

Қазақстан Республикасының азаматтық авиация саласын дамытудың 2006-2008 жылдарға арналған бағдарламасын бекіту туралы

Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2006 жылғы 30 маусымдағы N 632 Қаулысы

Қазақстан Республикасының азаматтық авиация саласын одан әрі дамыту, әуе көлігіндегі қауіпсіздікті қамтамасыз ету және транзиттік ағынды тарту мақсатында Қазақстан Республикасының Үкіметі **ҚАУЛЫ ЕТЕДІ** :

1. Қоса беріліп отырған Қазақстан Республикасының азаматтық авиация саласын дамытудың 2006-2008 жылдарға арналған бағдарламасы (бұдан әрі - Бағдарлама) бекітілсін.

2. Орталық атқарушы органдар және мүдделі ұйымдар Бағдарламада көзделген іс-шаралардың уақтылы орындалуын қамтамасыз етсін және жыл сайын 10 ақпаннан және 10 тамыздан кешіктірмей Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігіне оның іске асырылу барысы туралы ақпарат ұсынсын.

3. Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігі жыл сайын 15 ақпанға және 15 тамызға қарай Қазақстан Республикасының Үкіметіне Бағдарламаның іске асырылу барысы туралы ақпарат ұсынсын.

4. Осы қаулы қол қойылған күнінен бастап қолданысқа енгізіледі.

*Қазақстан Республикасының
Премьер - Министрі*

Қазақстан Республикасы
Үкіметінің
2006 жылғы 30 маусымдағы
N 632 қаулысымен

бекітілген

Қазақстан Республикасының азаматтық авиация саласын дамытудың 2006-2008 жылдарға арналған бағдарламасы

Мазмұны

1. Бағдарламаның Паспорты
2. Кіріспе
3. Саланың қазіргі жай-күйін талдау және қазіргі проблемалар

4. Бағдарламаның мақсаты мен міндеттері
5. Бағдарламаның негізгі бағыттары және оны іске асыру тетіктері
 - 5.1 Авиациялық қызметтер мен жұмыстар нарығын мемлекеттік реттеу жүйесін ж е т і л д і р у
 - 5.2 Ұшу қауіпсіздігі мен авиациялық қауіпсіздікті қамтамасыз ету
 - 5.3 Авиатасымалдар нарығын, оның ішінде облысшілік әуе қатынастарын дамыту ж ә н е к е ң е й т у
 - 5.4 Әуежайлардың жердегі инфрақұрылым объектілерін (ҰҚЖ-ны, аэровокзал кешендерін қайта жаңарту, қазіргі заманғы арнайы техникамен жарақтандыру) жаңғыртуды және дамытуды жүзеге асыру
 - 5.5 Аэронавигация жүйесінің өндірістік қуаттарын жаңғыртуды жалғастыру жөніндегі және әуе қозғалысын ұйымдастыру жүйесінің жаңа тұжырымдамасын енгізуге дайындық жөніндегі іс-шаралар кешенін орындау
 - 5.6 Әуе кемелері паркін жаңарту
 - 5.7 Азаматтық авиация саласын нормативтік құқықтық, оның ішінде еуропалық авиациялық ережелерді кезең-кезеңімен енгізу жолымен қамтамасыз е т у д і ж е т і л д і р у
 - 5.8 Кадрларды даярлау және қайта даярлау жүйесін жетілдіру
6. Қажетті ресурстар және қаржыландыру көздері
7. Бағдарламаны іске асырудан күтілетін нәтижелер
8. Қазақстан Республикасының азаматтық авиация саласын дамытудың 2006-2008 жылдарға арналған бағдарламасын іске асыру жөніндегі іс-шаралар жоспары
9. Ескертпелер

1. Бағдарламаның паспорты

Атауы Қазақстан Республикасының азаматтық авиация саласын дамытудың 2006-2008 жылдарға арналған бағдарламасы (бұдан әрі - Бағдарлама)

Әзірлеу үшін негіздеме "Қазақстан Республикасы Президентінің 2006 жылғы 1 наурыздағы Қазақстан халқына Жолдауын іске асыру жөніндегі іс-шаралардың жалпыұлттық жоспарын және Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2006-2008 жылдарға арналған бағдарламасын орындаудың желілік кестесі туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2006 жылғы 31 наурыздағы N 222

қаулысы

Негізгі әзірлеуші Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігі

**Бағдарламаның
мақсаттары**

Халықтың және шаруашылық субъектілерінің авиациялық қызметтер мен жұмыстарға сұранысын тиімді және сапалы қанағаттандыру жолымен транзиттік әлеуетті ұлғайтуға және өңірішілік байланыс құруға бағытталған халықаралық талаптарға жауап беретін мемлекеттің авиакөліктік жүйесін одан әрі дамыту және оның бәсекеге қабілеттілігін арттыру

**Бағдарламаның
міндеттері**

авиациялық қызметтер мен жұмыстар нарығын мемлекеттік реттеу жүйесін жетілдіру; ұшу қауіпсіздігі мен авиациялық қауіпсіздікті қ а м т а м а с ы з е т у ; авиатасымалдар, оның ішінде облысшілік әуе қатынастары нарығын дамыту және кеңейту; әуежайлардың жердегі инфрақұрылым объектілерін жаңғыртуды және дамытуды жүзеге асыру (ұшу-қону жолақтарын, аэровокзал кешендерін қайта жаңарту, қазіргі заманғы арнайы техникамен ж а б д ы қ т а у) ; әуе қозғалысын ұйымдастыру жүйесінің жаңа тұжырымдамасын енгізуге дайындық жөніндегі іс-шаралар кешенін орындау және әуе қозғалысын басқару жөніндегі өндірістік қуаттарды жаңғыртуды жалғастыру; әуе кемелері паркін жаңарту; азаматтық авиация саласын нормативтік құқықтық қамтамасыз етуді, оның ішінде еуропалық авиациялық ережелерді кезең-кезеңімен енгізу ж о л ы м е н ж е т і л д і р у ; кадрларды даярлау және қайта даярлау жүйесін жетілдіру.

**Бағдарламаны іске
а с ы р у**

2006-2008 жылдар

м е р з і м і

**Қаржыландыру
көлемі мен көздері**

Бағдарламаны қаржыландыру республикалық бюджетте көзделетін қаражаттың, кәсіпорындар қаражаты мен бюджеттен тыс қаражаттың есебінен және шегінде жүзеге асырылады. 2006-2008

жылдары Бағдарламаны іске асыруға арналған шығыстар сомасы 121471,5 млн. теңгені құрайды, оның ішінде: республикалық бюджет - 33782,8 млн. теңге; бюджеттен тыс қаражат - 87688,7 млн. теңге. оның ішінде жылдар бойынша:

2 0 0 6 ж ы л ы :

республикалық бюджет - 5759,9 млн. теңге; бюджеттен тыс қаражат - 14339,2 млн. теңге.

2 0 0 7 ж ы л ы :

республикалық бюджет - 19535,7 млн. теңге; бюджеттен тыс қаражат - 41617,8 млн. теңге.

2 0 0 8 ж ы л ы :

республикалық бюджет - 8487,2 млн. теңге; бюджеттен тыс қаражат - 31731,7 млн. теңге.

Бұл ретте республикалық бюджеттен бөлінетін қаражаттың жыл сайынғы көлемі тиісті жылға арналған бюджетті қалыптастыру кезінде

нақтыланатын болады.

Күтілетін нәтижелер

Бағдарламаны іске асыру: ұшу қауіпсіздігі мен авиациялық қауіпсіздік деңгейін арттыруды; 2008 жылдан бастап еуропалық авиациялық стандарттарды кезең-кезеңімен енгізуді; Қазақстан Республикасының әуежайлары арқылы жыл сайын жолаушылар ағынының кемінде 10%-ға ө с у і н ; жыл сайын жүк ағынының кемінде 4%-ға өсуін; әлемдік стандарттарға жауап беретін әуе кемелері паркін жылына орташа 5 бірлікке жаңғырту мен жаңарту арқылы отандық авиакомпаниялардың бәсекеге қабілеттілігін арттыруды және халықаралық ұшуларды көбейтуді; еліміздің транзиттік әлеуетін барынша пайдалану үшін әуежайлардың жылына кемінде екеуін дамытуды және қайта жаңартуды, әлемдік стандарттарға жауап беретін халықаралық

әуежайларды сегізге дейін көбейтуді;
кадр резервін қалпына келтіруді қамтамасыз
етуге мүмкіндік береді.

2. Кіріспе

Бағдарлама Қазақстан Республикасының 2030 жылға дейінгі кезеңге арналған даму стратегиясын ("Қазақстан - 2030": барлық қазақстандықтардың өсіп-өркендеуі, қауіпсіздігі және әл-ауқатының артуы" атты ел Президентінің халыққа жолдауы, Астана қаласы, 1997 жылғы 10 қазан), "Қазақстанның әлемдегі бәсекеге барынша қабілетті елу елдің қатарына кіру стратегиясы. Қазақстан өз дамуындағы жаңа серпіліс жасау қарсаңында" атты Қазақстан Республикасы Президентінің Қазақстан халқына Жолдауын (Астана қаласы, 2006 жылғы 1 наурыз) ескере отырып, сондай-ақ Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2006 жылғы 31 наурыздағы N 222 қаулысымен бекітілген Қазақстан Республикасы Президентінің 2006 жылғы 1 наурыздағы Қазақстан халқына Жолдауын іске асыру жөніндегі іс-шаралардың жалпыұлттық жоспарын және Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2006 - 2008 жылдарға арналған бағдарламасын орындаудың желілік кестесіне сәйкес әзірленді және Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2003 жылғы 21 наурыздағы N 291 қаулысымен бекітілген Азаматтық авиация саласын дамытудың 2003 - 2005 жылдарға арналған бағдарламасын (бұдан әрі - Азаматтық авиация саласын дамытудың 2003-2005 жылдарға арналған бағдарламасы) іске асырылған іс-шараларының негізінде азаматтық авиация саласын одан әрі дамытудың қисынды жалғасы болып табылады.

Тәуелсіз Қазақстанның өткен жылдардағы дамуы елдің экономикалық жүйесінің ауқымды және түбегейлі өзгеруімен сипатталады.

Соңғы уақытта көлік жүйесінде нарықтық қарым-қатынастарды барынша дамытуға және бәсекелес ортаны дамытуға бағытталған экономиканың ырықтандырылуы Азаматтық авиация саласында да одан әрі экономикалық өсудің нақты алғышарттарын құрды. Соңғы жылдары Қазақстанда экономиканың өсуіне баламалы авиациялық көліктік қызметтер нарығы қалыптасуда. Алайда, қазір бар әлеует, оның ішінде Қазақстанның аумағы арқылы өтетін халықаралық транзиттің мүмкіндіктері де әзірше толық көлемде пайдаланылмайды. Осының барлығы мемлекеттің азаматтық авиация саласындағы іс-шаралар кешенін пысықтау қажеттігіне әкеліп отыр.

Осы бағдарлама мемлекеттің әуе көлігі саласындағы саясатын жүзеге асыру, шешілуі ұшу қауіпсіздігін, авиациялық қауіпсіздікті, әлеуметтік-экономикалық, жұмылдыру және әуе көлігінің қызметімен байланысты басқа да міндеттерді қамтамасыз етумен байланысты міндеттерді әзірлеу мен іске асыру үшін негіз ретінде қ а р а л а д ы .

Тұтастай алғанда, өндіріс пен ғылыми-техникалық прогрестің серпінді дамуының

қазіргі жағдайында азаматтық авиацияның тиімді жұмыс істеуі мен тұрақты дамуы қоғамның қажетті сұранысы болып отыр.

3. Саланың қазіргі жай-күйін талдау және қазіргі проблемалар

Қазіргі уақытта Қазақстанның азаматтық авиациясы, тұтастай алғанда, елдің авиациялық тасымалдарға сұранысын қанағаттандыруда. Соңғы жылдары жолаушылар тасымалы көлемінің өсуі және жолаушылар айналымының өсуі байқалуда (1-график).

1998 - 2004 жылдар аралығындағы кезеңде республиканың авиакомпаниялары 8723 мың адам тасымалдады, бұл ретте 1998 жылы 983 мың адам тасымалданды, 1999 жылы - 786 мың адам, бұл өткен жылдың осындай кезеңінен 20%-ға кем, 2000 жылы - 772 мың адам (өткен жылдан 1,7%-ға кем), 2001 жылы - 884 мың адам (өткен жылдан 14%-ға артық), 2002 жылы - 1048 мың адам (өткен жылдан 18%-ға артық), 2003 жылы - 1275 мың адам (өткен жылдан 21%-ға артық), 2004 жылы - 1314 мың адам (өткен жылдан 3%-ға артық), 2005 жылы 1661 мың адам тасымалданған, бұл өткен жылдан 26%-ға артық.

1998 - 2000 жылдар аралығындағы кезеңде жолаушылар ағынының төмендеуі байқалды. Бұл халықтың тұрмыс деңгейі мен кірісінің жалпы төмендеуіне байланысты. 1998 жылға қарағанда 2005 жылы тасымалданған жолаушылар саны 67,2 %-ға өсті.

1-графиктегі диаграмманы қағаз мәтіннен қараңыз.

1998 жылы жолаушылар айналымы 2100 млн. жолаушы-километрін (бұдан әрі - жкм), 1999 жылы - 2136,1 млн. жкм құрады, бұл өткен жылдың осындай кезеңінен 1,7%-ға артық, 2000 жылы - 1797 млн. жкм (өткен жылдан 15%-ға кем), 2001 жылы - 1901,1 млн. жкм (өткен жылдан 5%-ға артық), 2002 жылы - 2202,6 млн. жкм (өткен жылдан 16%-ға артық), 2003 жылы - 2654,1 млн. жкм (өткен жылдан 20%-ға артық), 2004 жылы - 2641,9 млн. жкм (өткен жылдан 0,5%-ға кем), 2005 жылы - 3278,18 млн. жкм құрап, өткен жылмен салыстырғанда 24%-ға ұлғайды (2-график).

