста 19 авиамаршрутты субсидиялау үшін республикалық бюджеттен 6,6 млрд. теңге бөлінді. Ішкі туристік дестинацияларға басымдық беріледі. Мұнда тарифтері 10 мың теңгеден 33 мың теңгеге дейін болатын рейстер Солтүстік Қазақстан, Шығыс Қазақстан, Түркістан, Ұлытау, Жамбыл, Ақмола, Павлодар облыстары бойынша субсидияланды [13].

3. Үшінші бағыт жолаушылар ағынын өсіру мақсатында ұшу сервисінің жүйесін жетілдіруге негізделеді. Мұнда өңірлік рейстерде жолаушылар ағынын арттыруға компанияның көрсетілетін қызметтерін әлеуетті жолаушылар үшін анағұрлым тартымды етуге мүмкіндік беретін дәстүрлі маркетингтік құралдардың көмегімен де, авиакомпания қызметінің салалық ерекшеліктерін көрсететін ерекше әдістермен де қол жеткізілуі мүмкін.

Сатуды ынталандырудың бағалық емес тәсілдерінің маңызды бөлігі – өткізуді ынталандыру, ол тұтыну нарықтарын және авиакомпанияның жеке қызметкерлерін ынталандыруға арналған купондар, сыйлықтар, байқаулар, адалдық бағдарламалары бойынша жеңілдіктер болып табылады.

Авиатасымалдаушының әуе компаниясындағы жұртшылықпен өзара қарым-қатынасы бөлігінде PR (public relations) қызметі болуы тиіс, оның міндеті болып авиакомпанияға «сенімсіздік кедергісін» еңсеру табылады. Мұндай кедергілер әуе тасымалдары сапасының қанағаттанарлықсыздығынан емес, мәселен, ұшақ типіне және оның жайлылығына деген бейтараптылықтан туындауы мүмкін [14].

Әуе компаниясының қолайлы имиджі, негізінен, ұсынылатын тауардың (көрсетілетін қызметтің) тұтынушылық қасиеттерінен емес, одан тыс жатқан, бірақ жалпы адамзаттық мәні бар құндылықтармен байланысты. Компанияның оң имиджін қалыптастыру арқылы кең жұртшылыққа авиакомпания жұмысының түпкілікті мақсаты пайда табу емес, адамдар мен қоғамның ұтқырлыққа, шалғай аумақтарға қол жетімділікті қамтамасыз етуге деген ой жеткізіледі.

Өңірлік бағыттар бойынша авиабилеттерді сатуды ынталандыру үшін авиакомпанияның PR қызметтері нарықты ілгерілету мынадай шараларын ұйымдастырады:

- Беделді онлайн-жарнама (әлеуметтік желілерде, билет сату агрегаторларында, іздеу жүйелерінде және мамандандырылған сервистерде ілгерілету).

- Әуе компаниясының қоғамдық маңызы бар іс-шараларын жария ететін баспасөз конференцияларын және бейнеконференцияларды өткізу.

- Жетекші интернет-басылымдардағы коммерциялық емес жарияланымдар.

- Демеуші ретінде қайырымдылық акциялары мен мәдени іс-шараларға қатысу.

Сұранысты бағалық ынталандыру әдістері рейстер құнын төмендетуден тұрады, бұл авиакомпанияларға жолаушыларға тартымды тарифтер ұсынуға мүмкіндік береді. Бұл шаралар салалық ерекшеліктерге сәйкес келеді және авиация саласында дәстүрлі түрде қолданылады.

Нақты айтқанда, осы өңірлік әуе тасымалдары нарығында авиакомпания қызметтерінің ең төменгі құнына, оның ішінде дәстүрлі ұшу сервисі деңгейін төмендету есебінен сұраныс орын алады. Өңірлік тасымалдардың тұтыну нарығының елеулі сегменті әуе ұшу бағасы мен шарттарының арақатынасына дәл осындай тәсілге бағдарланған. Британдық ғалым Энн Грэмнің зерттеуі көрсеткендей, клиенттер үшін белгілі бір сервистік мүмкіндіктерден бас тарту есебінен билеттерді арзандату жолаушылар ағынының қосымша өсуін қамтамасыз етеді (сурет 2).



