

«Орал халықаралық әуежайы» ЖШС (бұдан әрі – Қоғам) ішкі рейстерде әуе кемелерін авиациялық жанар-жағармай материалдарымен қызметіне шекті баға жобасын талқылау бойынша жария тыңдау
Хаттамасы

Астана қ.

2026 жылғы 16 қазан

Жария тыңдаудың басталуы: 15-00 сағат

Жария тыңдаудың аяқталуы: 15-45 сағат

Төрағалық етті: **Е. Құрасбек** – Қазақстан Республикасы Көлік министрлігі Азаматтық авиация комитетінің тарифтік реттеу басқармасының (бұдан әрі – Комитет) басшысы

Қатысты: **Е. Джилкишиев** – Қоғамның экономика және қаржы жөніндегі бас директорының орынбасары;
Н. Искалиева – Қоғамның жоспарлы-экономикалық бөлімінің бастығы;
А. Шайкенова - «Air Astana» АҚ Тарифтер жөніндегі директоры;
А. Мансурова – «Air Astana» АҚ-ның монополияға қарсы және құқықтық мәселелер жөніндегі аға маманы;
А. Алимова - «FlyArystan» әуе компаниясының келісімшарттар және тарифтер жөніндегі менеджері;
Ж. Кадиров – «Air Astana» АҚ өкілі;
А. Сакенов – «Air Astana» АҚ өкілі;
Т. Давыдова – «Скат» авиакомпаниясы» АҚ өкілі;
Д. Улианов – «Скат» авиакомпаниясы» АҚ өкілі.

Күн тәртібі

Қоғамның ішкі рейстерде әуе кемелерін авиациялық жанар-жағармай материалдарымен қамтамасыз ету қызметіне белгіленетін шекті баға жобасын талқылау.

Тыңдалды:

Е. Джилкишиев – Қоғамның экономика және қаржы жөніндегі бас директорының орынбасары;

Екінші слайдта әуежай қызметінің 2023 жылғы және 2026 жылғы маусымға дейінгі соңғы төрт тоқсандағы заттай көрсеткіштері ұсынылған. Атап айтқанда, әуе кемелерінің ұшып шығу саны, ең жоғары ұшу массасы, жолаушылар ағыны және 9 000 тоннаны құрайтын авиациялық жанар-жағармай материалдарымен қамтамасыз ету көлемі көрсетілген.

Слайдта сондай-ақ жанармай құю кешенінің есептік қуаты көрсетілген. Қазіргі уақытта үш жанармай құю машинасы бар, оның екеуі пайдаланылуда. Үшінші машина жарамсыз, оны қалпына келтіру жоспарланбаған.

Кешеннің есептік қуаты жылына 106 мың тоннаны құрайды. Есептеу кезінде жұмыс режимі, құю саны, құюдың орташа ұзақтығы (шамамен 40 минут), құюдың орташа көлемі (4,5 тонна) және жабдықтың техникалық дайындық коэффициенті ескерілген.

Үшінші слайдта аудиттелген қаржылық есептілікке сәйкес әуежайдың қаржылық нәтижелері берілген. 2025 жылдың қорытындысы бойынша кәсіпорынның залалы 334 млн теңгені құрады.

Залалдың негізгі себептері – реттелетін тарифтердің төмендігі және қарыздық қаржыландыруға қызмет көрсету шығындары. 2024–2025 жылдары әуежайды дамытуға 2,5 млрд теңгеден астам инвестиция салдық.

Бұдан әрі әуе кемелерін авиациялық жанар-жағармай материалдарымен қамтамасыз ету бойынша қолданыстағы тариф ұсынылды. Ол 2010 жылғы 25 қазанда бекітілген және ең жоғары ұшу массасының бір бірлігі үшін 5 500 теңгені құрайды. Тариф қолданылған кезеңдегі жинақталған инфляция шамамен 380%-ды құрады. Бұл ретте Орал әуежайының тарифі Қазақстан әуежайлары арасында ең төмен тарифтердің бірі болып қалуда.