2-графиктегі диаграмманы қағаз мәтіннен қараңыз.

1998-2004 жылдары аралығындағы кезеңде авиакомпаниялар 117 мың тонна жүк тасымалдады, бұл ретте 1998 жылы 14,5 мың тонна тасымалданды, 1999 жылы - 17,2 мың тонна, бұл өткен жылдың ұқсас кезеңінен 18%-ға артық, 2000 жылғы - 14,4 мың тонна, (өткен жылдан 16%-ға кем), 2001 жылы - 9,4 мың тонна (өткен жылдан 34%-ға кем), 2002 жылы - 16,3 мың тонна (өткен жылдан 73%-ға артық), 2003 жылы - 24,2 мың тонна (өткен жылдан 48%-ға артық), 2004 жылы - 18,2 мың тонна (өткен жылдан 25%-ға кем), 2005 жылы - 21,2 мың тонна жүк тасымалдады, бұл өткен жылдың көлемінен 17 - ға артық (3 - график)

3-графиктегі диаграмманы қағаз мәтіннен қараңыз.

1998-2000 жылдар аралығындағы кезеңде жүк тоннажы жалпы төмендегенімен алыс магистральдық рейстердің ұлғаюы байқалды.

Еуропалық одақтың жабдықтау жөнінде борттық жабдыққа қойылатын неғұрлым қатаң шектеулерді енгізуіне байланысты Еуропа - Қазақстан бағыттарынан қашықтығы шамалы Қазақстан - Қытай, Қазақстан - Түркия бағыттарына көшу үрдісі байқалады. Жүк тасымалы мен жүк айналымы көрсеткіштерінің өсуі Қазақстан Республикасы авиакомпанияларының қосымша жүк әуе кемелерін пайдалануға енгізуіне байланысты.

1998 жылы жүк айналымы 40,7 млн. тонна-километрді (бұдан әрі - ткм), 1999 жылы - 63,6 млн. ткм құрады, бұл өткен жылдың осындай кезеңінен 56%-ға артық, 2000 жылы - 118 млн. ткм (өткен жылдан 85%-ға артық), 2001 жылы - 43,7 млн. ткм (өткен жылдан 63%-ға кем), 2002 жылы - 56,9 млн. ткм (өткен жылдан 30%-ға артық), 2003 жылы - 93,9 млн. ткм (өткен жылдан 65%-ға артық), 2004 жылы - 68,2 млн. ткм (өткен жылдан 27%-ға кем), 2005 жылы - 101,12 млн. ткм құрады, 2004 жылмен салыстырғанда ұ л ғ а ю - 4 8 % (4 - г р а ф и к) .

4-графиктегі диаграмманы қағаз мәтіннен қараңыз.

2004 жылы жүк тасымалы мен жүк айналымы көрсеткіштерінің төмендеуіне Үрімші қаласында болған авиакатастрофаға байланысты мамыр-қыркүйек айларында Ил-76 әуе кемелерімен Қытайға жүк тасымалдауға тыйым салуды енгізу себеп болды.

1998 - 2004 жылдар кезеңінде авиакомпаниялар 1998 жылы 9878,4 млн. теңге, 1999 жылы 12089,4 млн. теңге, бұл өткен жылдың осындай кезеңінен 22%-ға артық, 2000 жылы 18339,7 млн. теңге (өткен жылдан 51%-ға артық), 2001 жылы - 26078 млн. теңге (өткен жылдан 42%-ға артық), 2002 жылы - 33274,2 млн. теңге (өткен жылдан 27%-ға артық), 2003 жылы - 36220,6 млн. теңге (өткен жылдан 8%-ға артық), 2004 жылы - 39368,6 млн. теңге кіріс алды (өткен жылдан 8%-ға артық) (5-график).

5-графиктегі диаграмманы қағаз мәтіннен қараңыз.

Азаматтық авиация саласын дамытудың 2003-2005 жылдарға арналған бағдарламасына сәйкес қаржыландырудың ішкі де сыртқы да көздері есебінен әуежайлардың негізгі өндірістік қуаттарын қайта жаңарту мен жаңғырту жүргізілді, аэронавигациялық жүйені дамыту, республиканың әуе кеңістігі мен әуежайларының транзиттік әлеуетін арттыру жөнінде шаралар қабылдануда.

Сонымен бірге, бірқатар аса маңызды міндеттер әлі де бар, олар шешілмейінше, еліміздің авиациясы Қазақстанның көлік инфрақұрылымының дербес, тәуелсіз саласы ретінде ойдағыдай жұмыс істей алмайды. Аумақтың кеңдігі мен тұрғындар тығыздығының төмендігі, сондай-ақ темір жолдар мен автомобиль жолдарының, әсіресе Батыс Қазақстанның тез дамып келе жатқан мұнайлы өңірлерінде жеткіліксіз дамуы азаматтық авиацияның дамуы үшін алғышарттар жасайды.

Авиатасымалдарға деген мұқтаждықтың жыл сайынғы өсуі, халықаралық экономикалық кеңістікке кірігу және Қазақстан халқының табысының ұлғаюы азаматтық авиацияның сапалы және қауіпсіз қызметтеріне қажеттілікті тудырады.

Ұшу қауіпсіздігі және авиациялық қауіпсіздік

2002-2004 жылдар аралығындағы кезеңдегі ұшу қауіпсіздігі жай-күйінің материалдарын талдау Қазақстан Республикасының азаматтық әуе кемелерімен болған авиациялық оқиғалар санының төмендеу үрдісін көрсетті (1-кесте).

Авиациялық оқиғалардың жалпы саны 10%-ға, авиациялық оқиғалар мен конструкторлық-өндірістік ақауларға байланысты жазатайым оқиғалар 30%-ға азайды.

Сонымен қатар авиациялық жазатайым оқиғалар мен әуе кемелерінің конструкторлық-өндірістік ақауларына байланысты жазатайым оқиғалардың саны авиациялық техниканың тозуын көрсетеді.

1 - к е с т е

2002-2005 жылдар аралығындағы авиациялық оқиғалардың салыстырмалы талдауы

Жылдар	Адам шығынсыз авиациялық оқиғалар	Апаттар	Жазатайым оқиғалар	Әуе кемелерінің жердегі зақымдануы	Жиыны
2002	-	-	23		23
2003	1	-	27	1	29
2004	1	-	18	5	24
2005	-	-	15	4	19

Меншік нысанына қарамастан, азаматтық авиацияның барлық субъектілерінің ұшу қауіпсіздігін бақылауды Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігінің Азаматтық авиация комитеті (бұдан әрі - Азаматтық авиация комитеті) жүзеге асырады. Авиациялық техниканың істен шығуын және ақауларын болдырмау мақсатында алдын алу іс-шараларын жүргізу үшін жыл сайын ұшу қауіпсіздігі мен ұшу жарамдылығының нормаларын қамтамасыз етудің жай-күйі туралы ақпараттық бюллетень шығарылады, мұнда авиациялық оқиғалардың себептері тәптіштеп ж а з ы л а д ы .

Азаматтық авиация комитетінің қызметкерлерін Азаматтық авиация саласын дамытудың 2003-2005 жылдарға арналған бағдарламасында көзделген Мемлекетаралық авиациялық комитеттің оқу орталықтарында және азаматтық авиацияның басқа да халықаралық ұйымдарында даярлау және олардың біліктілігін арттыру бағдарламаларының жеткіліксіз қаржыландырылуы авиациялық оқиғаларды сапалы тексеруге және келешекте оларды болдырмауға ықпал етпейді.

Ұшу қауіпсіздігін және авиациялық қызметтердің сапасын қамтамасыз етуді де

азаматтық авиация ұйымдарын сертификаттау мен лицензиялауды жүргізу арқылы Азаматтық авиация комитеті жүзеге асырады.

Қазіргі уақытта авиациялық қауіпсіздік саласындағы жағдай әуежайлар мен авиакомпанияларды заңсыз араласу актілерінен қорғау деңгейін нығайту бағытындағы белсенді дамумен сипатталады.

Атап айтқанда, авиациялық қауіпсіздік саласында азаматтық авиация ұйымдарының қызметін регламенттейтін негізгі нормативтік құқықтық кесімдер (Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2003 жылғы 25 шілдедегі N 746 ҚБҰ қаулысымен бекітілген Авиациялық қауіпсіздік ережесі, Азаматтық авиация комитеті төрағасының 2003 жылғы 12 қарашадағы N 523 ҚБҰ бұйрығымен бекітілген Қазақстан Республикасының авиациялық қауіпсіздік бағдарлама-нұсқаулығы) әзірленді және бекітілді.

Әуежайларды заңсыз араласу актілерінен қорғау жөніндегі талаптардың орындалуына инспекциялық бақылауды күшейту нәтижесінде авиациялық қауіпсіздік саласында әуежайлардың материалдық-техникалық қамтамасыз етілуі күшеюде. Әуежайлардың көпшілігі тексерудің, бейне бақылаудың қазіргі заманғы техникалық құралдарымен жабдықталған, қаруы, байланыс құралдары бар. Әуежайлардың авиациялық қауіпсіздік қызметтері (бұдан әрі - АҚҚ) негізінен тиісті сертификаттары бар азаматтық авиацияның, Қазақстан Республикасы Ішкі істер министрлігінің оқу орындарында оқыған мамандардан жасақталған. Белгіленген талаптарға сәйкес периметрлік қоршауларды жөндеу және әуежайлардың өткізу пункттерінің жабдығын о р н а т у жү р г і з і л у д е .

Астана, Алматы, Ақтау, Қостанай, Тараз, Шымкент, Орал, Өскемен қалаларындағы әуежайларда авиациялық қауіпсіздікті қамтамасыз етудің техникалық жағы жақсарып к е л е д і .

Сонымен бірге, әуежайлар АҚҚ-ның өндірістік қызметін нақтылайтын нормативтік базаны жетілдіруді жалғастыру, тасымал көлемі жеткіліксіз әуежайларды техникалық қайта жарақтандыруды жүргізу, сондай-ақ авиациялық қауіпсіздікті қамтамасыз ету жөніндегі әкімшілік заңнама талаптарын қатаңдату қажеттігі әлі де негізгі проблема б о л ы п қ а л ы п о т ы р .

Бұдан басқа, әуежайлардағы жағдайды зерделеу әуежайлар АҚҚ-ның бірыңғай басшылыққа бағынышты болмауы АҚҚ басшыларының әуежай басшыларына субъективті тәуелді, оның ішінде АҚҚ-ның қызметі тиімділігінің қаржылық мәселелерді шешуге тікелей материалдық тәуелді болатынын көрсетті.

Халықаралық Азаматтық авиация ұйымының (бұдан әрі - ИКАО) мемлекетке ұшу қауіпсіздігі мен авиациялық қауіпсіздікті қамтамасыз ету жауапкершілігін жүктейтін қағидаты Қазақстан Республикасының азаматтық авиация саласын басқарудың негіз қалаушы қағидаттарының бірі болып табылады. Осыған байланысты, бірқатар алыс шетелдерде авиациялық қауіпсіздіктің мемлекеттік қызметтері құрылды және құрылуда .

Авиакомпаниялар және авиациялық нарықтың жай-күйі

Қазақстан Республикасында авиациялық қызметтер нарығындағы жағдай мынадай түрде қалыптасып отыр. Қазіргі уақытта ішкі және халықаралық авиатасымалдарды 30 авиакомпания жүзеге асырады, олардың ішінде 8 авиакомпания тұрақты рейстерді, қалғандары тұрақты емес (чартерлік) тасымалдарды орындайды.

Авиациялық жұмыстарды 23 авиакомпания орындайды, олардың ішінде 18 авиакомпания авиациялық-химиялық жұмыстарды орындайды, қалғандары мұнай-газ секторына, Каспий теңізінің қазақстандық секторындағы теңіз бұрғылау қондырғыларына қызмет көрсету жөніндегі, тұрғындарға медициналық көмек көрсету, орманды патрульдеу жөніндегі және басқа жұмыстарда ұшуды жүзеге асырады.

Республиканың аса жеңіл авиациясының да жұмысы ашық. Қазіргі уақытта 8 шағын кәсіпкерлік субъектісі сертификатталған және оларға дельтаұшақтармен авиациялық жұмыстарды орындауға рұқсат берілген.

Тұтастай алғанда республиканың авиакомпаниялары 2005 жылы 1,6 млн. жолаушы тасымалдаған, бұл өткен жылдың кезеңінен 26 %-ға артық (1,3 млн. жолаушы).

"Эйр Астана" авиакомпаниясы авиатасымалдардың 70%-ын орындады (1,15 млн. жолаушы), ол операциялық лизингтің негізінде батыста шығарылған Боинг 757-200 (3 бірлік) және Боинг-737-700 (800) (3 бірлік), Фоккер-50 (5 бірлік) қазіргі заманғы әуе кемелерін пайдаланады. Маңыздылығы жағынан авиациялық нарықтағы екінші оператор "SKAT" авиакомпаниясы шамамен 31% авиатасымалдарды орындайды (210 мың жолаушы). "SKAT" авиакомпаниясының әуе кемелерінің паркін 23 дана АН-24 әуе кемесі құрайды. Тұрақты авиатасымалдармен айналысатын қалған авиакомпаниялардың жиынтық үлесі шамалы және 7%-ды құрайды.

Ішкі әуе желісі бойынша 2005 жылы 995 мың жолаушы тасымалданды.

"Эйр Астана" авиакомпаниясы аптасына 24 бағыт бойынша 111 қос тұрақты авиарейстер орындайды. Ішкі авиациялық нарықта "Эйр Астана" авиакомпаниясының үлесі 76% құрайды (765 мың жолаушы). Тұрақты ұшулар батыста шығарылған меншікті әуе кемелері паркінен басқа, жалға алынған АН-24-пен (аптасына 15 қос авиарейске дейін) және Ту-134-пен (аптасына 6 қос авиарейске дейін) орындалады.