Сурет – 2. Бюджетті төмен әуе компанияларының әлемдік жолаушылар тасымалдау ағынындағы үлесі*

*[15] дереккөз негізінде авторлармен құрастырылды

Әуе тасымалдарының табыстылығына қол жеткізу қатаң бәсеке жағдайында осы бағытта оларды дамытудың оңтайлы нұсқасын таңдау мүмкіндігі – осы бағыттағы зерттеулер үшін үлкен мәселе.

Қорытынды. Жаһандану және халықтың ұтқырлығының өсуі жағдайында өңірлік әуе тасымалдары өңірлердің көліктік қолжетімділігі мен экономикалық дамуын қамтамасыз етуде маңызды рөл атқарады. Олардың тиімділігін арттыру аумақтардың орнықты дамуын қамтамасыз ету үшін стратегиялық міндет болып табылады. Қазіргі уақытта өңірлік әуе тасымалдарының рейстердің төмен жүктемесі, жоғары пайдалану шығындары, әуежайлардың жеткіліксіз инфрақұрылымы, маршруттардың шектеулі тандалымы, билеттердің жоғары құны сияқты негізгі мәселелерінің орын алуы олардың тиімділігін көтерудің жаңа бағыттарын іздестіреді.

Сонымен, өңірлік әуе тасымалдары нарығының экономикалық тиімділігін арттырудың жоғарыда ұсынылған бағыттары 1) маңызды өңірлерде көлік тораптарын құру жолымен маршрут желілерін оңтайландыруға; 2) әуе қозғалысын басқарудың және жолаушыларға қызмет көрсету үдерістерін автоматтандырудың заманауи технологияларын енгізуге; 3) ұшу-қону жолақтары мен терминалдарды жаңғыртуды қоса алғанда, өңір әуежайларының инфрақұрылымын дамытуға; 4) шығындарды қысқарту және тасымалдау икемділігін арттыру үшін турбовинттік ұшақтар мен дрондар сияқты әуе кемелерінің жаңа түрлерін пайдалануға; 5) билеттерді брондау және сату, сондай-ақ жолаушылармен өзара іс-қимыл жасау үшін цифрлық платформаларды қолдануға мүмкіндік береді деген қорытындыға келуге болады.

Келтірілген бес түйінді тұжырымды қазақстандық әуе тасымалдары нарығының тиімділігін арттыруға қатысты жүргізіліп жатқан тәжірибелік қадамдармен түсіндіретін болсақ, оларды бірқатар жарқын мысалдармен дәлелдеуге болады. Атап айтқанда:

Біріншіден, Алматы облысында (мысалы, Алматы халықаралық әуежайы), Астана және Шымкент қалаларында ірі хабтар құру ішкі қалалар арасындағы жолаушылар ағынын ұлғайтуға және халықаралық рейстер үшін ыңғайлы ауыстыру желісін қамтамасыз етуге мүмкіндік береді. Бұл авиакомпаниялардың аралық рейстерге арналған шығындарын азайтып, тасымалдау жүйесінің жалпы тиімділігін арттырады.

Екіншіден, қону мен тіркеудің автоматтандырылған жүйелерін пайдалану (мысалы, Астана әуежайында өзіне-өзі қызмет көрсету технологиясы). Бұл шешімдер кезектерді қысқартуға, жүктерді өңдеуді жеделдетуге және әуе компанияларының персоналға жұмсалатын шығындарын азайтуға мүмкіндік береді. Мысалы, Air Astana әуе компаниясы онлайн-чек жүйесі мен мобильді отырғызу талондарын сәтті енгізді.

Үшіншіден, Ақтау қаласының әуежайын қайта жаңарту терминалды кеңейтуді және жолақты жаңартуды қамтыды, бұл ұшақтардың көп түрлеріне қызмет көрсетуге және әуежайдың өткізу қабілетін арттыруға мүмкіндік берді. Осыған ұқсас жобалар қазіргі уақытта Орал және Ақтөбе әуежайларында жергілікті авиатасымалдаушылардың мүмкіндіктерін арттыра отырып іске асырылуда.

