

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

Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2006 жылғы 30 маусымдағы N 632 Қаулысы

      Қазақстан Республикасының азаматтық авиация саласын одан әрi дамыту, әуе көлiгiндегi қауiпсiздiктi қамтамасыз ету және транзиттiк ағынды тарту мақсатында Қазақстан Республикасының Үкiметi  **ҚАУЛЫ ЕТЕДI** :

      1. Қоса берiлiп отырған Қазақстан Республикасының азаматтық авиация саласын дамытудың 2006-2008 жылдарға арналған бағдарламасы (бұдан әрi - Бағдарлама) бекiтiлсiн.

      2. Орталық атқарушы органдар және мүдделi ұйымдар Бағдарламада көзделген iс-шаралардың уақтылы орындалуын қамтамасыз етсiн және жыл сайын 10 ақпаннан және 10 тамыздан кешiктiрмей Қазақстан Республикасы Көлiк және коммуникация министрлiгiне оның iске асырылу барысы туралы ақпарат ұсынсын.

      3. Қазақстан Республикасы Көлiк және коммуникация министрлiгi жыл сайын 15 ақпанға және 15 тамызға қарай Қазақстан Республикасының Үкiметiне Бағдарламаның iске асырылу барысы туралы ақпарат ұсынсын.

      4. Осы қаулы қол қойылған күнiнен бастап қолданысқа енгiзiледi.

*Қазақстан Республикасының*

*Премьер-Министрі*

                                             Қазақстан Республикасы

                                                 Үкiметiнiң

                                         2006 жылғы 30 маусымдағы

                                              N 632 қаулысымен

                                                  бекiтiлген

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

 **Мазмұны**

1.    Бағдарламаның Паспорты

2.    Кiрiспе

3.    Саланың қазіргі жай-күйiн талдау және қазiргi проблемалар

4.    Бағдарламаның мақсаты мен мiндеттерi

5.    Бағдарламаның негiзгi бағыттары және оны iске асыру тетіктері

5.1   Авиациялық қызметтер мен жұмыстар нарығын мемлекеттiк реттеу жүйесін жетілдіру

5.2   Ұшу қауіпсіздігі мен авиациялық қауiпсiздiктi қамтамасыз ету

5.3   Авиатасымалдар нарығын, оның iшiнде облысiшiлiк әуе қатынастарын дамыту және кеңейту

5.4   Әуежайлардың жердегi инфрақұрылым объектiлерiн (ҰҚЖ-ны, аэровокзал кешендерiн қайта жаңарту, қазiргi заманғы арнайы техникамен жарақтандыру) жаңғыртуды және дамытуды жүзеге асыру

5.5   Аэронавигация жүйесiнiң өндiрiстiк қуаттарын жаңғыртуды жалғастыру жөніндегi және әуе қозғалысын ұйымдастыру жүйесiнің жаңа тұжырымдамасын енгізуге дайындық жөніндегі iс-шаралар кешенiн орындау

5.6   Әуе кемелерi паркiн жаңарту

5.7   Азаматтық авиация саласын нормативтiк құқықтық, оның

ішінде еуропалық авиациялық ережелердi кезең-кезеңiмен енгізу жолымен қамтамасыз етудi жетiлдiру

5.8   Кадрларды даярлау және қайта даярлау жүйесiн жетiлдiру

6.    Қажетті ресурстар және қаржыландыру көздерi

7.    Бағдарламаны iске асырудан күтiлетiн нәтижелер

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

9.    Ескертпелер

**1. Бағдарламаның паспорты**

**Атауы**                Қазақстан Республикасының азаматтық авиация

                     саласын дамытудың 2006-2008 жылдарға арналған

                     бағдарламасы (бұдан әрi - Бағдарлама)

**Әзiрлеу үшiн**         "Қазақстан Республикасы Президентiнiң

**негiздеме**            2006 жылғы 1 наурыздағы Қазақстан халқына

                     Жолдауын iске асыру жөнiндегi iс-шаралардың

                     жалпыұлттық жоспарын және Қазақстан

                     Республикасы Үкiметiнiң 2006-2008 жылдарға

                     арналған бағдарламасын орындаудың желiлiк

                     кестесi туралы" Қазақстан Республикасы

                     Үкiметiнiң 2006 жылғы 31 наурыздағы N 222

                      қаулысы

**Негiзгi әзiрлеушi**   Қазақстан Республикасы Көлiк және коммуникация

                     министрлiгi

**Бағдарламаның**        Халықтың және шаруашылық субъектiлерiнiң

**мақсаттары**           авиациялық қызметтер мен жұмыстарға сұранысын

                     тиiмдi және сапалы қанағаттандыру жолымен

                     транзиттiк әлеуеттi ұлғайтуға және өңiрiшiлiк

                     байланыс құруға бағытталған халықаралық

                     талаптарға жауап беретiн мемлекеттiң

                     авиакөлiктiк жүйесiн одан әрi дамыту және

                     оның бәсекеге қабiлеттiлiгiн арттыру

**Бағдарламаның**        авиациялық қызметтер мен жұмыстар нарығын

**мiндеттерi**           мемлекеттiк реттеу жүйесiн жетiлдiру;

                     ұшу қауiпсiздiгi мен авиациялық қауіпсіздікті

                     қамтамасыз ету;

                     авиатасымалдар, оның iшiнде облысiшiлiк әуе

                     қатынастары нарығын дамыту және кеңейту;

                     әуежайлардың жердегi инфрақұрылым объектiлерiн

                     жаңғыртуды және дамытуды жүзеге асыру (ұшу-қону

                     жолақтарын, аэровокзал кешендерiн қайта

                     жаңарту, қазiргi заманғы арнайы техникамен

                     жабдықтау);

                     әуе қозғалысын ұйымдастыру жүйесiнiң жаңа

                     тұжырымдамасын енгiзуге дайындық жөнiндегi

                     iс-шаралар кешенiн орындау және әуе

                     қозғалысын басқару жөнiндегi өндiрiстiк

                     қуаттарды жаңғыртуды жалғастыру;

                     әуе кемелерi паркiн жаңарту;

                     азаматтық авиация саласын нормативтiк құқықтық

                     қамтамасыз етудi, оның iшiнде еуропалық

                     авиациялық ережелердi кезең-кезеңiмен енгiзу

                     жолымен жетiлдiру;

                     кадрларды даярлау және қайта даярлау жүйесiн

                     жетiлдiру.