"SKAT" авиакомпаниясы 14 бағыт бойынша 49 қос авиарейстерді орындайды және оның үлесі 20 %-ға (190 мың жолаушы) бағаланады.

Басқа бес авиакомпания 6 бағыт бойынша 28 қос авиарейстерді орындайды және олардың авиатасымалдағы үлесі 4 %-ды құрайды (40 мың жолаушы). Бұған 14-ке жуық АН-24 және ЯК-40 әуе кемелері пайдаланылады.

2005 жылы қазақстандық авиакомпаниялар халықаралық әуе желісінде 665 мың жолаушылар тасымалдады. Негізгі авиатасымалдау көлемін (395 мың жолаушы немесе 60 %) "Эйр Астана" авиакомпаниясы орындады.

Тұрақты авиарейстерді орындайтын авиакомпаниялардағы барлық әуе кемелердің жалпы қолда бар саны 41 бірлікті құрайды, оның Ан-24 және Як-40 түріндегі ескірген әуе кемелері - 29.

Қолда бар 41 бірлік әуе кемелері паркінің 28-30 әуе кемесі тұрақты авиатасымалдауда нақты пайдаланылады.

2005 жылы жолаушыларды чартерлік авиатасымалдау үлесі авиатасымалдаудың жалпы көлемінің 10 %-ын құрады.

Шағын авиация 2004 жылы 3 млн. гектардан астам ауыл шаруашылығы мақсатындағы жерлерді және шаруашылық жүргізу субъектілерінің жерлерін өңдеді, бұл 2003 жылдың көрсеткішінен 1,5 есе артық.

Батыс Қазақстанда авиациялық қызметтер нарығы белсенді дамуда. Ми-8, BELL-212, Sikorsky S-76A үлгісіндегі тікұшақтар электр беру желілерінің және мұнай-газ құбырларының үстінен ұшып қараумен, жұмыс персоналын тасымалдаумен байланысты ұшуларды орындайды, Каспий теңізінің қазақстандық секторындағы теңіз бұрғылау қондырғылары мен аралдардың платформаларына ұшуларды орындайды.

Әуе кемелері

Қазір бар әуе кемелері паркі үлкен моральдық және табиғи тозғандықтан, авиакомпаниялар әуе тасымалында да, авиациялық жұмыстарда да кеңес одағында жасалған ескірген авиациялық техниканы пайдаланатындықтан, азаматтық авиацияның жай-күйі күрделене түсуде.

Қазіргі уақытта Қазақстанның азаматтық әуе кемелерінің мемлекеттік тізілімінде тіркелген әуе кемелерінің жалпы саны 689 бірлікті құрайды, оның ішінде 605 ұшақ және 84 тікұшақ бар.

Оның ішінде:

1-сыныпта (Боинг-767, Боинг-757, Ил-86, Ил-62, Ту-154, Ил-76 үлгісіндегі әуе кемелері) - 49, оның ішінде жарамдысы - 22, жарамдылық пайызы - 45 %;

2-сыныпта (Боинг-727, Ту-134, Ан-12, Як-42, Ил-18 үлгісіндегі әуе кемелері) - 38, оның ішінде жарамдысы - 21, жарамдылық пайызы - 55 %;

3-сыныпта (Як-40, Ан-30, Ан-26, Ан-24 үлгісіндегі әуе кемелері) 94, оның ішінде жарамдысы - 45, жарамдылық пайызы - 48%;

4-сыныпта (Ан-2, Л-410, Авиатика-890, Як-18, Як-12, СМ-92, Цесна-172, Piper, СТ-2К үлгісіндегі әуе кемелері) - 424, оның ішінде жарамдысы - 221, жарамдылық пайызы - 52 %;

тікұшақтар (Ми-172, Ми-8, Ми-2, Ка-26, АС-350В3 үлгісіндегі әуе кемелері) - 84, оның ішінде жарамдысы - 39, жарамдылық пайызы - 46%.

Өзінің техникалық-экономикалық параметрлері бойынша қазіргі заманғы халықаралық талаптарға сәйкес келетін әуе кемелерінің тапшылығы байқалады. 30

жылдан аспайтын жалпы жұмыс істеу мерзімінде 1-3 сыныптағы әуе кемелерінің орташа жасы 26-27 жылды құрайды. Жарамды және ұшу жарамдылығы нормаларының талаптарына сәйкес ұшақтардың, тікұшақтардың жалпы саны (2-кесте).

Әуе кемелерінің көпшілігі 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 нарығын жоғалтып алу қаупін туғызады. Қызмет көрсету сенімділік пен қауіпсіздік деңгейі, әуе кемелерінің интерьері және олардың салдары ретінде қазақстандық авиакомпаниялардың беделі шетелдік авиакомпаниялармен салыстыруға келмейді.

Қазіргі уақытта пайдаланылатын Ми-8 модификациялы тікұшақтардың көбі 80-жылдардың ортасында шығарылған. Шығарушы зауыттар олардың модификациясына қарай мақсатты ресурстарды 25-30 жылға белгілегенін ескерсек, оларды пайдаланудың шекті мерзімдері 2014-2016 жылдары аяқталады. Ми-2 тікұшақтарының 33 %-ының (22 бірлік) күнтізбелік ресурстары өтіп кеткен.

Әуе кемелері паркін жаңарту жөнінде шаралар қабылданбаған жағдайда 2006 жылы Қазақстанда жолаушылар тасымалдарына деген өсіп келе жатқан сұранысты қанағаттандыру үшін жарамды әуе кемелерінің жетіспеуі білінетін ахуал туындауы мүмкін.

2-кесте

Ұшу жарамдылығы нормаларының талаптарына сәйкес келетін және Қазақстан Республикасының авиакомпаниялары пайдаланатын әуе кемелері

Әуе үлгісі	Кемесінің	Әуе кемелерінің саны	Пайдаланудың мерзімінің аяқталуы	Күнтізбелік
Ұшақтар				
Боинг-767		1	жай-күйі бойынша	
Боинг-757-200		5	жай-күйі бойынша	
Боинг -737-700 (800)		3	жай-күйі бойынша	
Боинг-727-200		3	жай-күйі бойынша	
Фоккер-50		5	жай-күйі бойынша	
Гольфстрим		1	жай-күйі бойынша	
Ан-2		266	жай-күйі бойынша	
Ил-62		2	2006 жылға дейін	
Ил-76		11	2012 жылға дейін	
Ту-154		7	2009 жылға дейін	
Ту-134		7	2007 жылға дейін	

Як-42	3	2012 жылға дейін
Ил-18	4	2006 жылға дейін
Ан-12	5	2006 жылға дейін
Ан-24	24	2006 жылға дейін
Ан-26	3	2006 жылға дейін
Як-40	17	2007 жылға дейін
Тікұшақтар		
Сикорский-76	2	жай-күйі бойынша
Белл-212	2	жай-күйі бойынша
Ми-2	12	2007 жылға дейін
Ми-8	24	2007 жылдан 2012 жылға дейін

Ескертпе: бұл кестеде аса жеңіл авиацияның әуе кемелері көрсетілмеген.

Әуежайлар

Қазақстан Республикасында 22 әуежай жұмыс істейді. Бүгінгі күні халықаралық ұшуды қамтамасыз етуге 14 әуежайға рұқсат берілген: Астана, Алматы, Ақтау, Ақтөбе, Атырау, Қарағанды, Қостанай, Петропавл, Тараз, Орал, Өскемен, Шымкент, Павлодар, **С е м е й**.

Әуежайлар қызметін талдау жолаушылар ағынының 10 %-ға орташа жылдық өсуін көрсетіп отыр, бұл ретте 2003 жылмен салыстырғанда 2004 жылы 27 %-ға өсу байқалады, бұл жолаушылар ағынының ұлғаюын көрсетеді (3-кесте).

Ескерту. Бөлімге өзгерту енгізілді - ҚР Үкіметінің 2007 жылғы 24 желтоқсандағы N 1266 Қаулысымен.

3 - к е с т е

Әуежайлар қызметінің негізгі көрсеткіштері

Көрсеткіштер		2002 жыл	2003 жыл	2004 жыл	2005 жыл
Қызмет көрсетілген жолаушылар	млн. адам	2,3	2,4	3,05	3,6
Қызмет көрсетілген рейстер	мың бірлік	40	53	64	76

2004 жылы әуежайлық қызметтерден түскен жиынтық кіріс 19 227,2 млн. теңгені құрады, бұл өткен жылдан 50,4 %-ға (12 778,6 млн. теңге) артық. Әуежайлық қызметтер бойынша шығыстар 15 263,4 млн. теңгені құрады, бұл 2003 жылдан 51,1 %-ға артық. 2004 жылы әуежайлар жұмысынан жалпы қаржылық нәтиже (табыс) 3 963,8 млн. теңгені құрады, бұл өткен жылмен салыстырғанда 48 %-ға артық.

2003 жылы 1500 млн. теңге мөлшеріндегі республикалық бюджет қаражат есебінен Астана қаласы әуежайының жасанды ұшу-қону жолағын (бұдан әрі - ЖҰҚЖ) қайта жаңарту жүргізілді, соның нәтижесінде ұшу салмағы 400 тоннаға дейінгі әуе

кемелерінің кез келген үлгілерін қабылдауға мүмкіндік беретін ұшу-қону жолағының (бұдан әрі - ҰҚЖ) тірек қабілетінің ұлғаюына қол жеткізілді. 2005 жылы 33 объектіні қамтитын және құны 216 млн. АҚШ долларынан астам Астана қаласы әуежайының жаңа әуежайлық кешенінің құрылысы аяқталды.

2003 жылдың желтоқсанында Алматы қаласының әуежайында жаңа аэровокзал кешені пайдалануға енгізілді.

2003-2005 жылдар кезеңінде мемлекеттің кепілдігімен 25 млн. АҚШ доллары мөлшеріндегі Еуропа Қайта Құру және Даму Банкінің (ЕҚДБ) қарызы есебінен Атырау қаласы әуежайының жаңа ҰҚЖ салу жөніндегі жобасы іске асырылды.

Республикалық бюджет қаражатының есебінен "Ақтөбе қаласы әуежайының ұшу-қону жолағын қайта жаңарту" жобасының іске асырылуы 2004 жылы басталып 2005 жылы аяқталды. Жобаның құны 3000 млн. теңгеден астам.

Сонымен қатар, қалған қазақстандық, әсіресе өңірлік әуежайлардың техникалық жарақтандырылуы төмен деңгейде қалып отыр. Әуежайларды қазіргі заманғы өндірістік қуаттармен, ғимараттармен, құрылыстармен, технологиялық жабдықпен және батыста шығарылған әуе кемелеріне қызмет көрсетуге арналған арнайы техникамен қамтамасыз етудің тапшылығы байқалады. Қаржы қаражатының тапшылығынан ЖҰҚЖ, рульдеу жолдарын, перрондарды, периметрлік қоршауларды қайта жаңартудың және қалпына келтіру жөніндегі жоспарлы іс-шараларды жүргізудің мерзімдері сақталмайды. Осыған байланысты қазақстандық әуежайлардың көбі, оның ішінде халықаралық авиатасымалдарға қызмет көрсетуге рұқсат етілгендері, халықаралық нормалар мен талаптарға жауап бермейді. Қазіргі уақытта Астана, Алматы, Ақтөбе, Атырау мен Қарағанды қалаларының әуежайларында ғана ИКАО-ның тиісті санаттары бар, сондықтан Азаматтық авиация комитеті өңірлік әуежайлардың аэродромы, аэровокзал кешені мен басқа да инфрақұрылымының жай-күйі жөніндегі бар шектеулерге байланысты шетелдік авиакомпаниялардың да, "Эйр Астана" авиакомпаниясының да сұрап отырған рұқсаттарын шектеу жөнінде шаралар қабылдауға мәжбүр.

Қазақстан әуежайларының әуе кемелеріне, "жолаушыларға, багаж бен жүктерге қызмет көрсету үшін арнайы техникамен жарақталуы ерекше алаңдаушылық туғызады. Қазіргі уақытта Қазақстан Республикасының әуежайлары негізінен моральдық және табиғи жағынан тозған және негізінен кеңес уақытында шығарылған ұшақтарға қызмет көрсетуге арналған, 1970-80 жылдары шығарылған арнайы техникамен және жабдықпен жарақталған.

Қолда бар арнайы техниканы неғұрлым қазіргі заманғы, халықаралық талаптарға жауап беретін арнайы техникамен жаңарту жөнінде жедел шаралар талап етіледі.

Арнайы техника мен жабдық құнының қымбаттығы, қаржылық мүмкіндіктердің жеткіліксіздігі әуежайлардың көпшілігіне оларды меншікті қаражат есебінен жаңартуды сыртқы инвестицияларсыз қаржыландыруға мүмкіндік бермейді.

Қазақстан Республикасының әуежайларын қажетті арнайы техниканың ең аз тізбесімен қайта жаратқандыру үшін 2600 млн. теңгеден астам қаражат қажет.

Аэронавигация

Мақсаты бұрынғы КСРО-дан қалған ескі аэронавигациялық кешенді өзгерту болып табылатын аэронавигациялық жүйені реформалау үшін ИКАО халықаралық стандарттарына сәйкес келетін аэронавигациялық жүйеге Еуробақылау аймағына кіретін дамыған еуропа елдерінде қолданылатын халықаралық тәжірибе негізінде көшу жүргізілді. Бұл үшін мыналарды көздейтін бірқатар іс-шаралар іске асырылды:

әуе қозғалысын басқарудың автоматтандырылған жүйесінің (бұдан әрі ӘҚБ) базалық орталықтарын құру;

қосалқы радиолокацияның кіші жүйесін құру және осы қосалқы радиолокаторларды негізгі құралдар ретінде пайдалануға көшу, бастапқы трассалық радиолокаторларды ӘҚБ қосымша құралдар санатына ауыстыру;

негізгі әуе трассалары бойынша халықаралық стандарттың тегіс навигациялық өрісін құру;

байланыс жүйесін қайта жаңарту, ақпаратты өңдеудің цифрлық әдістеріне көшу; аэродром, аэронавигация кешендерін ұшу қауіпсіздігі жөніндегі талаптарға жауап беретін жай-күйде ұстау.

