

## **Азаматтық авиация саласын дамытудың 2003-2005 жылдарға арналған бағдарламасы туралы**

Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2003 жылғы 21 наурыздағы N 291 қаулысы

Азаматтық авиацияны одан әрі дамыту, әуе көлігінде қауіпсіздікті қамтамасыз ету және транзиттік ағынды тарту мақсатында Қазақстан Республикасының Үкіметі қаулы етеді:

1. Қоса беріліп отырған Азаматтық авиация саласын дамытудың 2003-2005 жылдарға арналған бағдарламасы (бұдан әрі - Бағдарлама) бекітілсін.

2. Қазақстан Республикасының Көлік және коммуникациялар министрлігі жарты жылдық қорытындылары бойынша қаңтарда және шілдеде Қазақстан Республикасының Үкіметіне Бағдарламаны іске асыру барысы туралы ақпарат беріп отырсын.

3. Осы қаулы қол қойылған күнінен бастап күшіне енеді.

*Қ а з а қ с т а н      Р е с п у б л и к а с ы н ы ң*

*Премьер-Министрі*

Қ а з а қ с т а н                      Р е с п у б л и к а с ы

Ү к і м е т і н і ң

2 0 0 3                      ж ы л ғ ы                      2 1                      н а у р ы з д а ғ ы

N      2 9 1                      қ а у л ы с ы м е н

бекітілген

## **Азаматтық авиация саласын дамытудың 2003-2005 жылдарға арналған бағдарламасы**

### **1. Паспорт (Бағдарламаның негізгі параметрлері)**

Атауы    Азаматтық авиация саласын дамытудың  
2003-2005 жылдарға арналған бағдарламасы  
(бұдан әрі - Бағдарлама).

Әзірлеу үшін негіз                      Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2002 жылғы  
24 сәуірдегі N 470 қаулысымен бекітілген  
Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2002-2004  
жылдарға арналған бағдарламасын іске асыру  
жөніндегі іс-шаралар жоспарының 7.10-тармағы.

<p>Бағдарламаның негізгі әзірлеушісі</p> <p>Бағдарламаның мақсаты</p> <p>құру</p> <p>Бағдарламаның міндеттері</p> <p>Бағдарламаның негізгі бағыттары және іске асыру тетіктері</p>	<p>Қазақстан Республикасының Көлік және коммуникациялар министрлігі.</p> <p>Мемлекеттің халықаралық талаптарға жауап беретін және сапалы авиациялық қызмет көрсетулерде мемлекет пен азаматтардың осы келе жатқан қажеттілігін қанағаттандыруды қамтамасыз ететін тиімді авиакөлік жүйесін</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ұшулар қауіпсіздігі мен авиациялық қауіпсіздік деңгейін арттыру.</li> <li>2. Мемлекеттік реттеу тетігін және азаматтық авиацияның қызметін реттейтін нормативтік құқықтық базаны жетілдіру.</li> <li>3. Әлеуметтік мәні бар авиабағыттарды субсидиялау, авиакомпаниялар мен әуежайлардың қызметін оңтайландыру, транзиттік әлеуетті дамыту.</li> <li>4. Әуе қозғалысын басқару және бақылау жөніндегі өндірістік қуаттарды жаңғырту және іс-шаралар кешенін орындау.</li> </ol> <p>5. Тарифтік саясатты жетілдіру.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Мақсаттарды іске асыру үшін саланың нормативтік құқықтық базасын жетілдіру: <ul style="list-style-type: none"> <li>- ұшу қауіпсіздігі мен авиациялық қауіпсіздікті қамтамасыз ету;</li> <li>- сала субъектілерінің қызметіне қойылатын негізгі экономикалық, техникалық және біліктілік талаптарын арттыру.</li> </ul> </li> <li>2. Әуе кемелері паркін жаңарту.</li> <li>3. Әуежайлардың негізгі өндірістік қуаттарын қайта құру және жаңарту, транзиттік әлеуетті дамыту үшін халықаралық әуежайлардың қызметін оңтайландыру.</li> <li>4. Әуе қозғалысын басқару және бақылау жөніндегі негізгі өндірістік қуаттарды дамыту.</li> <li>5. Әлеуметтік мәні бар авиабағыттарды субсидиялау және бөлу жөніндегі іс-шараларды іске асыру;</li> <li>6. Азаматтық авиация үшін авиаотынның</li> </ol>
--	--

өзіндік құнын төмендету жөнінде қажетті  
ш а р а л а р қ а б ы л д а у ;

#### 7. Тарифтік саясатты реттеу жүйесін әзірлеу.

Қажетті ресурстар және Бағдарламаны қаржыландыру көздері	Республикалық бюджеттің қаражаты. Бағдарламаны іске асыруға 2003-2005 жылдардағы шығыстар сомасы 38197,3 млн. теңгені құрайды.
Бағдарламаны іске асырудан күтілетін нәтижелер	Бағдарламаның іске асырылуы: <ul style="list-style-type: none"><li>- ұшу қауіпсіздігі мен авиациялық қауіпсіздігін деңгейін арттыруды;</li><li>- әуе кемелерін паркін және авиация инфрақұрылымын жаңғырту мен жаңарту жолымен отандық авиакомпаниялардың бәсекеге қабілеттілігін арттыруды;</li><li>- елдің транзиттік әлеуетін барынша пайдалану үшін халықаралық әуежайлар торабын қалыптастыру мен дамытуды;</li><li>- кадрлар әлеуетін қалпына келтіруді;</li><li>- 2005 жылы авиатасымалға сұраныстың 1,5 есе өсуін қамтамасыз етеді.</li></ul>

**Ескерту. 1-бөлімге өзгерту енгізілді - ҚР Үкіметінің 2005.06.22. N 609 қаулысымен**

## 2. Кіріспе

Проблеманың көп қырлылығы және азаматтық авиация саласындағы бұның алдындағы түрленудің көптігі Қазақстан Республикасында азаматтық авиацияның дәйекті мемлекеттік саясатын дамыту қажеттілігі туралы куәландырып отыр.

Бағдарлама Қазақстан Республикасының 2030 жылға дейінгі кезеңге арналған даму стратегиясын, Қазақстан Республикасының "Азаматтық авиацияны мемлекеттік реттеу туралы" Заңын (бұдан әрі - Заң), Қазақстан Республикасы Президентінің "Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі туралы" 1995 жылғы 20 желтоқсандағы N 2697 заң күші бар Жарлығын іске асыру мақсатында әзірленген.

Бағдарлама 2003-2005 жылдар кезеңінде ұшу қауіпсіздігі мен авиациялық қауіпсіздікті арттыруды, нормативтік құқықтық базаны жетілдіруді, авиациялық инфрақұрылымды жаңғыртуды, транзиттік әлеуетті дамытуды, кадрларды даярлаудың жүйесін қалыптастыру мен дамытуды, сондай-ақ азаматтық авиация саласындағы тиімді мемлекеттік реттеуді көздейді.

## 3. Саланың қазіргі жай-күйін талдау және қазіргі проблемалар

Қазақстанның азаматтық авиациясы авиациялық жұмыстар мен қызмет көрсетулердің алуан түрлерін орындайтын, тиісті инфрақұрылымды (әуе жайлар, техникалық қызмет көрсету базасы, аэронавигация) қамтамасыз ететін авиакәсіпорындардан тұратын күрделі, кең тараған жүйе болып табылады.

Қазақстан Республикасының Еуразия орталығында географиялық орналасуы, Ресей және Қытай сияқты елдермен көршілестігі, аумағының үлкендігі мен тұрғындар тығыздығының төмендігі, сондай-ақ темір жолдар мен автомобиль жолдарының, әсіресе тез дамып келе жатқан мұнай аймақтарында (Батыс Қазақстан) жеткіліксіз дамуы азаматтық авиацияның дамуы үшін алғышарттар жасайды.

Аймақтардың дамуымен аймақтық тасымалдарға мұқтаждық айтарлықтай өсті, ал халықаралық экономикалық кеңістікке кірігу және Қазақстан халқының табыстарының ұлғаюы таяу және алыс шетелдерге ұшу қажеттілігінің өсуін тудырады.

### Ұшу қауіпсіздігі

Азаматтық авиация субъектілерінің қызметін бақылау мен қадағалаудың қазіргі жүйесі соңғы жылдары айтарлықтай өзгерістерді өткерді. Азаматтық авиация саласындағы нормативтік құқықтық база соңғы жылдар ішінде іс жүзінде жаңартылмаған. Әуе кемелерінің ұшу жарамдылығын қалпында ұстау, сертификаттау және ұшулардың қауіпсіздігін қадағалау мәселелері азаматтық авиация субъектілеріне және басқа мемлекеттік емес құрылымдарға берілген, бұл тұтас алғанда саланы басқарудың үйлестірілген тетігі болмауына әкелді.

Ұшу қауіпсіздігі жөніндегі материалдарды талдау 2000 жылдың қорытындылары бойынша Қазақстан аумағында 3 авиациялық оқиға, 30 оқыс оқиға, әуе кемесінің ж е р д е г і 2 з а қ ы м д а н у ы ;

- 2001 жылы 33 оқиға және әуе кемесінің жердегі 3 зақымдануы болғанын көрсетеді ;

- 2002 жылы 23 оқыс оқиға және 1 төтенше оқиға тіркелген.

2002 жылы болған авиациялық оқиғалар мынадай түрде бөлінген:

- конструкторлық-өндірістік ақауларға байланысты 13;

- ұшу құрамының кінәсі бойынша - 5;

- ұшуларды қамтамасыз ететін басқа қызметтердің кінәсі бойынша - 5.

1-кесте. 1997 жылдан бастап авиациялық оқиғалардың салыстырмалы талдауы

Жылдар	Адам өлімсіз авиациялық оқиғалар	Апаттар	Оқыс	Әуе кемелерінің жерде	Барлығы зақымдануы
1997	3	-	41	9	53
1998	4	-	62	3	69
1999	1	1	32	6	40

2 0 0 0	3	-	3 0	2	3 5
2 0 0 1	-	-	3 3	3	3 6
2 0 0 2	-	-	2 3		2 3

Барлық авиациялық оқиғалардың 50%-дан астамы авиация техникасының істен шығу себебі бойынша болды.