**Бағдарламаны iске**    2006-2008 жылдар

**асыру мерзімі**

**Қаржыландыру**         Бағдарламаны қаржыландыру республикалық

**көлемі мен көздері**  бюджетте көзделетiн қаражаттың, кәсiпорындар

                     қаражаты мен бюджеттен тыс қаражаттың есебiнен

                     және шегiнде жүзеге асырылады. 2006-2008

                     жылдары Бағдарламаны iске асыруға арналған

                     шығыстар сомасы 121471,5 млн. теңгенi

                     құрайды, оның iшiнде:

                     республикалық бюджет - 33782,8 млн. теңге;

                     бюджеттен тыс қаражат - 87688,7 млн. теңге.

                     оның iшiнде жылдар бойынша:

                     2006 жылы:

                     республикалық бюджет - 5759,9 млн. теңге;

                     бюджеттен тыс қаражат - 14339,2 млн. теңге.

                     2007 жылы:

                     республикалық бюджет - 19535,7 млн. теңге;

                     бюджеттен тыс қаражат - 41617,8 млн. теңге.

                     2008 жылы:

                     республикалық бюджет - 8487,2 млн. теңге;

                     бюджеттен тыс қаражат - 31731,7 млн. теңге.

                      Бұл ретте республикалық бюджеттен бөлiнетiн

                     қаражаттың жыл сайынғы көлемi тиiстi жылға

                     арналған бюджеттi қалыптастыру кезiнде

                     нақтыланатын болады.

**Күтілетін**  Бағдарламаны іске асыру:

**нәтижелер**            ұшу қауiпсiздiгi мен авиациялық қауiпсiздiк

                     деңгейiн арттыруды;

                     2008 жылдан бастап еуропалық авиациялық

                     стандарттарды кезең-кезеңiмен енгiзудi;

                     Қазақстан Республикасының әуежайлары арқылы

                     жыл сайын жолаушылар ағынының кемiнде 10%-ға

                     өсуiн;

                     жыл сайын жүк ағынының кемiнде 4%-ға өсуiн;

                     әлемдiк стандарттарға жауап беретiн әуе

                     кемелерi паркiн жылына орташа 5 бiрлiкке

                     жаңғырту мен жаңарту арқылы отандық

                     авиакомпаниялардың бәсекеге қабiлеттiлiгiн

                     арттыруды және халықаралық ұшуларды көбейтудi;

                     елiмiздiң транзиттiк әлеуетiн барынша пайдалану

                     үшiн әуежайлардың жылына кемiнде екеуiн

                     дамытуды және қайта жаңартуды, әлемдiк

                     стандарттарға жауап беретiн халықаралық

                     әуежайларды сегiзге дейiн көбейтудi;

                     кадр резервiн қалпына келтiрудi қамтамасыз

                     етуге мүмкiндiк бередi.

 **2. Кiрiспе**

      Бағдарлама Қазақстан Республикасының 2030 жылға дейiнгi кезеңге арналған даму  стратегиясын ("Қазақстан - 2030": барлық қазақстандықтардың өсіп-өркендеуі, қауіпсіздігі және әл-ауқатының артуы" атты ел Президентiнiң халыққа жолдауы, Астана қаласы, 1997 жылғы 10 қазан), "Қазақстанның әлемдегі бәсекеге барынша қабiлеттi елу елдiң қатарына кiру стратегиясы. Қазақстан өз дамуындағы жаңа серпiлiс 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 бекiтiлген Қазақстан Республикасы Президентінің 2006 жылғы 1 наурыздағы Қазақстан халқына Жолдауын iске асыру жөнiндегi iс-шаралардың жалпыұлттық жоспарын және Қазақстан Республикасы Үкiметiнiң 2006 - 2008 жылдарға арналған бағдарламасын орындаудың желiлiк кестесiне сәйкес әзiрлендi және Қазақстан Республикасы Үкiметiнiң 2003 жылғы 21 наурыздағы N 291  қаулысымен бекітілген Азаматтық авиация саласын дамытудың 2003 - 2005 жылдарға арналған бағдарламасын (бұдан әрi - Азаматтық авиация саласын дамытудың 2003-2005 жылдарға арналған бағдарламасы) iске асырылған іс-шараларының негiзiнде азаматтық авиация саласын одан әрi дамытудың қисынды жалғасы болып табылады.

      Тәуелсіз Қазақстанның өткен жылдардағы дамуы елдiң экономикалық жүйесінің ауқымды және түбегейлi өзгеруiмен сипатталады.

      Соңғы уақытта көлiк жүйесiнде нарықтық қарым-қатынастарды барынша дамытуға және бәсекелес ортаны дамытуға бағытталған экономиканың ырықтандырылуы Азаматтық авиация саласында да одан әрi экономикалық өсудің нақты алғышарттарын құрды. Соңғы жылдары Қазақстанда экономиканың өсуіне баламалы авиациялық көлiктiк қызметтер нарығы қалыптасуда. Алайда, қазiр бар әлеует, оның iшiнде Қазақстанның аумағы арқылы өтетін халықаралық транзиттiң мүмкiндiктерi де әзiрше толық көлемде пайдаланылмайды. Осының барлығы мемлекеттiң азаматтық авиация саласындағы iс-шаралар кешенiн пысықтау қажеттiгiне әкелiп отыр.

      Осы бағдарлама мемлекеттiң әуе көлiгi саласындағы саясатын жүзеге асыру, шешілуі ұшу қауiпсiздiгiн, авиациялық қауiпсiздiктi, әлеуметтiк-экономикалық, жұмылдыру және әуе көлiгiнiң қызметiмен байланысты басқа да міндеттерді қамтамасыз етумен байланысты мiндеттердi әзiрлеу мен iске асыру үшін негіз ретінде қаралады.

      Тұтастай алғанда, өндiрiс пен ғылыми-техникалық прогрестiң серпiндi дамуының қазіргі жағдайында азаматтық авиацияның тиiмдi жұмыс iстеуi мен тұрақты дамуы қоғамның қажеттi сұранысы болып отыр.

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

      Қазiргi уақытта Қазақстанның азаматтық авиациясы, тұтастай,алғанда, елдiң авиациялық тасымалдарға сұранысын қанағаттандыруда. Соңғы жылдары жолаушылар тасымалы көлемiнiң өсуi және жолаушылар айналымының өсуi 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 кезеңiнен 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 төмендеуi байқалды. Бұл халықтың тұрмыс деңгейi мен кiрiсiнiң жалпы төмендеуiне байланысты. 1998 жылға қарағанда 2005 жылы тасымалданған жолаушылар саны 67,2 %-ға өстi.

         1-графиктегі диаграмманы қағаз мәтіннен қараңыз.

