

ПРОТОКОЛ

круглого стола по исследованию Академии гражданской авиации «Анализ потенциала безубыточной деятельности аэропортов в РК. Разработка концепции развития аэропортов с рекомендациями по обеспечению их конкурентоспособности на рынке авиационных услуг.»

Формат: дистанционный (zoom).

26 октября 2021 г.

Присутствовали:

1. Лавриненко Ю.И., заместитель Председателя Президиума СТК «KAZLOGISTICS».
2. Исабеков М.У., директор Корпоративного фонда «KAZLOGISTICS».
3. Кушкинов С.М., председатель Правления АО «Аэропорт Сары-Арка».
4. Сыртланов Г.В., руков. проектов в филиале АО «Межд. аэропорт Нурсултан Назарбаев».
5. Хамзин Д.Г., зам. председателя правления АО «Межд. аэропорт Нурсултан Назарбаев».
6. Жарылгасов С.Б., Комитет гражданской авиации МИИР РК.
7. Сагимбаев Ж., аэропорт Коркыт Ата.
8. Самойлова О., аэропорт Усть-Каменогорск.
9. Исадилова А., СТК «KAZLOGISTICS».
10. Мухтыбаев С.Х., АО «Академия Гражданской Авиации».
11. Асильбекова И.Ж., АО «Академия Гражданской Авиации».
12. Абжапбарова А.Ж., АО «Академия Гражданской Авиации».
13. Конакбай З.Е., АО «Академия Гражданской Авиации».
14. Представитель аэропорта «Жетысу».
15. Представитель аэропорта «Turkistan».

Повестка:

1. Вступительное слово - Лавриненко Ю.И., СТК «Казлогистикс».
2. Доклад по результатам исследования - Мухтыбаев С.Х., АГА.
3. Выступление эксперта - Кушкинова С.М.
4. Выступление эксперта - Сыртланова Г.В.
5. Выступление представителей КГА, МИИР РК
6. Подведение итогов круглого стола.

Выступили:

Лавриненко Ю.И. На предыдущей встрече 24 августа, было достаточно критичных замечаний, касающихся глоссария, анализа, таблиц. Представленный промежуточный отчет достаточно высокого качества, но есть вопросы, на которые содержание данного исследование должно ответить. На сегодняшний день сложилась достаточно оптимистичная ситуация, связанная с тем, что Комитет гражданской авиации оценивает ситуацию, сложившуюся на рынке региональных аэропортов: экономические сложности, обеспечение нормального финансового состояния, необходимость грамотного менеджмента деятельности аэропортов. Данное исследование должно дополнить и углубить понимание всех проблем, дать пути решения, способствующие развитию деятельности аэропортов и в целом гражданской авиации. В этом практическая направленность исследования - опираясь на мировой опыт, оценку научных экспертов, мнения специалистов отрасли, вывести конкретные пути решения представленных проблем.

Мухтыбаев С.Х. Представил общее содержание исследования и результаты промежуточного отчета, показанные на 20 слайдах презентации.

Сыртланов Г.В. В промежуточном отчете необходимо скорректировать данные по техническим характеристикам аэропортов. В работе освещены общие проблемы, присущие аэропортам и авиакомпаниям. Необходимо конкретизировать пути решения данных проблем, на конкретном примере показать применение маркетинговых моделей в управлении, рассмотреть примеры диверсификации услуг, оказываемых аэропортами. Интересно было бы показать

взаимодействие аэропорта и авиакомпании на примере развития определенного маршрута между регионами, так как на практике не всегда интересы аэропортов и авиакомпаний совпадают. Необходимо осветить вопросы субсидирования, и другие подходы в обеспечении инвестирования в аэропорты и аэропортовую инфраструктуру.

Каждый аэропорт имеет проблемы, которые отражены в данном отчете, но также аэропортам, особенно региональным, присущи индивидуальные проблемы. Например, нехватка специалистов для работы со светосигнальным оборудованием, а также другие проблемы, пути решения которых могли бы быть представлены в виде дорожных карт реализации для аэропортов.