Тарифтік сметада әуе кемелерін авиациялық жанар-жағармай материалдарымен қамтамасыз етуге қажетті шығындар көрсетілген. Оларға материалдар, электр энергиясы, бензин мен дизель отыны, қызметкерлердің еңбекақысы, әлеуметтік аударымдар, амортизация, жабдықты жөндеу, персоналды оқыту, іссапарлар және арнайы техниканы жалға алу шығындары жатады.

Отын құнының өсуін бөлек атап өтемін. 2010 жылы бензин литріне шамамен 80–90 теңге болған, қазіргі уақытта – 230–240 теңге. Дизель отынының құны да едәуір өсті: литріне 65–75 теңгеден 300 теңгеден астамға дейін, ал қыс мезгілінде 500–600 теңгеге жетуі мүмкін.

Еңбекақы шығындары өндірістік персоналдың нақты саны және әуежай саласы мен Батыс Қазақстан облысындағы жалақы жөніндегі статистикалық деректер ескеріле отырып есептелген. Қолданыстағы тариф жалақының және басқа өндірістік шығындардың өсуін толық көлемде ескеруге мүмкіндік бермейді.

Амортизациялық шығындар құрамында жаңа жанармай құю машинасын сатып алуға байланысты шығындар көзделген. Сондай-ақ қолданыстағы арнайы техниканы техникалық қызмет көрсету, жөндеу және күтіп ұстау шығындары енгізілген.

Қазіргі уақытта жанармай құю машиналарының бірі 40 жылдан астам уақыт пайдаланылып келеді. Екінші машина да ұзақ уақыт пайдаланылған және мезгіл-мезгіл істен шығады. Бұдан басқа, басқа әуежайдан қосымша жанармай құю машинасын жалға алып отырмыз. Жалдау мерзімі 2027 жылғы шілдеде аяқталады.

Тарифтік сметада көзделген шығындардың жалпы сомасы шамамен 90 млн теңгені құрайды. Қажетті пайда мен жоспарланған инвестициялық шығындарды ескере отырып, ұсынылатын тариф ең жоғары ұшу массасының бір бірлігі үшін 13 500 теңгені құрайды.

Инвестициялық бағдарлама шеңберінде құны 189 млн теңге болатын жаңа жанармай құю машинасын сатып алу жоспарлануда. Оның 141 млн теңгесі әуе кемелерін авиациялық жанар-жағармай материалдарымен қамтамасыз ету қызметіне жатқызылады.

Сатып алуды үш жыл ішінде қаражат жинақтау есебінен қаржыландыру жоспарланып отыр. Арнайы техниканы жаңарту әуе кемелеріне үздіксіз жанармай құюды қамтамасыз ету, жабдықтың сенімділігін арттыру және авиакомпаниялардың аудиттері барысында анықталған ескертулерді жою үшін қажет.

Сегізінші слайдта қолда бар жанармай құю машиналарының фотосуреттері ұсынылып, олардың техникалық жай-күйі және жаңарту қажеттілігі көрсетілген.

Баяндамам аяқталды. Назарларыңызға рақмет. Сұрақтарыңызға жауап беруге дайынмын.

Сұрақ:

А. Шайкенова - «Air Astana» АҚ Тарифтер жөніндегі директоры;

Амортизациялық шығындар құрамында жылына 19 млн теңге көзделген. Осы шығын бабына нақты қандай сыйымдылықтар енгізілгенін және оларды авиациялық отынды сақтау қызметін көрсету кезінде амортизациялау есепке алынатынын түсіндіруді сұраймыз.

Жауап:

Е. Джилкишиев – Қоғамның экономика және қаржы жөніндегі бас директорының орынбасары;

Аталған сыйымдылықтар авиациялық отынды сақтауға арналған. Жанармай құю кешенінің тікелей шығындары сақтау және әуе кемелерін авиациялық жанар-жағармай материалдарымен қамтамасыз ету қызметтері арасында тиісті кірістерге пропорционалды бөлінеді, өйткені бұл қызметтер бірыңғай технологиялық процестің бөлігі болып табылады.