Төртіншіден, өңірлік бағыттар үшін турбовинттік ұшақтар паркін (ATR72 типті) енгізу пайдалану шығындарын төмендетуге және ЖІӨ көрсеткіші төмен шағын өңірлік әуежайларға қызмет көрсетуге мүмкіндік береді. Мысалы, SCAT Airlines әуе компаниясы ел ішіндегі бағыттарда ұшақтың осы түрін белсенді пайдаланады, бұл шағын қалалардың тұрғындары үшін әуе қатынасының қолжетімділігін арттырады.

Бесіншіден, Qazaq Air әуе компаниясының жеке цифрлық платформасын іске қосу электронды билеттерді жылдам рәсімдеу және қосымшалар мен SMS-сервистер арқылы рейстер туралы жолаушыларды хабардар ету мүмкіндігін қамтамасыз етеді. Бұл жүйе дәстүрлі сату арналарына шығындарды азайтуға және клиенттермен өзара іс-қимылды жақсартуға көмектеседі.

Біздің пікірімізше, ұсынылған шараларды енгізудің экономикалық нәтижелері әуе бағыттарын оңтайландыру және жаңа технологияларды пайдалану есебінен әуе компанияларының операциялық шығындарын төмендетуден, қызмет көрсету сапасын жақсарту және билет құнын төмендету арқасында жолаушылар ағынын ұлғайтудан, көлікке қолжетімділікті жақсарту есебінен өңірлердегі экономикалық өсуді ынталандырудан көрініс табады.

Өңірлік әуе тасымалдары нарығының экономикалық тиімділігін арттыру елдің орнықты дамуының маңызды факторы болып табылады. Көрсетілген бағыттарды енгізу көлік қызметтерінің сапасын жақсартуға, шығындарды азайтуға және халық үшін әуе көлігінің қолжетімділігін арттыруға мүмкіндік береді. Олай болса, ұсынылған іс-шараларды іске асыру кешенді көзқарасты және барлық мүдделі тараптардың – мемлекеттің, бизнестің және қоғамның белсенді қатысуын талап етеді.

ӘДЕБИЕТТЕР

1. Нұрланұлы А., Шалболова У.Ж. Қазақстан Республикасының әуе тасымалдар нарығын талдау // Л.Н. Гумилев атындағы ЕҰУ Хабаршысының экономикалық сериясы. – 2024. – №3. – Б. 109–129.
2. Афанасьев О.А. Современные тенденции развития региональной авиации в Европе // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: экономика. – 2020. – №2. – С. 156–168.
3. Xing J. Economic impacts of regional airline subsidies in China / J. Xing, Y. Li, Z. Liu // Transportation Research Part A. – 2021. – №148. – P. 123–139.
4. Нурмаганбетов А.С. Транспортная политика Казахстана: проблемы и перспективы // Известия Национальной академии наук Республики Казахстан. – 2022. – №4. – С. 101–115.
5. Калиев К.Б. Проблемы и возможности региональной авиации Казахстана / К.Б. Калиев // Журнал экономической теории. – 2023. – №1. – С. 56–71.
6. Zhang L. Big data analytics for flight schedule optimization / L. Zhang, H. Wang, M. Chen // Journal of Air Transport Management. – 2023. – №106. – 102368 p.
7. Bhatia R.K. Sustainable aviation fuels and their impact on the environment / R.K. Bhatia, P. Kumar, N. Singh // Energy Policy. – 2022. – №168. – 112856 p.
8. Исмагилова Л.А. Тенденции развития межрегионального рыночного сегмента воздушных перевозок // Экономика: теория и практика. – 2019. – №2. – С. 40–47.