Кушкинов С.М. Полностью согласен с тем, что проект значительно доработан. Хотелось бы добавить по проблемам замены устаревшего парка воздушных судов региональных аэропортов. Есть предложение о создании региональной авиакомпании с наличием модернизированных самолетов. На рынке есть компании «Fly Aristan», «SCAT», «Qazaq Air» у которых есть свои интересы на рынке воздушных услуг, при этом региональные перевозки остаются без должного внимания. Скажем, «Жетісу» практически обанкротившаяся компания, «Жезказган Эйр» выполняет роль чартерного перевозчика и находится под ведомством «Казахмыс», т.е. полетов между нестоличными аэропортами практически нет. Небольшой парк региональных самолетов CRJ200 авиакомпании «SCAT», и 5 самолетов «Qazaq Air» не используются как региональные. Т.е. проблему использования устаревшего парка воздушных судов можно представить необходимостью создания региональной авиакомпании с парком самолетов типа Embraer или Bombardier.

Согласен, что деятельность аэропортов чрезвычайно зарегулирована. Агентство по защите конкуренции считает, что занятие неаэропортовой деятельностью в аэропортах неправильно, хотя, как вы правильно отметили, во всем мире до 55% доходности аэропорта складывается как раз из неаэропортовой деятельности.

Проблема высокой стоимости авиатоплива в аэропортах, остается ежегодно актуальной, мы наступаем на «одни и те же грабли». Данные вопросы поднимались через Агентство по защите конкуренции, но никакого ответа не получено.

По поводу ограничения материально-технической базы, можно добавить такую проблему, как ввоз аэропортовой техники, помимо авиационной техники. Например, парк тягачей и другого спецтранспорта давно устарел, за исключением крупных аэропортов, которые могут позволить себе финансирование. Ввозить их очень дорого, практически в два раза дороже по сравнению с другой техникой, используемой для гражданских целей.

По поводу взлетно-посадочных полос, хорошее предложение. Например, в Республике Турция, все ВПП являются собственностью государства. Поддержание их в рабочем состоянии и капитальный ремонт производится за счет государства, хотя аэропортов в Турции намного больше, чем в Казахстане. Мы также можем себе позволить, чтобы государство взяло на себя содержание всех наших ВПП.

Еще один вопрос, недостаточный размер инвестиций по содержанию наземной инфраструктуры аэропортов. В свое время была программа «КазАвиаЛизинг», но не сработала из-за плохой реализации. Возможно, было бы ее возобновление и реализация в изначальном варианте этой идеи, что предполагает опять же поддержку государства

По поводу вхождения хэндлинговых компаний по наземному обслуживанию в аэропортовой деятельности. Хотя эти компании забирают частично долю доходов аэропорта, но можно предусмотреть систему компенсационных сборов. Мировая практика показывает, что сами аэропорты практически не занимаются наземным обслуживанием, живут за счет ренты. Первый опыт вхождения управляющей компании TAV Airports, которая является также хэндлинговой компанией, приобрел аэропорт Алматы. Данную проблему можно расширить.

Мухтыбаев С.Х. Хотел бы добавить к предложениям Галей Валеевича и Сарсенбека Михайловича. Согласен, что кадровый вопрос очень остро стоит в аэропортах. Мы стараемся его решать в рамках Академии гражданской авиации. Например, новый аэропорт Туркестана остро нуждается во всех видах специалистов, но зарплату там предлагают от 130 до 150 тысяч тенге, нет обеспечения жильем. Но, как и везде, в региональных аэропортах, уровень заработной платы не привлекает молодых специалистов. Вопрос повышения квалификации специалистов в региональных аэропортах требует большого внимания.

По развитию лоукостеров в Казахстане. Согласен, что необходим региональный перевозчик, базирующийся на принципе обеспечения доступных авиауслуг населению.

