

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

Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2003 жылғы 21 наурыздағы N 291 қаулысы

      Азаматтық авиацияны одан әрi дамыту, әуе көлiгiнде қауiпсiздiктi қамтамасыз ету және транзиттік ағынды тарту мақсатында Қазақстан Республикасының Үкiметi қаулы етеді:

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

      2. Қазақстан Республикасының Көлiк және коммуникациялар министрлiгi жарты жылдық қорытындылары бойынша қаңтарда және шiлдеде Қазақстан Республикасының Үкiметiне Бағдарламаны iске асыру барысы туралы ақпарат берiп отырсын.

      3. Осы қаулы қол қойылған күнiнен бастап күшiне енедi.

*Қазақстан Республикасының*

*Премьер-Министрі*

Қазақстан Республикасы

Үкіметінің

2003 жылғы 21 наурыздағы

N 291 қаулысымен

бекітілген

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

 **1. Паспорт (Бағдарламаның негiзгi параметрлерi)**

Атауы                 Азаматтық авиация саласын дамытудың

                      2003-2005 жылдарға арналған бағдарламасы

                      (бұдан әрi - Бағдарлама).

Әзiрлеу үшін негiз    Қазақстан Республикасы Yкiметiнiң 2002 жылғы

                      24 сәуiрдегi N 470  қаулысымен бекiтiлген

                      Қазақстан Республикасы Үкiметiнiң 2002-2004

                      жылдарға арналған бағдарламасын iске асыру

                      жөніндегi iс-шаралар жоспарының 7.10-тармағы.

Бағдарламаның         Қазақстан Республикасының Көлiк және

негізгі әзiрлеушiсi   коммуникациялар министрлiгi.

Бағдарламаның         Мемлекеттің халықаралық талаптарға жауап

мақсаты               беретін және сапалы авиациялық қызмет

                      көрсетулерде мемлекет пен азаматтардың осы

                      келе жатқан қажеттiлiгiн қанағаттандыруды

                      қамтамасыз ететiн тиiмдi авиакөлiк жүйесiн

                      құру

Бағдарламаның         1. Ұшулар қауiпсiздігі мен авиациялық

міндеттерi            қауіпсiздiк деңгейiн арттыру.

                      2. Мемлекеттiк реттеу тетiгiн және азаматтық

                      авиацияның қызметiн реттейтiн нормативтiк

                      құқықтық базаны жетiлдiру.

                      3. Әлеуметтiк мәнi бар авиабағыттарды

                      субсидиялау, авиакомпаниялар мен

                      әуежайлардың қызметiн оңтайландыру,

                      транзиттiк әлеуеттi дамыту.

                      4. Әуе қозғалысын басқару және бақылау

                      жөніндегi өндiрiстік қуаттарды жаңғырту

                      және iс-шаралар кешенiн орындау.

                      5. Тарифтiк саясатты жетiлдiру.

Бағдарламаның         1. Мақсаттарды iске асыру үшiн саланың

негiзгi бағыттары     нормативтiк құқықтық базасын жетiлдiру:

және iске асыру       - ұшу қауiпсiздiгi мен авиациялық

тетіктері             қауіпсiздiктi қамтамасыз ету;

                      - сала субъектiлерiнiң қызметiне қойылатын

                      негiзгi экономикалық, техникалық және

                      бiлiктiлiк талаптарын арттыру.

                      2. Әуе кемелерi паркiн жаңарту.

                      3. Әуежайлардың негiзгi өндiрiстiк қуаттарын

                      қайта құру жәнe жаңарту, транзиттiк әлеуеттi

                      дамыту үшiн халықаралық әуежайлардың қызметiн

                      оңтайландыру.

                      4. Әуе қозғалысын басқару және бақылау

                      жөніндегi негiзгi өндiрiстiк қуаттарды дамыту.

                      5. Әлеуметтік мәнi бар авиабағыттарды

                      субсидиялау және бөлу жөнiндегi iс-шараларды

                      iске асыру;

                      6. Азаматтық авиация үшiн авиаотынның

                      өзiндiк құнын төмендету жөнiнде қажеттi

                      шаралар қабылдау;

                      7. Тарифтiк саясатты реттеу жүйесiн әзiрлеу.

Қажеттi ресурстар     Республикалық бюджеттің қаражаты.

және                  Бағдарламаны iске асыруға

Бағдарламаны          2003-2005 жылдардағы шығыстар сомасы

қаржыландыру          38197,3 млн. теңгенi құрайды.

көздерi

Бағдарламаны iске     Бағдарламаның iске асырылуы:

асырудан күтiлетiн    - ұшу қауіпсiздiгi мен авиациялық

нәтижелер             қауiпсiздігін деңгейiн арттыруды;

                      - әуе кемелерiн паркiн және авиация

                      инфрақұрылымын жаңғырту мен жаңарту

                      жолымен отандық авиакомпаниялардың

                      бәсекеге қабілеттiлiгін арттыруды;

                      - елдің транзиттiк әлеуетін барынша пайдалану

                      үшiн халықаралық әуежайлар торабын

                      қалыптастыру мен дамытуды;

                      - кадрлар әлеуетiн қалпына келтiрудi;

                      - 2005 жылы авиатасымалға сұраныстың 1,5 есе

                      өсуін қамтамасыз етедi.

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

**2. Кiрiспе**

      Проблеманың көп қырлылығы және азаматтық авиация саласындағы бұның алдындағы түрленудің көптiгi Қазақстан Республикасында азаматтық авиацияның дәйектi мемлекеттiк саясатын дамыту қажеттілігi туралы куәландырып отыр.

      Бағдарлама Қазақстан Республикасының 2030 жылға дейiнгi кезеңге арналған даму стратегиясын, Қазақстан Республикасының "Азаматтық авиацияны мемлекеттiк реттеу туралы" Заңын (бұдан әрi - Заң), Қазақстан Республикасы Президентiнің "Қазақстан Республикасының әуе кеңiстiгiн пайдалану және авиация қызметi туралы" 1995 жылғы 20 желтоқсандағы  N 2697 заң күшi бар Жарлығын iске асыру мақсатында әзiрленген.

      Бағдарлама 2003-2005 жылдар кезеңiнде ұшу қауiпсiздiгi мен авиациялық қауіпсiздiктi арттыруды, нормативтiк құқықтық базаны жетiлдiрудi, авиациялық инфрақұрылымды жаңғыртуды, транзиттiк әлеуеттi дамытуды, кадрларды даярлаудың жүйесiн қалыптастыру мен дамытуды, сондай-ақ азаматтық авиация саласындағы тиімдi мемлекеттiк реттеудi көздейдi.

**3. Саланың қазiргі жай-күйiн талдау және қазiргi**

**проблемалар**

      Қазақстанның азаматтық авиациясы авиациялық жұмыстар мен қызмет көрсетулердiң алуан түрлерiн орындайтын, тиiстi инфрақұрылымды (әуе жайлар, техникалық қызмет көрсету базасы, аэронавигация) қамтамасыз ететiн авиакәсіпорындардан тұратын күрделi, кең тараған жүйе болып табылады.

      Қазақстан Республикасының Еуразия орталығында географиялық орналасуы, Ресей және Қытай сияқты елдермен көршiлестiгi, аумағының үлкендiгi мен тұрғындар тығыздығының төмендiгi, сондай-ақ темiр жолдар мен автомобиль жолдарының, әсiресе тез дамып келе жатқан мұнай аймақтарында (Батыс Қазақстан) жеткiлiксiз дамуы азаматтық авиацияның дамуы үшiн алғышарттар жасайды.

      Аймақтардың дамуымен аймақтық тасымалдарға мұқтаждық айтарлықтай өстi, ал халықаралық экономикалық кеңiстiкке кiрiгу және Қазақстан халқының табыстарының ұлғаюы таяу және алыс шетелдерге ұшу қажеттiлiгiнің өсуiн тудырады.

**Ұшу қауiпсiздiгi**

      Азаматтық авиация субъектiлерiнің қызметiн бақылау мен қадағалаудың қазiргi жүйесi соңғы жылдары айтарлықтай өзгерістерді өткердi. Азаматтық авиация саласындағы нормативтік құқықтық база соңғы жылдар iшiнде іс жүзiнде жаңартылмаған. Әуе кемелерінің ұшу жарамдылығын қалпында ұстау, сертификаттау және ұшулардың қауiпсiздiгiн қадағалау мәселелерi азаматтық авиация субъектілерiне және басқа мемлекеттiк емес құрылымдарға берiлген, бұл тұтас алғанда саланы басқарудың үйлестiрiлген тетiгi болмауына әкелдi.

      Ұшу қауiпсiздiгi жөнiндегi материалдарды талдау 2000 жылдың қорытындылары бойынша Қазақстан аумағында 3 авиациялық оқиға, 30 оқыс оқиға, әуе кемесiнiң жердегi 2 зақымдануы;

      - 2001 жылы 33 оқиға және әуе кемесiнің жердегi 3 зақымдануы болғанын көрсетедi;

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

      2002 жылы болған авиациялық оқиғалар мынадай түрде бөлiнген:

      - конструкторлық-өндiрiстiк ақауларға байланысты 13;

      - ұшу құрамының кiнәсi бойынша - 5;

      - ұшуларды қамтамасыз ететiн басқа қызметтердiң кiнәсi бойынша - 5.

      1-кесте. 1997 жылдан бастап авиациялық оқиғалардың салыстырмалы талдауы

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

      |Адам өлімсіз|Апаттар|   Оқыс  |Әуе кемелерiнің  |Барлығы

Жылдар| авиациялық |       | оқиғалар|жерде зақымдануы |

      |  оқиғалар  |       |         |                 |

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 1997      3           -        41           9             53

 1998      4           -        62           3             69

 1999      1           1        32           6             40

 2000      3           -        30           2             35

 2001      -           -        33           3             36

 2002      -           -        23                         23

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

      Барлық авиациялық оқиғалардың 50%-дан астамы авиация техникасының iстен шығу себебi бойынша болды.