Ұшу қауіпсіздігі бөлігіндегі негізгі проблемалар мыналар болып табылады:

- 1) республикада ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз етуге әсер ететін жүйенің болмауы;
- 2) ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі отандық нормативтік құжаттардың халықаралық талаптарға сәйкес еместігі;
- 3) авиациялық техниканың техникалық жай-күйі;
- 4) нормативтік құжаттар талаптарының тиісінше бақыланбауы және орындалмауы;
- 5) командалық-басшы, ұшу және техникалық құрамның ішіндегі төмен орындаушылық тәртібі;
- б) авиациялық қызметшілердің жеткіліксіз кәсіптік дайындығы.

### **Авиатасымалдаушылар**

Бүгінгі күні әуе тасымалы мен авиациялық жұмыстар рыногында 47 авиакомпания тіркелген. Азаматтық авиация саласы аса күрделі жұмсалымды қажет етеді, үлкен капитал салымдар қажет (әуе кемелерін сатып алу, авиациялық техникалық базаны жаңғырту және т.б.). Авиатехниканы қалпында ұстау мен техникалық қызмет көрсетуге арналған ілеспе шығыстар да зор, осының барлығы қазіргі 47 авиакомпанияның бірі де әуе кемесін сатып алуға қабілетсіз болып қоймай, әуе кемелерінің ұшу жарамдылығын қалпында ұстау жөніндегі шығыстарын үнемдеуге мәжбүр болуына әкелді.

Әуе кемелерінің ұшу жарамдылығын қалпында ұстау және қазіргі заманғы үлгілермен әуе кемелері паркін жаңарту үшін қажетті қаржылық қаражаттың болмауы бүгінгі күні ең төмен деңгейде тұрған бәсекелік ортаны қалыптастыруға әсер етті.

Көптеген авиакомпаниялардың қызметі тиісті түрде олардың табысын және ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз етпейді. Белгіленген үлгідегі ұшақтардың жеткіліксіз санына ие болған қазақстандық авиакомпаниялар көбінесе тұрақты рейстерді жүзеге асыруды қамтамасыз ете алмайды.

Тіркелген 47 авиакомпанияның 10-ында өз әуе кемелері жоқ, бұл ретте:

- 6 авиакомпания тұрақты жолаушылар тасымалдарын жүзеге асырады;
- 14 авиакомпания чартерлік рейстерді жүзеге асырады;

- 27 авиакомпания авиациялық-химиялық жұмыстарға мамандандырылған.

Осы кезде ішкі және халықаралық әуе желілеріндегі тасымалдардың негізгі көлемі "Эйр Қазақстан" және "Эйр Астана" авиакомпанияларына келеді.

Бүгіндері авиакомпанияларды оңтайландыру процесі жүре бастады, күзгі-қысқы навигацияда тұрақты жолаушылар авиатасымалдарын жүзеге асыру құқығына конкурс өткізгеннен кейін іс жүзінде Қазақстан рыногында 6 авиакомпания ғана қалды.

Қазіргі уақытта 2000 жылмен салыстырғанда авиарейс санының өсу үрдісі б а й қ а л ы п о т ы р .

2001 жылы авиакомпаниялар 783 мың адам және 2002 жылы - 899 мың адам тасымалдаған. Яғни, авиатасымалдаушылардың қызмет көрсетулерін пайдаланатын азаматтар санының өсуі орын алып отыр. Бұл біздің ойымызша, өз кезегінде, халықтың экономикалық белсенділігінің өсуінен және жаңа авиажелілердің енгізуінен кейін ұшу жиілігінің өсуінен болып отыр.

Жүк авиатасымалдарының көлемі 2001 жылы 8,4 мың тоннаны, ал 2002 жылы - 13,2 мың тоннаны құрды. Жүк тасымалдары көлемінің өсуі "Эйр Астана" авиакомпаниясына тұрақты рейстерінің бір бөлігін беруге байланысты 2002 жылдың екінші жарты жылдығынан бастап "Эйр Қазақстан" авиакомпаниясының жүк авиатасымалдары саласындағы қызметін өрістетуімен байланысты.

### **Әуе кемелері**

Қолданыстағы әуе кемелері паркінің үлкен моральдық және табиғи тозуы бар болғандықтан, азаматтық авиацияның проблемалары күрделеніп тұр.

Қазіргі уақытта Қазақстанның азаматтық әуе кемелерінің мемлекеттік тізілімінде тіркелген әуе кемелерінің жалпы саны 628 бірлікті құрайды, соның ішінде 540 ұшақ ж ә н е 8 8 т і к ұ ш а қ .

О н ы ң і ш і н д е :

- 1-сыныптысы (А-310, Б-737, Ил-86, Ил-62, Ту-154, Ил-76) - 42, оның ішінде жарамдысы - 23, жарамдылық пайызы - 55%;
- 2-сыныптысы (Ту-134, Ан-12, Як-42, Ил-18, ВАС 1-11) - 25, оның ішінде жарамдысы - 17, жарамдылық пайызы - 68%;
- 3-сыныптысы (Як-40, Ан-74, Ан-30, Ан-26, Ан-24) - 96, оның ішінде жарамдысы - 50, жарамдылық пайызы - 52%;
- 4-сыныптысы (Ан-2, Л-410, Авиатика-890, Як-18) - 377, оның ішінде жарамдысы - 92, жарамдылық пайызы - 24%;
- тікұшақтар (Ми-8, Ми-2) - 88, оның ішінде жарамдысы - 36, жарамдылық пайызы - 40% .

Негізінде пайдаланушылар халықаралық әуе желілерінде бәсекеге қабілетсіз әуе кемелерін пайдаланады. Өзінің техникалық-экономикалық өлшемдері бойынша қазіргі заманғы халықаралық талаптарға сәйкес әуе кемелерінің тапшылығы байқалады. Іс күйінде парктің жаңартылуы тоқтатылған. 25 жылдан аспайтын жалпы жұмыс істеу

мерзімінде 1-3 - сыныптағы әуе кемелерінің орташа жасы 21-22 жылды құрайды.

Әуе кемелерінің көбі шуыл, экология, навигация дәлдігі бойынша халықаралық талаптарға сәйкес келмейді, бұл Батыс Еуропа, Солтүстік Америка, Қиыр Шығыс елдеріне ұшуға мүмкіндік бермей отыр. Осы жағдай халықаралық авиатасымалдар рыногын жоғалтып алу қаупін туғызады. Қызмет көрсету, сенімділік пен қауіпсіздік деңгейі, әуе кемелерінің интерьері және олардың салдары ретінде қазақстандық авиакомпаниялардың беделі шетелдік және Ресей авиакомпаниялары сияқты бәсекелестермен салыстырылмайды.

Қазақстан Республикасының азаматтық әуе кемелерінің мемлекеттік тізілімінде 88 тікұшақ, соның ішінде: Ми-8 - 8 бірлік, Ми-8Т - 36 бірлік, Ми-8МТВ - 15 бірлік және Ми - 2 - 29 бірлік.

Ми-8 үлгісін пайдаланатын тікұшақтардың көбі 80-жылдардың ортасында шығарылған. Шығарушы зауыттар олардың үлгісіне қарай жылдармен алғанда (күнтізбе) 25-30 жылға кепілдік берілген ресурстарды белгілегенін ескерсек, оларды пайдаланудың шектелген мерзімдері 2014-2016 жылдарға келіп тұр. Ми-2 тікұшақтарының 33%-ында (10) күнтізбелік ресурстары өтіп кеткен.

Әуе кемелері паркін жаңарту бойынша шаралар қолданбаған жағдайда 2005 жылы Қазақстанда жолаушылар тасымалдарына деген өсіп келе жатқан сұранысты қанағаттандыру үшін жарамды әуе кемелерінің жетіспеуі білінетін ахуал туындауы мүмкін.

*2-кесте. Қазақстан Республикасының азаматтық әуе кемелері мемлекеттік тізілімінде тіркелген әуе кемелері*

Әуе кемесінің үлгісі	Әуе кемелерінің саны		Пайдалану күнтізбелік мерзімінің аяқталуы
	өтіп кеткен	белгіленген ресурстармен қалдығына иелер	

**Ұ ш а қ т а р**

ИЛ - 86	1	1	2004
(барлығы - 7)		2	2005
		1	2007
		1	2008
		1	2012

В-737-200 3 жай-күйі бойынша (барлығы - 3)

---

А-310-300 (барлығы - 2 )	2	жай-күйі бойынша
-----------------------------	---	------------------

---

ТУ - 154 (барлығы - 20)	9	1	2002
		2	2003
		1	2005
		4	2006
		1	2009
		2	2013

---

ИЛ - 76 (барлығы - 11)	1	2	2002
		1	2003
		1	2007
		2	2012
		4	2013

---

ТУ - 134 (барлығы - 13)	12	1	2004
----------------------------	----	---	------

---

ЯК - 42 (барлығы - 9)		1	2009
		1	2011
		1	2012
		1	2017
		5	2018

---

АН - 24 (барлығы - 37)	28	5	2003
		3	2004
		1	2006

---

Як - 40 (барлығы - 47)	45	2	2003
---------------------------	----	---	------

---

Т і к ұ ш а қ т а р

---

Ми - 2 (барлығы - 29)	10	3	2005
		2	2006
		5	2007
		5	2008



		3	2 0 0 9
		1	2 0 1 0
М и - 8	-	2	2 0 1 2
(барлығы - 8) 2		3	2 0 1 4
		2	2 0 1 5
		1	2 0 1 9
М и - 8 Т	5	1	2 0 0 5
(барлығы - 3 6)		4	2 0 0 7
		5	2 0 0 8
		1	2 0 0 9
		4	2 0 1 0
		5	2 0 1 1
		7	2 0 1 2
		1	2 0 1 3
		2	2 0 1 7
		1	2 0 2 1
М и - 8 М Т В	2	1	2 0 1 5
		3	2 0 1 6
		5	2 0 1 7
		1	2 0 1 8
		2	2 0 1 9
		1	2 0 2 1

Ескерту: осы кестеде берілген ресурсы анықталмаған (жай-күйі бойынша пайдаланылады) Ан-2 әуе кемелері және аса жеңіл авиацияның әуе кемелері көрсетілмеген.