9. Алтаева Г.О. Современные факторы и тенденции развития международных рынков пассажирских и грузовых воздушных перевозок и место РК на рынках авиауслуг [Текст] // Вестник Нац. инженерной академии РК. – 2020. – №1(75). – С. 113–119.
10. «Авиамаршруттарды субсидиялау қағидасын бекіту туралы» ҚР Үкіметінің 2010 жылғы 31 желтоқсандағы № 1511 Қаулысы – Қолжетімділік тәртібі: <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/P1000001511>
11. «Қазақстан көлік лизингтік компаниясы АҚ-ң кейбір мәселелері туралы» ҚР Үкіметінің 2018 жылғы 29 қарашадағы № 798 қаулысы – Қолжетімділік тәртібі: <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/P1800000798>
12. Anupkumar A. Investigating the costs and economic impact of flight delays in the aviation industry and the potential strategies for reduction [Text]. Electronic Theses, Projects, and Dissertations. – 2023.
13. Субсидирование авиарейсов: в приоритете внутренние туристические направления – Порядок доступа: <https://kapital.kz/economic/116061/v-2024-godu-na-subsidirovaniye-aviareysov-vydelili-7-2-mlrd-tenge.html>
14. Әбілпат Е.А., Каирова Ш.Г. Проблемы развития авиатранспортной системы в РК [Текст] // Наука и туризм: стратегия взаимодействия. – 2018. – №8. – С. 18–23.
15. Graham A. Air transport – A tourism perspective [Text]. – Elsevier. – 2024.

REFERENCES

1. Nurlanuly A., Shalbolova U. Qazaqstan Respublikasynyń әue tasymaldar narygyn taldaу [Analysis of the air transportation market of the Republic of Kazakhstan] L. Gumilev atyndagy EUU Khabarshysynyn ekonomykalyq seriyasy. – 2024. – №3. – B. 109–129. [in Kazakh]
2. Afanas'ev O. Sovremennye tendencii razvitiya regional'noj aviatsii v Evrope [Current trends in regional aviation in Europe] // Vestnik Rossijskogo universiteta druzhby narodov. Seriya: jekonomika. – 2020. – №2. – S. 156–168. [in Russian]
3. Xing J. Economic impacts of regional airline subsidies in China / J. Xing, Y. Li, Z. Liu // Transportation Research Part A. – 2021. – №148. – P. 123–139.
4. Nurmaganbetov A.S. Transportnaja politika Kazahstana: problemy i perspektivy [Transport policy of Kazakhstan: problems and prospects] // Izvestija Nacional'noj akademii nauk Respubliki Kazahstan. – 2022. – №4. – S. 101–115. [in Russian]
5. Kaliev K. Problemy i vozmozhnosti regional'noj aviatsii Kazahstana [Problems and opportunities of regional aviation of Kazakhstan] // Zhurnal jekonomicheskoy teorii. – 2023. – №1. – S. 56–71. [in Russian]
6. Zhang L. Big data analytics for flight schedule optimization / L. Zhang, H. Wang, M. Chen // Journal of Air Transport Management. – 2023. – №106. – 102368 p.
7. Bhatia R.K. Sustainable aviation fuels and their impact on the environment / R.K. Bhatia, P. Kumar, N. Singh // Energy Policy. – 2022. – №168. – 112856 p.
8. Ismagilova L. Tendencii razvitiya mezhregional'nogo rynochnogo segmenta vozdušnyh perevozok [Trends in the development of the interregional market segment of air transport] Ekonomika: teoriya i praktika. – 2019. – №2. – S. 40–47. [in Russian]
9. Altaeva G. Sovremennye faktory i tendencii razvitiya mezhdunarodnyh rynkov passazhirskih i gruzovyh vozdušnyh perevozok i mesto RK na rynkah aviauslug [Modern factors and trends in the development of international passenger and cargo air transportation markets and the place of Kazakhstan in the aviation services markets] Vestnik Nac. inzhenernoj akademii RK. – 2020. – №1(75). – S. 113–119. [in Russian]
10. «Авиамаршруттарды субсидиялау ғайдасын бекіту туралы» ҚР Үкіметінің 2010 жылғы 31 желтоқсандағы № 1511 Қаулысы [Resolution of the government of the Republic of Kazakhstan dated December 31, 2010 No. 1511 "On approval of the rules for subsidizing air routes"] – Қолжетімділік тәртібі: <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/P1000001511> [in Kazakh]
11. «Қазақстан көлік лизингтік компаниясы» АҚ-ның кейбір мәселелері туралы» ҚР Үкіметінің 2018 жылғы 29 қарашадағы № 798 қаулысы [Resolution of the government of the Republic of Kazakhstan dated November 29, 2018 No. 798 "On some issues of Kazakhstan Transport Leasing Company JSC"] – Қолжетімділік тәртібі: <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/P1800000798> [in Kazakh]
12. Anupkumar A. Investigating the costs and economic impact of flight delays in the aviation industry and the potential strategies for reduction [Text]. Electronic Theses, Projects, and Dissertations. – 2023.