      Ұшу қауiпсiздiгi бөлiгiндегi негiзгi проблемалар мыналар болып табылады:

      1) республикада ұшу қауiпсiздiгiн қамтамасыз етуге әсер ететiн жүйенің болмауы;

      2) ұшу қауiпсiздiгiн қамтамасыз ету жөнiндегi отандық нормативтiк құжаттардың халықаралық талаптарға сәйкес еместігі;

      3) авиациялық техниканың техникалық жай-күйi;

      4) нормативтiк құжаттар талаптарының тиiсiнше бақыланбауы және орындалмауы;

      5) командалық-басшы, ұшу және техникалық құрамның iшiндегi төмен орындаушылық тәртiбi;

      6) авиациялық қызметшiлердің жеткiлiксiз кәсіптiк дайындығы.

**Авиатасымалдаушылар**

      Бүгiнгi күнi әуе тасымалы мен авиациялық жұмыстар рыногында 47 авиакомпания тiркелген. Азаматтық авиация саласы аса күрделi жұмсалымды қажет етедi, үлкен капитал салымдар қажет (әуe кемелерiн сатып алу, авиациялық техникалық базаны жаңғырту және т.б.). Авиатехниканы қалпында ұстау мен техникалық қызмет көрсетуге арналған iлеспе шығыстар да зор, осының барлығы қазiргi 47 авиакомпанияның бiрi де әуе кемесiн сатып алуға қабiлетсiз болып қоймай, әуе кемелерiнiң ұшу жарамдылығын қалпында ұстау жөнiндегi шығыстарын үнемдеуге мәжбүр болуына әкелдi.

      Әуе кемелерінің ұшу жарамдылығын қалпында ұстау және қазiргi заманғы үлгiлермен әуе кемелерi паркiн жаңарту үшiн қажеттi қаржылық қаражаттың болмауы бүгінгі күні ең төмен деңгейде тұрған бәсекелiк ортаны қалыптастыруға әсер еттi.

      Көптеген авиакомпаниялардың қызметi тиiстi түрде олардың табысын және ұшу қауіпсiздiгiн қамтамасыз етпейді. Белгiленген үлгiдегi ұшақтардың жеткiлiксiз санына ие болған қазақстандық авиакомпаниялар көбiнесе тұрақты рейстердi жүзеге асыруды қамтамасыз ете алмайды.

      Тiркелген 47 авиакомпанияның 10-ында өз әуе кемелерi жоқ, бұл ретте:

      - 6 авиакомпания тұрақты жолаушылар тасымалдарын жүзеге асырады;

      - 14 авиакомпания чартерлiк рейстердi жүзеге асырады;

      - 27 авиакомпания авиациялық-химиялық жұмыстарға мамандандырылған.

      Осы кезде iшкi және халықаралық әуе желiлерiндегi тасымалдардың негiзгi көлемi "Эйр Қазақстан" және "Эйр Астана" авиакомпанияларына келедi.

      Бүгiндерi авиакомпанияларды оңтайландыру процесi жүре бастады, күзгi-қысқы навигацияда тұрақты жолаушылар авиатасымалдарын жүзеге асыру құқығына конкурс өткiзгеннен кейiн іс жүзiнде Қазақстан рыногында 6 авиакомпания ғана қалды.

      Қазiргi уақытта 2000 жылмен салыстырғанда авиарейс санының өсу үрдiсi байқалып отыр.

      2001 жылы авиакомпаниялар 783 мың адам және 2002 жылы - 899 мың адам тасымалдаған. Яғни, авиатасымалдаушылардың қызмет көрсетулерiн пайдаланатын азаматтар санының өсуi орын алып отыр. Бұл бiздің ойымызша, өз кезегiнде, халықтың экономикалық белсендiлiгiнің өсуiнен және жаңа авиажелiлердiң енгiзуiнен кейiн ұшу жиiлiгiнің өсуiнен болып отыр.

      Жүк авиатасымалдарының көлемi 2001 жылы 8,4 мың тоннаны, ал 2002 жылы - 13,2 мың тоннаны құрды. Жүк тасымалдары көлемiнiң өсуi "Эйр Астана" авиакомпаниясына тұрақты рейстерiнің бiр бөлiгiн беруге байланысты 2002 жылдың екiншi жарты жылдығынан бастап "Эйр Қазақстан" авиакомпаниясының жүк авиатасымалдары саласындағы қызметiн өрiстетуімен байланысты.

**Әуе кемелерi**

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

      Қазiргi уақытта Қазақстанның азаматтық әуе кемелерінің мемлекеттік тiзiлiмінде тiркелген әуе кемелерiнің жалпы саны 628 бiрлiктi құрайды, соның ішінде 540 ұшақ және 88 тiкұшақ.

      Оның iшiнде:

      - 1-сыныптысы (А-310, Б-737, Ил-86, Ил-62, Ту-154, Ил-76) - 42, оның iшiнде жарамдысы - 23, жарамдылық пайызы - 55%;

      - 2-сыныптысы (Tу-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 iшiнде жарамдысы - 92, жарамдылық пайызы - 24%;

      - тiкұшақтар (Ми-8, Ми-2) - 88, оның iшiнде жарамдысы - 36, жарамдылық пайызы - 40%.

      Негiзiнде пайдаланушылар халықаралық әуе желiлерiнде бәсекеге қабiлетсiз әуе кемелерiн пайдаланады. Өзiнің техникалық-экономикалық өлшемдерi бойынша қазiргi заманғы халықаралық талаптарға сәйкес әуе кемелерiнің тапшылығы байқалады. Iс күйiнде парктің жаңартылуы тоқтатылған. 25 жылдан аспайтын жалпы жұмыс iстеу мерзiмiнде 1-3 - сыныптағы әуе кемелерiнің орташа жасы 21-22 жылды құрайды.

      Әуе кемелерiнің көбi шуыл, экология, навигация дәлдiгi бойынша халықаралық талаптарға сәйкес келмейдi, бұл Батыс Еуропа, Солтүстiк Америка, Қиыр Шығыс елдерiне ұшуға мүмкiндiк бермей отыр. Осы жағдай халықаралық авиатасымалдар рыногын жоғалтып алу қаупін туғызады. Қызмет көрсету, сенімдiлiк пен қауiпсiздiк деңгейi, әуе кемелерiнің интерьерi және олардың салдары ретiнде қазақстандық авиакомпаниялардың беделi шетелдік және Ресей авиакомпаниялары сияқты бәсекелестермен салыстырылмайды.

      Қазақстан Республикасының азаматтық әуе кемелерiнің мемлекеттiк тiзiлiмiнде 88 тiкұшақ, соның iшiнде: Ми-8 - 8 бiрлiк, Ми-8Т - 36 бiрлiк, Ми-8МТВ - 15 бiрлiк және Ми-2 - 29 бiрлiк.

      Ми-8 үлгiсiн пайдаланатын тiкұшақтардың көбі 80-жылдардың ортасында шығарылған. Шығарушы зауыттар олардың үлгiсiне қарай жылдармен алғанда (күнтiзбе) 25-30 жылға кепілдiк берiлген ресурстарды белгiлегенiн ескерсек, оларды пайдаланудың шектелген мерзiмдерi 2014-2016 жылдарға келiп тұр. Ми-2 тікұшақтарының 33%-ында (10) күнтiзбелiк ресурстары өтіп кеткен.

      Әуе кемелерi паркін жаңарту бойынша шаралар қолданбаған жағдайда 2005 жылы Қазақстанда жолаушылар тасымалдарына деген өсiп келе жатқан сұранысты қанағаттандыру үшiн жарамды әуе кемелерiнің жетiспеуi білiнетін ахуал туындауы мүмкiн.

*2-кесте. Қазақстан Республикасының азаматтық әуе кемелерi мемлекеттiк тiзiлiмiнде тiркелген әуе кемелерi*

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

     Әуе       |    Әуе кемелерінің саны           |  Пайдалану

  кемесiнiң    |\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_| күнтізбелік

    үлгiсi     |  өтіп кеткен  |   белгiленген     |  мерзімінің

               |  белгiленген  |    ресурстың      |   аяқталуы

               |  ресурстармен |  қалдығына иелер  |

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

                               Ұшақтар

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

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                                2        жай-күйі бойынша

(барлығы-2)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

ТУ-154                  9                1               2002

(барлығы-20)                             2               2003

                                         1               2005

                                         4               2006

                                         1               2009

                                         2               2013

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

ИЛ-76                   1                2               2002

(барлығы-11)                             1               2003

                                         1               2007

                                         2               2012

                                         4               2013

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

ТУ-134                  12               1               2004

(барлығы-13)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

ЯК-42                                    1               2009

(барлығы-9)                              1               2011

                                         1               2012

                                         1               2017

                                         5               2018

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Ан-24                   28               5               2003

(барлығы-37)                             3               2004

                                         1               2006

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Як-40                   45               2               2003

(барлығы-47)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

                            Тікұшақтар

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Ми-2                    10               3               2005

(барлығы-29)                             2               2006

                                         5               2007

                                         5               2008

                                         3               2009

                                         1               2010

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Ми-8                    -                2               2012

(барлығы-8)2                             3               2014

                                         2               2015

                                         1               2019

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Ми-8Т                   5                1               2005

(барлығы-36)                             4               2007

                                         5               2008

                                         1               2009

                                         4               2010

                                         5               2011

                                         7               2012

                                         1               2013

                                         2               2017

                                         1               2021

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Ми-8МТВ                 2                1               2015

                                         3               2016

                                         5               2017

                                         1               2018

                                         2               2019

                                         1               2021

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

      Ескерту: осы кестеде берiлген ресурсы анықталмаған (жай-күйi бойынша пайдаланылады) Ан-2 әуе кемелерi және аса жеңiл авиацияның әуе кемелерi көрсетiлмеген.

      Қазiргi уақытта әрі қарай пайдалануға жарамдылығын анықтау мақсатында барлық әуе кемелерінің техникалық жай-күйiн тексеру жүргiзiлуде.

