**Депутатский запрос Каныбекова С.А.**

**Премьер-министру Республики Казахстан Сагинтаеву Б.А.**

**Уважаемый Бакытжан Абдирович!**

Сегодня Казахстан активно реализует инициативу возрождения «Нового Шелкового Пути», тем самым наша страна интегрируется в международные транспортно-коммуникационные потоки и превращается в торговый, инвестиционный и технологический хаб «Нового Шелкового пути».

Согласно Послания Президента Н.А. Назарбаева «Третья модернизация Казахстана: глобальная конкурентоспособность» развитие новой евразийской логистической инфраструктуры является одним из важных приоритетов.

В связи с чем, Правительству поручено к 2020 году обеспечить увеличение годового объема транзитных перевозок пассажиров в 4 раза, грузов в 7 раз, повышение доходов от транзита до   
4 миллиардов долларов в год *(далее – Поручение Главы государства)*.

По мнению специалистов, исполнению этой масштабной задачи в том числе будет способствовать присоединение Казахстана к авиационному режиму «Open Skies – Открытое небо».

По информации Министерства по инвестициям и развитию, на период проведения EXPO-2017 Казахстан ввел «Открытое небо» для Астаны.

Однако, эта «кампания» ограничивается сроками проведения EXPO-2017 и не учитывает долгосрочности планов по реализации Поручения Главы государства и перспектив развития Международного финансового центра «Астана» (МФЦА), который займет площади EXPO-2017.

В настоящее время 33 государства являются участниками договора по «Открытому небу». Большинство из них составляют страны НАТО, а из СНГ – Беларусь, Россия и Украина. 119 государств реализовали политику «Открытого неба» в двустороннем или многостороннем формате, из них 18 стран ввели данный режим в одностороннем порядке. С 2002 года Кыргызстан перешел к политике «Открытого неба» во взаимоотношениях с Тайландом, с 2014 года - Азербайджан с США.

Опыт стран, перешедших на «Открытое небо», показывает, что на рынке авиаперевозок резко увеличивается конкуренция, что приводит к снижению цен, увеличению разнообразия маршрутов, и ускоренному росту объема авиаперевозок. Все это приводит к тому, что усиливается, упрощается и удешевляется интеграция страны с внешним миром, что расширяет внешнюю торговлю, движение человеческих и прочих ресурсов, а также способствует росту туристического бизнеса в стране.

Например, в Марокко в 2006 году 22 новые иностранные авиакомпании начали осуществлять свои рейсы, в 2010 году страну посетило около 6 млн. туристов, а прямые иностранные инвестиции составили 20 млрд. евро. Израиль после реализации первого этапа соглашения «Открытое небо» получил увеличение регулярных авиарейсов в страну и из него на 18%. Южная Корея, открыв небо, за счет расширения транзитных возможностей смогла за десять лет увеличить пассажиропоток вдвое, а количество транзитных пассажиров - с 5 млн. до 28 млн. человек или в 5,5 раз. В целом страны, относящиеся к «Азиатским тиграм», показали наиболее потрясающие результаты данной политики.

В нашей стране препятствующим фактором внедрения «Открытого неба» является процесс получения разрешений, как для регулярных, так и для чартерных рейсов. Казахстан сегодня работает на международном рынке исключительно по Чикагской конвенции, используя двусторонние договора. Практика реализации таких соглашений привела к монополизации международных маршрутов одной-двумя компаниями, высокому уровню тарифов, ограничению гибкости маршрутов, к снижению конкурентоспособности авиакомпаний в силу отсутствия самой конкуренции.

В такой ситуации казахстанцы вынуждены добираться до пунктов назначения прибегая к транзитным аэропортам. Зачастую, при отсутствии удобных стыковочных рейсов, наши соотечественники вынуждены проводить длительное время в транзитных залах, вторично проходя утомительную процедуру таможенного и паспортного контроля. В целях экономии финансовых средств значительная часть населения использует железнодорожный и автомобильный транспорт, для того чтобы добираться до аэропорта соседнего государства, маршрутная сеть которого позволит дешево и комфортно прибыть в нужный пункт.