Қазіргі уақытта әрі қарай пайдалануға жарамдылығын анықтау мақсатында барлық әуе кемелерінің техникалық жай-күйін тексеру жүргізілуде.

### **Әуежайлар**

Қазақстанда 22 әуежай жұмыс істейді, олардың ішінен 3 әуежай республикалық меншікте (Астана қ., Ақтөбе қ., Талдықорған қ.) алтауы - жеке меншікте (Алматы қ., Орал қ., Екібастұз қ., Көкшетау қ., Тараз қ., Үржар қ.), қалған 13-і - коммуналдық меншікте.

Тек екі қазақстандық әуежай ИКАО 2 - санатына сәйкес - Астана қ., Алматы қ.

Бүгінгі күні уақытша сызба бойынша халықаралық ұшуды қамтамасыз етуге 14 әуежайға рұқсат берілген: Астана, Алматы, Ақтау, Ақтөбе, Атырау, Қарағанды,

Қостанай, Петропавл, Тараз, Орал, Өскемен, Шымкент, Павлодар, Семей.

Әуежайлардың көбінің жердегі қызмет көрсету, сервис және жердегі инфрақұрылымды дамыту деңгейі бүгінгі күні олардың халықаралық мәртебе алуына мүмкіндік бермейді.

Іс жүзінде қазіргі 22 әуежайдың әрқайсысының 1-сыныпты әуе кемелерін шектеусіз қабылдау үшін ұшу-қону жолағы күрделі жөндеуді талап етеді.

Қазақстандық әуежайлардың көбінің техникалық жарақталуы да төмен деңгейде болып отыр. Олар қазіргі заманғы өндірістік қуаттармен, ғимараттармен, құрылыстармен және халықаралық деңгейде әуе кемелерін және жолаушыларды қабылдау мен оларға қызмет көрсетуге мүмкіндік беретін техникалық жабдықпен қамтамасыз етілмеген.

Ағымдағы уақытқа республиканың барлық әуежайлары:

- ұшу-қону жолақтарын, рульдеу жолдарын, перрондарды, әуе кемелерінің тұрақ орындарын күрделі жөндеу;
- әуеайлақтарды халықаралық талаптарға сәйкес қазіргі заманғы навигациялық және жарық-белгілік жабдықпен, глиссаданың көзбен шолу индикация жүйесімен қайта жарақтандыру;
- әуе кемелеріне қызмет көрсетудің ескірген жердегі құралдарын ауыстыру;
- аэровокзал ғимараттарын, қызметтік үй-жайлар мен вокзал маңындағы алаңдарды қайта жаңарту жөніндегі жұмыстарды жүргізу қажеттілігінен шығатын проблемалардан қиындық көруде.

### **Авиаотынмен қамтамасыз ету**

Қазіргі уақытта республика бойынша авиаотынды жыл сайынғы тұтыну шамамен 300 мың тоннаны құрайды. Әуежайларда отын сатып алу Қазақстан Республикасының заңнамасына сәйкес тендер өткізу жолымен жүргізіледі. Бұл ретте отандық авиакеросиннің жоғары құны және өндірушілер мен отын тұтынушылары арасына көптеген делдалдың қатысуы себебінен тұтынуға қажетті авиаотынның 50%-ынан астамы Ресейден және ТМД-ның басқа елдерінен әкелінеді.

Қаржылық қиындықтарға байланысты аймақтық авиакомпаниялардың көбі авиаотынды үлкен партиямен (100 тоннадан астам) сатып алуға жағдайы жоқ, себебі отынды жеткізуге шарттар жасасу кезінде мұнай өндіру зауыттары алдын ала төлеуді міндетті шарт ретінде қойып отыр. Мұнай өндіру зауыттары көбінесе өздері құрған делдалдық ұйымдар арқылы жұмыс істейді. Ұсақ көтерме тапсырыстарды біріктіріп, олар алдын ала төлеу бойынша ірі партияларды сатып алуды жүзеге асыруға қабілетті.

Сонымен, делдалдар зауыт бағаларына тоннасына 30-35 долларға дейін қосады. Делдалдан отынды сатып алып, авиакәсіпорындар өзінің үстемелерін, пайдасын және т.б. қосады, соның нәтижесінде авиаотынға деген баға мұнай өндіруші зауыттардағы босату бағасымен салыстырғанда 30-35%-ға дейін өседі. Сайып келгенде, осының бәрі авиабилеттердің құнына әсер етеді.

Жеткізушілер - тендер жеңімпаздары өздеріне алған міндеттемелерді орындамай, алдымен отынға босату бағасын көтереді, содан кейін тіпті отын беруді тоқтатады. Авиакәсіпорындардың отын берушілерге қолданатын айыппұл санкциялары рейстерді жабу немесе ауыстыру салдарынан болатын шығындармен салыстырғысыз.

### **Аэронавигация**

Қазақстан әуе жолдарының ұзақтығы 54 000 км құрайды, соның ішінде х а л ы қ а р а л ы қ - 4 9 0 0 0 к м .

Әуе қозғалысын басқару тікелей әуе қозғалысын басқаратын диспетчерлік құрамды, инженерлік-техникалық, қаржылық және олардың материалдық-техникалық қамтамасыз етілуін жүзеге асыратын басқа да бөлімшелерді қамтитын көптеген негізгі және көмекші қызметтердің, тұрақты және жедел өзара іс-қимылын талап ететін үздіксіз технологиялық процесс болып табылады.

Республикада әуе қозғалысын басқару, навигация және байланыстың қазіргі заманғы құралдарымен жабдықталған және әлемдік авиациялық қоғамдастықтың қажеттілігін қанағаттандыратын халықаралық әуе жолдарының кең торабы құрылған. Жолдарды жоспарлау және енгізу әуе кеңістігін пайдаланушылар тарапынан сұранымның негізінде жүргізіледі.

Сонымен, қазіргі уақытта "Қазаэронавигация" РМК талап етілетін сапамен аэронавигациялық қызмет көрсетуді ұсыну үшін жауап беретін атқаратын бірыңғай, жақсы теңдестірілген құрылым болып отыр.

1995 жылы құрылған сәтінен бастап "Қазаэронавигация" РМК-да Қазақстанның әуе қозғалысын басқарудың автоматтандырылған жүйесін құру және дамыту процесі жүргізіліп келеді. Орнатылған жүйені жаңғырту барысында Алматы мен Ақтөбенің бірлескен аудандарында қазіргі заманғы автоматтандырылған орталықтар пайдалануға енгізілген. Орталықтарды радиолокациялық бақылаудың сапалы ақпаратымен қамтамасыз ету үшін Қазақстан Республикасының радиолокациялық позицияларында 16 қазіргі заманғы радиолокаторлар орнатылған және тағы екеуінің орнатылуы жү р г і з і л і п ж а т ы р .

"STAR 2000" бастапқы әуеайлақтық радиолокаторларын, сондай-ақ орындалған іс-шараларды және әуе жағдайын көрсету аппаратурасын ауыстыру жөніндегі қазіргі уақытта жүргізіліп жатқан жұмыстарды қоса алғанда, Алматы және Астана қалаларының әуе айлақтық аймақтарындағы ӘҚБ автоматтандыру кешендерін пайдалануға енгізу ұшу қауіпсіздігі және аэронавигациялық қызмет көрсетулер сапасының талап етілетін деңгейін қамтамасыз етуге мүмкіндік береді.

Радиотехникалық және аэронавигациялық жабдықтың жаңғыртылуы халықаралық әуе жолдарының ұзақтығын 1995-2001 жылдар кезеңінде 8 мың км 54 мың км дейін ұзартуға, ал 1992-2002 жылдар кезеңінде халықаралық әуе дәліздерінің санын 6-дан 72-ге дейін көбейтуге мүмкіндік берді. Республиканың әуе кеңістігінде транзиттік ағынның басымдылығы және шектес елдермен жоғары бәсеке радиотехникалық және

аэронавигациялық жабдықтың тұрақты жаңғыртылуын талап етеді.

Әуеайлақтар аудандарында және ұшу-қону аймақтарындағы жабдықтың тозуы аэронавигациялық кешенінің негізгі проблемасы болып табылады. Авиациялық электр байланыстың жабдығы да ұқсас жай-күйде тұр. Жабдықтың жеткіліксіз ауыстырылуы жекелеген радиотехникалық құралдардың регламенттен шығуына әкеп соқтырады, бұл әуежайлардағы ұшу өндірісінің жағдайларын айтарлықтай төмендетеді.

Қазақстанның Еуразиялық құрлық орталығында географиялық орналасуы Еуропа - Оңтүстік - Шығыс Азия елдері және кері қайту бағытында осы аймақтағы авиатасымалдардың негізгі рыногын белгілейді.

Осы ұшу үш негізгі бағыт бойынша орындалады:

- Қазақстанның аумағы бойынша өтетін;
- солтүстікте, Ресей, Монғолия және Қытайдың аумағы бойынша;
- оңтүстікте, Қара теңіз, Иран және Түрікмения арқылы.