**Әуежайлар**

      Қазақстанда 22 әуежай жұмыс iстейдi, олардың iшiнен 3 әуежай республикалық меншiкте (Астана қ., Ақтөбе қ., Талдықорған қ.) алтауы - жеке меншiкте (Алматы қ., Орал қ., Екiбастұз қ., Көкшетау қ., Тараз қ., Үржар қ.), қалған 13-i - коммуналдық меншікте.

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

      Бүгiнгi күнi уақытша сызба бойынша халықаралық ұшуды қамтамасыз етуге 14 әуежайға рұқсат берiлген: Астана, Алматы, Ақтау, Ақтөбе, Атырау, Қарағанды, Қостанай, Петропавл, Тараз, Орал, Өскемен, Шымкент, Павлодар, Семей.

      Әуежайлардың көбінің жердегi қызмет көрсету, сервис және жердегi инфрақұрылымды дамыту деңгейi бүгiнгi күнi олардың халықаралық мәртебе алуына мүмкiндiк бермейдi.

      Iс жүзінде қазiргi 22 әуежайдың әрқайсысының 1-сыныпты әуе кемелерiн шектеусiз қабылдау үшiн ұшу-қону жолағы күрделi жөндеудi талап етедi.

      Қазақстандық әуежайлардың көбінің техникалық жарақталуы да төмен деңгейде болып отыр. Олар қазiргi заманғы өндiрiстiк қуаттармен, ғимараттармен, құрылыстармен және халықаралық деңгейде әуе кемелерiн және жолаушыларды қабылдау мен оларға қызмет көрсетуге мүмкiндiк беретiн техникалық жабдықпен қамтамасыз етiлмеген.

      Ағымдағы уақытқа республиканың барлық әуежайлары:

      - ұшу-қону жолақтарын, рульдеу жолдарын, перрондарды, әуе кемелерінің тұрақ орындарын күрделi жөндеу;

      - әуеайлақтарды халықаралық талаптарға сәйкес қазiргi заманғы навигациялық және жарық-белгілік жабдықпен, глиссаданың көзбен шолу индикация жүйесiмен қайта жарақтандыру;

      - әуе кемелерiне қызмет көрсетудiң ескірген жердегi құралдарын ауыстыру;

      - аэровокзал ғимараттарын, қызметтiк үй-жайлар мен вокзал маңындағы алаңдарды қайта жаңарту жөніндегi жұмыстарды жүргiзу қажеттілiгiнен шығатын проблемалардан қиындық көруде.

**Авиаотынмен қамтамасыз ету**

      Қазiргi уақытта республика бойынша авиаотынды жыл сайынғы тұтыну шамамен 300 мың тоннаны құрайды. Әуежайларда отын сатып алу Қазақстан Республикасының заңнамасына сәйкес тендер өткiзу жолымен жүргiзiледi. Бұл ретте отандық авиакеросиннің жоғары құны және өндiрушiлер мен отын тұтынушылары арасына көптеген делдалдың қатысуы себебiнен тұтынуға қажеттi авиаотынның 50%-ынан астамы Ресейден және ТМД-ның басқа елдерiнен әкелiнедi.

      Қаржылық қиындықтарға байланысты аймақтық авиакомпаниялардың көбi авиаотынды үлкен партиямен (100 тоннадан астам) сатып алуға жағдайы жоқ, себебi отынды жеткiзуге шарттар жасасу кезiнде мұнай өндiру зауыттары алдын ала төлеудi мiндеттi шарт ретiнде қойып отыр. Мұнай өндiру зауыттары көбінесе өздерi құрған делдалдық ұйымдар арқылы жұмыс iстейдi. Ұсақ көтерме тапсырыстарды бiрiктiрiп, олар алдын ала төлеу бойынша iрi партияларды сатып алуды жүзеге асыруға қабілеттi.

      Сонымен, делдалдар зауыт бағаларына тоннасына 30-35 долларға дейiн қосады. Делдалдан отынды сатып алып, авиакәсiпорындар өзiнің үстемелерiн, пайдасын және т.б. қосады, соның нәтижесінде авиаотынға деген баға мұнай өндiрушi зауыттардағы босату бағасымен салыстырғанда 30-35%-ға дейiн өседi. Сайып келгенде, осының бәрi

авиабилеттердің құнына әсер етеді.

      Жеткiзушілер - тендер жеңімпаздары өздерiне алған міндеттемелердi орындамай, алдымен отынға босату бағасын көтередi, содан кейiн тiпті отын берудi тоқтатады. Авиакәсiпорындардың отын берушiлерге қолданатын айыппұл санкциялары рейстердi жабу немесе ауыстыру салдарынан болатын шығындармен салыстырғысыз.

**Аэронавигация**

      Қазақстан әуе жолдарының ұзақтығы 54 000 км құрайды, соның iшiнде халықаралық - 49 000 км.

      Әуе қозғалысын басқару тiкелей әуе қозғалысын басқаратын диспетчерлiк құрамды, инженерлiк-техникалық, қаржылық және олардың материалдық-техникалық қамтамасыз етiлуiн жүзеге асыратын басқа да бөлiмшелердi қамтитын көптеген негiзгi және көмекшi қызметтердің, тұрақты және жедел өзара iс-қимылын талап ететiн үздіксiз технологиялық процесс болып табылады.

      Республикада әуе қозғалысын басқару, навигация және байланыстың қазiргi заманғы құралдарымен жабдықталған және әлемдiк авиациялық қоғамдастықтың қажеттiлiгiн қанағаттандыратын халықаралық әуе жолдарының кең торабы құрылған. Жолдарды жоспарлау және енгiзу әуе кеңiстiгiн пайдаланушылар тарапынан сұранымның негiзiнде жүргiзiледi.

      Сонымен, қазiргi уақытта "Қазаэронавигация" РМК талап етiлетiн сапамен аэронавигациялық қызмет көрсетудi ұсыну үшiн жауап беретiн атқаратын бiрыңғай, жақсы теңдестiрiлген құрылым болып отыр.

      1995 жылы құрылған сәтiнен бастап "Қазаэронавигация" РМК-да Қазақстанның әуе қозғалысын басқарудың автоматтандырылған жүйесiн құру және дамыту процесi жүргiзiлiп келедi. Орнатылған жүйенi жаңғырту барысында Алматы мен Ақтөбенiң бiрлескен аудандарында қазiргi заманғы автоматтандырылған орталықтар пайдалануға енгiзiлген. Орталықтарды радиолокациялық бақылаудың сапалы ақпаратымен қамтамасыз ету үшiн Қазақстан Республикасының радиолокациялық позицияларында 16 қазiргi заманғы радиолокаторлар орнатылған және тағы екеуінің орнатылуы жүргiзiлiп жатыр.

      "STAR 2000" бастапқы әуеайлақтық радиолокаторларын, сондай-ақ орындалған iс-шараларды және әуе жағдайын көрсету аппаратурасын ауыстыру жөнiндегi қазiргi уақытта жүргiзiліп жатқан жұмыстарды қоса алғанда, Алматы және Астана қалаларының әуе айлақтық аймақтарындағы ӘҚБ автоматтандыру кешендерiн пайдалануға енгiзу ұшу қауiпсiздiгi және аэронавигациялық қызмет көрсетулер сапасының талап етілетін деңгейiн қамтамасыз етуге мүмкiндiк бередi.

      Радиотехникалық және аэронавигациялық жабдықтың жаңғыртылуы халықаралық әуе жолдарының ұзақтығын 1995-2001 жылдар кезеңiнде 8 мың км 54 мың км дейiн ұзартуға, ал 1992-2002 жылдар кезеңiнде халықаралық әуе дәлiздерінің санын 6-дан 72-ге дейiн көбейтуге мүмкiндiк бердi. Республиканың әуе кеңiстiгiнде транзиттiк ағынның басымдылығы және шектес елдермен жоғары бәсеке радиотехникалық және аэронавигациялық жабдықтың тұрақты жаңғыртылуын талап етедi.

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

      Қазақстанның Еуразиялық құрлық орталығында географиялық орналасуы Еуропа - Оңтүстiк - Шығыс Азия елдері және керi қайту бағытында осы аймақтағы авиатасымалдардың негiзгi рыногын белгiлейдi.

      Осы ұшу үш негiзгi бағыт бойынша орындалады:

      - Қазақстанның аумағы бойынша өтетiн;

      - солтүстiкте, Ресей, Монғолия және Қытайдың аумағы бойынша;

      - оңтүстiкте, Қара теңiз, Иран және Түрікмения арқылы.

      Қазақстан аумағы арқылы өтетiн бағыттарды пайдалану басымдылықтарына қарамастан (шектес мемлекеттермен салыстырғанда алымдардың төмен ставкалары, қашықтықты қысқарту) авиакомпаниялар, сонда да, мынадай факторларды ескерумен, Ресей, Монғолия және Қытайдың солтүстiк бөлiгiнің әуе кеңiстiгiнен өтетiн бағыттарды пайдаланады:

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

      - Ресей аумағы үстiнен ұшатын шетелдiк авиакомпанияларды Ресей Федерациясының әуе кеңiстiгiн пайдалануға рұқсат беруде белгiленген бағыттарды қолдануға мәжбүр еткiзу, бұл өз кезегiнде, Қазақстанның әуе кеңiстiгiн пайдалануда шектеулерге әкеп соқтырады;

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

      - Қазақстан мен Қытайдың авиациялық өкiметтерi арасында ұлттық авиакомпаниялармен ұшуларды жүзеге асыруда екi мемлекеттің әуе кеңiстiгi мәселелерi жөнінде eкі жақты келiсiмнің болмауынан;

      - Ауғанстанның әуе кеңiстiгiн пайдалануға тыйым салудың болуынан.

      Қазақстанның оңтүстiгi бойынша, Грузия, Армения, Әзербайжан, Иран және Түркiменстанның аумағынан өтетiн бағыттар Еуропадан Дели, Бангкок, Сингапур, Куала-Лумпурға ұшулардан басымды болып отыр. Бұл Ресейдің аумағы арқылы ұшуларды жасауда "роялти" алудан оның әуе кеңiстiгiн айналып өтуге, Ауғанстанның әуе кеңiстiгiн пайдалануға бiрқатар тыйымның болуына және Гималай үстiнен ұшуды орындауда қосымша борттық жабдықтың қажеттiлiгiне байланысты.