Сұрақ:

А. Шайкенова - «Air Astana» АҚ Тарифтер жөніндегі директоры;

Ұсынылған материалдарға сәйкес амортизациялық шығындарды қызметтің әртүрлі түрлері арасында бөлу тәртібі көрсетілмеген. Сонымен қатар ашық дереккөздердегі ақпарат бойынша әуежай өзінің авиациялық отынын сатуды жүзеге асырады немесе бұрын жүзеге асырған. Тарифті есептеу кезінде отынды сатуға байланысты шығындар, оның ішінде сыйымдылықтардың амортизациясы, жабдықты пайдалану және персоналдың еңбекақысы ескерілетінін түсіндіруді сұраймыз.

Жауап:

Е. Джилкишиев – Қоғамның экономика және қаржы жөніндегі бас директорының орынбасары;

Өз отынын сату шығындары бөлек бөлінбейді, өйткені ол өз өндірісінің өнімі емес, қайта сатуға арналған дайын тауар болып табылады. Соңғы төрт

тоқсанда әуе кемелерін қамтамасыз етудің жалпы көлемі шамамен 11 мың тоннаны құрады, ал соңғы үш жылда өз отынын сату көлемі шамамен 450–600 тоннаны құрады. Кәсіпорынның бағалауы бойынша өз отынын сатудың үлесі қамтамасыз етудің жалпы көлемінің шамамен 5%-ын құрайды. Жабдық пен инфрақұрылымға түсетін негізгі жүктеме отынды сақтау және әуе кемелеріне отын құюмен байланысты.

Сұрақ:

А. Шайкенова - «Air Astana» АҚ Тарифтер жөніндегі директоры;

Презентация барысында жаңа жанармай құю машинасын сатып алу үш жыл ішінде өтеледі деп жоспарланғаны айтылды. Сонымен бірге кәсіпорынның есеп саясатына сәйкес көлік құралдарының пайдалы қызмет мерзімі 7–10 жылды құрайды. Жаңа машинаны сатып алуға қаражат жинақтаудың үш жылдық кезеңі неге белгіленгенін түсіндіруді сұраймыз.

Жауап:

Е. Джилкишиев – Қоғамның экономика және қаржы жөніндегі бас директорының орынбасары;

Кәсіпорынның есеп саясатына сәйкес амортизация мерзімі 10 жылды құрайды. Бұл ретте үш жылдық кезең көлік құралының амортизация мерзіміне емес, оны сатып алуға қаражат жинаудың жоспарланған мерзіміне байланысты. Жаңарту қажеттілігі қолданыстағы жанармай құю машиналарының қанағаттанарлықсыз техникалық жай-күйімен, сондай-ақ авиакомпаниялардың аудиттері мен авиациялық әкімшіліктің тексерулері барысында анықталған ескертулермен түсіндіріледі.

Сұрақ:

А. Шайкенова - «Air Astana» АҚ Тарифтер жөніндегі директоры;

Қолданыстағы тариф 16 жыл бойы қайта қаралмаған, алайда негізгі құралдардың амортизациясы жыл сайын кәсіпорын шығындарына енгізіліп отырған. Соңғы бес жылда, атап айтқанда, амортизациялық шығындар құрамында есепке алынған қаражат қандай мақсаттарға жұмсалғанын және жанармай құю машиналарын жаңарту үшін қаражат не себепті бұрын жинақталмағанын түсіндіруді сұраймыз.

Жауап:

Е. Джилкишиев – Қоғамның экономика және қаржы жөніндегі бас директорының орынбасары;

2010 жылы бекітілген тарифтің өзіндік құны құрылымын қалпына келтіру және амортизация үлесін анықтау тиісті архивтік деректердің болмауына байланысты мүмкін емес. Кәсіпорынның меншік иелері 2023 жылы ауысқан, содан кейін жанармай құю кешенінің жабдықтары мен инфрақұрылымын жаңартуға инвестициялар басталды.