      1998 жылы жолаушылар айналымы 2100 млн. жолаушы-километрiн (бұдан әрi - жкм), 1999 жылы - 2136,1 млн. жкм құрады, бұл өткен жылдың осындай кезеңiнен 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 жөнiнде борттық жабдыққа қойылатын неғұрлым қатаң шектеулерді енгiзуiне байланысты Еуропа - Қазақстан бағыттарынан қашықтығы шамалы Қазақстан - Қытай, Қазақстан - Түркия бағыттарына көшу үрдiсi байқалады. Жүк тасымалы мен жүк айналымы көрсеткiштерiнiң өсуi Қазақстан Республикасы авиакомпанияларының қосымша жүк әуе кемелерiн пайдалануға енгiзуiне байланысты.

      1998 жылы жүк айналымы 40,7 млн. тонна-километрдi (бұдан әрi - ткм), 1999 жылы - 63,6 млн. ткм құрады, бұл өткен жылдың осындай кезеңiнен 56%-ғa 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 ұлғаю - 48% (4-график).

       4-графиктегі диаграмманы қағаз мәтіннен қараңыз.

      2004 жылы жүк тасымалы мен жүк айналымы көрсеткiштерiнiң төмендеуiне Yрiмшi қаласында болған авиакатастрофаға байланысты мамыр-қыркүйек айларында Ил-76 әуе кемелерiмен Қытайға жүк тасымалдауға тыйым салуды енгiзу себеп болды.

      1998 - 2004 жылдар кезеңiнде авиакомпаниялар 1998 жылы 9878,4 млн. теңге, 1999 жылы 12089,4 млн. теңге, бұл өткен жылдың осындай кезеңiнен 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 кiрiс 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 iшкi де сыртқы да көздерi есебiнен әуежайлардың негiзгi өндiрiстiк қуаттарын қайта жаңарту мен жаңғырту жүргiзiлдi, аэронавигациялық жүйенi дамыту, республиканың әуе кеңiстiгi мен әуежайларының транзиттiк әлеуетiн арттыру жөнiнде шаралар қабылдануда.

      Сонымен бiрге, бiрқатар аса маңызды мiндеттер әлi де бар, олар шешiлмейiнше, елiмiздiң авиациясы Қазақстанның көлiк инфрақұрылымының дербес, тәуелсiз саласы ретiнде ойдағыдай жұмыс iстей алмайды. Аумақтың кеңдiгi мен тұрғындар тығыздығының төмендiгi, сондай-ақ темiр жолдар мен автомобиль жолдарының, әсiресе Батыс Қазақстанның тез дамып келе жатқан мұнайлы өңiрлерiнде жеткiлiксiз дамуы азаматтық авиацияның дамуы үшiн алғышарттар жасайды.

      Авиатасымалдарға деген мұқтаждықтың жыл сайынғы өсуi, халықаралық экономикалық кеңiстiкке кiрiгу және Қазақстан халқының табысының ұлғаюы азаматтық авиацияның сапалы және қауiпсiз қызметтерiне қажеттiлiктi тудырады.

 **Ұшу қауiпсiздiгi және авиациялық қауiпсiздiк**

      2002-2004 жылдар аралығындағы кезеңдегi ұшу қауiпсiздiгi жай-күйiнiң материалдарын талдау Қазақстан Республикасының азаматтық әуе кемелерiмен болған авиациялық оқиғалар санының төмендеу үрдiсiн көрсеттi (1-кесте).

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

      Сонымен қатар авиациялық жазатайым оқиғалар мен әуе кемелерiнiң конструкторлық-өндiрiстiк ақауларына байланысты жазатайым оқиғалардың саны авиациялық техниканың тозуын көрсетедi.

                                                     1-кесте

**2002-2005 жылдар аралығындағы авиациялық оқиғалардың**

**салыстырмалы талдауы**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Жылдар** | **Адам шығынынсыз** **авиациялық** **оқиғалар** | **Апаттар** | **Жазатайым** **оқиғалар** | **Әуе** **кемелерiнiң** **жердегi** **зақымдануы**  | **Жиыны** |
| 2002  | -  | -  | 23  |
 | 23  |
| 2003  | 1  | -  | 27  | 1  | 29  |
| 2004  | 1  | -  | 18  | 5  | 24  |
| 2005  | -  | -  | 15  | 4  | 19  |

      Меншiк нысанына қарамастан, азаматтық авиацияның барлық субъектiлерiнiң ұшу қауiпсiздiгiн бақылауды Қазақстан Республикасы Көлiк және коммуникация министрлiгiнiң Азаматтық авиация комитетi (бұдан әрi - Азаматтық авиация комитеті) жүзеге асырады. Авиациялық техниканың iстен шығуын және ақауларын болдырмау мақсатында алдын алу iс-шараларын жүргiзу үшiн жыл сайын ұшу қауiпсiздiгi мен ұшу жарамдылығының нормаларын қамтамасыз етудiң жай-күйi туралы ақпараттық бюллетень шығарылады, мұнда авиациялық оқиғалардың себептерi тәптiштеп жазылады.

      Азаматтық авиация комитетiнiң қызметкерлерiн Азаматтық авиация саласын дамытудың 2003-2005 жылдарға арналған  бағдарламасында көзделген Мемлекетаралық авиациялық комитеттiң оқу орталықтарында және азаматтық авиацияның басқа да халықаралық ұйымдарында даярлау және олардың бiлiктiлiгiн арттыру бағдарламаларының жеткiлiксiз қаржыландырылуы авиациялық оқиғаларды сапалы тексеруге және келешекте оларды болдырмауға ықпал етпейдi.

      Ұшу қауiпсiздiгiн және авиациялық қызметтердiң сапасын қамтамасыз етудi де азаматтық авиация ұйымдарын сертификаттау мен лицензиялауды жүргiзу арқылы Азаматтық авиация комитетi жүзеге асырады.

      Қазiргi уақытта авиациялық қауiпсiздiк саласындағы жағдай әуежайлар мен авиакомпанияларды заңсыз араласу актiлерiнен қорғау деңгейiн нығайту бағытындағы белсендi дамумен сипатталады.

      Атап айтқанда, авиациялық қауiпсiздiк саласында азаматтық авиация ұйымдарының қызметiн регламенттейтiн негiзгi нормативтiк құқықтық кесiмдер (Қазақстан Республикасы Үкiметiнiң 2003 жылғы 25 шiлдедегi N 746 ҚБY  қаулысымен бекiтiлген Авиациялық қауiпсiздiк ережесi, Азаматтық авиация комитетi төрағасының 2003 жылғы 12 қарашадағы N 523 ҚБҮ бұйрығымен бекiтiлген Қазақстан Республикасының авиациялық қауiпсiздiк бағдарлама-нұсқаулығы) әзiрлендi және бекiтiлдi.