**Тарифтiк саясат**

      Әуе көлiгiмен халықаралық транзиттiк тасымалдар саласында тиiмдi тарифтiк саясатты қалыптастыру республиканың транзиттiк әлеуетiн iске асырудағы факторлардың бiрi болып табылады.

      Осыған байланысты Қазақстан үшiн шетел мемлекеттерi әуе кемелерiнiң транзиттік ұшуына қатысты икемдi тарифтiк саясатты қолдану мәселесi өте түбегейлi болып тұр. Монополияға қарсы заңнамаға енгiзілген өзгерiстерге сәйкес әуе кемелерiне аэронавигациялық қызмет көрсеткенi үшiн алынатын алым ставкаларына уақытша төмендету коэффициенттерiн қолдану көзделген.

      Сондай-ақ, әуе қозғалысының Қазақстанның оңтүстiк бағыттарына кету қаупi бар. Бұл Украинаның, Грузияның, Әзербайжанның және Түркiменстанның аэронавигациялық қызметтерінің Батыс Еуропадан Оңтүстiк Шығыс Азияға (Бангкок, Дели, Сингапур және т.б.) ұшуды орындауда Ресейдiң (салдар ретiнде Қазақстанның) аумағын айналып өтудi көздейтiн қаратеңiздiк бағыттар мен жолдардың торабын дамыту бойынша жұмысты белсендi етуге байланысты. Кавказ елдерi, Түркiменстан, Өзбекстан, Қырғызстан және Қытайдың әуе кеңiстiгi арқылы өтетiн баламалы транзиттiк бағыт бар, бұл да Қазақстанның әуе кеңiстiгi арқылы өтетiн бағыттарды пайдалануға әсер етедi.

      Транзиттiк рейстерге ұсынылатын әуежайлық қызмет көрсетулермен де ұқсас жағдай бар. Республика әуежайларында техникалық қонулар мен Қазақстан арқылы транзиттi орындайтын шетелдiк компанияларды тартуды көздейтін "Транзит қонумен" бағдарламасын iске асыру үшiн транзиттiк рейстерге әуежайлық қызмет көрсету үшiн тарифтердiң икемдi жүйесiн (төмендету және жоғарылату коэффициенттерi) қолдану, сондай-ақ авиаотынға деген бәсекелестiкке қабiлеттi бағалар қажет.

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

**4. Бағдарламаның мақсаты мен мiндеттерi**

      Азаматтық авиацияны реттеу мен басқарудың мемлекеттiк саясатын қалыптастыру жолымен авиациялық қызмет көрсетулер рыногын құру жөнiнде 2003-2005 жылдарда азаматтық авиация саласын дамыту әуе көлiгінде ұшулар қауіпсiздiгiн, рейстердi орындау тұрақтылығын, қызмет көрсетулер сапасын жақсартуды және Қазақстанның әуе кеңiстiгi арқылы транзиттiк ағындарды тартуды көздеп отыр.

      Бағдарламаның мақсаты халықаралық стандарттарға жауап беретiн және мемлекет пен азаматтардың сапалы авиациялық қызметтерге өсіп отырған қажеттілiгін қанағаттандыруды қамтамасыз ететін мемлекеттің тиiмді авиакөлік жүйесiн құру болып табылады.

      Осы кезеңінің мiндеттерi мыналар болып белгiлендi:

      1) ұшулар қауіпсiздiгi мен авиациялық қауiпсiздiк деңгейiн арттыру;

      2) мемлекеттiк реттеу тетiгiн және азаматтық авиацияның қызметiн реттейтiн нормативтiк құқықтық базаны жетілдiру;

      3) әлеуметтiк мәнi бар авиабағыттарды субсидиялау авиакомпаниялар мен әуежайлардың қызметiн оңтайландыру, транзиттік әлеуеттi дамыту;

      4) әуе қозғалысын басқару және бақылау жөнiндегi өндiрiстiк қуаттарды жаңғырту жөнінде іс-шаралар кешенiн орындау;

      5) тарифтiк саясатты жетiлдiру.

**5. Бағдарламаның негiзгi бағыттары және iске асыру**

**тетiктерi**

**5.1. Ұшу қауiпсiздiгi мен авиациялық қауiпсiздiктi**

**қамтамасыз ету**

      Мыналар ұшу қауiпсiздiгiн қамтамасыз ету деңгейiн арттыру жөнiндегi қажеттi іс-шаралар болып белгiленген:

      1) одан әрi пайдалану немесе есептен шығару мүмкiндiгiн анықтау мақсатында азаматтық әуе кемелерінің мемлекеттік тiзiлiмiне енгiзiлген әуе кемелерiне тексерiс жүргiзу;

      2) тергеуге барлық мүдделi тараптарды және бiрiншi кезекте, шығарушы және жөндеу зауыттарының өкiлдерiн, авиатехниканың әзiрлеушiлерiн тартумен авиациялық оқиғалардың шын себептерiн анықтау үшiн тергеудiң объективтілiгiн қамтамасыз ету;

      3) ұшу қауiпсiздiгi мен авиация қауiпсiздiгiнiң алдын алу жөнiндегi iс-шараларды әзiрлеумен олардың жай-күйiнің тоқсан сайынғы талдауын жүргiзу, сондай-ақ ай сайын әуе көлiгiндегi қауiпсiздiктiң жай-күйi туралы ақпараттық бюллетень шығару;

      4) әуежайлар мен авиакомпаниялардың авиациялық қауiпсiздiк қызметінің басшыларын аттестаттауды жүргiзу;

      5) қауiпсiз орнитологиялық жағдайды қамтамасыз ету мақсатында әуе кемелерiнің құстармен соқтығысуының алдын алу бойынша әуеайлақтарға қойылатын талаптарды әзiрлеу;

      6) әуе кемелерінің жай-күйi бойынша нақты алдын алу iс-шараларын әзiрлеу;

      7) авиакомпаниялар мен әуежайларға инспекциялық тексеру жүргiзу.

      Әрбiр әуежай мен авиакомпания өз құрылымында тиiстi қажеттi техникалық құралдармен және кадрлар құрамымен жинақталған авиациялық қауiпсiздiк қызметiн ұстауға тиiс.

      Авиациялық қауiпсiздiк қызметтерінің қызметi Қазақстан Республикасының Көлiк және коммуникациялар министрлігі Азаматтық авиация комитетінің бақылауында және ұлттық қауiпсiздiк, құқық қорғау органдарымен және олардың құзыретiне сәйкес республиканың басқа да мемлекеттiк органдарымен өзара iс-қимылда жүзеге асырылуы тиiс.

      Авиациялық қауiпсiздiктi қамтамасыз ету үшiн авиакәсіпорындар мен авиациялық қауiпсiздiк қызметiнің бiрiншi басшылары жеке жауапкершiлiкте болады.

      Авиациялық қауiпсiздiк қызметi басшысының тағайындалуы мен жұмыстан босатылуы Көлiк және коммуникациялар министрлiгінің Азаматтық авиация комитетiмен және Қазақстан Республикасының ұлттық қауiпсiздiк органдарымен келiсiледi.

      Авиациялық қауіпсiздiктi қамтамасыз ету деңгейін арттырудың негiзгi элементтерi мыналар болып табылады:

      - әуежайдың немесе әуеайлақтың бақыланатын аймағына бөгде адамдар мен көлiк құралдарының кiруiн болдырмау;

      - әуе кемелерiне бөгде адамдардың өту мүмкiндiгiн болдырмау мақсатында тұрақтарда әуе кемелерiн күзету;

      - әуе кемесінде қару, оқ-дәрiлер, жарылғыш радиоактивтi, уландыратын, тез тұтанатын заттарды және басқа да қауiптi нәрселер мен заттарды заңсыз тасымалдау мүмкiндiгiн болдырмау және оларды тасымалдауға рұқсат барда сақ болудың ерекше шараларын енгiзу;

      - ұшу алдында тексеру жүргiзу;

      - авиация саласында қызметiне заңсыз араласу актілеріне қарсы шараларды және өзге де шараларды, оның iшінде құқық қорғау органдарының қатысуымен жүзеге асырылатын шараларды iске асыру.

**5.2. Мемлекеттiк реттеудi және азаматтық авиацияның**

**қызметiн реттейтiн нормативтiк құқықтық базаны**

**жетiлдiру**

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

      Жолаушылар мен жүктердi тасымалдауда қоғамның қажеттiлiгiне сәйкес қазiргi заманғы авиакөлiк жүйесiн қалыптастыру, сондай-ақ Қазақстанның ұлттық және экономикалық қауiпсiздiгi мүддесінде әлеуметтік, қорғаныс және басқа да арнайы талаптарды орындау үшiн жағдай жасау мемлекеттiк реттеудiң мақсаты болып табылады.

      Қазақстан Республикасының азаматтық авиация аясындағы заңнамасымен азаматтық авиация саласындағы жеке және заңды тұлғалар қызметiн мемлекеттiк реттеудің құқықтық және ұйымдастырушылық негiздерi белгiленген.