Қазақстан Республикасы аэронавигациялық жүйесінің техникалық жаратқандырылған деңгейі әуе кеңістігінің құрылымын оңтайландыруды жүргізуден және аэронавигациялық кешеннің барлық кіші жүйелерін реформалау бағдарламаларын іске асырудан кейін сан жағынан әуе қозғалысының қазіргі сипаты мен қарқындылығына толығымен сәйкес келеді, ағымдағы операциялық талаптарға функционалдық жағынан баламалы және өзінің барлық негізгі параметрлері бойынша оңтайлыға жақын.

Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінде қозғалыс көлемінің тұрақты өсуіне транзиттік ұшуларды, соның ішінде Қазақстан Республикасының аумағында техникалық қона отырып орындайтын шетелдік авиакомпаниялардың әуе кемелеріне аэронавигациялық қызмет көрсету үшін тарифтерді мемлекеттік реттеуді тоқтату және табиғи монополия саласына жатқызылған аэронавигация қызметтеріне арналған тарифтерге төмендету коэффициенттерін қолдану ықпал ететін болады.

Жаңғырту бағдарламаларын орындау нәтижесінде Қазақстанның бүкіл аэронавигациялық жүйесі толығымен реформаланды және қазіргі уақытта операциялық жағынан да, пайдалану жағынан да қолданыстағы трафикке баламалы. Жүйе тұрақты әрі орнықты жұмысты көрсетіп отыр және оның әуе қозғалысының нақты қарқынынан бес-алты есе асып түсетін өткізу қабілеті бар, бұл кез келген көзделмеген жағдайларға байланысты әуе кемелері ағыны күрт өскен жағдайда да қосымша өсусіз оның сенімді

жұмыс істеуіне кепілдік береді.

Аэронавигациялық инфрақұрылымды түбегейлі қайта жаңарту және екінші буындағы аэронавигациялық жүйелерді пайдалану базасына негізделген кіріс бөлігін өсіру әдістерінен қызмет көрсету сапасының қол жеткізілген деңгейін ұдайы көтерумен және 3-ші буынның болашақ аэронавигациялық жүйелерін эволюциялық енгізу базасында ұшу қауіпсіздігі деңгейін өсірумен үйлесімді түрде тарифтік жүйеге негізделген белсенді маркетинг саясатына көшу қажет.

Тариф саясаты

Әуе тасымалдары саласында тиімді тариф саясатын қалыптастыру республиканың транзиттік әлеуетін ойдағыдай іске асыру факторларының бірі болып табылады.

Осыған байланысты Қазақстан үшін азаматтық авиация саласында икемді тариф саясатын жетілдіру мәселесі аса өзекті.

"Табиғи монополиялар туралы" Қазақстан Республикасының 1998 жылғы 9 шілдедегі Заңына сәйкес әуе кемелеріне әуежайлық және аэронавигациялық қызмет көрсеткені үшін алынатын алым ставкаларына уақытша төмендету коэффициенттерін қолдану көзделген.

Сонымен қатар, тарифтер мен алымдарды қалыптастыру жүйесін одан әрі жетілдіру және оңайлату, осы мәселе жөнінде бірқатар нормативтік құжаттар әзірлеу қажет.

Азаматтық авиация саласындағы нормаларды ұйымдастырудың және жетілдірудің қажеттігі өндірістік процестердің күрделілігі мен ерекшелігіне объективті түрде негізделген. Жаңа технологияларды, жаңа техниканы енгізу, өндірісті жаңғырту және автоматтандыру өндірісті ұйымдастыру мен басқару тиімділігін арттыруға ықпал етеді және азаматтық авиацияның барлық субъектілерінің ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз етуіне мүмкіндік береді.

4. Бағдарламаның мақсаты мен міндеттері

Бағдарламаның мақсаты халықтың және шаруашылық жүргізуші субъектілердің авиациялық қызметтер мен жұмыстарға сұранысын тиімді әрі сапалы қанағаттандыру жолымен транзиттік әлеуетті ұлғайтуға және өңірішілік байланыс құруға бағытталған халықаралық талаптарға жауап беретін мемлекеттің авиакөліктік жүйесін одан әрі дамыту және оның бәсекеге қабілеттілігін арттыру болып табылады.

Осы кезеңнің міндеттері мыналар болып белгіленді:

авиациялық қызметтер мен жұмыстар нарығын мемлекеттік реттеу жүйесін жетілдіру;

ұшулар қауіпсіздігі мен авиациялық қауіпсіздікті қамтамасыз ету;

авиатасымалдар, оның ішінде облысшілік әуе қатынастары нарығын дамыту және к е н е й т у ;

әуежайлардың жердегі инфрақұрылым объектілерін (ҰҚЖ-ны, аэровокзал кешендерін қайта жаңарту, қазіргі заманғы арнайы техникамен жарақтандыру) жаңғырту мен дамытуды жүзеге асыру;

әуе қозғалысын ұйымдастыру жүйесінің жаңа тұжырымдамасын енгізуге дайындық жөніндегі іс-шаралар кешенін орындау және ӘҚБ-ның өндірістік қуаттарын жаңғыртуды жалғастыру;

әуе кемелері паркін жаңарту;

азаматтық авиация саласын нормативтік құқықтық қамтамасыз етуді, оның ішінде еуропалық авиациялық ережелерді (Joint Aviation Requirements) (бұдан әрі - JAR) кезең-кезеңімен енгізу жолымен жетілдіру;

кадрларды даярлау және қайта даярлау жүйесін жетілдіру.

5. Бағдарламаның негізгі бағыттары және оны іске асыру тетіктері

5.1. Авиациялық қызметтер мен жұмыстар нарығын мемлекеттік реттеу жүйесін жетілдіру

2006 - 2008 жылдар ішінде авиациялық бағыттарда конкурстық бөлу жүйесін қолдануды жалғастыру және тұрақты ұшуларды орындауға тілек білдірген авиатасымалдаушылар үшін ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз етудің стандарттарын да (ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз етуді сертификаттау және оны бақылау) және экономикалық факторларды да (авиакомпанияның қаржылық тұрақтылығы) қамтитын іріктеудің аса қатаң өлшемін белгілеу қажет.

Бұл ретте мұндай авиатасымалдаушылар пайдаланатын әуе кемелерінің ұшу жарамдылығын қамтамасыз ету және оларға одан әрі техникалық қызмет көрсету үшін өзінің жеткілікті қаржылық резервтерін көрсетуге тиіс.

Авиатасымалдаушылардың қызметін мемлекеттік қолдау шаралары мыналар болуға т и і с :

Қазақстан Республикасы шетел мемлекеттерімен әуе қатынасы туралы халықаралық шарттар жасасқан кезде қазақстандық авиакомпаниялардың мүдделерін қорғауды қ а м т а м а с ы з е т у ;

әуе тасымалы нарығын реттеу жөніндегі нормативтік құқықтық базаны жетілдіру;

әуе кемелері паркін жаңарту және әуе кемелеріне техникалық қызмет көрсету жөнінде жаңа технологияларды тарту үшін қолайлы жағдайды қамтамасыз ету.

Ірі ұлттық авиакомпания (флагмандық авиатасымалдаушы) құрылмайынша, тұтастай Қазақстанның авиакөлік жүйесін тиімді дамыту мүмкін емес.

Перспективада (2006-2008 жылдар) қазақстандық флагмандық авиатасымалдаушы "әуенің алтыншы еркіндігі" деп аталатын авиакомпанияның деңгейіне жетуге тиіс, яғни, Қазақстанның транзиттік әлеуетін пайдалана отырып, Еуропадан Қазақстанға және Қазақстаннан Азияға бағыттардың өзара түйісетін желісін құру арқылы жолаушыларды Азиядан Еуропаға және кері тасымалдауға тиіс. Осылайша, авиакомпания қазақстандық авиация нарығының мүмкіндіктерін (сыйымдылығы бойынша шектелген) пайдаланумен бірге халықаралық авиация нарығына да шыға алады. Мұндай флагмандық авиатасымалдаушы "әуенің алтыншы еркіндігі" авиакомпаниясы болуы үшін Қазақстанда тартымды, қолайлы және тиімді тораптық әуежайды пайдалану қажет болады. Үш стратегиялық Астана, Алматы, Атырау қалаларының әуежайлары ішінде Астана қаласының әуежайы келешекте флагмандық авиатасымалдаушы үшін т о р а п т ы қ ә у е ж а й б о л у ы м ү м к і н .

Азаматтық авиацияны сертификаттау жүйесін "Техникалық реттеу туралы" Қазақстан Республикасы Заңының нормаларына сәйкес келтіру мақсатында Азаматтық авиация комитетіне инспекциялық бақылау функцияларын қалдырып, азаматтық авиация саласындағы қызметтерді сертификаттауды жүргізу жөніндегі функцияларды, сондай-ақ халықаралық талаптарға сәйкес сертификаттауды жүргізу жөніндегі функцияларды бәсекелес ортаға беруді Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2004 жылғы 3 тамыздағы N 824 қаулысымен бекітілген Заң жобалау жұмыстарының перспективалы жоспарында әзірленуі 2006 жылдың 4-тоқсанына көзделген Қазақстан Республикасы Көлік кодексінің жобасында көздеу қажет.

5.2 Ұшу қауіпсіздігі мен авиациялық қауіпсіздікті қамтамасыз ету

Ескерту. 5.2-кіші бөлімге өзгерту енгізілді - ҚР Үкіметінің 2007.12.24. N 1266 Қаулысымен.

Мыналар ұшу қауіпсіздігі мен авиациялық қауіпсіздіктің деңгейін арттыру жөніндегі қажетті іс-шаралар болып табылады:

тергеуге барлық мүдделі тараптарды және бірінші кезекте, зауыттардың өкілдері - авиатехниканы шығарушылар мен әзірлеушілерді тарта отырып, авиациялық оқиғалардың шынайы себептерін анықтау мақсатында тергеудің объективтілігін қ а м т а м а с ы з е т у ;

олардың алдын алу жөніндегі іс-шараларды әзірлей отырып ұшу қауіпсіздігі мен авиация қауіпсіздігінің жай-күйін тоқсан сайын талдауды жүргізу, сондай-ақ ай сайын әуе көлігіндегі қауіпсіздіктің жай-күйі туралы ақпараттық бюллетеньдер шығару;

авиациялық қауіпсіздік пен ұшу қауіпсіздігі қызметтерінің басшыларын а т т е с т а т т а у д ы жү р г і з у ;

әуе кемелерінің жай-күйі бойынша нақты алдын алу іс-шараларын әзірлеу; Қазақстан Республикасы заңнамасының, ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету

жөніндегі қолданыстағы нормалар мен ережелердің сақталуын бақылау;
авиациялық жұмыстарды жүргізу кезінде нормативтік құжаттар талаптарының
с а қ т а л у ы н б а қ ы л а у ;

ұшу қауіпсіздігі саласында еуропалық авиациялық стандарттарды енгізу;
Қазақстан Республикасының кемінде екі әуежайында "Дабыл" операциясы жоспары
бойынша толық ауқымды терроризмге қарсы оқу- жаттығуларды жыл сайын өткізуді
ж ү й е г е е н г і з у ;

уәкілетті орган беретін халықаралық үлгідегі машина оқитын ұшу рұқсаттамасы
жүйесін енгізу.

5.3. Авиатасымалдар нарығын дамыту және кеңейту

**Ескерту. 5.3-кіші бөлім жаңа редакцияда - ҚР Үкіметінің 2007.12.24. N 1266
Қаулысымен.**

Ішкі авиациялық қатынастарды одан әрі дамыту:

- 1) қолданыстағы бағыттар бойынша авирейстердің санын ұлғайту есебінен;
- 2) жаңа әлеуметтік маңызы бар авиабағыттарды, оның ішінде облысаралық және облыс ішілік (жергілікті әуе желілерінің) ашылуымен;
- 3) ішкі авиациялық нарықта бәсекелестік ортаның жасалуымен қамтамасыз етіледі.

Әлеуметтік маңызы бар авиабағыттар бойынша тұрақты тасымалдар тиісті бюджетте көзделген қаражат есебінен субсидиялануға жатады.

Қазақстандағы әуе тасымалдарын субсидиялау халықаралық тәжірибе негізінде ұйымдастырылған: субсидиялар, тұтастай алғанда авиакомпаниялардың нәтижесіне емес, нақты авиабағыттарға бөлінеді (ұқсас тәсіл Канадада, АҚШ-та, Австралияда пайдаланылады). Бұл ретте Қазақстан Республикасының Үкіметі анықтайтын әлеуметтік маңызы бар бағыттар бойынша тасымалдаулар субсидияланады, ондай бағыттар коммерциялық тиімсіз, бірақ мемлекет пен қоғам үшін қажетті.

Азаматтық авиация саласындағы субсидиялаудың кезең-кезеңмен қол жеткізілетін түпкі нәтижесі бар:

- 1) бірінші кезеңде төменгі тарифтер есебінен әуе кемесінің қажетті тиелімі қамтамасыз етіледі;

- 2) екінші кезеңде біртіндеп субсидиялардың мөлшері азайтылады және тасымалдау тарифінің мөлшері арттырылады, ұшулар жиілігі көбейтіледі;

- 3) үшінші кезеңде субсидиялау бағдарламасының түпкі нәтижесі - мемлекеттік қолдауды талап етпейтін коммерциялық тартымды тұрақты рейстерге қол жеткізіледі.