      Әуежайларды заңсыз араласу актiлерiнен қорғау жөнiндегi талаптардың орындалуына инспекциялық бақылауды күшейту нәтижесiнде авиациялық қауiпсiздiк саласында әуежайлардың материалдық-техникалық қамтамасыз етiлуi күшеюде. Әуежайлардың көпшiлiгi тексерудiң, бейне бақылаудың қазiргi заманғы техникалық құралдарымен жабдықталған, қаруы, байланыс құралдары бар. Әуежайлардың авиациялық қауiпсiздiк қызметтерi (бұдан әрi - АҚҚ) негiзiнен тиiстi сертификаттары бар азаматтық авиацияның, Қазақстан Республикасы Iшкi iстер министрлiгiнiң оқу орындарында оқыған мамандардан жасақталған. Белгiленген талаптарға сәйкес периметрлiк қоршауларды жөндеу және әуежайлардың өткiзу пункттерiнiң жабдығын орнату жүргiзiлуде.

      Астана, Алматы, Ақтау, Қостанай, Тараз, Шымкент, Орал, Өскемен қалаларындағы әуежайларда авиациялық қауiпсiздiктi қамтамасыз етудiң техникалық жағы жақсарып келедi.

      Сонымен бiрге, әуежайлар АҚҚ-ның өндiрiстiк қызметiн нақтылайтын нормативтiк базаны жетiлдiрудi жалғастыру, тасымал көлемi жеткiлiксiз әуежайларды техникалық қайта жарақтандыруды жүргізу, сондай-ақ авиациялық қауiпсiздiктi қамтамасыз ету жөнiндегi әкiмшiлiк заңнама талаптарын қатаңдату қажеттiгi әлi де негiзгi проблема болып қалып отыр.

      Бұдан басқа, әуежайлардағы жағдайды зерделеу әуежайлар АҚҚ-ның бiрыңғай басшылыққа бағынышты болмауы АҚҚ басшыларының әуежай басшыларына субъективтi тәуелдi, оның iшiнде АҚҚ-ның қызметi тиiмдiлiгiнiң қаржылық мәселелердi шешуге тiкелей материалдық тәуелдi болатынын көрсеттi.

      Халықаралық Азаматтық авиация ұйымының (бұдан әрi - ИКАО) мемлекетке ұшу қауiпсiздiгi мен авиациялық қауiпсiздiктi қамтамасыз ету жауапкершiлiгiн жүктейтiн қағидаты Қазақстан Республикасының азаматтық авиация саласын басқарудың негiз қалаушы қағидаттарының бiрi болып табылады. Осыған байланысты, бiрқатар алыс шетелдерде авиациялық қауiпсiздiктiң мемлекеттiк қызметтерi құрылды және құрылуда.

 **Авиакомпаниялар және авиациялық нарықтың жай-күйi**

      Қазақстан Республикасында авиациялық қызметтер нарығындағы жағдай мынадай түрде қалыптасып отыр. Қазiргi уақытта iшкi және халықаралық авиатасымалдарды 30 авиакомпания жүзеге асырады, олардың iшiнде 8 авиакомпания тұрақты рейстердi, қалғандары тұрақты емес (чартерлiк) тасымалдарды орындайды.

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

      Республиканың аса жеңiл авиациясының да жұмысы ашық. Қазiргi уақытта 8 шағын кәсiпкерлiк субъектiсi сертификатталған және оларға дельтаұшақтармен авиациялық жұмыстарды орындауға рұқсат берiлген.

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

      "Эйр Астана" авиакомпаниясы авиатасымалдардың 70%-ын орындады (1,15 млн. жолаушы), ол операциялық лизингтiң негiзiнде батыста шығарылған Боинг 757-200 (3 бiрлiк) және Боинг-737-700 (800) (3 бiрлiк), Фоккер-50 (5 бiрлiк) қазiргi заманғы әуе кемелерiн пайдаланады. Маңыздылығы жағынан авиациялық нарықтағы екiншi оператор "SKAT" авиакомпаниясы шамамен 31% авиатасымалдарды орындайды (210 мың жолаушы). "SKAT" авиакомпаниясының әуе кемелерiнiң паркiн 23 дана АН-24 әуе кемесi құрайды. Тұрақты авиатасымалдармен айналысатын қалған авиакомпаниялардың жиынтық үлесi шамалы және 7%-ды құрайды.

      Iшкi әуе желiсi бойынша 2005 жылы 995 мың жолаушы тасымалданды.

      "Эйр Астана" авиакомпаниясы аптасына 24 бағыт бойынша 111 қос тұрақты авиарейстер орындайды. Iшкi авиациялық нарықта "Эйр Астана" авиакомпаниясының үлесi 76% құрайды (765 мың жолаушы). Тұрақты ұшулар батыста шығарылған меншiктi әуе кемелерi паркiнен басқа, жалға алынған АН-24-пен (аптасына 15 қос авиарейске дейiн) және Ту-134-пен (аптасына 6 қос авиарейске дейiн) орындалады.

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

      Басқа бес авиакомпания 6 бағыт бойынша 28 қос авиарейстердi орындайды және олардың авиатасымалдағы үлесi 4 %-ды құрайды (40 мың жолаушы). Бұған 14-ке жуық Ан-24 және ЯК-40 әуе кемелерi пайдаланылады.

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

      Тұрақты авиарейстердi орындайтын авиакомпаниялардағы барлық әуе кемелердiң жалпы қолда бар саны 41 бiрлiктi құрайды, оның Ан-24 және ЯК-40 түрiндегi ескiрген әуе кемелерi - 29.

      Қолда бар 41 бiрлiк әуе кемелерi паркiнiң 28-30 әуе кемесi тұрақты авиатасымалдауда нақты пайдаланылады.

      2005 жылы жолаушыларды чартерлiк авиатасымалдау үлесi авиатасымалдаудың жалпы көлемiнiң 10 %-ын құрады.

      Шағын авиация 2004 жылы 3 млн. гектардан астам ауыл шаруашылығы мақсатындағы жерлердi және шаруашылық жүргiзу субъектiлерiнiң жерлерiн өңдедi, бұл 2003 жылдың көрсеткiшiнен 1,5 есе артық.