      Мемлекеттік реттеудің мiндеттерi мыналар болып табылады:

      1) азаматтық авиацияның тиiмдi жұмыс iстеуi үшiн жағдай жасау (авиациялық инфрақұрылымды сақтау және дамыту әуе кемелерінің мемлекеттік тiзілімiн жүргiзу, авиациялық техниканы, жұмыстар мен қызмет көрсетулердi лицензиялау және сертификаттау, авиациялық қызметшiлердi аттестаттау рәсiмдерiн жетiлдiру және т.б.);

      2) азаматтық авиация ұйымдарында меншiктің мемлекеттiк үлесін тиімді басқару;

      3) азаматтық авиацияда адал бәсеке үшiн жағдай жасау;

      4) азаматтық авиация саласында нормативтiк құқықтық базаны дамыту;

      5) кадрларды даярлау және қайта даярлау жүйесiн, оқытудың техникалық құралдарын жетiлдiру, авиациялық қызметкерлер бiлiктiлiгiнің жоғары деңгейiн қамтамасыз ету;

      6) әуежайлар мен әуеайлақтарды салу және пайдалану жөнiндегi қызметтi үйлестiру;

      7) азаматтық авиацияны дамытуға бөлiнген мемлекеттiк ресурстардың мақсатты және тиiмдi пайдаланылуының қаржылық мониторингi;

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

      9) әуе кемелерi паркiнің және жердегi қызметтердің техникалық-пайдалану жай-күйiнiң мониторингiн қамтамасыз ету;

      10) авиациялық кәсiпорындардың қызметiн Қазақстан Республикасы заңнамасының талаптарына сәйкес келтiру.

      Мемлекеттiк реттеудiң маңызды элементтерi мыналар болып табылады:

      - сертификаттау және лицензиялау рәсiмдерiн жетiлдiру;

      - авиация қызметкерлерiн аттестаттау;

      - үшiншi тұлғаның, сондай-ақ әуе кемелерiнiң, экипаж бен жолаушылардың авиатасымалдаушының алдындағы жауапкершiлiгiн сақтандыру тетiгiн әзiрлеу;

      - меншiкке, мүлiктiк жалдауға, лизингке, сенiмгерлiк басқаруға алуға, сондай-ақ авиациялық техника, әуеайлақтарды, әуежайларды пайдаланудың өзге де құқығына рұқсаттар беру;

      - азаматтық кемелерiн мемлекеттiк тiркеу, оларды және олармен жасалған мәмiлелердi тiркеу (осы шара әуе кемелерi паркiне мониторингтi жүзеге асыруға мүмкiндiк береді және азаматтық авиация саласындағы нормативтiк құқықтық кесімдердің талаптарына сәйкес емес ұшақтарды сатып алуға және ұшуға жiберуге мүмкiндiк бермейдi);

      - халықаралық әуежайларды уақытша басқаруды енгiзу құқығы (уәкілетті орган осы құқықты ұлттық қауіпсіздік мүдделерiне, азаматтардың өмiрi мен денсаулығына қауiп төнген жағдайда, сондай-ақ азаматтық авиация ұйымының тұрақты жұмыс iстеуiн қамтамасыз ету мақсатында пайдалануы мүмкiн. Уақытша басқаруды енгiзу әуежайларды сапалы қызмет көрсетуге және авиациялық техниканың пайдалану мен азаматтық әуе кемелерiнің ұшу қауіпсiздігінің барлық техникалық талаптарын сақтауға ынталандыратын ақырғы шара болып табылады).

      Қазақстан Республикасының Көлiк және коммуникациялар министрлiгi саладағы мемлекеттiк саясаттың iске асырылуын жүзеге асырады, нормативтiк-техникалық және нормативтік құқықтық кесiмдердi әзiрлейдi, авиациялық қызмет көрсетулер рыногында қызметтi жүзеге асыру құқығына лицензиялар мен сертификаттар бередi.

      Азаматтық авиация саласында лицензиялау мен сертификаттау жүйесiн жетiлдiру үшiн:

      1) мiндетті сертификаттауға жататын жұмыстар және қызмет көрсетулер тiзбесiн және, тиiсiнше, азаматтық авиация саласындағы жұмыстар мен қызмет көрсетулердi сертификаттау ережесiн белгiлеу және бекiту;

      2) республикалық және халықаралық авиация ұйымдарында әуе көлiгiндегi сарапшы-аудитор бағдарламасы бойынша Азаматтық авиация комитетінің қызметкерлерiн оқыту және бiлiктiлiгiн көтерудi жүргiзу қажет.

      Аса жеңiл авиация субъектiлерiне де қатаң техникалық және бiлiктiлiк талаптар қойылатын болады.

      Қойылған мақсаттар мен мiндеттерге қол жеткiзу үшiн құқықтық негiз құру қажет.

      "Азаматтық авиацияны мемлекеттік реттеу туралы" Қазақстан Республикасының Заңын iске асыру мақсатында Қазақстан Республикасы Үкiметінің қаулысымен - 13 және Қазақстан Республикасы Көлiк және коммуникациялар министрлігінің Азаматтық авиация комитетi төрағасының бұйрығымен 9 нормативтiк құқықтық кесiм бекiтiлген.

      Бұдан басқа, 035 "Азаматтық авиация үшiн әуе кемелерінің, жолдарының және әуеайлақтарының мемлекеттiк тiркелiмiн жүргiзу жөнiндегi құжаттарды дайындау" бюджеттiк бағдарламасы бойынша заң жобалау жұмысы жүргiзiлуде, ол бойынша 2002 жылы азаматтық авиация саласы нормативтiк құқықтық кесiмiнiң 21 жобасы әзiрлендi, 2003 жылы 13 заңға тәуелдi кесім әзiрлеу көзделген.

      Бағдарламаны жемiстi iске асыру және азаматтық авиацияны тиiмдi мемлекеттiк реттеу үшiн таяу арадағы үш жыл iшінде бiрқатар нормативтiк құжаттарды мынадай бөлiкте әзiрлеу және қабылдау қажет:

      - ұшулар қауiпсiздiгi;

      - авиациялық қауiпсiздік;

      - авиациялық техниканың техникалық пайдаланылуы;

      - азаматтық авиация саласындағы сертификаттау;

      - әуе кемелерінің мемлекеттік тiркелуi;

      - авиациялық қызметшілердi аттестаттау, даярлау және қайта даярлау;

      - әуе кеңiстiгiн пайдалануды ұйымдастыру;

      - әуе кемесiнде жолаушыларды, теңдеме жүктi және жүктердi тасымалдау;

      - аса жеңiл авиацияны ұйымдастыру.

      Қазақстан Республикасы Көлiк және коммуникациялар министрлiгiнiң Азаматтық авиация комитетiне жүктелген функциялардың тиiсiнше орындалуы оның аппаратының штат санын әрi қарай ұлғайтуды және оларды халықаралық талаптарға сәйкес оқытуды талап етедi

**5.3. Авиакомпаниялар қызметiне қойылатын негiзгi**

**экономикалық, техникалық және бiлiктiлiк талаптарын**

**арттыру**

      Қазақстанда авиакомпанияның қызметi үшiн мiндеттi шарт меншiкте немесе лизингке алынған әуе кемелерінің болуы тиiс.

      Тиiстi коммерциялық тәжiрибе және авиакомпанияның құрылымы арқылы қатал қаржылық тәртiп пен жауапкершiлiктi қамтамасыз ету қажет.

      Бұдан басқа, авиакомпания Халықаралық азаматтық авиация ұйымы (ИКАО) стандарттарының талаптарына сәйкес бiлiктi, аттестатталған ұшу және инженерлiк техникалық құраммен қамтамасыз eтілуi тиiс.

      Авиация рыногын қалыптастыру және реттеу мақсатында iшкi және халықаралық авиабағыттарда тұрақты әуе жолаушылар тасымалдарын орындау үшiн ашық конкурстар өткiзу жолымен бәсекелi орта құру қажет.

      Сондай-ақ, жүк және чартерлiк авиатасымалдар рыногын реттеу бойынша нормативтiк құқықтық базаны жетілдiру қажет.

      Тұрақты жолаушылар тасымалдарына арналған конкурстың және жүк пен чартерлiк авиатасымалдарды реттейтiн нормативтiк құқықтық базаның негiзiнде мынадай болатын авиация рыногы қалыптасады. Астана, Алматы, Атырау қалаларындағы үш негiзгi "хабтардың" дамуы Қазақстанның барлық қалаларын тек өздерiнiң арасында ғана емес, алыс шетелмен де байланыстырады.

      Бағдарламада авиатасымалдардың халықаралық рыногында қазақстандық авиакомпаниялардың үлесiн арттыру, шетелдiк авиакомпаниялардың экспансиясын төмендету үшiн:

      - Қазақстан мен басқа елдер арасындағы әуе қатынасы туралы екi жақты келiсiмдердiң сақталуына бақылауды қамтамасыз ету;

      - жолаушылар және жүк тасымалдарының географиясын кеңейтудi ұйымдастыру мәселелерi;

      - Қазақстан Республикасының авиатасымалдары рыногын пайдалану үшiн шетелдік авиакомпаниялардан бiр жақты тәртiпте роялтидi алу ресiмдерiн енгiзу мақсатында заңнамалық базаға қажеттi өзгерiстер енгiзу;

      - Қазақстанда билеттердi сату жөнiндегi шетелдiк авиакомпаниялары өкілдiктерiнің және агенттiктердің қызметiн реттеу;

      - тұрақты авиатасымалдаушының авиажелiлерінде басыңқылық тәжiрибесiн қолдану.

**5.4. Әлеуеттiк мәнi бар авиабағыттарды субсидиялау және**

**бөлу жөнiндегi iс-шараларды iске асыру**

      "Авиабағыттарға субсидияларды жұмсау ережесiн бекiту туралы" Қазақстан Республикасы Үкiметінің 2002 жылғы 17 тамыздағы N 915 қаулысымен авиабағыттарға арналған қаражатты бөлу ережесi бекiтiлген.

      Ережеге сәйкес әлеуметтiк мәнi бар авиабағыттар бойынша тұрақты тасымалдарға арналған қаражатты жұмсау тиiстi бюджетте көзделген қаражат есебiнен субсидиялауға жатады. Субсидиялау әуе кемесiнiң экономикалық сыныбындағы авиатасымалдарға да қолданылады. Авиатасымалдарға арналған субсидиялау тариф және авиатасымалда қалыптасқан пайдалану шығыстарының көлемi арасындағы айырмашылықты азайтуға бағытталады.