Следовательно, если бы условия для получения разрешений была более лояльна или действовала система "Открытого неба", прямую выгоду от этого получили бы все граждане Казахстана, аэропорты республики могли получать достаточный объем прибыли для осуществления развития инфраструктуры, производить закуп необходимого оборудования и специализированной техники, повышать профессиональный уровень сотрудников, создавать новые рабочие места, и соответственно, пополнять отчисления в бюджет государства.

Таким образом, полагаем, что действующая в нашей стране практика авиаперевозок так больше продолжаться не может и в условиях глобализации мировой экономики требует дальнейшей модернизации.

Необходимо отметить, что многое также зависит от визового режима. Как известно, чем меньше времени граждане тратят на «бюрократию», тем чаще и охотнее летают!

Отмена визовых ограничений в направлении Казахстан – Европа или Азия, может способствовать увеличению пассажиропотока на 20-30%.

Увеличению пассажиропотока способствует также появление на казахстанском рынке авиакомпаний, позиционирующихся на мировом рынке как LOW-COST, удовлетворяющие пассажиров ценой и разнообразием при выборе направлений.

Ярким примером служат статистические данные по вновь открывшимся направлениям в аэропорт города Астана за период с 1 июня по 31 августа 2017 года:

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Направления** | | **прибытие/вылет** | **Рейсы** | **Объем** | **Пассажиры** | **Занятость кресел %** |
| 1 | **Будапешт**  **(Wizz Air)** | *ARR* | 21 | 3 780 | 3 229 | **85,42** |
|  | *DEP* | 21 | 3 780 | 3 099 | **81,98** |
| 2 | **Варшава**  **(LOT Polish)** | *ARR* | 48 | 8 458 | 7 112 | **84,09** |
|  | *DEP* | 48 | 8 458 | 6 824 | **80,68** |
| 3 | **Батуми**  **(Georgian Airways)** | *ARR* | 8 | 1 056 | 949 | **89,86** |
|  | *DEP* | 8 | 1 056 | 829 | **78,50** |
| 4 | **Минеральные Воды**  **(SCAT)** | *ARR* | 14 | 2 086 | 1 462 | **70,09** |
|  | *DEP* | 14 | 2 086 | 1 513 | **72,53** |
| 5 | **Хельсинки**  **(FINN Air)** | *ARR* | 13 | 1 794 | 1 215 | **67,73** |
|  | *DEP* | 13 | 1 794 | 1 323 | **73,75** |
| 6 | **Пекин**  **(Air China)** | *ARR* | 53 | 8 134 | 5 667 | **69,67** |
|  | *DEP* | 53 | 8 134 | 5 488 | **67,47** |
| 7 | **Дели**  **(Air Astana)** | *ARR* | 21 | 2 779 | 1 085 | **39,04** |
|  | *DEP* | 22 | 2 779 | 1 140 | **41,02** |

Либерализация авиаперевозок – это мощный тренд в гражданской авиации мира.

Вместе с тем, либерализация должна осуществляться без ущерба национальным интересам.

Уважаемый Бакытжан Абдирович! «Open Skies» открывает для Казахстана новые горизонты к сотрудничеству с зарубежными партнерами, и как следствие, рост экономических показателей во всех сферах деятельности, в том числе туристической.

В связи с изложенным и учитывая создание в стране международного авиационного хаба, просим Вас поручить государственным органам проработать решение вопросов, связанных с присоединением Казахстана к режиму «Открытое небо» на долгосрочную перспективу, что в целом будет способствовать исполнению Поручения Главы государства, развитию МФЦА, туристической отрасли и авиатранспортной инфраструктуры Казахстана.

О результатах рассмотрения и принятых мерах просим сообщить письменно в установленные законодательством сроки.

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
| **Члены фракции партии «Нұр Отан»** | **С. Каныбеков**  **С. Омаров** |
|  |  |