      Батыс Қазақстанда авиациялық қызметтер нарығы белсендi дамуда. Ми-8, BELL-212, Sikorsky S-76A үлгiсiндегi тiкұшақтар электр беру желiлерiнiң және мұнай-газ құбырларының үстiнен ұшып қараумен, жұмыс персоналын тасымалдаумен байланысты ұшуларды орындайды, Каспий теңiзiнiң қазақстандық секторындағы теңiз бұрғылау қондырғылары мен аралдардың платформаларына ұшуларды орындайды.

 **Әуе кемелерi**

      Қазiр бар әуе кемелерi паркi үлкен моральдық және табиғи тозғандықтан, авиакомпаниялар әуе тасымалында да, авиациялық жұмыстарда да кеңес одағында жасалған ескiрген авиациялық техниканы пайдаланатындықтан, азаматтық авиацияның жай-күйi күрделене түсуде.

      Қазiргi уақытта Қазақстанның азаматтық әуе кемелерiнiң мемлекеттiк тiзiлiмiнде тiркелген әуе кемелерiнiң жалпы саны 689 бiрлiктi құрайды, оның iшiнде 605 ұшақ және 84 тiкұшақ бар.

      Оның iшiнде:

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

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

      3-сыныпта (Як-40, Ан-30, Ан-26, Ан-24 үлгiсiндегi әуе кемелерi) 94, оның iшiнде жарамдысы - 45, жарамдылық пайызы - 48%;

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

      тiкұшақтар (Ми-172, Ми-8, Ми-2, Ка-26, АС-350B3 үлгiсiндегi әуе кемелерi) - 84, оның iшiнде жарамдысы - 39, жарамдылық пайызы - 46%.

      Өзiнiң техникалық-экономикалық параметрлерi бойынша қазiргi заманғы халықаралық талаптарға сәйкес келетiн әуе кемелерiнiң тапшылығы байқалады. 30 жылдан аспайтын жалпы жұмыс iстеу мерзiмiнде 1-3 сыныптағы әуе кемелерiнiң орташа жасы 26-27 жылды құрайды. Жарамды және ұшу жарамдылығы нормаларының талаптарына сәйкес ұшақтардың, тiкұшақтардың жалпы саны (2-кесте).

      Әуе кемелерiнiң көпшiлiгi 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 нарығын жоғалтып алу қаупiн туғызады. Қызмет көрсету сенiмдiлiк пен қауiпсiздiк деңгейi, әуе кемелерiнiң интерьерi және олардың салдары ретiнде қазақстандық авиакомпаниялардың беделi шетелдiк авиакомпаниялармен салыстыруға келмейдi.

      Қазiргi уақытта пайдаланылатын Ми-8 модификациялы тiкұшақтардың көбi 80-жылдардың ортасында шығарылған. Шығарушы зауыттар олардың модификациясына қарай мақсатты ресурстарды 25-30 жылға белгiлегенiн ескерсек, оларды пайдаланудың шектi мерзiмдерi 2014-2016 жылдары аяқталады. Ми-2 тiкұшақтарының 33 %-ының (22 бiрлiк) күнтiзбелiк ресурстары өтiп кеткен.

      Әуе кемелерi паркiн жаңарту жөнiнде шаралар қабылданбаған жағдайда 2006 жылы Қазақстанда жолаушылар тасымалдарына деген өсiп келе жатқан сұранысты қанағаттандыру үшiн жарамды әуе кемелерiнiң жетiспеуi бiлiнетiн ахуал туындауы мүмкiн.

                                                           2-кесте

**Ұшу жарамдылығы нормаларының талаптарына сәйкес келетiн және**

 **Қазақстан Республикасының авиакомпаниялары пайдаланатын әуе**

**кемелерi**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Әуе кемесiнiң** **үлгiсi** | **Әуе** **кемелерiнiң** **саны** | **Пайдаланудың күнтiзбелiк** **мерзiмiнiң аяқталуы** |
| **Ұшақтар**  |
| Боинг-767  | 1  | жай-күйi бойынша  |
| Боинг-757-200  | 5  | жай-күйi бойынша  |
| Боинг -737-700 (800)  | 3  | жай-күйi бойынша  |
| Боинг-727-200  | 3  | жай-күйi бойынша  |
| Фоккер-50  | 5  | жай-күйi бойынша  |
| Гольфстрим  | 1  | жай-күйi бойынша  |
| Ан-2  | 266  | жай-күйi бойынша  |
| Ил-62  | 2  | 2006 жылға дейін  |
| Ил-76  | 11  | 2012 жылға дейін  |
| Ту-154  | 7  | 2009 жылға дейін  |
| Tу-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  |
| **Тiкұшақтар**  |
| Сикорский-76  | 2  | жай-күйi бойынша  |
| Белл-212  | 2  | жай-күйi бойынша  |
| Ми-2  | 12  | 2007 жылға дейін  |
| Ми-8  | 24  | 2007 жылдан 2012 жылға дейiн  |

Ескертпе: бұл кестеде аса жеңiл авиацияның әуе кемелерi көрсетiлмеген.

 **Әуежайлар**

      Қазақстан Республикасында 22 әуежай жұмыс iстейдi. Бүгiнгi күнi халықаралық ұшуды қамтамасыз етуге 14 әуежайға рұқсат берiлген: Астана, Алматы, Ақтау, Ақтөбе, Атырау, Қарағанды, Қостанай, Петропавл, Тараз, Орал, Өскемен, Шымкент, Павлодар, Семей.

      Әуежайлар қызметiн талдау жолаушылар ағынының 10 %-ға орташа жылдық өсуiн көрсетiп отыр, бұл ретте 2003 жылмен салыстырғанда 2004 жылы 27 %-ға өсу байқалады, бұл жолаушылар ағынының ұлғаюын көрсетедi (3-кесте).

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

                                                           3-кесте

**Әуежайлар қызметiнiң негiзгi көрсеткiштерi**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Көрсеткiштер  |
 | 2002
жыл  | 2003
жыл  | 2004
жыл  | 2005
жыл  |
| Қызмет көрсетiлген жолаушылар  | млн. адам  | 2,3  | 2,4    | 3,05   | 3,6   |
| Қызмет көрсетiлген рейстер  | мың бiрлiк  | 40    | 53    | 64    | 76    |

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

      2003 жылы 1500 млн. теңге мөлшерiндегi республикалық бюджет қаражат есебiнен Астана қаласы әуежайының жасанды ұшу-қону жолағын (бұдан әpi - ЖҰҚЖ) қайта жаңарту жүргiзiлдi, соның нәтижесiнде ұшу салмағы 400 тоннаға дейiнгi әуе кемелерiнiң кез келген үлгiлерiн қабылдауға мүмкiндiк беретiн ұшу-қону жолағының (бұдан әрi - ҰҚЖ) тiрек қабiлетiнiң ұлғаюына қол жеткiзiлдi. 2005 жылы 33 объектiнi қамтитын және құны 216 млн. АҚШ долларынан астам Астана қаласы әуежайының жаңа әуежайлық кешенiнiң құрылысы аяқталды.