Қазақстан аумағы арқылы өтетін бағыттарды пайдалану басымдылықтарына қарамастан (шектес мемлекеттермен салыстырғанда алымдардың төмен ставкалары, қашықтықты қысқарту) авиакомпаниялар, сонда да, мынадай факторларды ескерумен, Ресей, Монғолия және Қытайдың солтүстік бөлігінің әуе кеңістігінен өтетін бағыттарды пайдаланады:

- авиакомпаниялар Ресей Федерациясының аумағы арқылы өтетін едәуір қысқа бағыттарды пайдалануда Ресейдің азаматтық авиациясы тарапынан "роялти" қолданудан;

- Ресей аумағы үстінен ұшатын шетелдік авиакомпанияларды Ресей Федерациясының әуе кеңістігін пайдалануға рұқсат беруде белгіленген бағыттарды қолдануға мәжбүр еткізу, бұл өз кезегінде, Қазақстанның әуе кеңістігін пайдалануда шектеулерге әкеп соқтырады;

- Қытайдың азаматтық авиациясы оның аумағы арқылы ұшуға рұқсат алуды қиындататын рәсімдерді пайдаланудан және аэронавигациялық қызмет көрсету үшін алымдардың жоғары ставкаларынан;

- Қазақстан мен Қытайдың авиациялық өкіметтері арасында ұлттық авиакомпаниялармен ұшуларды жүзеге асыруда екі мемлекеттің әуе кеңістігі мәселелері жөнінде екі жақты келісімнің болмауынан;

- Ауғанстанның әуе кеңістігін пайдалануға тыйым салудың болуынан.

Қазақстанның оңтүстігі бойынша, Грузия, Армения, Әзербайжан, Иран және Түркіменстанның аумағынан өтетін бағыттар Еуропадан Дели, Бангкок, Сингапур, Куала-Лумпурға ұшулардан басымды болып отыр. Бұл Ресейдің аумағы арқылы ұшуларды жасауда "роялти" алудан оның әуе кеңістігін айналып өтуге, Ауғанстанның әуе кеңістігін пайдалануға бірқатар тыйымның болуына және Гималай үстінен ұшуды орындауда қосымша борттық жабдықтың қажеттілігіне байланысты.

## **Тарифтік саясат**

Әуе көлігімен халықаралық транзиттік тасымалдар саласында тиімді тарифтік саясатты қалыптастыру республиканың транзиттік әлеуетін іске асырудағы факторлардың бірі болып табылады.

Осыған байланысты Қазақстан үшін шетел мемлекеттері әуе кемелерінің транзиттік ұшуына қатысты икемді тарифтік саясатты қолдану мәселесі өте түбегейлі болып тұр. Монополияға қарсы заңнамаға енгізілген өзгерістерге сәйкес әуе кемелеріне аэронавигациялық қызмет көрсеткені үшін алынатын алым ставкаларына уақытша төмендету коэффициенттерін қолдану көзделген.

Сондай-ақ, әуе қозғалысының Қазақстанның оңтүстік бағыттарына кету қаупі бар. Бұл Украинаның, Грузияның, Әзербайжанның және Түркіменстанның аэронавигациялық қызметтерінің Батыс Еуропадан Оңтүстік Шығыс Азияға (Бангкок, Дели, Сингапур және т.б.) ұшуды орындауда Ресейдің (салдар ретінде Қазақстанның) аумағын айналып өтуді көздейтін қаратеңіздік бағыттар мен жолдардың торабын дамыту бойынша жұмысты белсенді етуге байланысты. Кавказ елдері, Түркіменстан, Өзбекстан, Қырғызстан және Қытайдың әуе кеңістігі арқылы өтетін баламалы транзиттік бағыт бар, бұл да Қазақстанның әуе кеңістігі арқылы өтетін бағыттарды пайдалануға әсер етеді.

Транзиттік рейстерге ұсынылатын әуежайлық қызмет көрсетулермен де ұқсас жағдай бар. Республика әуежайларында техникалық қонулар мен Қазақстан арқылы транзитті орындайтын шетелдік компанияларды тартуды көздейтін "Транзит қонумен" бағдарламасын іске асыру үшін транзиттік рейстерге әуежайлық қызмет көрсету үшін тарифтердің икемді жүйесін (төмендету және жоғарылату коэффициенттері) қолдану, сондай-ақ авиаотынға деген бәсекелестікке қабілетті бағалар қажет.

Әуежай алымдары және аэронавигациялық қызмет көрсету үшін алымдар саласында келісілген саясатты қамтамасыз ету мақсатында, Халықаралық азаматтық авиация ұйымының әуежайлар экономикасы және аэронавигациялық қызмет көрсету жөніндегі Конференциясының ұсынымдарын ескерумен, Үкіметаралық авиациялық комитет ТМД-ға қатысушы мемлекеттердің келісімі жобасын қарауда.

#### **4. Бағдарламаның мақсаты мен міндеттері**

Азаматтық авиацияны реттеу мен басқарудың мемлекеттік саясатын қалыптастыру жолымен авиациялық қызмет көрсетулер рыногын құру жөнінде 2003-2005 жылдарда азаматтық авиация саласын дамыту әуе көлігінде ұшулар қауіпсіздігін, рейстерді орындау тұрақтылығын, қызмет көрсетулер сапасын жақсартуды және Қазақстанның әуе кеңістігі арқылы транзиттік ағындарды тартуды көздеп отыр.

Бағдарламаның мақсаты халықаралық стандарттарға жауап беретін және мемлекет пен азаматтардың сапалы авиациялық қызметтерге өсіп отырған қажеттілігін қанағаттандыруды қамтамасыз ететін мемлекеттің тиімді авиакөлік жүйесін құру болып табылады.

Осы кезеңінің міндеттері мыналар болып белгіленді:

- 1) ұшулар қауіпсіздігі мен авиациялық қауіпсіздік деңгейін арттыру;
- 2) мемлекеттік реттеу тетігін және азаматтық авиацияның қызметін реттейтін нормативтік құқықтық базаны жетілдіру;
- 3) әлеуметтік мәні бар авиабағыттарды субсидиялау авиакомпаниялар мен әуежайлардың қызметін оңтайландыру, транзиттік әлеуетті дамыту;
- 4) әуе қозғалысын басқару және бақылау жөніндегі өндірістік қуаттарды жаңғырту жөнінде іс-шаралар кешенін орындау;
- 5) тарифтік саясатты жетілдіру.

## **5. Бағдарламаның негізгі бағыттары және іске асыру тетіктері**

### **5.1. Ұшу қауіпсіздігі мен авиациялық қауіпсіздікті қамтамасыз ету**

Мыналар ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету деңгейін арттыру жөніндегі қажетті іс-шаралар болып белгіленген:

- 1) одан әрі пайдалану немесе есептен шығару мүмкіндігін анықтау мақсатында азаматтық әуе кемелерінің мемлекеттік тізіліміне енгізілген әуе кемелеріне тексеріс жүргізу;
  - 2) тергеуге барлық мүдделі тараптарды және бірінші кезекте, шығарушы және жөндеу зауыттарының өкілдерін, авиатехниканың әзірлеушілерін тартумен авиациялық оқиғалардың шын себептерін анықтау үшін тергеудің объективтілігін қамтамасыз ету;
  - 3) ұшу қауіпсіздігі мен авиация қауіпсіздігінің алдын алу жөніндегі іс-шараларды әзірлеумен олардың жай-күйінің тоқсан сайынғы талдауын жүргізу, сондай-ақ ай сайын әуе көлігіндегі қауіпсіздіктің жай-күйі туралы ақпараттық бюллетень шығару;
  - 4) әуежайлар мен авиакомпаниялардың авиациялық қауіпсіздік қызметінің басшыларын аттестаттауды жүргізу;
  - 5) қауіпсіз орнитологиялық жағдайды қамтамасыз ету мақсатында әуе кемелерінің құстармен соқтығысуының алдын алу бойынша әуеайлақтарға қойылатын талаптарды әзірлеу;
  - 6) әуе кемелерінің жай-күйі бойынша нақты алдын алу іс-шараларын әзірлеу;
  - 7) авиакомпаниялар мен әуежайларға инспекциялық тексеру жүргізу.
- Әрбір әуежай мен авиакомпания өз құрылымында тиісті қажетті техникалық құралдармен және кадрлар құрамымен жинақталған авиациялық қауіпсіздік қызметін

ұ с т а у ғ а

т и і с .

Авиациялық қауіпсіздік қызметтерінің қызметі Қазақстан Республикасының Көлік және коммуникациялар министрлігі Азаматтық авиация комитетінің бақылауында және ұлттық қауіпсіздік, құқық қорғау органдарымен және олардың құзыретіне сәйкес республиканың басқа да мемлекеттік органдарымен өзара іс-қимылда жүзеге асырылуы

т и і с .

Авиациялық қауіпсіздікті қамтамасыз ету үшін авиакәсіпорындар мен авиациялық қауіпсіздік қызметінің бірінші басшылары жеке жауапкершілікте болады.

Авиациялық қауіпсіздік қызметі басшысының тағайындалуы мен жұмыстан босатылуы Көлік және коммуникациялар министрлігінің Азаматтық авиация комитетімен және Қазақстан Республикасының ұлттық қауіпсіздік органдарымен к е л і с і л е д і .

Авиациялық қауіпсіздікті қамтамасыз ету деңгейін арттырудың негізгі элементтері м ы н а л а р б о л ы п т а б ы л а д ы :

- әуежайдың немесе әуеайлақтың бақыланатын аймағына бөгде адамдар мен көлік құралдарының кіруін болдырмау;

- әуе кемелеріне бөгде адамдардың өту мүмкіндігін болдырмау мақсатында тұрақтарда әуе кемелерін күзету;

- әуе кемесінде қару, оқ-дәрілер, жарылғыш радиоактивті, уландыратын, тез тұтанатын заттарды және басқа да қауіпті нәрселер мен заттарды заңсыз тасымалдау мүмкіндігін болдырмау және оларды тасымалдауға рұқсат барда сақ болудың ерекше ш а р а л а р ы н е н г і з у ;

- ұшу алдында тексеру жүргізу;

- авиация саласында қызметіне заңсыз араласу актілеріне қарсы шараларды және өзге де шараларды, оның ішінде құқық қорғау органдарының қатысуымен жүзеге асырылатын шараларды іске асыру.

## **5.2. Мемлекеттік реттеуді және азаматтық авиацияның қызметін реттейтін нормативтік құқықтық базаны жетілдіру**

Ескерту. 5.2.-бөлімге өзгерту енгізілді - ҚР Үкіметінің 2005.06.22. N 609 қаулысымен.