**5.5. Транзиттiк әлеуеттi дамыту үшiн халықаралық**

**әуежайларды оңтайландыру**

      Әуежайлардың қызметiн тұрақтандыру және оңтайландыру мақсатында, ең бiрiншi, уақытша сызба бойынша халықаралық авиатасымалдарға жiберiлген әуежайлардың жұмысын реттеу қажет. Осы сызба бойынша жұмыс iстейтiн 14 әуежайдың көбi өзiнiң техникалық жабдықталуы мен қызмет көрсету сапасы бойынша халықаралық әуежайларға қойылатын талаптарға сәйкес келмейтінін ескерсек, сонымен шетелдiк авиакомпаниялардың да, шетелдік азаматтардың жағынан да әдiл сөгiстердi тудырады, бұл елдің беделi мен экономикалық мүдделерiне нақты зиян келтiредi.

      Осы мақсаттарда халықаралық ұшуларды қамтамасыз ету үшiн Халықаралық азаматтық авиация ұйымының (ИКАО) тәжiрибесiмен ұсынылатын, негiзгiлерi мыналар болып табылатын халықаралық стандарттарға сәйкестiкке талаптар белгiленетiн Қазақстан Республикасының әуежайларын ашу ережесi әзiрленедi:

      - шектеусiз бiрiншi сыныптан төмен емес әуе кемелерiн қабылдауға мүмкiндiк беретiн ұшу-қону жолағының, рульдеу жолдарының, перрондардың, тұрақ орындарының болуы;

      - Халықаралық азаматтық авиация ұйымының (ИКАО) үш санатының бiреуi бойынша ең кемiнде әуе кемелерiнің қонуын қамтамасыз ететiн радиожарықтехникалық жүйесiнің болуы;

      - пластикалық жарылғыш заттарды қоса алғанда, тасымалдауға тыйым салынған барлық заттар мен нәрселердi табуға мүмкiндiк беретiн тексеру жүргiзудің техникалық құралдарының болуы, бұл өзi қатысушысы болып табылатын авиациялық қауiпсiздiк саласындағы халықаралық конвенциялар бойынша Қазақстан Республикасының мiндеттемелерiн орындауға міндеттi шарт болып табылады;

      - әуе кемелерiне тез қызмет көрсетудi қамтамасыз ететiн тиiстi көлiк құралдарының, үй-жайлар мен қызметтердің болуы, сондай-ақ жолаушыларды, экипажды, теңдеме жүктi, жүк пен почтаны және т.б. ресімдеу.

      Бұдан басқа, мынадай өлшемдер де ескерiлетiн болады:

      - әуежайдың географиялық орналасуы;

      - әуежай орналасқан аймақтың даму болашағы;

      - әуежайда әуе кемелерi қозғалысының қарқындылығы;

      - әуежай авиатасымалдарының нақты және болжанған көлемдерi;

      - барынша қысқа мерзімде ықшамдалған сызба бойынша бұрыштаманың берілуiн қамтамасыз ететiн көшiп келу қызметiн көрсетудiң болуы;

      - санитарлық қызмет көрсетудің (жануарлар мен өсiмдiк карантинi) болуы;

      - жүк және басқа заттардың өңделуiн ықшамдау мақсатында деректердің электрондық алмасу жүйесінің болуы және көптеген басқалар.

      Республика арқылы көлiк ағынын арттыру мақсатында мүдделi министрлiктермен және ведомстволармен бiрлесiп әуежайларда транзиттiк аймақтар құру және трансферттердi ұйымдастыру көзделіп отыр.

      Қазақстанның Еуразия орталығында қолайлы географиялық орналасуы Еуропа - Азия бағыттарында қалыптасып келе жатқан транзиттiк ағындарға Қазақстанның әуе дәлiздерiн енгiзу үшiн ерекше алғышарттарды құрғанын атап өту қажет.

      Транзиттік ағынды тарту үшiн елорданың әуежайын дамытуға ерекше назар аударылады. Қазiргi уақытта Жапон Халықаралық Ынтымақтастық Банкiнің (JBIC) қаражатынан Астана қаласының әуежайын қайта жаңарту жобасы бойынша әуежай кешенінің құрылысы жүргiзiлуде. Қарыздың жалпы сомасы 30,7 млрд. теңге құрайды, оның 20%-ы әуежайға несие ретiнде, қалған 80%-ы - өтеусiз негiзде республикалық бюджеттен ұсынылып отыр.

      Нәтижесiнде, бұл халықаралық стандарттардың барлық талаптарына сәйкес қазiргi заманғы кешен болады.

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

**5.6. Әуежайлардың негiзгi өндiрiстiк қуаттарын қайта**

**құру және жаңарту**

      Бүгiнгi күнi iс жүзiнде республиканың барлық әуеайлақтары жай-күйi тiкелей ұшу қауiпсiздiгiне әсер ететiн ұшу-қону жолақтарының күрделi жөндеуiн жүргiзудi талап етедi. Республика әуежайлары ұшу-қону жолақтарының iргелi жөнделуi оларды пайдаланудың 10-12 жыл нормативтiк мерзiмiнде орташа есеппен 15-20 жылдан астам бұрын жүргiзiлген. Өкiнiшке орай, әуежайлардың қаржылық мүмкiндiктерi осы проблеманы өзiндiк шешуге мүмкiндiк бермейдi.

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

      Қазақстанның әуе кеңiстiгi арқылы өтетiн транзиттiк ағындардың негiзгi бағыттарынан шыға отырып және ұшу қауiпсiздiгiн қамтамасыз ету үшiн мемлекетке жауапкершiлiктi жүктейтiн Халықаралық азаматтық авиация ұйымының (ИКАО) қағидатын ескере отырып, бүгiнгi күнi бiрiншi кезекте Ақтау, Ақтөбе және Шымкент сияқты әуежайлардың ұшу-қону жолақтарын қайта жаңартылуы мен жаңғыртылуын жүргiзу аса тиiмдi болып тұр. Осы әуежайлардың қайта жаңартылуы үшiн қаржылық қаражаттарға қажеттілік 4,5 млрд. теңгенi құрайды.

      Осы әуежайлар негiзгi халықаралық жолдарда орналасқан, сондықтан оларды Боинг-747 үлгiдегi iрi әуе кемелерi үшiн транзит ретінде пайдалану халықаралық авиатасымалдаушылар мен елiмiздің әуежайлары үшiн екi жақты экономикалық пайда әкеледi және республиканың беделiн көтеруге көмектеседi.

      Жоғарыда көрсетiлген әуежайлардың ұшу-қону жолақтарын бiрiншi кезекте қайта жаңарту үшiн таңдау мынадай себептерден болып отыр:

**Ақтау қаласы:**

      - Ақтау қаласы арқылы транзиттiк әуе кемелерiнiң ұшуы Батыс Қазақстанның әуе кеңiстiгiндегi барлық әуе қозғалысының 36%-ына дейiн (тәулiгiне 90 ұшаққа дейiн) құрайды;

      - теңiз, әуе және темiр жол көлiгiмен құрамдастырылған жүк тасымалдарын пайдалануға мүмкіндiк беретiн теңiз портының бар болуы;

      - барлық қажеттi инфрақұрылымымен әуежайда жаңа жолаушылар терминалының құрылысын көздейтiн Маңғыстау облысы әкiмдiгiнің инвестициялық бағдарламасының бар болуы;

      - мұнайшыларға қажеттi жабдықты тез жеткiзудi талап ететiн каспий маңы аймағы мұнай саласының қарқынды дамуы.

**Шымкент қаласы:**

      - Шымкент қаласының ауданындағы транзиттiк әуе кемелерiнің ұшуы Оңтүстiк Қазақстанның әуе кеңiстiгiндегi барлық әуе қозғалысының 10%-ын (тәулiгiне 25 ұшаққа дейiн) құрайды;

      - бүгінде тәулiгiне 125 рейске дейiн қабылдайтын Ташкент қаласының әуежайы арқылы ұшатын көлiк әуе кемелерiн тарту үшiн жағдай құру қажеттiлiгi. Ташкент қаласы әуежайына байқалып отырған көп салмақ түсiп отырғанына байланысты, сондай-ақ Қазақстанның саяси тұрақтылығын ескере отырып, кейбiр авиакомпаниялар бүгiннiң өзінде Шымкент қаласының әуежайына қонуды жүргiзгiсi келедi.

**Ақтөбе қаласы:**

      - Қазақстанның негiзгi солтүстiк халықаралық әуе жолында орналасқан, ауданындағы транзиттiк әуе кемелерiнің ұшуы барлық әуе қозғалыстың 43%-ын (тәулiгiне 110 ұшаққа дейін) құрайды;

      - шекара маңындағы аймақта орналасқан стратегиялық әуежай болып табылады. 1967 жылы пайдалануға берiлген уақыттан бастап ұшу-қону жолағының, рульдеу жолдарының, перронның күрделi жөндеуi жүргiзiлмеген. Ұшу-қону жолағының көтергiш қабiлетi республика авиакомпанияларында бүгiнгi күнi бар әуе кемелерінің батыстық үлгiлерiн қабылдау мүмкiндiгiн айтарлықтай шектеп отыр.

      Осыған байланысты республиканың барлық әуежайларын жоғарыда көрсетiлген Ереженің талаптарына олардың сәйкестiгi және халықаралық авиатасымалдарға деген дайындығы мәнiне мүдделі мемлекеттiк органдардың мамандарын тарту арқылы Көлiк және коммуникациялар министрлiгiнiң жұмыс тобы тексеретiн болады.

      Республика арқылы көлік тасқынын арттыру мақсатында мүдделi мемлекеттік органдармен бiрлесiп әуежайларда транзиттік аймақтар құру және трансферттердi ұйымдастыру көзделіп отыр.

      Осы әуежайлардың ұшу-қону жолақтарының күрделi жөндеуiн жүргiзу жөнiнде шаралар қабылдамаған жағдайда азаматтық авиация саласын оңалту және дамыту жөніндегi барлық қабылданатын шаралар iркiлiс қаупіне тап болады.