      2003 жылдың желтоқсанында Алматы қаласының әуежайында жаңа аэровокзал кешенi пайдалануға енгiзiлдi.

      2003-2005 жылдар кезеңiнде мемлекеттiң кепiлдiгiмен 25 млн. АҚШ доллары мөлшерiндегi Еуропа Қайта Құру және Даму Банкiнiң (ЕҚДБ) қарызы есебiнен Атырау қаласы әуежайының жаңа ҰҚЖ салу жөнiндегi жобасы iске асырылды.

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

      Сонымен қатар, қалған қазақстандық, әсiресе өңiрлiк әуежайлардың техникалық жарақтандырылуы төмен деңгейде қалып отыр. Әуежайларды қазiргi заманғы өндiрiстiк қуаттармен, ғимараттармен, құрылыстармен, технологиялық жабдықпен және батыста шығарылған әуе кемелерiне қызмет көрсетуге арналған арнайы техникамен қамтамасыз етудiң тапшылығы байқалады. Қаржы қаражатының тапшылығынан ЖҰҚЖ, рульдеу жолдарын, перрондарды, периметрлiк қоршауларды қайта жаңартудың және қалпына келтiру жөнiндегi жоспарлы ic-шараларды жүргiзудiң мерзiмдерi сақталмайды. Осыған байланысты қазақстандық әуежайлардың көбi, оның iшiнде халықаралық авиатасымалдарға қызмет көрсетуге рұқсат етiлгендерi, халықаралық нормалар мен талаптарға жауап бермейдi. Қазiргi уақытта Астана, Алматы, Ақтөбе, Атырау мен Қарағанды қалаларының әуежайларында ғана ИКАО-ның тиiстi санаттары бар, сондықтан Азаматтық авиация комитетi өңiрлiк әуежайлардың аэродромы, аэровокзал кешенi мен басқа да инфрақұрылымының жай-күйi жөнiндегi бар шектеулерге байланысты шетелдiк авиакомпаниялардың да, "Эйр Астана" авиакомпаниясының да сұрап отырған рұқсаттарын шектеу жөнiнде шаралар қабылдауға мәжбүр.

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

      Қолда бар арнайы техниканы неғұрлым қазiргi заманғы, халықаралық талаптарға жауап беретiн арнайы техникамен жаңарту жөнiнде жедел шаралар талап етiледi.

      Арнайы техника мен жабдық құнының қымбаттығы, қаржылық мүмкiндiктердiң жеткiлiксiздiгi әуежайлардың көпшiлiгiне оларды меншiктi қаражат есебiнен жаңартуды сыртқы инвестицияларсыз қаржыландыруға мүмкiндiк бермейдi.

      Қазақстан Республикасының әуежайларын қажеттi арнайы техниканың ең аз тiзбесiмен қайта жарақтандыру үшiн 2600 млн. теңгеден астам қаражат қажет.

 **Аэронавигация**

      Мақсаты бұрынғы КСРО-дан қалған ескi аэронавигациялық кешендi өзгерту болып табылатын аэронавигациялық жүйенi реформалау үшiн ИКАО халықаралық стандарттарына сәйкес келетiн аэронавигациялық жүйеге Еуробақылау аймағына кiретiн дамыған еуропа елдерiнде қолданылатын халықаралық тәжiрибе негiзiнде көшу жүргiзiлдi. Бұл үшiн мыналарды көздейтiн бiрқатар iс-шаралар iске асырылды:

      әуе қозғалысын басқарудың автоматтандырылған жүйесiнiң (бұдан әрi ӘҚБ) базалық орталықтарын құру;

      қосалқы радиолокацияның кiшi жүйесiн құру және осы қосалқы радиолокаторларды негiзгi құралдар ретiнде пайдалануға көшу, бастапқы трассалық радиолокаторларды ӘҚБ қосымша құралдар санатына ауыстыру;

      негiзгi әуе трассалары бойынша халықаралық стандарттың тегiс навигациялық өрiсiн құру;

      байланыс жүйесiн қайта жаңарту, ақпаратты өңдеудiң цифрлық әдiстерiне көшу;

      аэpoдpoм, аэронавигация кешендерiн ұшу қауiпсiздiгі жөніндегі талаптарға жауап беретiн жай-күйде ұстау.

      Қазақстан Республикасы аэронавигациялық жүйесiнiң техникалық жарақтандырылған деңгейi әуе кеңiстiгiнiң құрылымын оңтайландыруды жүргiзуден және аэронавигациялық кешеннiң барлық кiшi жүйелерiн реформалау бағдарламаларын iске асырудан кейiн сан жағынан әуе қозғалысының қазiргi сипаты мен қарқындылығына толығымен сәйкес келедi, ағымдағы операциялық талаптарға функционалдық жағынан баламалы және өзiнiң барлық негiзгi параметрлерi бойынша оңтайлыға жақын.

      Қазақстан Республикасының әуе кеңiстiгiнде қозғалыс көлемiнiң тұрақты өсуiне транзиттiк ұшуларды, соның iшiнде Қазақстан Республикасының аумағында техникалық қона отырып орындайтын шетелдiк авиакомпаниялардың әуе кемелерiне аэронавигациялық қызмет көрсету үшiн тарифтердi мемлекеттiк реттеудi тоқтату және табиғи монополия саласына жатқызылған аэронавигация қызметтерiне арналған тарифтерге төмендету коэффициенттерiн қолдану ықпал ететiн болады.

      Жаңғырту бағдарламаларын орындау нәтижесiнде Қазақстанның бүкiл аэронавигациялық жүйесi толығымен реформаланды және қазiргi уақытта операциялық жағынан да, пайдалану жағынан да қолданыстағы трафикке баламалы. Жүйе тұрақты әрi орнықты жұмысты көрсетiп отыр және оның әуе қозғалысының нақты қарқынынан бес-алты есе асып түсетiн өткiзу қабiлетi бар, бұл кез келген көзделмеген жағдайларға байланысты әуе кемелерi ағыны күрт өскен жағдайда да қосымша өсусiз оның сенiмдi жұмыс iстеуiне кепiлдiк бередi.