Жолаушылар мен жүктерді тасымалдауда қоғамның қажеттілігіне сәйкес қазіргі заманғы авиакөлік жүйесін қалыптастыру, сондай-ақ Қазақстанның ұлттық және экономикалық қауіпсіздігі мүддесінде әлеуметтік, қорғаныс және басқа да арнайы талаптарды орындау үшін жағдай жасау мемлекеттік реттеудің мақсаты болып т а б ы л а д ы .

Қазақстан Республикасының азаматтық авиация аясындағы заңнамасымен азаматтық авиация саласындағы жеке және заңды тұлғалар қызметін мемлекеттік реттеудің құқықтық және ұйымдастырушылық негіздері белгіленген.

Мемлекеттік реттеудің міндеттері мыналар болып табылады:

1) азаматтық авиацияның тиімді жұмыс істеуі үшін жағдай жасау (авиациялық инфрақұрылымды сақтау және дамыту әуе кемелерінің мемлекеттік тізілімін жүргізу, авиациялық техниканы, жұмыстар мен қызмет көрсетулерді лицензиялау және сертификаттау, авиациялық қызметшілерді аттестаттау рәсімдерін жетілдіру және т.б.);

2) азаматтық авиация ұйымдарында меншіктің мемлекеттік үлесін тиімді басқару;

3) азаматтық авиацияда адал бәсеке үшін жағдай жасау;

4) азаматтық авиация саласында нормативтік құқықтық базаны дамыту;

5) кадрларды даярлау және қайта даярлау жүйесін, оқытудың техникалық құралдарын жетілдіру, авиациялық қызметкерлер біліктілігінің жоғары деңгейін қамтамасыз ету;

6) әуежайлар мен әуеайлақтарды салу және пайдалану жөніндегі қызметті үйлестіру ;

7) азаматтық авиацияны дамытуға бөлінген мемлекеттік ресурстардың мақсатты және тиімді пайдаланылуының қаржылық мониторингі;

8) жобалауға, техниканы және әуе кемелерін сатып алуға тапсырыстардың орналастырылуына бақылауды ұйымдастыру;

9) әуе кемелері паркінің және жердегі қызметтердің техникалық-пайдалану жай-күйінің мониторингін қамтамасыз ету;

10) авиациялық кәсіпорындардың қызметін Қазақстан Республикасы заңнамасының талаптарына сәйкес келтіру.

Мемлекеттік реттеудің маңызды элементтері мыналар болып табылады:

- сертификаттау және лицензиялау рәсімдерін жетілдіру;

- авиация қызметкерлерін аттестаттау;

- үшінші тұлғаның, сондай-ақ әуе кемелерінің, экипаж бен жолаушылардың авиатасымалдаушының алдындағы жауапкершілігін сақтандыру тетігін әзірлеу;

- меншікке, мүліктік жалдауға, лизингке, сенімгерлік басқаруға алуға, сондай-ақ авиациялық техника, әуеайлақтарды, әуежайларды пайдаланудың өзге де құқығына рұқсаттар беру ;



- азаматтық кемелерін мемлекеттік тіркеу, оларды және олармен жасалған мәмілелерді тіркеу (осы шара әуе кемелері паркіне мониторингті жүзеге асыруға мүмкіндік береді және азаматтық авиация саласындағы нормативтік құқықтық кесімдердің талаптарына сәйкес емес ұшақтарды сатып алуға және ұшуға жіберуге мүмкіндік бермейді);

- халықаралық әуежайларды уақытша басқаруды енгізу құқығы (уәкілетті орган осы құқықты ұлттық қауіпсіздік мүдделеріне, азаматтардың өмірі мен денсаулығына қауіп төнген жағдайда, сондай-ақ азаматтық авиация ұйымының тұрақты жұмыс істеуін қамтамасыз ету мақсатында пайдалануы мүмкін. Уақытша басқаруды енгізу әуежайларды сапалы қызмет көрсетуге және авиациялық техниканың пайдалану мен азаматтық әуе кемелерінің ұшу қауіпсіздігінің барлық техникалық талаптарын сақтауға ынталандыратын ақырғы шара болып табылады).

Қазақстан Республикасының Көлік және коммуникациялар министрлігі саладағы мемлекеттік саясаттың іске асырылуын жүзеге асырады, нормативтік-техникалық және нормативтік құқықтық кесімдерді әзірлейді, авиациялық қызмет көрсетулер рыногында қызметті жүзеге асыру құқығына лицензиялар мен сертификаттар береді.

Азаматтық авиация саласында лицензиялау мен сертификаттау жүйесін жетілдіру үшін :

1) міндетті сертификаттауға жататын жұмыстар және қызмет көрсетулер тізбесін және, тиісінше, азаматтық авиация саласындағы жұмыстар мен қызмет көрсетулерді сертификаттау ережесін белгілеу және бекіту;

2) республикалық және халықаралық авиация ұйымдарында әуе көлігіндегі сарапшы-аудитор бағдарламасы бойынша Азаматтық авиация комитетінің қызметкерлерін оқыту және біліктілігін көтеруді жүргізу қажет.

Аса жеңіл авиация субъектілеріне де қатаң техникалық және біліктілік талаптар қойылатын болады.

Қойылған мақсаттар мен міндеттерге қол жеткізу үшін құқықтық негіз құру қажет.

"Азаматтық авиацияны мемлекеттік реттеу туралы" Қазақстан Республикасының Заңын іске асыру мақсатында Қазақстан Республикасы Үкіметінің қаулысымен - 13 және Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникациялар министрлігінің Азаматтық авиация комитеті төрағасының бұйрығымен 9 нормативтік құқықтық кесім бекітілген.

Бұдан басқа, 035 "Азаматтық авиация үшін әуе кемелерінің, жолдарының және әуеайлақтарының мемлекеттік тіркелімін жүргізу жөніндегі құжаттарды дайындау" бюджеттік бағдарламасы бойынша заң жобалау жұмысы жүргізілуде, ол бойынша 2002 жылы азаматтық авиация саласы нормативтік құқықтық кесімінің 21 жобасы әзірленді, 2003 жылы 13 заңға тәуелді кесім әзірлеу көзделген.

Бағдарламаны жемісті іске асыру және азаматтық авиацияны тиімді мемлекеттік

реттеу үшін таяу арадағы үш жыл ішінде бірқатар нормативтік құжаттарды мынадай бөлікте әзірлеу және қабылдау қажет:

- ұшулар қауіпсіздігі;
- авиациялық қауіпсіздік;
- авиациялық техниканың техникалық пайдаланылуы;
- азаматтық авиация саласындағы сертификаттау;
- әуе кемелерінің мемлекеттік тіркелуі;
- авиациялық қызметшілерді аттестаттау, даярлау және қайта даярлау;
- әуе кеңістігін пайдалануды ұйымдастыру;
- әуе кемесінде жолаушыларды, теңдеме жүкті және жүктерді тасымалдау;
- аса жеңіл авиацияны ұйымдастыру.

Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникациялар министрлігінің Азаматтық авиация комитетіне жүктелген функциялардың тиісінше орындалуы оның аппаратының штат санын әрі қарай ұлғайтуды және оларды халықаралық талаптарға сәйкес оқытуды талап етеді

### **5.3. Авиакомпаниялар қызметіне қойылатын негізгі экономикалық, техникалық және біліктілік талаптарын арттыру**

Қазақстанда авиакомпанияның қызметі үшін міндетті шарт меншікте немесе лизингке алынған әуе кемелерінің болуы тиіс.

Тиісті коммерциялық тәжірибе және авиакомпанияның құрылымы арқылы қатал қаржылық тәртіп пен жауапкершілікті қамтамасыз ету қажет.

Бұдан басқа, авиакомпания Халықаралық азаматтық авиация ұйымы (ИКАО) стандарттарының талаптарына сәйкес білікті, аттестатталған ұшу және инженерлік техникалық құраммен қамтамасыз етілуі тиіс.

Авиация рыногын қалыптастыру және реттеу мақсатында ішкі және халықаралық авиабағыттарда тұрақты әуе жолаушылар тасымалдарын орындау үшін ашық конкурстар өткізу жолымен бәсекелі орта құру қажет.

Сондай-ақ, жүк және чартерлік авиатасымалдар рыногын реттеу бойынша нормативтік құқықтық базаны жетілдіру қажет.

Тұрақты жолаушылар тасымалдарына арналған конкурстың және жүк пен чартерлік авиатасымалдарды реттейтін нормативтік құқықтық базаның негізінде мынадай болатын авиация рыногы қалыптасады. Астана, Алматы, Атырау қалаларындағы үш негізгі "хабтардың" дамуы Қазақстанның барлық қалаларын тек өздерінің арасында ғана емес, алыс шетелмен де байланыстырады.

Бағдарламада авиатасымалдардың халықаралық рыногында қазақстандық авиакомпаниялардың үлесін арттыру, шетелдік авиакомпаниялардың экспансиясын төмендету үшін:

- Қазақстан мен басқа елдер арасындағы әуе қатынасы туралы екі жақты

- келісімдердің сақталуына бақылауды қамтамасыз ету;
- жолаушылар және жүк тасымалдарының географиясын кеңейтуді ұйымдастыру мәселелері;
  - Қазақстан Республикасының авиатасымалдары рыногын пайдалану үшін шетелдік авиакомпаниялардан бір жақты тәртіпте роялтиді алу ресімдерін енгізу мақсатында заңнамалық базаға қажетті өзгерістер енгізу;
  - Қазақстанда билеттерді сату жөніндегі шетелдік авиакомпаниялары өкілдіктерінің және агенттіктердің қызметін реттеу;
  - тұрақты авиатасымалдаушының авиажелілерінде басыңқылық тәжірибесін қолдану.

#### **5.4. Әлеуеттік мәні бар авиабағыттарды субсидиялау және бөлу жөніндегі іс-шараларды іске асыру**

"Авиабағыттарға субсидияларды жұмсау ережесін бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2002 жылғы 17 тамыздағы N 915 қаулысымен авиабағыттарға арналған қаражатты бөлу ережесі бекітілген.