Необходима поддержка государства, понимание данной проблемы. В частности, в Узбекистане принято решение о государственной поддержке развития аэропортов на принципах ГЧП: предоставление льгот, в том числе по обеспечению спецтехникой аэропортов, освобождение от налогов на три года, полный пакет постановлений по поддержанию инвесторов, которые готовы развивать систему аэропортов. Если не принять конкретных мер, то весь транзитный потенциал может быть реализован соседними государствами. В Узбекистане активно работает лоукостер Uzbekistan Airways, создан новый частный лоукостер, которые решают вопросы внутреннего воздушного сообщения, а также перевозок за пределы республики. К сожалению, у нас отсутствуют соглашения между авиакомпаниями, которые должны работать в едином пуле. Нет понимания этой проблемы. Если авиакомпании объединятся, то выгоды получают и аэропорты, и авиакомпании, и, в конечном итоге, пассажиры.

Лавриненко Ю.И. В комментариях к замечаниям экспертов были высказаны достаточно эффективные предложения, с практическими примерами, но в работе данных обоснований в целом нет. Прделана большая работа, собран материал, но он в целом освещает традиционные проблемы. Привязки к имеющейся действительности, ответов на вопросы, обозначенные в том числе экспертами, а также данные аргументы во взаимодействии с правительством, министерством экономики, комитетом, по существу в работе мы не получили. Вынужден обострить требования, потому что реализован очень традиционный подход. Вы начинаете с вопроса опыта привлечения управляющих компаний. Наверное, хорошая идея, и эксперты об этом говорят – о маркетинговой схеме. Но для большинства аэропортов возможности применения маркетинговых схем ограничены. Мы ожидали пороговой схемы, например анализа тарифов, но вы поручаете вопрос о предоставлении льгот, например, Комитету гражданской авиации. То есть вы констатируете проблему, и поручаете ее решение кому-то. Касательно представленной вами структуры отрасли, она содержит аэропорты, авиакомпании, «Казаэронавигацию». А где сервисные компании, компании, предоставляющие питание, обеспечение топливом и т.д.? Где мировой опыт в этом отношении? Структура, паспорт отрасли содержит достаточный объем материала. Но нужны более конкретные выводы по каждому аэропорту, допустим, с необходимостью обновления спецтехники. Будут понятны острые проблемы, присущие конкретному аэропорту.

По тем предложениям, которые сегодня прозвучали, например, передача ВПП на баланс государства, КГА или местным органам, необходимо конкретно обозначить. По тарифам по наземному обслуживанию, которые давно не пересматривались, нужен анализ, нужно обозначить конкретную ситуацию. Например, коэффициент подвижности населения надо бы связать с уровнем дохода на душу населения. Нужно смоделировать ситуацию: определить порог безубыточности аэропортов, на чем он основан, на каких тарифах, на определенном прогнозируемом объеме перевозок.

Сегодня обсуждаются четыре аэропорта, для которых готовится проект правил по субсидированию. Мы ожидаем от вас подтверждения, что эти аэропорты имеют такую ситуацию, имеющееся население, применяемые тарифы, т.е. обоснование необходимости субсидирования. Когда будут решены базовые схемы, то в дальнейшем, в данном аэропорту можно будет применять маркетинговые усилия, ставить задачу повышения доходности и т.д. В работе необходимо серьезно доработать данные вопросы. Это исследовательская работа, необходимо смоделировать ситуацию, показать возможные варианты ее решений.

Также говорилось о необходимости создания региональной авиакомпании. Создание возможно даже на уровне регионов, когда присутствует несколько аэропортов, где развита туристическая деятельность. Возможно реформирование нескольких аэропортов в авиаотряд (был советский опыт), которому принадлежат аэропорт и авиакомпании, областного значения, субсидируемый местными органами для обеспечения внутренних перевозок. Это тоже требует моделирования и подробного изучения.

Асильбекова И.Ж. Совместно с Комитетом гражданской авиации были разосланы разработанные анкеты по деятельности аэропортов, в итоговом отчете отразим проблемы и дальнейшие пути решения по аэропортам.

Кушкинов С.М. Есть предложение о создании виртуального аэропорта, идеальная модель которого содержит наиболее эффективные параметры, а также дальнейшее его перспективное развитие

Лавриненко Ю.И. Хорошая идея, но ставится задача обозначить пределы неблагоприятия

аэропорта, когда управляющая компания при хорошем менеджменте может обеспечить решение текущих проблем. Также должно учитываться изменение текущей ситуации на рынке, например изменение госрегулирования, наличие субсидирования, при этом как ситуация будет улучшаться. Необходимо взять проблемную схему аэропорта, обозначить точки его безубыточности, далее прогнозировать варианты, когда аэропорт может получать прибыль. На этой основе можно было обосновать необходимые меры поддержки для развития аэропорта.