      Аэронавигациялық инфрақұрылымды түбегейлi қайта жаңарту және екiншi буындағы аэронавигациялық жүйелердi пайдалану базасына негiзделген кiрiс бөлiгiн өсiру әдiстерiнен қызмет көрсету сапасының қол жеткiзiлген деңгейiн ұдайы көтерумен және 3-шi буынның болашақ аэронавигациялық жүйелерiн эволюциялық енгiзу базасында ұшу қауiпсiздiгi деңгейiн өсiрумен үйлесiмдi түрде тарифтiк жүйеге негiзделген белсендi маркетинг саясатына көшу қажет.

 **Тариф саясаты**

      Әуе тасымалдары саласында тиiмдi тариф саясатын қалыптастыру республиканың транзиттiк әлеуетiн ойдағыдай iске асыру факторларының бiрi болып табылады.

      Осыған байланысты Қазақстан үшiн азаматтық авиация саласында икемдi тариф саясатын жетiлдiру мәселесi аса өзектi.

      "Табиғи монополиялар туралы" Қазақстан Республикасының 1998 жылғы 9 шiлдедегi  Заңына сәйкес әуе кемелерiне әуежайлық және аэронавигациялық қызмет көрсеткенi үшiн алынатын алым ставкаларына уақытша төмендету коэффициенттерiн қолдану көзделген.

       Сонымен қатар, тарифтер мен алымдарды қалыптастыру жүйесiн одан әрi жетiлдiру және оңайлату, осы мәселе жөнiнде бiрқатар нормативтiк құжаттар әзiрлеу қажет.

      Азаматтық авиация саласындағы нормаларды ұйымдастырудың және жетiлдiрудiң қажеттiгi өндiрiстiк процестердiң күрделiлiгi мен ерекшелiгiне объективтi түрде негiзделген. Жаңа технологияларды, жаңа техниканы енгiзу, өндiрiстi жаңғырту және автоматтандыру өндiрiстi ұйымдастыру мен басқару тиiмдiлiгiн арттыруға ықпал етедi және азаматтық авиацияның барлық субъектiлерiнiң ұшу қауiпсiздiгiн қамтамасыз етуiне мүмкiндiк бередi.

 **4. Бағдарламаның мақсаты мен мiндеттерi**

      Бағдарламаның мақсаты халықтың және шаруашылық жүргiзушi субъектiлердiң авиациялық қызметтер мен жұмыстарға сұранысын тиiмдi әрi сапалы қанағаттандыру жолымен транзиттiк әлеуеттi ұлғайтуға және өңiрiшiлiк байланыс құруға бағытталған халықаралық талаптарға жауап беретiн мемлекеттiң авиакөлiктiк жүйесiн одан әрi дамыту және оның бәсекеге қабiлеттiлiгiн арттыру болып табылады.

      Осы кезеңнiң мiндеттерi мыналар болып белгiлендi:

      авиациялық қызметтер мен жұмыстар нарығын мемлекеттiк реттеу жүйесiн жетiлдіру;

      ұшулар қауiпсiздiгi мен авиациялық қауiпсiздiктi қамтамасыз ету;

      авиатасымалдар, оның iшiнде облысiшiлiк әуе қатынастары нарығын дамыту және кеңейту;

      әуежайлардың жердегi инфрақұрылым объектiлерiн (ҰҚЖ-ны, аэровокзал кешендерiн қайта жаңарту, қазiргi заманғы арнайы техникамен жарақтандыру) жаңғырту мен дамытуды жүзеге асыру;

      әуе қозғалысын ұйымдастыру жүйесiнiң жаңа тұжырымдамасын енгiзуге дайындық жөнiндегi iс-шаралар кешенiн орындау және ӘҚБ-ның өндiрiстiк қуаттарын жаңғыртуды жалғастыру;

      әуе кемелерi паркiн жаңарту;

      азаматтық авиация саласын нормативтiк құқықтық қамтамасыз етудi, оның iшiнде еуропалық авиациялық ережелердi (Joint Aviation Requirements) (бұдан әрi - JAR) кезең-кезеңiмен енгiзу жолымен жетiлдiру;

      кадрларды даярлау және қайта даярлау жүйесiн жетiлдiру.

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

 **5.1. Авиациялық қызметтер мен жұмыстар нарығын мемлекеттiк реттеу жүйесiн жетiлдiру**

      2006 - 2008 жылдар iшiнде авиациялық бағыттарда конкурстық бөлу жүйесiн қолдануды жалғастыру және тұрақты ұшуларды орындауға тiлек бiлдiрген авиатасымалдаушылар үшiн ұшу қауiпсiздiгiн қамтамасыз етудiң стандарттарын да (ұшу қауiпсiздiгiн қамтамасыз етудi сертификаттау және оны бақылау) және экономикалық факторларды да (авиакомпанияның қаржылық тұрақтылығы) қамтитын iрiктеудiң аса қатаң өлшемiн белгiлеу қажет.

      Бұл ретте мұндай авиатасымалдаушылар пайдаланатын әуе кемелерiнiң ұшу жарамдылығын қамтамасыз ету және оларға одан әрi техникалық қызмет көрсету үшiн өзiнiң жеткiлiктi қаржылық резервтерiн көрсетуге тиiс.

      Авиатасымалдаушылардың қызметiн мемлекеттiк қолдау шаралары мыналар болуға тиiс:

      Қазақстан Республикасы шетел мемлекеттерiмен әуе қатынасы туралы халықаралық шарттар жасасқан кезде қазақстандық авиакомпаниялардың мүдделерiн қорғауды қамтамасыз ету;

      әуе тасымалы нарығын реттеу жөнiндегi нормативтiк құқықтық базаны жетiлдiру;

      әуе кемелерi паркiн жаңарту және әуе кемелерiне техникалық қызмет көрсету жөнiнде жаңа технологияларды тарту үшiн қолайлы жағдайды қамтамасыз ету.

      Iрi ұлттық авиакомпания (флагмандық авиатасымалдаушы) құрылмайынша, тұтастай Қазақстанның авиакөлiк жүйесiн тиiмдi дамыту мүмкiн емес.

      Перспективада (2006-2008 жылдар) қазақстандық флагмандық авиатасымалдаушы "әуенiң алтыншы еркiндiгi" деп аталатын авиакомпанияның деңгейiне жетуге тиiс, яғни, Қазақстанның транзиттiк әлеуетiн пайдалана отырып, Еуропадан Қазақстанға және Қазақстаннан Азияға бағыттардың өзара түйiсетiн желiсiн құру арқылы жолаушыларды Азиядан Еуропаға және керi тасымалдауға тиiс. Осылайша, авиакомпания қазақстандық авиация нарығының мүмкiндiктерiн (сыйымдылығы бойынша шектелген) пайдаланумен бiрге халықаралық авиация нарығына да шыға алады. Мұндай флагмандық авиатасымалдаушы "әуенiң алтыншы еркiндiгi" авиакомпаниясы болуы үшiн Қазақстанда тартымды, қолайлы және тиiмдi тораптық әуежайды  пайдалану қажет болады. Yш стратегиялық Астана, Алматы, Атырау қалаларының әуежайлары iшiнде Астана қаласының әуежайы келешекте флагмандық авиатасымалдаушы үшiн тораптық әуежай болуы мүмкiн.