Осы бағдарламаны іске асыру бұрын субсидияланған бірқатар авиабағыттарды коммерциялық разрядқа ауыстыруға мүмкіндік берді, олар: Астана - Орал, Астана - Қызылорда, Астана - Өскемен.

2008 жылы осы тізбені Астана - Қостанай және Астана - Тараз авиабағыттарымен

толықтыру жоспарлануда. Бұрынғы субсидияланған 10 авиабағыттан 2008 жылдың соңында 5-еуі қалады (Астана қаласынан Павлодар, Петропавл, Талдықорған, Семей және Жезқазған қалаларына).

Осылайша Қазақстан астанасының Қазақстанның ірі қалаларымен тұрақты әуе қатынастарын қамтамасыз ету жөнінде қойылған міндеттеме орындалады.

Республикалық және жергілікті бюджеттердің босатылған субсидиялары облыстың шалғай аудандарының облыс орталығымен байланысын қамтамасыз ететін облысаралық және облысшілік авиатасымалдарға жіберілуі мүмкін.

Облысаралық авиабағыттарды субсидиялаудың мақсаты Қазақстанның өнеркәсіптік өңірлерін өзара қосу болып табылады, бұл өңіраралық байланыстардың іскерлік белсенділігін арттыруға және нығайтуға ықпал ететін болады.

Жергілікті (облысшілік) әуе қатынастарын дамыту мақсатында баламалы көліктік қатынасы жоқ шалғай аумақтарға қызмет көрсету үшін жергілікті авиа желілерінің әуеайлақтарын (топырақты ҰҚЖ мен әуеайлақ алаңдарын) қалпына келтіру мен жаңаларын салу және тиісті үлгідегі әуе кемелерін жыл бойы қабылдау-жөнелту үшін оларды күтіп ұстау қажет.

Халықаралық жолаушылар авиатасымалының қазақстандық нарығын орнықты дамыту үшін Қазақстанның Астана, Алматы, Атырау қалаларындағы үш әуежайды пайдалану құқығын шетелдік авиакомпанияларға кезең-кезеңмен ұсыну көзделеді.

Авиатасымалдардың қазақстандық нарығын дамыту кезеңдерінің бірі ішкі авиациялық нарықта бәсекелестік ортаны жасау болып табылады.

Осы міндеттеменің мақсаты ішкі авиациялық тасымалдауларда іске қосылған авиациялық паркті жаңарту және Еуропалық Қауымдастық елдерінде қолданыстағы авиациялық ережелерді енгізу мен ұшу қауіпсіздігі деңгейін арттыру болып табылады. Әуе кемелері паркін жаңартуға авиациялық компанияларды ынталандыру мақсатында жолаушылар авиатасымалына тартылатын ескірген әуе кемелерінің ресурстарын ұзартуға қатысты талаптар қатайтылатын болады.

Осылайша авиабағыттарда адал бәсекелестікті енгізуге жағдайлар жасалатын болады.

Авиабағыттарда бәсекелестікті енгізу кезінде авиатасымалдау тарифтері төмендейді, жалпыға барынша танымал бағыттар бойынша билеттердің тұрақты жетімсіздік проблемасы шешіледі, бұл түпкі нәтижеде халықтың қалың бөлігі үшін авиациялық қызметтің қол жетімділігін арттырады.

5.4. Әуежайлардың жердегі инфрақұрылым объектілерін (ҰҚЖ-ны, аэровокзал кешендерін қайта жаңарту, қазіргі заманғы арнайы техникамен жарақтандыру) жаңғыртуды және дамытуды жүзеге асыру

Ескерту. 5.4-кіші бөлімге өзгерту енгізілді - ҚР Үкіметінің 2007.12.24. N 1266
Қ а у л ы с ы м е н .

Қазақстан Республикасының әуежай кешендерінің қызметін одан әрі дамыту мақсатында мыналар ұсынылып отыр:

1) Қазақстан Республикасының транзиттік әлеуетін барынша пайдалану мақсатында жұмыс істеп тұрған әуежайлар негізінде бірінші кезекте жүк көліктік әуежайлар желісін дамыту қажет, осы әуежайлардың инфрақұрылымын қандай да бір шектеулерсіз бірінші сыныпты әуе кемелерін қабылдауға және қызмет көрсетуге мүмкіндік беретін халықаралық талаптарға сәйкес келтіру, негізгі өндірістік қуаттарды қайта жаңартуды жүргізу, әуе кемелеріне жерде қызмет көрсету құралдарын жаңарту қ а ж е т ;

2) Семей, Өскемен, Қостанай қалаларының өңірлік әуежайларының инфрақұрылымын кезең-кезеңімен (негізгі өндірістік қорларды жаңарту және қайта жаңарту) дамытуды қамтамасыз ету үшін осы әуежайлардың акциялар пакеттерін коммуналдық меншіктен республикалық меншікке беру жөніндегі іс-шараларды өткізу б о л ж а н ы п о т ы р .

Халықаралық стандарттар талаптарына сәйкес жолаушылар мен әуе кемелеріне қызмет көрсету бойынша астаналық әуежай қызметін әрі қарай дамыту және жақсарту мақсатында Қазақстан Республикасының заңнамасында белгілеген тәртіппен мамандырылған басқарушы компанияны тарту ұйғарылып отыр.

Бұдан басқа, Қорғас кенті ауданында жана әуежай құрылысы көзделуде. Осы әуежай құрылысын 2008-2010 жылдары концессияға беруге ұсынылатын объектілердің тізбесіне е н г і з у ұ с ы н ы л а д ы .

2008 жылы осы жоба бойынша техника-экономикалық негіздеме (ТЭН) әзірлеу қ а ж е т .

3) әуежайлар иелерімен бірлесіп, Тараз, Петропавл, Көкшетау, Орал қалалары әуежайларының негізгі өндірістік қорларын (ҰҚЖ, аэровокзал кешендері, арнайы техника) қайта жаңарту және жаңарту жөніндегі іс-шаралар жоспарын әзірлеу;

4) "Қазаэронавигация" республикалық мемлекеттік кәсіпорнымен бірлесіп, әуеайлақтар ауданында ұшуды радиотехникалық қамтамасыз етудің құралдарын жаңғырту мен жаңарту бағдарламасын әзірлеу;

5) әуе кемелеріне жерден қызмет көрсету үшін, сондай-ақ авиациялық қауіпсіздікті қамтамасыз ету үшін арнайы техниканы ұсыну жөніндегі лизингтік қызметтер бөлігінде лизингтік компаниялардың қызметін көтермелеу ұсынылып отыр.

Қазақстанның әуе кеңістігі арқылы транзиттік ағындардың негізгі бағыттарын негізге ала отырып және ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін мемлекетке жауапкершілік жүктейтін ИКАО қағидатын ескере отырып, бүгінгі күні бірінші кезекте Ақтөбе, Павлодар, Шымкент, Қостанай және Қызылорда әуежайлары сияқты

әуежайлардың әуежай кешенін қайта жаңарту мен жаңғырту анағұрлым орынды (4, 5-кестелер) .

Бұл әуежайлар негізгі халықаралық трассаларда орналасқан, сондықтан оларды "Боинг" үлгісіндегі ірі әуе кемелері үшін транзит ретінде пайдалану халықаралық авиатасымалдаушылар мен еліміздің әуежайлары үшін екі жақты экономикалық табыс әкеледі және республиканың беделін көтеруге ықпал етеді.

Әуежай кешендерін бірінші кезекте қайта жаңарту үшін жоғарыда көрсетілген әуежайларды таңдау мынадай себептерден туындайды:

Ақтөбе қаласының әуежайы:

3,17 млрд. теңге мөлшеріндегі бюджеттік қаражат есебінен Ақтөбе қаласы халықаралық әуежайының ұшу-қону жолағын қайта жаңарту 2004 жылы басталып 2005 жылы аяқталды. ҰҚЖ-ны қайта жаңарту жолаушылар сыйымдылығы 350 жолаушыға дейін жететін барлық үлгідегі, оның ішінде Боинг үлгісіндегі әуе кемелерін қабылдауға және қызмет көрсетуге мүмкіндік береді.

Ұлттық авиатасымалдаушы "Эйр Астана" авиакомпаниясы осы әуежай арқылы ұшуларды кеңейтуді, "Боинг" үлгісіндегі ұшақтарда соның ішінде Еуропаға ұшулар жиілігін өсіруді жоспарлап отыр.

Сонымен бірге, қолданыстағы аэровокзал кешені 1967 жылы салынған, пайдалануға берілген сәттен бастап қайта жаңартылмаған әрі қазіргі уақытта қауіпсіздікті қамтамасыз ету және ұсынылатын қызметтердің сапасы бойынша осы заман талаптарына сәйкес келмейді.

Осыған байланысты қолданыстағы алаңдарды 20000 шаршы метрге дейін кеңейте отырып, қазіргі аэровокзал ғимаратын толық қайта жоспарлауды жүргізу, аэровокзал кешенінің жарақталуы мен технологиялық желілерін халықаралық нормаларға сәйкестендіру қажет.

Шымкент қаласының әуежайы:

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

бүгінде тәулігіне 150 рейске дейін қабылдайтын Ташкент қаласының әуежайы арқылы ұшатын көліктік әуе кемелерін тарту үшін жағдай жасау қажеттігі. Ташкент қаласы әуежайына көп салмақ түсіп отырғанының байқалуына байланысты, сондай-ақ Қазақстанның саяси тұрақтылығын ескере отырып, кейбір авиакомпаниялар бүгінгі өзінде Шымкент қаласының әуежайында қонуды орындағысы келеді.

Қостанай қаласының әуежайы:

шекара маңындағы аумақта орналасқан стратегиялық әуежай болып табылады. 1967 жылы пайдалануға берілген уақыттан бастап ҰҚЖ-ны, рульдеу жолдарын, перронды күрделі жөндеу жүргізілмеген. ҰҚЖ-ның тірек қабілеті республика авиакомпанияларында бүгінгі күні бар әуе кемелерінің батыстық үлгілерін қабылдау

мүмкіндігін айтарлықтай шектеп отыр. "Эйр Астана" авиакомпаниясы "Боинг" үлгісіндегі ұшақтарын осы әуежай арқылы ұшыруды жоспарлауда;

Павлодар қаласының әуежайы:

Әуежайдың ЖҰҚЖ-ы 1971 жылы пайдалануға берілген. Пайдаланудың ұзақ мерзіміне байланысты қазіргі уақытта ЖҰҚЖ-ның тірек қабілетінің төмендеуі байқалады, бұл әуе кемелерін қабылдауды шектеуге әкеліп соғады. Тексеру нәтижелері ЖҰҚЖ жасанды жамылғыларының қабыршықтануын, ішінара бұзылуы мен тозуын көрсетті.

Әуежай ағымдағы және күрделі жөндеу арқылы аэродром жарамдылығын қамтамасыз ету жөніндегі жұмыстарды жүргізуде. Соңғы жөндеу 1994 жылы жүргізілген. Сонымен бірге, қаржы қаражатының тапшылығына байланысты аэродромның жасанды жамылғыларын қайта жаңарту және қалпына келтіру жөніндегі жоспарлы іс-шараларды жүргізу мерзімдері сақталмайды, бұл ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз етуге теріс әсер етеді.

Қызылорда қаласының әуежайы:

Әуежайдың ЖҰҚЖ-ы 1986 жылы пайдалануға берілген.

Қазіргі уақытта аэродромда ТУ-134, АН-24 және басқа төменгі сыныпты үлгідегі ұшақтар пайдаланылады. Қызылорда әуежайы пайдалану сапасының, аэродром жабынының геометриялық өлшемінің және инфрақұрылымының қазіргі заманғы халықаралық талаптарға сәйкес келмеуі, осы әуежайда қазіргі заман үлгісіндегі әуе кемелерінің ұшулары ұшу салмағы мен қарқындылық шектеуі бойынша жүзеге асырылуымен байланысты. Мастикамен құйылған ұшып-қону жолағының үстіңгі қабатында көптеген ұзыннан бойлаған жарылулар мен сынулар бар.

4-кесте

Республикалық бюджет есебінен 2006-2008 жылдар ішінде қайта жаңартылуға (салынуға) тиіс Қазақстан Республикасы әуежайларының жердегі инфрақұрылымының негізгі объектілерінің құрамы

Әуежай	Меншік түрі	Жобалардың шамамен алғандағы құны млн. теңге	Қайта жаңартылуға, салынуға тиіс негізгі өндірістік кешендер
1	2	3	4
"Ақтөбе халықаралық әуежайы" акционерлік қоғамы	Республикалық	3208,0	Аэровокзал кешенін қайта жаңарту
			ҰҚЖ (күшейту, ұзарту)

"Шымкент халықаралық әуежайы" акционерлік қоғамы	Коммуналдық	5400,7	Перрон, рульдеу жолдары (күшейту, кеңейту)
			Жарықпен белгі беру жабдығын орнату (ОВИ-1)
			Метеоқамтамасыз ету жүйесін жете жабдықтау
			Радионавигациялық жүйенің объектілері (орнын ауыстыру)
"Қостанай халықаралық әуежайы" акционерлік қоғамы	Коммуналдық	7844,7	ҰҚЖ (күшейту, ұзарту)
			Перрон, рульдеу жолдары (күшейту, кеңейту)
			Жарықпен белгі беру жабдығын орнату (ОВИ-1)
			Метеоқамтамасыз ету жүйесін жете жабдықтау
"Павлодар әуежайы" акционерлік қоғамы	Коммуналдық	1113,0	ҰҚЖ-ны, рульдеу жолдарын күрделі жөндеу
"Қоркыт Ата әуежайы" акционерлік қоғамы (Қызылорда қаласы)	Коммуналдық	6342,5	ҰҚЖ (күшейту, ұзарту)
			Перрон, рульдеу жолдары (күшейту, кеңейту)
			Жарықпен белгі беру жабдығын орнату (ОВИ-1)
			Метеоқамтамасыз ету жүйесін жете жабдықтау
			Радионавигациялық жүйенің объектілері (орнын ауыстыру)

5-кесте

Тартылатын қаражат есебінен 2006 - 2008 жылдар ішінде қайта жаңартылуға (салынуға) тиіс Қазақстан Республикасы әуежайларының жердегі инфрақұрылымының негізгі объектілерінің құрамы

Әуежай	Меншік түрі	Жобалардың шамамен алғандағы құны, млн. теңге	Қайта жаңартылуға, салынуға тиіс негізгі өндірістік кешендер
1	2	3	4
"Атырау халықаралық әуежайы" акционерлік қоғамы	Мемлекеттік	6900	Жаңа жолаушылар және жүк терминалдарын салу
"Алматы халықаралық әуежайы" акционерлік қоғамы	Жеке меншік	7600	Жаңа ҰҚЖ салу
			Жарықпен белгі беру жабдығын орнату
			Метеоқамтамасыз ету жүйесін жете жабдықтау
			ӘҚБ объектілерін салу

Қазақстан Республикасының әуежайларын арнайы техникамен қамтамасыз ету және қайта жарақтау мақсатында оларды бір орталықтан шоғырландырып сатып алу және

қаржылық лизинг негізінде әуежайларға беру үшін республикалық бюджеттен қаражат бөлу мүмкіндігі қарастырылуы қажет.

Ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз етудің негізгі өлшемі әуе кемелеріне техникалық қызмет көрсетуді бекітілген техникалық регламенттер талаптарына сәйкес мамандандырылған техникалық орталықтарда дер кезінде және сапалы жүргізу болып т а б ы л а д ы .

Қазақстандық авиакомпаниялар пайдаланатын шетелде шығарылған әуе кемелері паркінің саны өсіп келе жатқанына байланысты Астана қаласының әуежайында республика авиакомпанияларының ғана емес, ТМД елдерінің, Орталық және Оңтүстік-Шығыс Азия аумақтарының да әуе кемелеріне техникалық қызмет көрсетудің ауыр нысандарын жүргізе алу сұранысын қамтамасыз ететін қабілеті бар қазіргі кезеңдегі сервистік авиациялық-техникалық орталықты құру қажет.

Бұл орталықтың қызметі батыс орталықтарындағы әуе кемелеріне қызмет көрсетуді жүргізуге қазақстандық авиакомпаниялардың шығындарын қысқартуға мүмкіндік береді (орташа есеппен әуе кемесінің бір бірлігіне жылына 160 мың АҚШ доллары).

5.5. Аэронавигация жүйесінің өндірістік қуаттарын жаңғыртуды жалғастыру жөніндегі және әуе қозғалысын ұйымдастыру жүйесінің жаңа тұжырымдамасын енгізуге дайындық жөніндегі іс-шаралар кешенін орындау

Аэронавигация жүйесінің трассалық бөлігін дамытуды және жаңғыртуды инвестициялау аэронавигациялық қызмет көрсетудің талап етілетін сапасын қамтамасыз етеді. Жоғары сапа базасында бәсекелестік басымдықтар кірістілік сигментін - транзиттік ұшуларды қамтамасыз ету негізінде құрылуы және қолдауға алынуы мүмкін. Осы бағытта инвестицияның төмендеуі аэронавигациялық басымдықтың азғындауына, бәсекелестікке қабілетін жоюға және осының салдары ретінде транзиттік ағынның азаюына және кірісінің төмендеуіне әкеліп соғады.

Аэродром аймағындағы әуе қозғалысының қарқындылығы шамалы болуына байланысты аэронавигациялық қызмет көрсету үшін түсетін кірістер аэродром ауданындағы аэронавигациялық инфрақұрылымды қамтамасыз етуге жетпейді. Алайда, ұшу қауіпсіздігінің талап етілетін деңгейін қамтамасыз ету жөніндегі міндеттемелерді орындай отырып, кәсіпорын ескірген жабдықты ауыстыру мен жаңғыртуды қоса алғанда, әуеайлақтық радиотехникалық кешендерін қажетті қамтамасыз етуді жүзеге асырады. Осы бағытқа деген инвестициялар барлық инвестициялық шығыстардың үштен бірі болып отыр және де қауіпсіздік тұрғысынан оларды азайту мүмкін емес.

Осыған орай, алдағы кезеңде Қазақстан Республикасының аэронавигациялық жүйесінің жабдығын жаңғыртуды жалғастыру мынадай бағыттар бойынша жүзеге асырылады (6-кесте):

6-кесте

Атауы	Іске асырылуы жоспарланып отырған жобалар
1	2
Әуе қозғалысын басқарудың автоматтандырылған жүйесі орталықтарын жаңғырту	2005 жылы іске қосылған Астана қаласындағы әуе қозғалысын басқарудың автоматтандырылған жүйесі орталығын техникалық қолдау, жаңғырту және оның функционалдық мүмкіндіктерін арттыру; Шымкент қаласында 2005 жылы басталған әуе қозғалысын басқарудың автоматтандыру құралдары кешенін қайта жаңарту жобасын аяқтау; Ақтөбе қаласында 1997 жылы енгізілген әуе қозғалысын басқарудың автоматтандырылған жүйесінің трассалық орталығын (ӘҚБ АЖ) жабдығын ауыстыру. Жабдық қызмет етудің белгіленген мерзіміне аяқтады шыққан және ауыстырылуға тиіс; Алматы қаласындағы автоматтандырылған жүйесі трассалық орталығының жабдығын ауыстыру. Орталық 1996 жылдан жұмыс істейді және ауыстырылуға тиіс. Осы жаңғырту жобасының басталуы 2007 жылы жүзеге асырылатын болады.
Радиолокациялық бақылау жүйесін жаңғырту	2007 жылдан бастап ҚР әуеайлақтарында шектеулі жай-күйге жеткен аэродром радиолокаторларын ауыстыру жоспарланып отыр. Осы кезең ішінде Өскемен, Қарағанды және Жезқазған қалаларындағы радиолокаторларын ауыстыру жоспарлануда. 2006-2007 жылдар ішінде Балқаш қаласында жұмыс істеу мерзімі аяқталып келе жатқан қосалқы трассалық радиолокатор ауыстырылатын болады.
Жаңғыртылатын және жаңадан салынатын ұшу-қону жолақтарын аэронавигациялық құралдармен жабдықтау	Атырау қаласында 2005 жылы басталған жаңа жасанды ұшу-қону жолағын аэродромдық навигациялық құралдармен жабдықтау жөніндегі жұмыстарды, Ақтөбе қаласының қайта жаңартылған ұшу-қону жолағын қайта жабдықтау жөніндегі жұмыстарды аяқтау және Шымкент пен Павлодар қалаларындағы және басқа әуежайлардағы ұшу-қону жолақтарын қайта жабдықтау. Күрделі метеожағдайда ұшу қауіпсіздігі мен тұрақтылығын жоғарылату мақсатында Астана мен Алматының аэродромдарын ИКАО-ның үшінші санаты бойынша қону жабдығымен, ИКАО мен Қазақстан Республикасының нормаларымен және стандарттарымен жабдықтау.
Авиациялық электробайланыс пен ақпараттық коммуникацияны дамыту, қайта жаңарту және жаңғырту	Бірінші кезекте "әуе-жер" радиобайланысының ескірген кіші жүйесін қайта жаңартуды көздейтін дауыстық диспетчерлік байланысты қайта жаңарту. 2002 жылы басталған корпоративтік цифрлық аэронавигациялық желіні (АТН) салу жобасын аяқтау. Желі ӘҚБ АЖ өңірлік орталықтары мен олардың шығарылған позициялары арасындағы жоғары сапалы цифрлы арналарды ұйымдастыру үшін қажет. Жоба 2006 жылы аяқталады. Байланыстың авиациялық желілерінің белгі берудің цифрлық әдістеріне көшуі жобасын жалғастыру. Аэродромдық талшықты-оптикалық және радиорелелік желілерді кеңейту көзделуде.

2006-2008 жылдары аэронавигациялық қызмет көрсету жүйесін жаңғырту жөніндегі инвестициялық жобаларды іске асыруға 15 754,9 млн. теңге бөлінетін болады. Көрсетілген жұмыстар кешенін орындау "Қазаэронавигация" республикалық мемлекеттік кәсіпорнының әуе кеңістігін пайдаланушыларға аэронавигациялық қызмет көрсетуден түсетін меншікті қаражаты есебінен, кәсіпорын тартатын сыртқы инвестициялар арқылы қамтамасыз етілуіне тиіс.

Барлық кіші жүйелерді одан әрі жаңғыртуды жүргізу қолданыстағы параметрлерді жақсарту мақсатында ғана емес, сондай-ақ жаңа технологияларды енгізу базасын құру

есебінде де жүргізілуге тиіс. Бұдан басқа, болашақ аэронавигациялық жүйелерде әуе қозғалысына қызмет көрсетудің жаңа технологияларын - автоматтандырылған тәуелді бақылау мен аймақтық навигация әдістеріне көшуге мүмкіндік беретін негізгі құралдардың ролін орындайтын кіші жүйелерді дамыту да жоспарлануға тиіс. Ол үшін әзірленіп жатқан көшу жоспарының шеңберіндегі ұзақ мерзімді бағдарламаға сәйкес жаңа технологияларды эволюциялық енгізу мен дәстүрлі аэронавигациялық құралдарды болашақ жүйелерге ауыстырудың стратегиясы іске асырылуға тиіс.

Аэронавигациялық инфрақұрылымды пайдалануды оңтайландыруды жалғастыру неғұрлым озық және перспективалы технологияларды енгізу тәжірибесіне негізделуге тиіс.

Осы мақсатта мыналар талап етіледі:

аэронавигациялық кешендерді дамыту мен жаңғыртуға қаржы қаражатын инвестициялаудың қол жеткізілген көлемін сақтай отырып, Қазақстан Республикасының аэронавигациялық жүйесінің кіші жүйелерінің шоғырлануын қамтамасыз етуге арналған инвестициялық саясаттың стратегиялық бағытын болашақ CNS/ATM жүйесінің баламасы мен оны енгізудің негізі болып табылатын бірыңғай кешенге өзгерту, және де сол негізде қазіргі уақытта салынып жатқан коммуникациялардың корпоративтік аэронавигациялық жүйесінің негізінде салынған бірыңғай цифрлық желіге әуедегі және жердегі авиациялық байланыстың алуан түрін шоғырландыру негізінде диспетчерлік байланыстың жүйелеріне қайта жанартуды жүргізуді қамтамасыз ету;

ӘҚБ автоматтандырылған жүйесін дамыту, шығарылған радиопозициялардың өңірлік орталықтарға шоғырлануын аяқтау, Астана қаласында ӘҚБ автоматтандырылған жүйесінің бас орталығын құру және өзара резервтеудің орталық аралық режимін қамтамасыз ету;

мүдделі шекаралас елдермен бірлесіп, тік эшелондаудың қысқартылған минимумдарына көше отырып, әуе кеңістігінің құрылымын және әуе қозғалысын ұйымдастыру әдістерін одан әрі жетілдіру;

қазіргі уақытта қолданылатын, екінші буындағы жеткілікті жаракталған трассалық аэронавигациялық кешендер құру негізінде аймақтық навигация әдістерін енгізу;

талап етілетін инфрақұрылымды дайындау, ғарыштық орналасу навигациялық жүйелерінің элементтерін енгізуді және оларды қолдануға негізделген әуе қозғалысын ұйымдастыру технологиялары ADS-ті (автоматтандырылған тәуелді бақылау), CPDLC-ті ("ұшқыш-диспетчер" байланысының цифрлы желілері), D-ATIS-ті (әуеайлақ ауданындағы цифрлы метеохабарлау) және басқаларын пайдалануды бастау.

Көрсетілген жұмыстар кешенін орындау әуе кеңістігін пайдаланушыларға көрсетілетін аэронавигациялық қызметтен түсетін "Қазаэронавигация" республикалық мемлекеттік кәсіпорынның меншік қаражаты, кәсіпорын тартатын сыртқы инвестициялар есебінен де қамтамасыз етілу тиіс.

ӘҚБ кезінде спутниктік технологиялардың жоспарланған пайдаланылуына байланысты және ИКАО стандарттарына сәйкес аэродром ауданында орналасқан барлық аэронавигациялық бағыттардың координаттарын Дүниежүзілік геодезиялық жүйесінің (WGS-84) координаттарына ауыстыруды қамтамасыз ету қажет. Аэронавигациялық объектілерді түсіруді жүргізуге байланысты жұмыстарды қаржыландыру азаматтық авиация ұйымдарының меншікті қаражаты есебінен де, өңірлік әуежайлардың негізгі өндірістік қорларын қайта жаңарту мен жаңғырту жөніндегі бағдарламалардың шеңберінде де жүзеге асырылуға тиіс.

5.6. Әуе кемелері паркін жаңарту

Ескерту. 5.6-кіші бөлімге өзгерту енгізілді - ҚР Үкіметінің 2007.12.24. N 1266 Қ а у л ы с ы м е н .

Қазіргі уақытта ішкі тасымалдарда жұмыс істейтін, кеңес уақытында немесе Ресейде шығарылған, соның ішінде АН-24 пен Як-40 жолаушылар әуе кемелерінің негізгі саны өз ресурсын бітіреді деген болжам бар.

Шығарылатын паркті толықтыру үшін мынадай іс-қимылдар қабылдау ж о с п а р л а н ы п о т ы р .

Операциялық немесе қаржылық лизингке алынған жаңа әуе кемелерін пайдалану тәжірибесін жалғастыру қажет. Бұл ретте әуе кемелерінің саны авиациялық тасымалдарға деген сұраныстың өсуіне балама болуға тиіс, сондай-ақ ұшу және инженерлік-техникалық құрамды қайта даярлау, техникалық қызмет көрсету және қосалқы бөлшектердің ең аз қажетті деңгейін қалыптастыру жөніндегі шығыстарды азайту мақсатында олардың бір үлгілі болуы қамтамасыз етілуіне тиіс.