Ережеге сәйкес әлеуметтік мәні бар авиабағыттар бойынша тұрақты тасымалдарға арналған қаражатты жұмсау тиісті бюджетте көзделген қаражат есебінен субсидиялауға жатады. Субсидиялау әуе кемесінің экономикалық сыныбындағы авиатасымалдарға да қолданылады. Авиатасымалдарға арналған субсидиялау тариф және авиатасымалда қалыптасқан пайдалану шығыстарының көлемі арасындағы айырмашылықты азайтуға бағытталады.

#### **5.5. Транзиттік әлеуетті дамыту үшін халықаралық әуежайларды оңтайландыру**

Әуежайлардың қызметін тұрақтандыру және оңтайландыру мақсатында, ең бірінші, уақытша сызба бойынша халықаралық авиатасымалдарға жіберілген әуежайлардың жұмысын реттеу қажет. Осы сызба бойынша жұмыс істейтін 14 әуежайдың көбі өзінің техникалық жабдықталуы мен қызмет көрсету сапасы бойынша халықаралық әуежайларға қойылатын талаптарға сәйкес келмейтінін ескерсек, сонымен шетелдік авиакомпаниялардың да, шетелдік азаматтардың жағынан да әділ сөгістерді тудырады, бұл елдің беделі мен экономикалық мүдделеріне нақты зиян келтіреді.

Осы мақсаттарда халықаралық ұшуларды қамтамасыз ету үшін Халықаралық азаматтық авиация ұйымының (ИКАО) тәжірибесімен ұсынылатын, негізгілері мыналар болып табылатын халықаралық стандарттарға сәйкестікке талаптар белгіленетін Қазақстан Республикасының әуежайларын ашу ережесі әзірленеді:

- шектеусіз бірінші сыныптан төмен емес әуе кемелерін қабылдауға мүмкіндік беретін ұшу-қону жолағының, рульдеу жолдарының, перрондардың, тұрақ орындарының болуы;

- Халықаралық азаматтық авиация ұйымының (ИКАО) үш санатының біреуі бойынша ең кемінде әуе кемелерінің қонуын қамтамасыз ететін

радиожарықтехникалық жүйесінің болуы;

- пластикалық жарылғыш заттарды қоса алғанда, тасымалдауға тыйым салынған барлық заттар мен нәрселерді табуға мүмкіндік беретін тексеру жүргізудің техникалық құралдарының болуы, бұл өзі қатысушысы болып табылатын авиациялық қауіпсіздік саласындағы халықаралық конвенциялар бойынша Қазақстан Республикасының міндеттемелерін орындауға міндетті шарт болып табылады;

- әуе кемелеріне тез қызмет көрсетуді қамтамасыз ететін тиісті көлік құралдарының, үй-жайлар мен қызметтердің болуы, сондай-ақ жолаушыларды, экипажды, теңдеме жүкті, жүк пен почтаны және т.б. ресімдеу.

Бұдан басқа, мынадай өлшемдер де ескерілетін болады:

- әуежайдың географиялық орналасуы;
- әуежай орналасқан аймақтың даму болашағы;
- әуежайда әуе кемелері қозғалысының қарқындылығы;
- әуежай авиатасымалдарының нақты және болжанған көлемдері;
- барынша қысқа мерзімде ықшамдалған сызба бойынша бұрыштаманың берілуін қамтамасыз ететін көшіп келу қызметін көрсетудің болуы;
- санитарлық қызмет көрсетудің (жануарлар мен өсімдік карантині) болуы;
- жүк және басқа заттардың өңделуін ықшамдау мақсатында деректердің электрондық алмасу жүйесінің болуы және көптеген басқалар.

Республика арқылы көлік ағынын арттыру мақсатында мүдделі министрліктермен және ведомстволармен бірлесіп әуежайларда транзиттік аймақтар құру және трансферттерді ұйымдастыру көзделіп отыр.

Қазақстанның Еуразия орталығында қолайлы географиялық орналасуы Еуропа - Азия бағыттарында қалыптасып келе жатқан транзиттік ағындарға Қазақстанның әуе дәліздерін енгізу үшін ерекше алғышарттарды құрғанын атап өту қажет.

Транзиттік ағынды тарту үшін елорданың әуежайын дамытуға ерекше назар аударылады. Қазіргі уақытта Жапон Халықаралық Ынтымақтастық Банкінің (JBIC) қаражатынан Астана қаласының әуежайын қайта жаңарту жобасы бойынша әуежай кешенінің құрылысы жүргізілуде. Қарыздың жалпы сомасы 30,7 млрд. теңге құрайды, оның 20%-ы әуежайға несие ретінде, қалған 80%-ы - өтеусіз негізде республикалық бюджеттен ұсынылып отыр.

Нәтижесінде, бұл халықаралық стандарттардың барлық талаптарына сәйкес қазіргі заманғы кешен болады.

2003 жылға арналған республикалық бюджетте Астана қаласы әуежайының ұшу-қону жолағын қайта жаңарту жобасын іске асыруға 1,5 млрд. теңге мөлшерінде қаражат көзделген.

## **5.6. Әуежайлардың негізгі өндірістік қуаттарын қайта құру және жаңарту**

Бүгінгі күні іс жүзінде республиканың барлық әуеайлақтары жай-күйі тікелей ұшу қауіпсіздігіне әсер ететін ұшу-қону жолақтарының күрделі жөндеуін жүргізуді талап етеді. Республика әуежайлары ұшу-қону жолақтарының іргелі жөнделуі оларды пайдаланудың 10-12 жыл нормативтік мерзімінде орташа есеппен 15-20 жылдан астам бұрын жүргізілген. Өкінішке орай, әуежайлардың қаржылық мүмкіндіктері осы проблеманы өзіндік шешуге мүмкіндік бермейді.

2003 жылы Атырау қаласы әуежайының жаңа ұшу-қону жолағының құрылысы осы проблеманы шешудің алғашқы кезеңі болады. Осы жобаны қаржыландыру 3,9 млрд. теңге сомасында (25 млн. АҚШ доллары) Еуропа Қайта жаңарту және Даму Банкі қарызының негізінде жүзеге асырылады.

Қазақстанның әуе кеңістігі арқылы өтетін транзиттік ағындардың негізгі бағыттарынан шыға отырып және ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін мемлекетке жауапкершілікті жүктейтін Халықаралық азаматтық авиация ұйымының (ИКАО) қағидатын ескере отырып, бүгінгі күні бірінші кезекте Ақтау, Ақтөбе және Шымкент сияқты әуежайлардың ұшу-қону жолақтарын қайта жаңартылуы мен жаңғыртылуын жүргізу аса тиімді болып тұр. Осы әуежайлардың қайта жаңартылуы үшін қаржылық қаражаттарға қажеттілік 4,5 млрд. теңгені құрайды.

Осы әуежайлар негізгі халықаралық жолдарда орналасқан, сондықтан оларды Боинг -747 үлгідегі ірі әуе кемелері үшін транзит ретінде пайдалану халықаралық авиатасымалдаушылар мен еліміздің әуежайлары үшін екі жақты экономикалық пайда әкеледі және республиканың беделін көтеруге көмектеседі.

Жоғарыда көрсетілген әуежайлардың ұшу-қону жолақтарын бірінші кезекте қайта жаңарту үшін таңдау мынадай себептерден болып отыр:

#### **А қ т а у                    қ а л а с ы :**

- Ақтау қаласы арқылы транзиттік әуе кемелерінің ұшуы Батыс Қазақстанның әуе кеңістігіндегі барлық әуе қозғалысының 36%-ына дейін (тәулігіне 90 ұшаққа дейін) құрайды ;

- теңіз, әуе және темір жол көлігімен құрамдастырылған жүк тасымалдарын пайдалануға мүмкіндік беретін теңіз портының бар болуы;

- барлық қажетті инфрақұрылымымен әуежайда жаңа жолаушылар терминалының құрылысын көздейтін Маңғыстау облысы әкімдігінің инвестициялық бағдарламасының бар болуы ;

- мұнайшыларға қажетті жабдықты тез жеткізуді талап ететін каспий маңы аймағы мұнай саласының қарқынды дамуы .

#### **Ш ы м к е н т                    қ а л а с ы :**

- Шымкент қаласының ауданындағы транзиттік әуе кемелерінің ұшуы Оңтүстік Қазақстанның әуе кеңістігіндегі барлық әуе қозғалысының 10%-ын (тәулігіне 25 ұшаққа дейін) құрайды ;

- бүгінде тәулігіне 125 рейске дейін қабылдайтын Ташкент қаласының әуежайы арқылы ұшатын көлік әуе кемелерін тарту үшін жағдай құру қажеттілігі. Ташкент қаласы әуежайына байқалып отырған көп салмақ түсіп отырғанына байланысты, сондай-ақ Қазақстанның саяси тұрақтылығын ескере отырып, кейбір авиакомпаниялар бүгіннің өзінде Шымкент қаласының әуежайына қонуды жүргізгісі келеді.

### **А қ т ө б е қ а л а с ы :**

- Қазақстанның негізгі солтүстік халықаралық әуе жолында орналасқан, ауданындағы транзиттік әуе кемелерінің ұшуы барлық әуе қозғалыстың 43%-ын ( тәулігіне 110 ұшаққа дейін) құрайды;

- шекара маңындағы аймақта орналасқан стратегиялық әуежай болып табылады. 1967 жылы пайдалануға берілген уақыттан бастап ұшу-қону жолағының, рульдеу жолдарының, перронның күрделі жөндеуі жүргізілмеген. Ұшу-қону жолағының көтергіш қабілеті республика авиакомпанияларында бүгінгі күні бар әуе кемелерінің батыстық үлгілерін қабылдау мүмкіндігін айтарлықтай шектеп отыр.

Осыған байланысты республиканың барлық әуежайларын жоғарыда көрсетілген Ереженің талаптарына олардың сәйкестігі және халықаралық авиатасымалдарға деген дайындығы мәніне мүдделі мемлекеттік органдардың мамандарын тарту арқылы Көлік және коммуникациялар министрлігінің жұмыс тобы тексеретін болады.

Республика арқылы көлік тасқынын арттыру мақсатында мүдделі мемлекеттік органдармен бірлесіп әуежайларда транзиттік аймақтар құру және трансферттерді ұйымдастыру көзделіп отыр.