2024 жылы вискозиметрді қоса алғанда, зертханалық жабдық сатып алынды. 2025 жылы отынды қабылдау, сүзу және есепке алу торабы, мұнай өнімдерін

айдау аппараты және сорғы жабдықтары сатып алынды. 2026 жылы зертханалық жабдыққа одан әрі инвестиция салу, жанармай құю кешені құрылыстарын күрделі жөндеу және тыныс алу клапандарының жұмысқа жарамдылығын тексеруге арналған жабдық сатып алу көзделген.

2025 жылдың соңына дейін әуежайды дамытуға салынған инвестициялардың жалпы көлемі шамамен 2,5 млрд теңгені құрады. Қосымша 2026 жылы шамамен 400 млн теңгені игеру жоспарланған.

Сұрақ:

А. Шайкенова - «Air Astana» АҚ Тарифтер жөніндегі директоры;

Амортизация тізімдемесінде ноутбуктер, мониторлар, жиһаз және басқа жабдықтарды қоса алғанда, әкімшілік негізгі құралдардың едәуір саны көрсетілген. Бұл ретте тарифтік сметада әкімшілік персоналдың 2,1 штаттық бірлігі есепке алынған. Әкімшілік персонал саны ескерілген жағдайда аталған активтердің амортизациясын тарифтік сметаға енгізудің негізділігін түсіндіруді сұраймыз.

Жауап:

Е. Джилкишиев – Қоғамның экономика және қаржы жөніндегі бас директорының орынбасары;

Аталған объектілер кәсіпорынның негізгі құралдарына жатады. Сонымен бірге мәселені талқылау барысында авиакомпания өкілі әкімшілік активтердің құрамы және тиісті амортизациялық шығындарды реттелетін қызмет түріне жатқызудың негізділігі бойынша қосымша түсіндірме қажет екенін атап өтті.

Сұрақ:

А. Мансурова – «Air Astana» АҚ-ның монополияға қарсы және құқықтық мәселелер жөніндегі аға маманы;

Тарифті қайта қарау негіздемесі ретінде түсіндірме жазбада электр энергиясы, жанар-жағармай материалдары, шикізат, салықтар және коммуналдық қызметтер құнының өсуі көрсетілген. Алайда қолданыстағы тариф 2010 жылы бекітілген және осы кезеңде ұлттық валюта бағамының құнсыздануы ғана емес, салыстырмалы тұрақтылық кезеңдері де болған. Осыған байланысты жанармай құю машиналарын пайдалану мерзімінің ұзақтығын және инфрақұрылымның бірнеше қызмет түрін көрсетуге, оның ішінде авиациялық отынды сатуға пайдаланылатынын ескере отырып, оларды уақтылы жаңартуға арналған инвестициялық бағдарлама неге бұрын әзірленбегенін түсіндіруді сұраймын.

Сондай-ақ 1987 жылы шығарылған жанармай құю машинасының ақауы туралы акт 2026 жылғы 29 қыркүйекте, жария тыңдау өткізілерден тікелей бұрын жасалғанына назар аударамын. Осы жағдайды түсіндіруді сұраймын.

Бұдан бөлек, ұсынылған құжаттар топтамасы қоғамдық маңызы бар нарықтар мен олардағы баға белгілеу қағидаларының талаптарына толық сәйкес келмейді деп есептеймін. Атап айтқанда, 4-тармақта көзделген құжаттардың толықтығына, 14-тармаққа сәйкес жоспарланған қызмет көлемдерінің расталуына, 19-тармаққа сәйкес соңғы төрт тоқсандағы нақты шығындар туралы

деректерге, сондай-ақ 8-тармаққа сәйкес шикізат пен материалдар шығысының нормативтері және қызметкерлердің нормативтік саны жөніндегі құжаттарға назар аударуды сұраймын.