Кушкинов С.М. Да, данная модель предполагает идти от обратного, взять наихудшую модель, показать направления ее улучшения.

Сыртыланов Г.В. В качестве модели можно взять аэропорт Петропавловск. На данный момент, это один из самых сложных аэропортов, где за счет государства была построена новая взлетно-посадочная полоса, реконструировано здание нового аэровокзала. Но в данный момент там практически не летают самолеты, нет специалистов, нет ГСМ – очень сложный аэропорт. Местный акимат готов помогать, но он не обладает необходимыми полномочиями. На примере данного аэропорта можно показать его «болячки», а также дальнейшие пути решения данных проблем.

Мухтыбаев С.Х. Да, можно взять за аналог Петропавловск, но есть и другие аэропорты, как Кустанай, Кокчетав

Хамзин Д.Г. С командой разработчиков мы отработывали данные вопросы. Что касается субсидирования малых аэропортов, мы дали предложения в Комитет гражданской авиации предложения по порогу, с которого можно начинать субсидирование аэропорта местными властями. Также дали предложения по внесению изменений в законодательство, чтобы появились полномочия и инструменты у местных исполнительных органов для выделения бюджета на содержание и покрытие эксплуатационных затрат аэропортов. По данному вопросу есть проработанный материал и его нужно отразить в отчете.

Касательно проблемы застройки и проблем неавиационных доходов. К сожалению, в крупных аэропортах есть проблема, когда землей и другой инфраструктурой сам аэропорт не распоряжается, а распоряжаются местные исполнительные органы. Можно привести резолюцию ИКАО о том, что всем значимым аэропортам страны необходимо иметь генплан, в котором четко должны быть определены границы аэропорта и его территория для будущего развития на 30-50 лет вперед. Как показывает мировая практика, аэропорты имеют 30-40 % дохода от сдачи в аренду аэропортовой инфраструктуры и земельных участков. Т.е. очень важно добиться внесения изменений в законодательство (мы готовим проект как Ассоциация аэропортов), чтобы аэропорт мог распоряжаться той землей, на которой он работает и мог сдавать в субаренду, на долгосрочную аренду. Возможно даже продавать часть земельных участков, которые находятся на территории аэропорта с целью реализации положений генплана и стратегии аэропорта. А не так, что со стороны акимат принимает решения, что будет ангар той или иной компании, не согласовывая со стратегией развития аэропорта. Аэропорт должен зарабатывать от предоставления земельных участков и объектов инфраструктуры в аренду.

Третий существенный момент то, что аэропорты не имеют право на инфраструктурный сбор, не могут влиять на вхождение конкурентов в наземное обслуживание. Основная проблема в том, что в законодательстве нет понятия аэропортовой концессии. В документах ИКАО есть рекомендации, чтобы аэропорты заключали договора концессии, например с поставщиками наземных авиатранспортных услуг. Наши аэропорты договора концессий заключать не могут, так как по нашему законодательству данные договора может заключать только государство с предоставлений определенных требований, скажем по инвестициям. Отсутствует понятие аэропортовой концессии так, как рекомендовано в ИКАО, когда аэропорт взимает с концессионера не только сборы за пользование инфраструктурой, но и переменные платежи за то, что концессионер ведет бизнес на территории аэропорта. В связи с тем, что нет таких инструментов, у инвестора нет желания вкладываться в инфраструктуру аэропортов и нежелание выстраивать долгосрочный бизнес на территории аэропорта. Эти два барьера – по земле и по концессии, нужно снимать.

Что касается регионального перевозчика, то законы рыночной экономики не позволят ее создать искусственно. Мы должны создавать не авиакомпания, а создавать условия для данных перевозчиков, при которых региональным перевозчикам было бы выгодно развиваться как по международным, так и по областным направлениям. Если будут созданы такие условия, когда местные исполнительные органы при их заинтересованности должны будут иметь инструмент,