**5.7. Азаматтық авиация үшiн авиаотынның құнын төмендету**

**жөнiнде қажеттi шаралар қабылдау**

      Қазақстандық әуежайлардың транзиттiк әлеуетiн барынша пайдалану үшiн қолайлы баға бойынша саланы авиаотынмен қамтамасыз ету мәселесiн шешу қажет. Осы проблеманы шешу үшiн Көлiк және коммуникациялар министрлiгi Энергетика және минералдық ресурстар министрлiгiмен бірлесіп, әуежайларға авиаотын жеткізудің кестесiн және оның көлемiн жыл сайын келiсіп отырады.

      Авиакомпаниялар мен әуежайларға авиаотынның делдалсыз өндiрушіден тiкелей жеткізілуiн ұйымдастыру көзделiп отыр, яғни Қазақстан Республикасының заңнамасына әуежайларға тiкелей мұнай өндiрушi зауыттарынан отын сатып алуға мүмкiндiк беретiн өзгерiстер енгiзу қажет. Бұл тұтынушылар үшiн отынның құнын ең кемiнде тоннасына 30-35 АҚШ долларына төмендетуге мүмкiндiк бередi.

**5.8. Лизингтік негiзде әуе кемелерi паркін жаңарту үшiн**

**тиiмді тетiк әзiрлеу**

      Қызмет көрсетудiң жердегi құралдарын қоса алғанда, лизингтiк негiзде авиация техникасын жаңарту проблемаларын шешу үшiн Қазақстан Республикасы Үкiметінің 2002 жылғы 31 мамырдағы N 601 қаулысымен жарғылық капиталына мемлекет 100 пайыз қатысатын "ҚазАвиаЛизинг" жабық акционерлік қоғамы құрылды. Оның негiзгi мақсаты авиаоператорлардың қазiргi заманғы авиациялық техникаға және технологиялық жабдыққа лизингтік негiзде қол жеткiзуiн қамтамасыз ету жолымен авиациялық қызмет рыногын дамытуды қолдау болып табылады. Осы лизингтік компания қаржы лизингi қызметiн де көрсететiн болады. Қызметiн реттеу азаматтық авиация саласындағы заңнамамен де және Қазақстан Республикасының банк заңнамасымен де жүзеге асырылатын болады.

      "ҚазАвиаЛизинг" қызметiн жетiлдiру үшiн мыналар қажет:

      1) қолданыстағы авиациялық техниканың жай-күйін талдауды жүргiзу;

      2) авиациялық техниканың лизингi тетiктерiн әзiрлеу;

      3) авиациялық техниканың операторларын белгiлеу бойынша конкурстық рәсiмдердi жүргiзудің әдiсiн әзiрлеу;

      4) авиациялық техниканың пайдаланылуына лизинг компаниясы тарапынан бақылау тетiгiн әзiрлеу.

      2004-2005 жылдар кезеңiнде аса тиiмді, қолайлы және қазiргi заманғы үлгiлердi таңдау шартынан шыға отырып, конкурстық негiзде лизингке жаңа авиациялық техниканы алу жоспарланып отыр.

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

**5.9. Әуе қозғалысын басқару мен бақылау жөнiндегi**

**негiзгi өндірiстiк қуаттарды дамыту**

      Қазақстанның аумағына қосымша ағындарды тарту үшiн iс-шаралар кешенiн жүргiзу қажет, ол әртүрлi мемлекеттiк органдардың: Қазақстан Республикасы Көлiк және коммуникациялар министрлiгiнiң, Сыртқы iстер министрлiгiнiң, Қорғаныс министрлiгiнiң және Табиғи монополияларды реттеу және бәсекелестікті қорғау жөнiндегi агенттiгiнің бiрлескен күштерiн қолдануды талап етедi.

      Осы бағытта мыналар қажет:

      1) әуе ағындарын ұйымдастыру мен жоспарлау және жаңа халықаралық әуе жолдарын ашу жөнінде шектес мемлекеттердiң уәкiлеттi органдарымен (үкiметтiк деңгейдi қоса алғанда) өзара іс-қимылды жүзеге асыру;

      2) Қазақстан Республикасының аумағына әуе қозғалысының ағынын тарту жөнiнде азаматтық авиация субъектiлерi арасындағы бiрыңғай үйлестiрiлген саясатты жұмысқа келтiру;

      3) транзиттiк рейстердiң қызмет көрсету сапасын арттыру үшiн Қазақстан әуежайларының қызмет көрсету инфрақұрылымын дамыту;

      4) ұшу мен қонумен рейстердi орындау кезiнде Қазақстан Республикасының әуе кеңiстiгiн пайдалану мәселелерi бойынша авиакомпаниялардан тiкелей, Қазақстан Республикасы әуе жолдарының транзиттік әлеуетiн барынша пайдалану мәселелерi жөнінде шектес мемлекеттердiң аэронавигациялық қызметтерiмен келiссөздер жүргiзу және келiсiмдер жасасу;

      5) Қазақстан Республикасының шетелдегi елшiлiктерiн Еуропадан Оңтүстiк-Шығыс Азия елдерiне рейстердi орындауда Қазақстан Республикасының аумағы арқылы өтетiн Трансазиялық бағыттарға олардың авиакомпанияларының ұшулар бағыттарын қайта бағдарлау жөніндегi жұмыстарға тарту;

      6) Қазақстан Республикасының Көлiк және коммуникациялар, Сыртқы iстер және Қорғаныс министрлiктерінің бiрлескен iс-шараларын әзiрлеу және жүргiзу жолымен Қазақстанның әуе кеңiстiгiн пайдалануға рұқсат алудың рәсiмдерiн оңайлату;

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

      8) авиакөлiк секторы саласындағы, оның iшiнде аэронавигация саласындағы халықаралық семинарларға, конференциялар мен көрмелерге қатысу, сондай-ақ Қазақстанда ұқсас iс-шараларды ұйымдастыру мен өткiзу;

      9) рынок жағдайларының өзгерiлуiне жедел жауап беруге мүмкiндiк беретiн аэронавигациялық қызмет көрсету үшiн алымдар ставкаларын қолдану жөнiндегi нормативтiк құқықтық базаны әзiрлеу мен енгiзу мәселелерi бойынша Қазақстан Республикасының Табиғи монополияларды реттеу және бәсекелестiктi қорғау агенттiгiмен өзара iс-әрекет жасау.

      Аэронавигация жүйесiн одан әрi дамыту үшiн, бiздің ойымызша, мыналар қажет:

      - шалғайдағы позицияларды Алматы, Ақтөбе және Астанадағы әуе қозғалысын автоматтандырылған басқару жүйесi орталығына бiрiктiрудi жалғастыру;

      - бiр жағынан әуе қозғалысын автоматтандырылған басқару жүйесiн жаңғырту мәселелерiн қамтамасыз ететiн, ал екiншi жағынан аэронавигациялық телекоммуникация желiсiн құру үшiн база болып табылатын бiрiктiрiлген цифрлы байланыс желісін құpу;

      - өндiрiлген ресурстарды, ақлихаттық ескiрген және қазiргi заманғы стандарттарға сәйкес келмейтiн әуеайлақтық локаторларды, қону жүйелерiн, жетектiк радиостанциялар мен маркерлiк маяктарды ауыстыру мақсатында әуежайларды қазiргi заманғы жабдықтармен жоспарлы түрде жарақтандыру.

**5.10. Азаматтық авиация саласында кадрларды даярлау мен**

**қайта даярлау деңгейiн арттыру**

      Авиация авиациялық қызметкердiң кәсiбилігі мен біліктілігіне аса тәуелдi, технологиялық жылдам дамитын салалардың бiрден бiрi. Осыған байланысты әуе кемелерiн ұшуда пайдалану, техникалық сүйемелдеу және жер бетiнде қызмет көрсету үшiн мамандар даярлау маңызды фактор болып табылады.

      Осы мақсаттар үшiн Бiлiм және ғылым министрлiгiмен бiрлесіп азаматтық авиация үшiн бiлiктi кадрлар даярлау бағдарламасын әзiрлеу, онда таяу және алыс шетелдердiң таңдаулы жоғары оқу орындарында ұшу-инженерлік құрамды даярлау мүмкіндігін көздеу қажет.

      Техникалық жарақтандыруға және оқытушылар құрамының күшейтуiне өте мұқтаж болып отырған Азаматтық авиация академиясының негiзiнде өз бiлiм беру базасын құру шараларын бiр уақытта көздеу қажет. Ғылымның дамуын және азаматтық авиация саласындағы қызметкерлердi даярлауды жеткiлiктi қаржыландыруды қамтамасыз ету.

      Республиканың авиакомпаниялары әуе паркiн батыста жасалған авиациялық техникамен жабдықтау үрдiсiн ескере отырып, Азаматтық авиация академиясының негiзiнде "Боинг" және "Эйрбас" әуе кемелерiн пайдалану жөніндегi инженерлiк-техникалық және ұшу құрамын даярлау және қайта даярлау бағдарламасын әзiрлеу.

**5.11. Тарифтiк саясатты реттеудiң жүйесiн әзiрлеу**

      Iшкi авиатасымалдардағы тарифтiк саясат экономикалық тиiмді есептерге негiзделуi, тұтынушы үшiн икемдi және қолайлы болуы тиiс.

      Қазақстан Республикасының Табиғи монополияларды реттеу және бәсекелестiктi қорғау жөнiндегi агенттiгiмен бiрлесiп осы жүйенi әрi қарай реттеу және жетілдiру мақсатында әуежайлар мен аэронавигация қызметiн тарифтiк реттеу мәселелерi жөнiндегi нормативтiк құқықтық кесiмдер әзiрлеу көзделіп отыр.

**6. Қажеттi ресурстар және қаржыландыру көздерi**

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

              Бағдарламалық мақсаттарға қол жеткiзу үшiн жұмыстарды қаржыландыру 2003-2005 жылдар кезеңiнде республикалық бюджетте бекiтiлген қаражат шегiнде жүзеге асырылуы тиiс.