13. Subsidirovanie aviarejsov: v prioritete vnutrennie turistichekije destinacii [Subsidizing flights: domestic tourist destinations are a priority] – Poryadok dostupa: <https://kapital.kz/economic/116061/v-2024-godu-na-subsidirovaniye-aviarejsov-vydelili-7-2-mlrd-tenge.html> [in Russian]

14. Abilpat E., Kairova S. Problemy razvitiya aviatransportnoj sistemy v RK [Problems of the development of the air transport system in the Republic of Kazakhstan] Nauka i turizm: strategiya vzaimodejstviya. – 2018. – №8. – S. 18–23. [in Russian]

15. Graham A. Air transport – A tourism perspective [Текст]. – Elsevier. – 2024.

Нурланулы А., Буламбаев А.Б., Утжанова М.С., Айекенова М.К.

НАПРАВЛЕНИЯ ПОВЫШЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ РЫНКА РЕГИОНАЛЬНЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК

Аннотация

Статья посвящена исследованию направлений повышения экономической эффективности рынка региональных авиаперевозок. Авторы рассматривают ключевые проблемы современного состояния казахстанского рынка региональных авиаперевозок, такие как низкая рентабельность маршрутов, недостаточная инфраструктура аэропортов и высокие операционные издержки авиакомпаний. Анализируются факторы, сдерживающие развитие региональной авиации: высокая стоимость топлива, отсутствие государственной поддержки и слабое развитие транспортной инфраструктуры регионов.

Для решения выявленных проблем предлагается комплекс мер, включающий модернизацию существующей инфраструктуры аэропортов, внедрение современных технологий управления воздушным движением, оптимизацию маршрута перевозок и создание условий для привлечения частных инвестиций в региональную авиационную отрасль. Рассматриваются возможности государственного регулирования отрасли посредством субсидирования билетов и налоговых льгот авиакомпаниям, осуществляющим региональные перевозки.

При исследовании применялись методы системного подхода, методы обобщенного описания, оптимизации и факторного анализа.

Проведенный анализ позволил выявить следующие направления повышения экономической эффективности: развитие современной инфраструктуры аэропортов; оптимизация маршрутов полетов и повышение качества обслуживания пассажиров; применение инновационных решений в управлении воздушным пространством; государственная поддержка и стимулирование развития рынка региональных авиаперевозок.

Результаты проведенного исследования позволяют сделать вывод о перспективности предложенных мероприятий для улучшения экономического положения предприятий региональной авиации и удовлетворения потребностей населения в удобных и доступных авиаперевозках.

Nurlanuly A., Bulambayev A., Utzhanova M., Aiekenova M.

DIRECTIONS FOR IMPROVING THE ECONOMIC EFFICIENCY OF REGIONAL AIR TRANSPORTATION MARKET

Annotation

The article is devoted to the study of areas for increasing the economic efficiency of the regional air transportation market. The authors consider key problems of the current state of the Kazakh regional air transportation market, such as low profitability of routes, insufficient airport infrastructure and high operating costs of airlines. Factors that restrain the development of regional aviation are analyzed: the high cost of fuel, the lack of state support and the weak development of the transport infrastructure of the regions.

To solve the identified problems, a set of measures is proposed, including the modernization of the existing airport infrastructure, the introduction of modern air traffic control technologies, the optimization of the transportation route and the creation of conditions for attracting private investment in the regional aviation industry. The possibilities of state regulation of the industry through subsidizing tickets and tax benefits to airlines carrying out regional transportation are being considered.

Methods of system approach, methods of generalized description, optimization and factor analysis were used in the study.

The analysis revealed the following areas for improving economic efficiency: the development of modern airport infrastructure; optimization of flight routes and improvement of passenger service quality; application of innovative

solutions in airspace management; government support and stimulation of the development of the regional air transportation market.

The results of the study allow us to conclude that the proposed measures are promising for improving the economic situation of regional aviation enterprises and meeting the needs of the population for convenient and affordable air transportation.