"Эйр Астана" АҚ стратегиялық даму жоспарында осы авиакомпанияның әуе кемелері паркін 2015 жылға дейін 40 бірлікке дейін, оның ішінде 2008 жылға дейінгі кезеңде әуе кемелерінің санын 11-ден 22-ге дейін кеңейту көзделеді.

Басқа да қазақстандық авиакомпаниялардың жақын магистральдық әуе кемелерінің кеміп отырған (оның ішінде АН-24 және Як-40) паркінің орнын толтыру үшін 2008 жылға дейінгі кезеңде 2-3 сыныпты ұшақтардың болжанып отырған шамамен 7 бірлігі т а л а п е т і л е д і .

Сондай-ақ жолаушылар ағынының болжанып отырған жыл сайынғы (15-20%) өсуіне байланысты жақын магистральдық әуе кемелерінің қосымша 3-4 бірлігі талап е т і л е д і .

Бұл ретте Қазақстанның климаттық жағдайына жарамды, пайдалану тиімділігі жылдамдығы мен ұшу ұзақтығы, сондай-ақ жолаушылар сыйымдылығы есебінен қолданыстағы АН-24 және Як-40 үлгісіндегі әуе кемелерінің пайдалану тиімділігінен екі есе артық жаңа заман талабына сай жасалған әуе кемелеріне бағдарлану қажет.

Мысал ретінде мынадай нұсқаларды келтіруге болады:
 турбовинттік - Ил-114, АTR-42, АTR-72, Dash-8, SAAB;
 турбореактивті - Ан-148, Ту-334, RRJ, Embraer, RJ, CRJ.

Әуе кемелері паркін жаңарту мақсатында Қазақстан Республикасының авиатасымалдаушыларын оларға жаңа әуе кемелерін сатып алу кезінде белгілі бір инвестиция преференцияларын ұсыну және кредит беру жолымен экономикалық ынталандыруға жағдай жасау қажет.

**"Эйр Астана" акционерлік қоғамына (үлгілер бойынша)
 қажетті әуе кемелері санының 2008 жылға дейінгі кезеңге
 арналған болжамы**

Әуе кемелердің сыйымдылығы	2005 жыл	2006 жыл	2007 жыл	2008 жыл
205 орын			1	2
170 орын	3	4	4	4
114-150 орын	3	8	8	4
50-80 орын	5	5	8	8
Жиыны	11	17	21	22

2006 жылы "Эйр Астана" АҚ операциялық лизинг негізінде Аэрбас - 320/321 (5 бірлік) және Боинг-757-200 (1 бірлік) әуе кемелерін тартуды жоспарлап отыр.

2007 жылдан бастап 150 жергілікті конфигурациялы 3 орта магистральдық ұшақты, сондай-ақ сыйымдылығы 220-250 жолаушы болатын кең фюзеляжды 3 ұшақты сатып алу көзделіп отыр. Осы әуе кемелерін сатып алу қаржылық лизинг негізінде жүзеге асырылады.

Алты әуе кемесін сатып алуға арналған нақты тапсырыстардың жиынтық құны 57 915 млн. теңге мөлшерінде болжанады. Бұл ретте осы соманың 85 %-ы қаржыландыруды халықаралық кредиттік-қаржылық институттар (АҚШ Эксимбанкі және басқалар) ұсынатын кредиттік қаражат түріндегі "Эйр Астана" АҚ ұзақ мерзімді міндеттемелері есебінен қамтамасыз ету жоспарланып отыр.

Алты әуе кемесі құнының 15 %-ы төлемдерінің көзі

Төлемдер	Сума(млн. теңге)	Қаржыландыру көзі
2006 жылғы ақша қаражатының болжамды төлемі	3 186,0	Эйр Астана
2007 жылғы ақша қаражатының болжамды төлемі	5 501,0	Акционерлер

Әуе кемелерін шығарушыларға төлем жасаудың болжамды кестесі

Төлемдер	Сума (млн. теңге)	Қаржыландыру көзі
2006 жылы	3 186,0	"Эйр Астана" АҚ
2007 жылы	28 404,0	Акционерлер, кредиттік-қаржылық институттар

2008 жылы	20 250,0	Кредиттік-қаржылық институттар
2009 жылы	6 075,0	Кредиттік-қаржылық институттар

2006 жылы авиакомпания паркті меншікті қаражат есебінен кеңейтуді жоспарлап отыр, ал 2007 жылы акционерлер тарапынан қосымша сыртқы капитал салу талап етіледі. Қосымша қаражатқа қажеттілік сомасы 2007 жылы 9 180 млн. теңгені құрайды (оның ішінде 5 501 млн. теңге - ӘК шығарушыларға арналған болжамды төлемге, қалған сома - авиакомпанияның айналымдағы капиталын қамтамасыз етуге). Тиісінше "Эйр Астана" АҚ акцияларының 51%-ына ие болып отырған Қазақстан Республикасы 2007 жылға арналған бюджетте авиакомпанияның жарғылық капиталын толықтыруға 4 682 млн. теңге мөлшеріндегі ақшалай қаражатты көздеуі қажет.

Басқа қазақстандық авиакомпаниялардың жақын магистральдық әуе кемелерінің тозған паркін (соның ішінде Ан-24 және Як-40) толықтыру үшін 2008 жылға дейінгі кезеңде 2-3 сыныптағы ұшақтардың шамамен 7 бірлігі қажет.

Сондай-ақ, болжанып отырған жолаушылар ағынының жыл сайынғы өсуіне (15-20 %) байланысты жақын магистральдық әуе кемелерінің қосымша 3-4 бірлігі қажет.

Бұл ретте Қазақстанның климат жағдайына жарамды, жылдамдығы мен ұшу алыстығы, сондай-ақ жолаушы сыйымдылығы есебінен пайдалану тиімділігі Ан-24 және Як-40 үлгісіндегі әуе кемелерін пайдалану тиімділігінен екі есе жоғары жаңа буынның әуе кемелеріне бағытталу қажет.

Мыналар үлгі нұсқалар болуы мүмкін:

турбовинттік - Ил-114, АTR-42, АTR-72, Dash-8, SAAB және басқалары;
турбореактивтік - Ан-148, Ту-334, RRJ, Embraer, RJ, CRJ және басқалары.

Меншікті және тартылған қаражатты пайдалана отырып, әуе кемелерінің қажетті санын сатып алуды қамтамасыз ете алатын басқа да ірі ұлттық авиакомпания әуе кемелерінің паркін толықтыру неғұрлым ыңғайлы нұсқа болып табылады.

Бұдан басқа, бюджеттік және бюджеттен тыс көздерді біріктіру арқылы жаңа ұшақтарды сатып алып, кейіннен оларды қазақстандық авиакомпанияларға "жұмсақ" шартпен лизингке бере алатын "Қазавиализинг" АҚ-ның қызметін жандандыру болжанып отыр. Бұл ретте секьюритилендіру мәмілесін жүзеге асыру не мемлекеттік кепілдікпен қамтамасыз етілген облигацияларды шығару сияқты қаржылық тәсілдер қолданылуы мүмкін.

Әуе кемелері паркін жаңарту мақсатында Қазақстан Республикасының авиатасымалдаушыларын экономикалық ынталандыру жөніндегі жағдайларды қазіргі заманғы әуе кемелерін сатып алу кезінде оларға кредиттік жеңілдіктерді беру мүмкіндігін қарастыру қажет.

Батыс өңірінде тікұшақтық техниканы жаңарту көзделген. Каспий теңізінің қазақстандық секторындағы теңіз бұрғылау қондырғыларына ұшу үшін "Еуро-Азия Эйр" авиакомпаниясы "ҚазМұнайГаз" ұлттық компаниясының қаражаты есебінен 2006 жылдың басында Eurocopter типті (Францияда шығарылған) 2 жаңа тікұшақ сатып

алуды жоспарлады. Каспий теңізінің қазақстандық секторы дамыған және осындай түрдегі тікұшақтарда тұтынушылық өскен сайын осы аумақта орналасқан авиакомпаниялар қажетті тікұшақтарды қосымша сатып алып отырады.

Туризмнің қажеттілігі үшін авиакомпаниялар 2005 жылы 4 жаңа тікұшақ, соның ішінде Eurocopter (1 бірлік) және Robinson (2 бірлік) үлгісіндегі тікұшақтар сатып алды. 2008 жылға қарай осы үлгідегі 10 тікұшақ сатып алу жоспарланып отыр.

5.7. Азаматтық авиация саласын нормативтік құқықтық, оның ішінде еуропалық авиациялық ережелерді кезең-кезеңімен енгізу жолымен қамтамасыз етуді жетілдіру

Қазақстан Республикасының азаматтық авиация саласында Еуропа елдерінде еуропалық бірлескен авиациялық билік орындарының (Joint Aviation Authorities) (бұдан әрі - JAA) шеңберінде қолданылатын еуропалық авиациялық ережелерді енгізу қажет.

Ол үшін мынадай міндеттерді шешу қажет:

1. Ұлттық авиациялық ережелерді JAR талаптарына сәйкестендіру ол үшін: JAR құжаттарының толық пакетін сатып алу және оны аударуды қамтамасыз ету; JAR ережелері мен стандарттары жөніндегі консультант-мамандарды тарту қажет.
2. Азаматтық авиация комитетінің мамандарын JAA мойындаған Еуропалық даярлау орталықтарында мынадай бағыттар бойынша оқыту:
 - ұшуға рұқсаттары бар ұшу инспекторларын даярлау;
 - әуе кемелерінің ұшу жарамдылығын қамтамасыз ету және авиациялық қауіпсіздік жөніндегі инспекторларды даярлау;
 - JAR талаптарына сәйкес Қазақстан Республикасы азаматтық авиациясының ұйымдары мен оқу орындарын сертифициаттау жөнінде мамандар даярлау;
 - Азаматтық авиация комитетінің мамандарын ағылшын тілін білу деңгейін жоғарылату жөніндегі арнайы орталықтарда оқыту.
3. Қазақстан Республикасында авиациялық техниканы пайдаланудың қолданыстағы ұлттық ережелерін JAR талаптарына бейімдеу.
4. Авиациялық персоналды даярлау мен қайта даярлау орталықтарын JAR талаптарына сәйкестендіру.
5. Авиациялық техникаға техникалық қызмет көрсету мен жөндеу жөнінде JAR талаптарына сәйкес келетін техникалық орталықтар құру.
6. Әуежайлардың жердегі және ұшуды қамтамасыз ету қызметтерін JAR талаптарына сәйкестендіру.
7. Азаматтық аэродромдардың инфрақұрылымын JAR талаптарына сәйкестендіру. Азаматтық авиацияның қызметін реттейтін нормативтік құқықтық кесімдерді

сәйкестендіру үшін қолданыстағы ұлттық авиациялық ережелерді JAR талаптарымен үйлестірілген жай-күйге келтіру қажет, ол үшін 2006 - 2008 жылдарға арналған республикалық бюджетте 478,2 млн. теңге мөлшерінде қаражат бөлуді көздеу қажет.

5.8. Кадрларды даярлау және қайта даярлау жүйесін жетілдіру

Қазіргі заманғы аппараттық-бағдарламалық кешендердің негізінде құрылатын аса күрделі аэронавигациялық жүйелерді қолдану ұшу, диспетчерлік және инженерлік-техникалық персоналды даярлау деңгейіне жоғары талаптар қояды. Осыған байланысты, даярланатындардың саны мен даярлау сапасы бойынша соңғы уақытта талаптарды қанағаттандыратын қолданыстағы жүйе кеңейтуді және қайта ұйымдастыруды талап етеді.

Мамандарды даярлауға қойылатын өсіп келе жатқан талаптарды қанағаттандыру үшін "Қазаэронавигация" республикалық мемлекеттік кәсіпорнына:

басшылыққа алынатын құжаттардың талаптарына сәйкес тренажерлік дайындық негізінде барлық жұмыс істейтін диспетчерлік құрамның біліктілігін жоғарылатуды қамтамасыз ету;

Орталық Азия елдері аэронавигациялық қызметтерінің диспетчерлік және инженерлік-техникалық құрамын даярлау үшін Алматы қаласындағы өңірлік біліктілікті арттыру орталығын халықаралық стандарттар бойынша сертификаттау жөнінде іс-шаралар өткізу қажет.

Республика авиакомпанияларының әуе паркін батыста жасалған авиациялық техникамен жабдықтау үрдісін ескере отырып:

шетел мемлекеттерінің ұшу мектептерінде ұшқыштар даярлау жөніндегі екі жылдық курстарда кемінде 40 студентті мемлекеттік қаражат, соның ішінде Қазақстан Республикасы Президентінің "Болашақ" халықаралық стипендиясы есебінен оқытуды қамтамасыз ету;

Қазақстан Республикасының азаматтық авиация саласындағы оқу орындарының негізінде, оның ішінде Азаматтық авиация академиясының базасында батыста жасалған әуе кемелерін пайдалану жөніндегі инженерлік-техникалық және ұшу құрамын даярлау мен қайта даярлау жөніндегі іс-шаралар жоспарын әзірлеу;

еуропалық авиациялық бағдарлама бойынша оқытушыларды қайта даярлауды және олардың біліктілігін арттыруды қамтамасыз ету және Қазақстан Республикасы азаматтық авиациясының оқу орындарын техникалық қайта жабдықтау үшін жағдай жасау;

Қазақстан Республикасы оқу орындары мен ұшу орталықтарында кіші авиация үшін ұшу құрамын даярлауды қамтамасыз ету қажет.

2008 жылдың наурызынан бастап әуе қозғалысына қызмет көрсететін диспетчерлердің және халықаралық ұшуларды орындайтын пилоттардың ағылшын

тілін еркін білуіне қатысты ИКАО стандартының қолданысқа енгізілуіне байланысты авиациялық персоналға ағылшын тілін үйрету және тіл меңгерудің талап етілетін деңгейін қолдау жүйесін қамтамасыз ету қажет.