Ұсынылған шикізат, материалдар және энергия шығысының техникалық әрі технологиялық нормаларында, сондай-ақ жанар-жағармай қызметінің нормативтік штат санын есептеуде қолданылған есептердің күні мен жеткілікті негіздемесі көрсетілмеген. Сонымен қатар құжаттарда 1988 жылғы 14 сәуірдегі МГА-21И нұсқаулығына сілтеме бар, оның қолданыста екенін нақтылау қажет.

Әуе кемелерінің ұшып шығу санын есептеуде тиісті әуежайларға рейс орындайтын авиакомпаниялар пайдаланбайтын әуе кемелерінің түрлері көрсетілген. Бұл да есептердің дұрыстығына күмән келтіреді.

Жалақы деректеріндегі айырмашылықты бөлек түсіндіруді сұраймын. Презентация барысында орташа айлық жалақы шамамен 160 мың теңге деп айтылды, ал ұсынылған 1-Т статистикалық есептілік нысанында орташа айлық жалақы шамамен 250 мың теңге деп көрсетілген.

Жоғарыда айтылғандарды ескере отырып, ұсынылған негіздемелерді жеткіліксіз деп санаймын және қолданыстағы тарифті бұрынғы деңгейінде сақтауды сұраймын.

Жауап:

Е. Джилкишиев – Қоғамның экономика және қаржы жөніндегі бас директорының орынбасары;

Ұсынылған құжаттардың толықтығына қатысты өтінім белгіленген талаптарға сәйкес әзірленіп, жолданғанын атап өтемін. Құжаттардың нормативтік талаптарға сәйкестігі мәселелерін Азаматтық авиация комитеті өтінімді тексеру рәсімі шеңберінде қарайды.

Жалақыға қатысты шамамен 160 мың теңге көрсеткіші өндірістік персоналға қатысты және Ұлттық статистика бюросының тиісті қызмет түрі мен өңір бойынша деректері негізінде есептелген. 1-Т нысанында көрсетілген шамамен 250 мың теңге көрсеткіші әуежай бойынша жалпы деректерге жатады. Осы мәселені нақтылау үшін кәсіпорынның жоспарлы-экономикалық бөлімінің бастығы қосымша түсіндірме ұсынды.

Бекітілетін тариф деңгейі туралы мәселе уәкілетті органның құзыретіне жатады. Шешім қабылдау кезінде ұсынылған есептер, экономикалық негіздеме және тұтынушылардың пікірі қаралатын болады.

Жанармай құю машиналарын уақтылы жаңартпау себептеріне қатысты әуежайда жұмысқа 2024 жылғы қыркүйекте кіріскенімді түсіндіремін. Сол кезде жаңа арнайы техника сатып алуға арналған инвестициялық бағдарлама бекітілмеген болатын. Бастапқыда құны шамамен 110–140 млн теңге болатын пайдаланылған жанармай құю машинасын сатып алу нұсқасы қарастырылды.

Сонымен бірге кәсіпорынның 2023–2025 жылдардағы қаржылық есептілігі әуежайдың залалды екенін және қарыздық қаржыландыруға қызмет көрсету шығындарының өскенін көрсетеді. Қаржылық мүмкіндіктердің шектеулі болуына байланысты инвестициялар тартылған қаражат есебінен жүзеге асырылды.

2023 жылдан бастап, әуежай меншік иелері ауысқаннан кейін, инфрақұрылымды дамытуға кезең-кезеңімен инвестиция салу басталды. Бірінші кезекте әуе кемелерінің перроны мен тұрақ орындарын жөндеу, сондай-ақ әуежайдың үздіксіз жұмысын қамтамасыз етуге қажетті қар тазалау техникасын сатып алу сияқты басым бағыттар қаржыландырылды.

Осыған байланысты жанармай құю машиналарын жаңарту бұрын толық көлемде жүзеге асырылмады. Бірінші кезектегі инвестициялар іске асырылып, басқа реттелетін тарифтер қайта қаралғаннан кейін кәсіпорын жанармай құю техникасын жаңарту жөніндегі инвестициялық бағдарламаны әзірлеуге кірісті.