Осы әуежайлардың ұшу-қону жолақтарының күрделі жөндеуін жүргізу жөнінде шаралар қабылдамаған жағдайда азаматтық авиация саласын оңалту және дамыту жөніндегі барлық қабылданатын шаралар іркіліс қаупіне тап болады.

### **5.7. Азаматтық авиация үшін авиаотынның құнын төмендету жөнінде қажетті шаралар қабылдау**

Қазақстандық әуежайлардың транзиттік әлеуетін барынша пайдалану үшін қолайлы баға бойынша саланы авиаотынмен қамтамасыз ету мәселесін шешу қажет. Осы проблеманы шешу үшін Көлік және коммуникациялар министрлігі Энергетика және минералдық ресурстар министрлігімен бірлесіп, әуежайларға авиаотын жеткізудің кестесін және оның көлемін жыл сайын келісіп отырады.

Авиакомпаниялар мен әуежайларға авиаотынның делдалсыз өндірушіден тікелей жеткізілуін ұйымдастыру көзделіп отыр, яғни Қазақстан Республикасының заңнамасына әуежайларға тікелей мұнай өндіруші зауыттарынан отын сатып алуға мүмкіндік беретін өзгерістер енгізу қажет. Бұл тұтынушылар үшін отынның құнын ең кемінде тоннасына 30-35 АҚШ долларына төмендетуге мүмкіндік береді.

### **5.8. Лизингтік негізде әуе кемелері паркін жаңарту үшін тиімді тетік әзірлеу**

Қызмет көрсетудің жердегі құралдарын қоса алғанда, лизингтік негізде авиация техникасын жаңарту проблемаларын шешу үшін Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2002 жылғы 31 мамырдағы N 601 қаулысымен жарғылық капиталына мемлекет 100 пайыз қатысатын "ҚазАвиаЛизинг" жабық акционерлік қоғамы құрылды. Оның негізгі мақсаты авиаоператорлардың қазіргі заманғы авиациялық техникаға және технологиялық жабдыққа лизингтік негізде қол жеткізуін қамтамасыз ету жолымен авиациялық қызмет рыногын дамытуды қолдау болып табылады. Осы лизингтік компания қаржы лизингі қызметін де көрсететін болады. Қызметін реттеу азаматтық авиация саласындағы заңнамамен де және Қазақстан Республикасының банк заңнамасымен де жүзеге асырылатын болады.

"ҚазАвиаЛизинг" қызметін жетілдіру үшін мыналар қажет:

- 1) қолданыстағы авиациялық техниканың жай-күйін талдауды жүргізу;
- 2) авиациялық техниканың лизингі тетіктерін әзірлеу;
- 3) авиациялық техниканың операторларын белгілеу бойынша конкурстық рәсімдерді жүргізудің әдісін әзірлеу;
- 4) авиациялық техниканың пайдаланылуына лизинг компаниясы тарапынан бақылау тетігін әзірлеу.

2004-2005 жылдар кезеңінде аса тиімді, қолайлы және қазіргі заманғы үлгілерді таңдау шартынан шыға отырып, конкурстық негізде лизингке жаңа авиациялық техниканы алу жоспарланып отыр.

Лизингтік компанияның жұмысы үшін Бағдарламада 2005 жылы республикалық бюджеттен 1,5 млрд. теңге сомасына "ҚазАвиаЛизинг" жарғылық капиталының өсуі көзделген.

### **5.9. Әуе қозғалысын басқару мен бақылау жөніндегі негізгі өндірістік қуаттарды дамыту**

Қазақстанның аумағына қосымша ағындарды тарту үшін іс-шаралар кешенін жүргізу қажет, ол әртүрлі мемлекеттік органдардың: Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникациялар министрлігінің, Сыртқы істер министрлігінің, Қорғаныс министрлігінің және Табиғи монополияларды реттеу және бәсекелестікті қорғау жөніндегі агенттігінің бірлескен күштерін қолдануды талап етеді.

Осы бағытта мыналар қажет:

- 1) әуе ағындарын ұйымдастыру мен жоспарлау және жаңа халықаралық әуе жолдарын ашу жөнінде шектес мемлекеттердің уәкілетті органдарымен (үкіметтік

деңгейді қоса алғанда) өзара іс-қимылды жүзеге асыру;

2) Қазақстан Республикасының аумағына әуе қозғалысының ағынын тарту жөнінде азаматтық авиация субъектілері арасындағы бірыңғай үйлестірілген саясатты жұмысқа келтіру ;

3) транзиттік рейстердің қызмет көрсету сапасын арттыру үшін Қазақстан әуежайларының қызмет көрсету инфрақұрылымын дамыту;

4) ұшу мен қонумен рейстерді орындау кезінде Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану мәселелері бойынша авиакомпаниялардан тікелей, Қазақстан Республикасы әуе жолдарының транзиттік әлеуетін барынша пайдалану мәселелері жөнінде шектес мемлекеттердің аэронавигациялық қызметтерімен келіссөздер жүргізу және келісімдер жасасу ;

5) Қазақстан Республикасының шетелдегі елшіліктерін Еуропадан Оңтүстік-Шығыс Азия елдеріне рейстерді орындауда Қазақстан Республикасының аумағы арқылы өтетін Трансазиялық бағыттарға олардың авиакомпанияларының ұшулар бағыттарын қайта бағдарлау жөніндегі жұмыстарға тарту;

6) Қазақстан Республикасының Көлік және коммуникациялар, Сыртқы істер және Қорғаныс министрліктерінің бірлескен іс-шараларын әзірлеу және жүргізу жолымен Қазақстанның әуе кеңістігін пайдалануға рұқсат алудың рәсімдерін оңайлату;

7) ИКАО, ИАТА азаматтық авиацияның халықаралық ұйымдарымен өзара іс-әрекет жасау ;

8) авиакөлік секторы саласындағы, оның ішінде аэронавигация саласындағы халықаралық семинарларға, конференциялар мен көрмелерге қатысу, сондай-ақ Қазақстанда ұқсас іс-шараларды ұйымдастыру мен өткізу;

9) рынок жағдайларының өзгерілуіне жедел жауап беруге мүмкіндік беретін аэронавигациялық қызмет көрсету үшін алымдар ставкаларын қолдану жөніндегі нормативтік құқықтық базаны әзірлеу мен енгізу мәселелері бойынша Қазақстан Республикасының Табиғи монополияларды реттеу және бәсекелестікті қорғау агенттігімен өзара іс-әрекет жасау.

Аэронавигация жүйесін одан әрі дамыту үшін, біздің ойымызша, мыналар қажет:

- шалғайдағы позицияларды Алматы, Ақтөбе және Астанадағы әуе қозғалысын автоматтандырылған басқару жүйесі орталығына біріктіруді жалғастыру;



- бір жағынан әуе қозғалысын автоматтандырылған басқару жүйесін жаңғырту мәселелерін қамтамасыз ететін, ал екінші жағынан аэронавигациялық телекоммуникация желісін құру үшін база болып табылатын біріктірілген цифрлы байланыс желісін құру;

- өндірілген ресурстарды, ақлихаттық ескірген және қазіргі заманғы стандарттарға сәйкес келмейтін әуеайлақтық локааторларды, қону жүйелерін, жетектік радиостанциялар мен маркерлік маяктарды ауыстыру мақсатында әуежайларды қазіргі заманғы жабдықтармен жоспарлы түрде жарақтандыру.

#### **5.10. Азаматтық авиация саласында кадрларды даярлау мен қайта даярлау деңгейін арттыру**

Авиация авиациялық қызметкердің кәсібилігі мен біліктілігіне аса тәуелді, технологиялық жылдам дамитын салалардың бірден бірі. Осыған байланысты әуе кемелерін ұшуда пайдалану, техникалық сүйемелдеу және жер бетінде қызмет көрсету үшін мамандар даярлау маңызды фактор болып табылады.

Осы мақсаттар үшін Білім және ғылым министрлігімен бірлесіп азаматтық авиация үшін білікті кадрлар даярлау бағдарламасын әзірлеу, онда таяу және алыс шетелдердің таңдаулы жоғары оқу орындарында ұшу-инженерлік құрамды даярлау мүмкіндігін көздеу қажет.

Техникалық жарақтандыруға және оқытушылар құрамының күшейтуіне өте мұқтаж болып отырған Азаматтық авиация академиясының негізінде өз білім беру базасын құру шараларын бір уақытта көздеу қажет. Ғылымның дамуын және азаматтық авиация саласындағы қызметкерлерді даярлауды жеткілікті қаржыландыруды қамтамасыз ету.

Республиканың авиакомпаниялары әуе паркін батыста жасалған авиациялық техникамен жабдықтау үрдісін ескере отырып, Азаматтық авиация академиясының негізінде "Боинг" және "Эйрбас" әуе кемелерін пайдалану жөніндегі инженерлік-техникалық және ұшу құрамын даярлау және қайта даярлау бағдарламасын әзірлеу.

#### **5.11. Тарифтік саясатты реттеудің жүйесін әзірлеу**

Ішкі авиатасымалдардағы тарифтік саясат экономикалық тиімді есептерге негізделуі, тұтынушы үшін икемді және қолайлы болуы тиіс.

Қазақстан Республикасының Табиғи монополияларды реттеу және бәсекелестікті қорғау жөніндегі агенттігімен бірлесіп осы жүйені әрі қарай реттеу және жетілдіру мақсатында әуежайлар мен аэронавигация қызметін тарифтік реттеу мәселелері жөніндегі нормативтік құқықтық кесімдер әзірлеу көзделіп отыр.

#### **6. Қажетті ресурстар және қаржыландыру көздері**

**Ескерту. 6-бөлімге өзгерту енгізілді - ҚР Үкіметінің 2005.06.22. N 609 қаулысымен**

Бағдарламалық мақсаттарға қол жеткізу үшін жұмыстарды қаржыландыру 2003-2005 жылдар кезеңінде республикалық бюджетте бекітілген қаражат шегінде жүзеге

а с ы р ы л у ы

т и і с .