Азаматтық авиация саласында ғылымды дамыту мен ғалым мамандарды даярлауды жеткілікті қаржыландыруды қамтамасыз ету.

6. Қажетті ресурстар және қаржыландыру көздері

Бағдарламаның 2006 - 2008 жылдарға арналған жалпы құны 121471,5 млн. теңгені құрайды, оның ішінде: республикалық бюджеттен - 33782,8 млн. теңгені және де 87688,7 млн. теңге мөлшерінде бюджеттен тыс қаражат тарту жоспарланып отыр.

(млн. теңге)

Республикалық бюджеттен берілетін қаржы қаражатының қажеттілігі	2006 жыл	2007 жыл	2008 жыл
1	2	3	4
Әуежай кешендерін қайта жаңарту	4926,0	12095,7	6887,2
Азаматтық авиация комитеті қызметкерлеріне еуропалық авиациялық стандарттарын оқыту	132,2	0	0
Нормативтік құқықтық құжаттар әзірлеу	1,7	0	0
"Авиациялық қауіпсіздік қызметі" республикалық мемлекеттік кәсіпорын құру	0	84	0
Авиабәзірлерді субсидиялау	600	800	800
Ұшқыштардың бастапқы даярлығын қамтамасыз ету	100	0	0
Әуе кемелерін сатып алу үшін "Эйр Астана" акционерлік қоғамының жарғылық капиталын ұлғайту	0	4682,0	0
Арнайы техника үшін "Қазавиализинг" акционерлік қоғамының жарғылық капиталын ұлғайту	0	1874,0	800
Жиыны:	5759,9	19535,7	8487,2
Бюджеттен тыс қаражат			
"Эйр Астана" акционерлік қоғамына әуе кемелерін сатып алу	3186	25598	20250
Алматы қаласының әуежайында жаңа ҰҚЖ салу	2500	3500	1600
Атырау қаласының әуежайында жаңа жолаушылар терминалын салу	2500	3000	1400
Батыста шығарылған әуе кемелеріне техникалық қызмет көрсету жөнінде сервистік авиациялық-техникалық орталық салу	80	4160	4160
Аэронавигациялық жүйенің өндірістік қуаттарын жаңғырту	6073,2	5359,8	4321,7
Жиыны:	14339,2	41617,8	31731,7
Барлығы:	20099,1	61153,5	40218,9

7. Бағдарламаны іске асырудан күтілетін нәтижелер

Бүгінгі күні Қазақстанның макроэкономикалық даму процестерінің басым көпшілігі оң үрдістердің жалғасуы мен жалпы ішкі өнімнің өсуін көрсетіп отыр. Авиациялық тасымалдардың өсу үрдісі тұрғындардың жүріп-тұруы мен жан басына шаққандағы жалпы ішкі өнімнің тұрғындарға деген деңгейі арасындағы өзара байланыстан, сондай-ақ әуе тасымалдары қауіпсіздігіндегі сенімділікке байланысты әуе тасымалдары тартымдылығын қамтамасыз етуден шығып отыр.

Бағдарламаны іске асыру Қазақстанның транзиттік әлеуетін дамытуды қамтамасыз етуге, қазіргі заманғы талаптарға жауап беретін саланы құруға, сапалы авиациялық қызметтерге тұрғындардың және экономиканың өсіп келе жатқан қажеттілігін қанағаттандыруға, әуе кемелерінің жаңа үлгілерін пайдалану есебінен ұшу қауіпсіздігінің тиісті деңгейін қамтамасыз етуді, аэронавигациялық жүйені жаңғыртуды, әуежайлардың негізгі өндірістік қорларын қайта жаңарту мен жаңғыртуды қанағаттандыруды, авиациялық персоналды даярлау және оның біліктілігін жоғарылату жүйесін құруды қамтамасыз етуге қабілетті Қазақстан Республикасының азаматтық авиация саласын дамытуға ықпал етеді.

Күтілетін нәтижелер:

ұшу қауіпсіздігі мен авиациялық қауіпсіздік деңгейін арттыру;
2008 жылдан бастап еуропалық авиациялық стандарттарды кезең-кезеңімен енгізу;
Қазақстан Республикасының әуежайлары арқылы жыл сайын жолаушылар ағынын кемінде 10 %-ға өсіру;
жыл сайын жүк ағынының кемінде 4 %-ға өсіру;
әлемдік стандарттарға жауап беретін әуе кемелері паркін жылына орта есеппен 5 бірлікке жаңғырту мен жаңарту арқылы отандық авиакомпаниялардың бәсекеге қабілеттілігін арттыру және халықаралық ұшуларды көбейту;
еліміздің транзиттік әлеуетін барынша пайдалану үшін әлемдік стандарттарға жауап беретін жылына кемінде 2 әуежайды дамыту және қайта жаңартуды, халықаралық әуежайлар санын сегізге дейін ұлғайту;
кадр резервін қалпына келтіру.

8. Қазақстан Республикасының азаматтық авиация саласын дамытудың 2006-2008 жылдарға арналған бағдарламасын іске асыру жөніндегі іс-шаралар жоспары

Ескерту. 8-бөлімге өзгерту енгізілді - ҚР Үкіметінің 2007.12.24. N 1266 Қаулысымен.

Р/с N	Іс-шара	Аяқтау нысаны	Орындау (іске)		

			Орындау (іске асыру) үшін жауаптылар	асыру) мерзімі	Болжамды шығыстар (млн. теңге)	Қаржыландыру көзі
1	2	3	4	5	6	7
Ұшу қауіпсіздігі мен авиациялық қамтамасыз ету						
1	Ұшу қауіпсіздігі мен авиациялық қауіпсіздіктің жай-күйін талдауды жүргізу	Қазақстан Республикасының Үкіметіне ақпарат	ККМ	2006 - 2008 жылдар, 1 5 ақпанға, 1 5 тамызға қарай	Талап етілмейді	-
2	(алынып тасталды - 2007.12.24. N 1266)					
Авиатасымалдар нарығын, соның ішінде облысшілік әуе қатынастарын дамыту және кеңейту						
3	Әлеуметтік маңызы бар авиабағыттарды, оның ішінде облысаралық және облысшілік әуе қатынастарын субсидиялау жөнінде шаралар қабылдау	Қазақстан Республикасының Үкіметіне ақпарат	ККМ	2006 - 2008 жылдар, 1 5 ақпанға, 1 5 тамызға қарай	2006 жыл: - 6 0 0 2007 жыл: - 6 0 0 2007 жыл: - 8 0 0 * 2008 жыл: - 800*	РБ
4	Үш торапты Астана, Алматы, Атырау қалаларының әуежайларынан әуе қатынастарын кеңейту жөнінде шаралар қабылдау	Қазақстан Республикасының Үкіметіне ақпарат	ККМ	2007 - 2008 жылдар, 1 5 ақпанға қарай	Талап етілмейді	
Жердегі инфрақұрылым объектілерін (ЖҰҚЖ-ны, аэровокзал кешендерін қайта жаңарту, әуежайларды қазіргі заманғы арнайы						

техникамен жарақтандыру) жаңғыртуды және дамытуды жүзеге асыру						
5	Ақтөбе, Шымкент, Қостанай, Қызылорда қалаларының әуежайларын қайта жаңартуды жүргізу	Қазақстан Республикасының Үкіметіне ақпарат	ККМ	2007 - 2008 жылдар, 1 5 ақпанға қарай	2006 жыл: - 3813,0 2007 жыл: - 12095,7* 2008 жыл: - 6887,2*	РБ
6	Алматы қаласының әуежайында жаңа ҰҚЖ салу	ККМ-ге ақпарат	"Алматы халықаралық әуежайы" АҚ	2007 - 2008 жылдар, 1 5 ақпанға қарай	2006 жыл: - 2500,0** 2007 жыл: - 3500,0** 2008 жыл: - 1600,0**	Бюджеттен тыс қаражат
7	Атырау қаласының әуежайында жолаушылар және жүк терминалдарын салу	ККМ-ге ақпарат	"ҚазМұнайГаз" ҰК" АҚ, "Атырау халықтар әуежайы" АҚ	2007 - 2008 жылдар, 1 5 ақпанға қарай	2006 жыл: - 2500,0** 2007 жыл: - 3000,0** 2008 жыл: - 1400,0**	Бюджеттен тыс қаражат
8	Павлодар қаласы әуежайының ҰҚЖ-на күрделі жөндеу жүргізу	Қазақстан Республикасының Үкіметіне ақпарат	ККМ	2007 жылғы 15 ақпанға қарай	2006 жыл: - 1113,0	РБ
9	Арнайы техника сатып алу үшін "Қазавиализинг" акционерлік қоғамының жарғылық капиталын ұлғайту	Қазақстан Республикасының Үкіметіне ақпарат	ККМ	2008 жылғы 15 ақпанға қарай	2006 жыл: - 600 2007 жыл: - 800* 2008 жыл: - 800*	РБ
10	Батыста шығарылған әуе кемелеріне техникалық қызмет көрсету жөніндегі сервистік авиациялық-техникалық орталық салу	Қазақстан Республикасының Үкіметіне ақпарат	ККМ	2007 - 2008 жылдар, 1 5 ақпанға қарай	2006 жыл: - 80,0 2007 жыл: - 4160*** 2008 жыл: - 4160***	Бюджеттен тыс қаражат
11	Әуежайлардың акциялар пакетін коммуналдық меншіктен республикалық меншікке кезең-кезеңімен беруді жүргізу	Қазақстан Республикасының Үкіметіне ақпарат	ККМ	2007 - 2008 жылдар, 1 5 тамызға қарай	Талап етілмейді	
12	(алынып тасталды - 2007.12.24. N 1266)					
Әуе қозғалысын ұйымдастыру						

жүйесінің жаңа тұжырымдамасын енгізуге дайындық жөніндегі іс-шаралар кешенін орындау және ӘҚБ жөніндегі өндірістік қуаттарды жаңғыртуды жалғастыру						
13	Қазақстан Республикасы аэронавигациялық жүйесінің өндірістік қуаттарын жаңғырту	Қазақстан Республикасының Үкіметіне ақпарат	ККМ (жинақтау), " Қазаэронавигация " РМК	2007 - 2008 жылдар, 1 5 ақпанға қарай	2006 жыл: - 6073,2 2007 жыл: - 5359,8** 2008 жыл: - 4321,7**	
Әуе кемелері паркін жаңарту						
14	Әуе кемелерін сатып алу үшін ұлғайту "Әйр Астана" акционерлік қоғамының жарғылық капиталын	Қазақстан Республикасының Үкіметіне ақпарат	ККМ	2008 жылғы 15 ақпанға қарай	2007 жыл: - 4682,0	РБ
15	"Әйр Астана" АҚ-на жаңа әуе кемелерін сатып алу	Қазақстан Республикасының Үкіметіне ақпарат	ККМ (жинақтау), "Әйр Астана" АҚ	2007 - 2008 жылдар, 1 5 ақпанға, 1 5 тамызға қарай	2006 жыл: - 3186,0 2007 жыл: - 25598,0** 2008 жыл: - 20250,0**	Бюджеттен тыс қаражат
15-1	Ескірген әуе кемелерін пайдалануға шек қою жөнінде шаралар қабылдау	Қазақстан Республикасының Үкіметіне ақпарат	ККМ	2008 жылғы 1 5 тамызға қарай	Талап етілмейді	
Азаматтық авиация саласын нормативтік құқықтық қамтамасыз етуді, оның ішінде еуропалық авиациялық ережелерді кезең-кезеңімен енгізу жолымен жетілдіру						

16	Азаматтық авиация комитетінің қызметкерлерін еуропалық авиациялық стандарттарға оқыту	Көлік және коммуникациялар министрлігіне ақпарат	БҒМ	2007 жылғы 10 ақпанға қарай	2006 жыл: - 132,2	РБ
17	Азаматтық авиация саласында нормативтік құқықтық актілер, оның ішінде авиациялық қауіпсіздік саласында техникалық регламенттерді әзірлеу	Нормативтік құқықтық кесімдер	ККМ	2006 - 2008 жылдар, IV тоқсан	2006 жыл: - 1,7 2007 жыл* 2008 жыл*	РБ
Кадрларды даярлау және қайта даярлау жүйесін жетілдіру						
18	Ұшқыштарды бастапқы даярлауды қамтамасыз ету	Қазақстан Республикасының Үкіметіне ақпарат	ККМ	2007 жылғы 15 ақпанға қарай	2006 жыл: - 100	РБ
Барлығы:				33782,8 87688,7		Р Б Бюджеттен тыс қаражат
оның ішінде						
2006 жыл				5759,9 14339,2		Р Б Бюджеттен тыс қаражат
2007 жыл				19535,7 41617,8		Р Б Бюджеттен тыс қаражат
2008 жыл				8487,2 31731,7		Р Б Бюджеттен тыс қаражат

9. Ескертпелер:

* - тиісті жылға арналған республикалық бюджетті қалыптастыру кезінде жыл сайын нақтыланатын қаржыландыру көлемі;

** - шығыстар сомасы алдын ала есептелген және ол кәсіпорындардың даму жоспарларында нақтыланатын болады;

*** - шығыстар сомасы алдын ала есептелген.

Аббревиатуралардың толық жазылуы:

ККМ - Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігі;

БҒМ - Қазақстан Республикасы Білім және ғылым министрлігі;

РБ - республикалық бюджет;

АҚ - акционерлік қоғам;

ИКАО - Халықаралық азаматтық авиация ұйымы;

АҚҚ - авиациялық қауіпсіздік қызметі;

Ұ Қ Ж - ұ ш у - қ о н у ж о л а ғ ы ;
Ә Қ Б А Ж - ә у е қ о з ғ а л ы с ы н б а с қ а р у д ы ң а в т о м а т т а н д ы р ы л ғ а н ж ү й е с і .

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