Сұрақ:

Ж. Кадиров – «Air Astana» АҚ өкілі.

Резервуарларды күтіп ұстау шығындарын әуе кемелерін авиациялық жанар-жағармай материалдарымен қамтамасыз ету қызметіне жатқызудың дұрыстығына назар аударуды сұраймын, өйткені авиакомпаниялар авиациялық отынды сақтау қызметіне бөлек ақы төлейді.

2010 жылдан бастап отынды сақтау және әуе кемелеріне отын құю қызметтері бөлек қарастырылады. Қазіргі уақытта сақтау ақысы тоннасына 3 000 теңгені құрайды. Компаниялар тобы бойынша сақтау қызметтеріне ай сайынғы шығындар кемінде 2 млн теңгені құрайды.

Осыған байланысты резервуарларды күтіп ұстау және жанармай құю машиналарын сатып алу шығындарын әуе кемелерін авиациялық жанар-жағармай материалдарымен қамтамасыз ету тарифінің есебіне енгізудің негізділігін қарауды сұраймын, өйткені авиакомпаниялар отынды сақтау үшін қосымша шығын көтереді. Ұсынылған есептер бойынша сұралып отырған 13 500 теңге тарифі жоғары болып көрінеді.

Жауап:

Е. Джилкишиев – Қоғамның экономика және қаржы жөніндегі бас директорының орынбасары;

Кәсіпорын шығындарды есептеу кезінде тиісті қызмет бағыттары бойынша кірістер негізінде айқындалатын коэффициентті пайдалана отырып, қызметтер арасында шығындарды бөледі. Мұндай тәсіл басқа әуежайларда да қолданылады. Кәсіпорынның пікірінше, аталған коэффициентті қолдану қоғамдық маңызы бар нарықтарды қалыптастыру және оларда баға белгілеу қағидаларына қайшы келмейді.

Кәсіпорынның ақпараты бойынша, сақтау қызметінің қолданыстағы тарифі бұрын тәулігіне шамамен 111 теңге болған, ал 2025 жылғы қаңтардан бастап ақы тоннасына 3 000 теңге мөлшерінде белгіленген. Кәсіпорынның пікірінше, бұл түсімдер жанармай құю кешенін ұстауға, оның ішінде резервуарларды пайдалануға және тартылған инженерлік-техникалық персоналдың еңбекақысын төлеуге байланысты барлық шығындарды жабуға жеткіліксіз.

Кәсіпорын негізделген шығындардың өтелуін және қызмет көрсету кезінде пайдаланылатын арнайы техниканы жаңартуды қамтамасыз ету үшін тарифті қайта қарау қажет деп санайды.

Сөз сөйледі

Е. Құрасбек- жария тыңдаудың төрағасы:

Қорытынды сөзінде жария тыңдаулардың төрағасы қарастырылып отырған мәселенің тұтынушы үшін де, қоғамдық маңызы бар нарық субъектісінің өзі үшін де маңыздылығын көрсетті.

Қоғам қолданыстағы заңнамаға сәйкес өтініммен шыққанын атап өту қажет. Қоғамның әуе кемелерін авиациялық жанар-жағармай материалдарымен қамтамасыз ету қызметіне шекті бағаны бекіту жөніндегі шешімді Комитет әуежай өз бағасын негіздеу үшін ұсынған материалдарды талдау негізінде заңнамада белгіленген мерзімдерде қабылдайтын болады.

Қабылданған шешім:

1. Ішкі рейстерде әуе кемелерін авиациялық жанар-жағармай материалдарымен қамтамасыз ету қызметіне шекті баға жобасы бойынша Қоғамның ақпараты назарға алынсын.
2. Авиакомпания өкілдерінің ақпараттарын назарға алу.
3. Қоғамға Қазақстан Республикасының Заңнамасының талаптарын қатаң сақтау.

Жария тыңдаудың төрағасы

Хатшы



Е. Құрасбек



Г. Сейлбекова