( м л н . т е ң г е )

Қаржы қаражатының қажеттілігі	2003 ж.	2004 ж.	2005 ж.
Жасанды ұшу-қону жолағын қайта жаңартуға	1 514,5	1 504,7	1239,3
Азаматтық авиация үшін әуе кемелерінің, жолдарының әуе аялақтардың тізілімін құжаттарды дайындауға	12,0	12,5	
Авиабағыттарды субсидиялауға	300	300	600
Астана қаласының халықаралық әуежайын қайта жаңартуға	12410,7	14 838,0	2805,1
"Астана халықаралық әуежайы" РМК жарғылық капиталын ұлғайтуға			241,7
"Әйр Қазақстан" ЖАҚ акциясын сатып алуға			2 390,7
"ҚазАвиаЛизинг" ЖАҚ жарғылық капиталын ұлғайтуға			
Азаматтық авиация комитетінің штат санын көбейтуге		15,2	
Авиациялық оқиғаларды тексеру үшін арнайы құралдар сатып алуға			2,5
Азаматтық авиация комитетінің кадрларын қайта даярлау			
"Әйр Астана" ЖАҚ акцияларын с а т ы п а л у ғ а			25,6
<b>Жиыны:</b>	<b>16 895,2</b>	<b>16 657,7</b>	<b>4 644,4</b>

**Қаржыландыру көздері**

( м л н . т е ң г е )

Атауы	Барлығы			Соның ішінде:		
	2003-2005 жж.			2003 ж.	2004 ж.	2005 ж.

Республикалық б ю д ж е т		38 197,3	16 895,2	16 657,7	4 644,4	
------------------------------	--	----------	----------	----------	---------	--

### 7. Бағдарламаның іске асырылуынан күтілетін нәтижелер

2005 жылға қарай осы Бағдарламаның іске асырылуынан негізгі күтілетін нәтижелер мыналар болып табылады:

1. Ұшулар қауіпсіздігі мен авиациялық қауіпсіздіктің деңгейін арттыру.
2. Әуе кемелері паркі мен авиация инфрақұрылымын жаңғырту және жаңарту жолымен отандық авиакомпаниялардың бәсекелестікке қабілеттігін арттыру.
3. Транзиттік әлеуетті пайдалану үшін халықаралық әуежайлар торабын құру.
4. Азаматтық авиацияның кадрлар ресурсын қалпына келтіру.
5. Авиатасымалдардың 2005 жылы 1,5 есеге өсуін қамтамасыз ету.

### 8. 2003-2005 жылдарға арналған Бағдарламаны іске асыру жөніндегі іс-шаралар жоспары

Ескерту. 8-бөлімге өзгерту енгізілді - ҚР Үкіметінің 2005.06.22. N 609 қаулысымен

Р/с N	Іс-шара	Аяқтау нысаны	Орындау (іске асыру) үшін жауап. тылар	Орын. дау (іске асыру) мер. зімі	Болжам. ды шы. ғыстар (млн. теңге)	Қаржы. ланды. ру көзі (млн. теңге)
1	2	3	4	5	6	7
1.	Жергілікті атқарушы органдармен тасымалдарын асыру іс-әрекет,	Қазақстан Республикасының бойынша іс-қимыл	Қазақстан Республикасының өзара бірлескен жоспарларын	ККМ, жыл облыс әкімдері Үкіметіне есеп	-	-
2.	Азаматтық авиация үшін әуе кемелерін, жолдар мен әуе тардың тізілімін	Қазақстан Республикасының мемлекеттік жүргізу	ККМ	2003-2005	24,5	респуб. бюджет жж. Үкіметіне есеп

## ж ө н і н д е

## қ ұ ж а т т а р

дайындау

- |    |   |                                  |                       |                                   |
|----|---|----------------------------------|-----------------------|-----------------------------------|
| 3. | Авиацияны авиаотынмен Қазақстан және жанар-жағармай Республика. материалдарымен қамтамасыз ету есеп               | Қазақстан Республика. ККМ, ЭМРМ  | 2003 - 2005 ж.        | респуб. бюджет жж. Үкіметіне      |
| 4. | Авиабәзділерді қаржыландыру есеп  | Қазақстан Республика. ККМ, ЭБЖМ  | 2003- 1200 2005 жж.   | респуб. бюджет жж. Үкіметіне      |
| 5. | Астана, Ақтөбе, Ақтау және Шымкент қалалары әуежайларының жасанды ұшу-қону жолақтарын қайта жаңарту және жаңғырту | Қазақстан Республика. ККМ        | 2003- 4258,5 2005 жж. | респуб. бюджет жж. Үкіметіне есеп |
| 6. | Авиатасымалдаушыларды, әуежайларды және жердегі қызметтерді қайта құрылымдауды жүргізу                            | Қазақстан Республика. ККМ        | 2003- - 2005 жж.      | респуб. бюджет жж. Үкіметіне есеп |
| 7. | "ҚазАвиаЛизинг" ЖАҚ жарғылық капиталын ұлғайту есеп   | Қазақстан Республика. ККМ, ЭБЖМ  | 2005 ж.               | респуб. бюджет жж. Үкіметіне      |
| 8. | Қазақстан Республикасының Көлік және коммуникациялар министрлігі авиация комитетінің штат санын ұлғайту           | Қазақстан Республика. ККМ, ЭМЖМ, | 2004- 24,4 2005 жж.   | респуб. бюджет жж. Үкіметіне есеп |
| 9. | Авиациялық оқиғаларды тексеру үшін арнайы   | Қазақстан Республика. ККМ, ЭБЖМ, | 2004 ж.               | респуб. бюджет жж.                |

	құралдар мен сатып алу есеп	мүлікті	сының	Қарм Үкіметіне
10.	Астана қаласының әуежайын қайта жаңарту есеп	Қазақстан Республика.	ККМ, ЭБЖМ, сының	2003- 30053, респуб. бюджет жж. ҚарМ Үкіметіне
11.	"Эйр Қазақстан" ЖАҚ акцияларын сатып алу есеп	Қазақстан Республика.	ККМ, ЭБЖМ, сының	2003 2390,7 респуб. бюджет ҚарМ Үкіметіне
12.	"Эйр Астана" ЖАҚ акцияларын сатып алу есеп	Қазақстан Республика.	ККМ, ЭБЖМ, сының	2003 25,6 респуб. бюджет ҚарМ Үкіметіне
13.	"Астана халықаралық әуежайы" РМК капиталын ұлғайту есеп	Қазақстан Республика.	ККМ, ЭБЖМ, сының	2003 241,7 респуб. бюджет ҚарМ Үкіметіне
14.	Қазақстан Республика. сының Көлік және коммуникациялар министрлігі авиация кадрларын даярлау	Қазақстан Республика.	ККМ Азаматтық комитетінің	2004- 2005 - респуб. бюджет жж. Үкіметіне есеп қайта
15.	(алынып тасталды - ҚР Үкіметінің 2005.06.22. N 609 қаулысымен)			
16.	Ұшу қауіпсіздігі мен авиация қауіпсіздігі жүргізу	Жай-күйді талдау жай - күйінің сайынғы	ККМ	Жыл - - сайын тоқсан талдауын
17.	Қазақстан мен басқа елдер арасындағы қатынасы	Қазақстан әуе Республика. туралы	ККМ, екі	Жыл - - сайын сының

	жақты	келісімдердің	Үкіметіне		
сақталуын бақылау есеп					
18. Әуе қатынасы туралы	Қазақстан	ККМ,	Жыл	-	-
үкіметаралық	Республика.		СІМ	сайын	
келісімдерді	бекіту			сының	
				Үкіметіне	
есеп					
19. Қазақстанның авиа.	Қазақстан	ККМ,	2004	-	-
тасымалдар рыногын	Республика.		ҚарМ	ж.	
пайдаланғаны үшін	үшін			сының	
шетелдік авиакомп.	авиакомп.			Үкіметіне	
ниялардан роялти	роялти		алу	есеп	
рәсімдерін	рәсімдерін			енгізу	
үшін	үшін		қажетті		
ұсыныстар енгізу					
20. Қазақстанда билет	Қазақстан	ККМ	Жыл	-	-
сату жөніндегі шетел.	Республика.			сайын	
дік авиакомпаниялар	авиакомпаниялар			сының	
және агенттіктер	агенттіктер			Үкіметіне	
өкілдіктерінің	өкілдіктерінің			есеп	
	қызметін			ретке	
	келтіру		(аккредитив.		
теу)					
21. Атырау қаласы	Қазақстан	ККМ,	2004	3900	Еуропа
әуежайының екінші	Республика.	"Қаз.	ж.		Қайта
ұшу-қону жолағын	сының	Мұнай-			жаңарту
қайта жаңарту	Үкіметіне	Газ"			және
	есеп	ҰҚ"			Даму
	ЖАҚ	Банкі			
22. Әуе ағындарын	Қазақстан	ККМ,	Жыл	-	-
ұйымдастыру мен	Республика.		СІМ	сайын	
жоспарлау және жаңа	және жаңа			сының	
халықаралық әуе	әуе			Үкіметіне	
жолдарын ашу жөнінде	ашу жөнінде			есеп	
	шектес	мемлекеттер.			
	дің	өкілетті		орган.	
	дарымен			өзара	

іс-әрекет

23. Халықаралық азаматтық Қазақстан авиацияның ұйымдары. мен өзара іс-әрекет есеп	ККМ, Республика.	Жыл - - СІМ сайын сының Үкіметіне
24. Әуежайлар мен аэронавигация қызметін кесімдер әзірлеу	Нормативтік ККМ, құқықтық тарифтік реттеу жөнінде тік	2004- - - ТМРА 2005 кесім мәселелері норматив. құқықтық
25. Азаматтық авиация саласында сақтан. дыру тетігін әзірлеу есеп	Қазақстан ККМ, Республика. сының	2004- - - Ұлттық 2005 Банк жж. Үкіметіне
26. Әуежайларды қазіргі заманғы жабдықтармен жаратандыру	Қазақстан ККМ Республика.	Жыл - - сайын сының Үкіметіне есеп