                                                    (млн. теңге)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Қаржы қаражатының қажеттілігі       |  2003 ж.  | 2004 ж.| 2005 ж.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Жасанды ұшу-қону жолағын қайта         1 514,5   1 504,7    1239,3

жаңартуға

Азаматтық авиация үшiн әуе             12,0       12,5

кемелерінiң, жолдарының және

әуеайлақтардың мемлекеттiк

тiзілiмiн жүргiзу жөніндегі

құжаттарды дайындауға

Авиабағыттарды субсидиялауға            300        300      600

Астана қаласының халықаралық           12410,7   14 838,0  2805,1

әуежайын қайта жаңартуға

"Астана халықаралық әуежайы"           241,7

РМК жарғылық капиталын ұлғайтуға

"Эйр Қазақстан" ЖАҚ акциясын           2 390,7

сатып алуға

"ҚазАвиаЛизинг" ЖАҚ жарғылық

капиталын ұлғайтуға

Азаматтық авиация комитетiнің штат                 15,2

санын көбейтугe

Авиациялық оқиғаларды тексеру                      2,5

үшiн арнайы құралдар мен мүлiктi

сатып алуға

Азаматтық авиация комитетінiң

кадрларын қайта даярлау

"Эйр Астана" ЖАҚ акцияларын            25,6

сатып алуға

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

          Жиыны:                     16 895,2   16 657,7   4 644,4

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

**Қаржыландыру көздерi**

                                                      (млн. теңге)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

      Атауы       |     Барлығы    |         Соның iшiнде:

                  |  2003-2005 жж. |\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

                  |                |   2003 ж. |  2004 ж. | 2005 ж.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Республикалық     |    38 197,3       16 895,2   16 657,7   4 644,4

бюджет            |

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

**7. Бағдарламаның iске асырылуынан күтілетiн нәтижелер**

      2005 жылға қарай осы Бағдарламаның iске асырылуынан негiзгi күтілетiн нәтижелер мыналар болып табылады:

      1. Ұшулар қауiпсiздiгi мен авиациялық қауiпсiздiктiң деңгейiн арттыру.

      2. Әуе кемелерi паркi мен авиация инфрақұрылымын жаңғырту және жаңарту жолымен отандық авиакомпаниялардың бәсекелестiкке қабiлеттiгiн арттыру.

      3. Транзиттiк әлеуеттi пайдалану үшiн халықаралық әуежайлар торабын құру.

      4. Азаматтық авиацияның кадрлар ресурсын қалпына келтiру.

      5. Авиатасымалдардың 2005 жылы 1,5 eceгe өсуiн 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 |      Iс-шара        | Аяқтау  |Орындау | Орын.|Болжам.|Қаржы.

 N  |                     | нысаны  | (іске  | дау  |ды шы. |ланды.

    |                     |         | асыру) |(іске |ғыстар | ру

    |                     |         | үшін   |асыру)|(млн.  |көзі

    |                     |         | жауап. | мер. |теңге) |(млн.

    |                     |         | тылар  | зімі |       |теңге)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 1            2                3        4       5       6      7

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1.  Жергіліктi атқарушы   Қазақстан    ККМ,      жыл    -     -

    органдармен ішкі әуе  Республика.  облыс    сайын

    тасымалдарын жүзеге   сының       әкімдері

    асыру бойынша өзара   Үкіметіне

    iс-әрекет, бiрлескен  есеп

    iс-қимыл жоспарларын

    қабылдау

2.  Азаматтық авиация     Қазақстан    ККМ     2003-  24,5   респуб.

    үшiн әуе кемелерiн,   Республика.           2005         бюджет

    жолдар мен әуе айлақ. сының                  жж.

    тардың мемлекеттiк    Үкіметіне

    тiзiлiмiн жүргiзу     есеп

    жөнiнде құжаттар

    дайындау

3.  Авиацияны авиаотынмен Қазақстан    ККМ,     2003    -     -

    және жанар-жағармай   Республика.  ЭМРМ      ж.

    материалдарымен       сының

    қамтамасыз ету        Үкіметіне

                          есеп

4.  Авиабағыттарды        Қазақстан    ККМ,     2003-  1200  респуб.

    қаржыландыру          Республика.  ЭБЖМ     2005         бюджет

                          сының                  жж.

                          Үкіметіне

                          есеп

5.  Астана, Ақтөбе, Ақтау Қазақстан    ККМ      2003- 4258,5 респуб.

    және Шымкент қалалары Республика.           2005         бюджет

    әуежайларының жасанды сының                  жж.

    ұшу-қону жолақтарын   Үкіметіне

    қайта жаңарту және    есеп

    жаңғырту

6.  Авиатасымалдаушылар.  Қазақстан    ККМ      2003-   -     -

    ды, әуежайларды       Республика.           2005

    және жердегi          сының                  жж.

    қызметтердi қайта     Үкіметіне

    құрылымдауды          есеп

    жүргiзу

7.  "ҚазАвиаЛизинг" ЖАҚ   Қазақстан    ККМ,     2005    -    респуб.

    жарғылық капиталын    Республика.  ЭБЖМ      ж.          бюджет

    ұлғайту               сының

                          Үкіметіне

                          есеп

8.  Қазақстан Республика. Қазақстан    ККМ,     2004-  24,4  респуб.

    сының Көлiк және      Республика.  ЭМЖМ,    2005         бюджет

    коммуникациялар       сының        ҚарМ      жж.

    министрлiгi Азаматтық Үкіметіне

    авиация комитетiнiң   есеп

    штат санын ұлғайту

9.  Авиациялық оқиғаларды Қазақстан    ККМ,     2004    -    респуб.

    тексеру үшін арнайы   Республика.  ЭБЖМ,     ж.          бюджет

    құралдар мен мүлікті  сының        Қарм

    сатып алу             Үкіметіне

                          есеп

10. Астана қаласының      Қазақстан    ККМ,     2003- 30053, респуб.

    әуежайын қайта        Республика.  ЭБЖМ,    2005  8      бюджет

    жаңарту               сының        ҚарМ      жж.

                          Үкіметіне

                          есеп

11. "Эйр Қазақстан" ЖАҚ   Қазақстан    ККМ,     2003  2390,7 респуб.

    акцияларын сатып алу  Республика.  ЭБЖМ,     ж.          бюджет

                          сының        ҚарМ

                          Үкіметіне

                          есеп

12. "Эйр Астана" ЖАҚ      Қазақстан    ККМ,     2003  25,6   респуб.

    акцияларын сатып алу  Республика.  ЭБЖМ,     ж.          бюджет

                          сының        ҚарМ

                          Үкіметіне

                          есеп

13. "Астана халықаралық   Қазақстан    ККМ,     2003  241,7  респуб.

    әуежайы" РМК жарғылық Республика.  ЭБЖМ,     ж.          бюджет

    капиталын ұлғайту     сының        ҚарМ

                          Үкіметіне

                          есеп

14. Қазақстан Республика. Қазақстан    ККМ      2004-   -    респуб.

    сының Көлiк және      Республика.           2005         бюджет

    коммуникациялар       сының                  жж.

    министрлiгi Азаматтық Үкіметіне

    авиация комитетiнің   есеп

    кадрларын қайта

    даярлау

15.  (алынып тасталды - ҚР Үкіметінің 2005.06.22. N 609 қаулысымен)

16. Ұшу қауiпсiздiгi мен  Жай-күйді    ККМ       Жыл     -     -

    авиация қауіпсіздігі  талдау                сайын

    жай-күйінің тоқсан

    сайынғы талдауын

    жүргізу

17. Қазақстан мен басқа   Қазақстан    ККМ,      Жыл     -     -

    елдер арасындағы әуe  Республика.  СІМ      сайын

    қатынасы туралы екi   сының

    жақты келiсiмдердiң   Үкіметіне

    сақталуын бақылау     есеп

18. Әуе қатынасы туралы   Қазақстан    ККМ,      Жыл     -     -

    үкiметаралық          Республика.  СІМ      сайын

    келiсiмдердi бекiту   сының

                          Үкіметіне

                          есеп

19. Қазақстанның авиа.    Қазақстан    ККМ,     2004     -     -

    тасымалдар рыногын    Республика.  ҚарМ       ж.

    пайдаланғаны үшiн     сының

    шетелдiк авиакомпа.   Үкіметіне

    ниялардан роялти алу  есеп

    рәсiмдерiн енгiзу

    үшiн қажеттi

    ұсыныстар енгiзу

20. Қазақстанда билет     Қазақстан    ККМ       Жыл    -     -

    сату жөнiндегi шетел. Республика.           сайын

    дiк авиакомпаниялар   сының

    және агенттiктер      Үкіметіне

    өкiлдiктерiнiң        есеп

    қызметiн ретке

    келтiру (аккредитив.

    теу)

21. Атырау қаласы         Қазақстан    ККМ,     2004   3900  Еуропа

    әуежайының екiншi     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   сының

    халықаралық әуе       Үкіметіне

    жолдарын ашу жөнiнде  есеп

    шектес мемлекеттер.

    дiң өкілеттi орган.

    дарымен өзара

    iс-әрекет

23. Халықаралық азаматтық Қазақстан    ККМ,      Жыл    -      -

    авиацияның ұйымдары.  Республика.  СІМ      сайын

    мен өзара iс-әрекет   сының

                          Үкiметiне

                          есеп

24. Әуежайлар мен         Нормативтік  ККМ,      2004-  -      -

    аэронавигация         құқықтық     ТМРА      2005

    қызметiн тарифтiк     кесiм

    реттеу мәселелерi

    жөнiнде норматив.

    тiк құқықтық

    кесiмдер әзiрлеу

25. Азаматтық авиация     Қазақстан    ККМ,     2004-   -      -

    саласында сақтан.     Республика. Ұлттық    2005

    дыру тетiгiн          сының        Банк      жж.

    әзiрлеу               Үкiметiне

                          есеп

26. Әуежайларды қазiргi   Қазақстан    ККМ       Жыл    -      -

    заманғы жабдықтармен  Республика.          сайын

    жарақтандыру          сының

                          Үкiметiне

                          есеп

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 © 2012. Қазақстан Республикасы Әділет министрлігінің «Қазақстан Республикасының Заңнама және құқықтық ақпарат институты» ШЖҚ РМК