      Азаматтық авиацияны сертификаттау жүйесiн "Техникалық реттеу туралы" Қазақстан Республикасы  Заңының нормаларына сәйкес келтiру мақсатында Азаматтық авиация комитетiне инспекциялық бақылау функцияларын қалдырып, азаматтық авиация саласындағы қызметтердi сертификаттауды жүргiзу жөнiндегi функцияларды, сондай-ақ халықаралық талаптарға сәйкес сертификаттауды жүргiзу жөнiндегi функцияларды бәсекелес ортаға берудi Қазақстан Республикасы Yкiметiнiң 2004 жылғы 3 тамыздағы N 824 қаулысымен бекiтiлген Заң жобалау жұмыстарының  перспективалы жоспарында әзiрленуi 2006 жылдың 4-тоқсанына көзделген Қазақстан Республикасы Көлiк кодексiнiң жобасында көздеу қажет.

 **5.2 Ұшу қауiпсiздiгi мен авиациялық қауiпсiздiктi қамтамасыз ету**

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

      Мыналар ұшу қауiпсiздiгi мен авиациялық қауiпсiздiктiң деңгейiн арттыру жөнiндегi қажеттi iс-шаралар болып табылады:

      тергеуге барлық мүдделi тараптарды және бiрiншi кезекте, зауыттардың өкiлдерi - авиатехниканы шығарушылар мен әзiрлеушiлердi тарта отырып, авиациялық оқиғалардың шынайы себептерiн анықтау мақсатында тергеудiң объективтiлiгiн қамтамасыз ету;

      олардың алдын алу жөнiндегi iс-шараларды әзiрлей отырып ұшу қауiпсiздiгi мен авиация қауiпсiздiгінiң жай-күйiн тоқсан сайын талдауды жүргiзу, сондай-ақ ай сайын әуе көлiгiндегi қауiпсiздiктiң жай-күйi туралы ақпараттық бюллетеньдер шығару;

      авиациялық қауiпсiздiк пен ұшу қауiпсiздiгi қызметтерiнiң басшыларын аттестаттауды жүргізу;

      әуе кемелерiнiң жай-күйi бойынша нақты алдын алу iс-шараларын әзiрлеу;

      Қазақстан Республикасы заңнамасының, ұшу қауiпсiздiгiн қамтамасыз ету жөнiндегi қолданыстағы нормалар мен ережелердiң сақталуын бақылау;

      авиациялық жұмыстарды жүргiзу кезiнде нормативтiк құжаттар талаптарының сақталуын бақылау;

      ұшу қауiпсiздiгi саласында еуропалық авиациялық стандарттарды енгiзу;

      Қазақстан Республикасының кемiнде екi әуежайында "Дабыл" операциясы жоспары бойынша толық ауқымды терроризмге қарсы оқу- жаттығуларды жыл сайын өткiзудi жүйеге енгiзу;

      уәкiлеттi орган беретiн халықаралық үлгiдегi машина оқитын ұшу рұқсаттамасы жүйесiн енгiзу.

 **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 облысішілік (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 облысішілік 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 (облысішілік) 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 авитасымалдау 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 жердегi инфрақұрылым объектiлерiн**
**(ҰҚЖ-ны, аэровокзал кешендерiн қайта жаңарту, қазiргi**
**заманғы арнайы техникамен жарақтандыру) жаңғыртуды және**
**дамытуды жүзеге асыру**

       Ескерту. 5.4-кіші бөлімге өзгерту енгізілді - ҚР Үкіметінің 2007.12.24.  N 1266 Қаулысымен.

        Қазақстан Республикасының әуежай кешендерiнiң қызметiн одан әрi дамыту мақсатында мыналар ұсынылып отыр:

      1) Қазақстан Республикасының транзиттiк әлеуетiн барынша пайдалану мақсатында жұмыс iстеп тұрған әуежайлар негiзiнде бiрiншi кезекте жүк көлiктiк әуежайлар желiсiн дамыту қажет, осы әуежайлардың инфрақұрылымын қандай да бiр шектеулерсiз бiрiншi сыныпты әуе кемелерiн қабылдауға және қызмет көрсетуге мүмкiндiк беретiн халықаралық талаптарға сәйкес келтiру, негiзгi өндiрiстiк қуаттарды қайта жаңартуды жүргiзу, әуе кемелерiне жерде қызмет көрсету құралдарын жаңарту қажет;

      2) Семей, Өскемен, Қостанай қалаларының өңiрлiк әуежайларының инфрақұрылымын кезең-кезеңiмен (негiзгi өндiрiстiк қорларды жаңарту және қайта жаңарту) дамытуды қамтамасыз ету үшiн осы әуежайлардың акциялар пакеттерiн коммуналдық меншiктен республикалық меншiкке беру жөнiндегi iс-шараларды өткiзу болжанып отыр.

      Халықаралық стандарттар талаптарына сәйкес жолаушылар мен әуе кемелерiне қызмет көрсету бойынша астаналық әуежай қызметiн әрi қарай дамыту және жақсарту мақсатында Қазақстан Республикасының заңнамасында белгiлеген тәртiппен мамандырылған басқарушы компанияны тарту ұйғарылып отыр.

      Бұдан басқа, Қорғас кенті ауданында жаңа әуежай құрылысы көзделуде. Осы әуежай құрылысын 2008-2010 жылдары концессияға беруге ұсынылатын объектілердің тізбесіне енгізу ұсынылады.

      2008 жылы осы жоба бойынша техника-экономикалық негіздеме (ТЭН) әзірлеу қажет.

      3) әуежайлар иелерiмен бiрлесiп, Тараз, Петропавл, Көкшетау, Орал қалалары әуежайларының негiзгi өндiрiстiк қорларын (ҰҚЖ, аэровокзал кешендерi, арнайы техника) қайта жаңарту және жаңарту жөнiндегi iс-шаралар жоспарын әзiрлеу;

      4) "Қазаэронавигация" республикалық мемлекеттiк кәсiпорнымен бiрлесiп, әуеайлақтар ауданында ұшуды радиотехникалық қамтамасыз етудiң құралдарын жаңғырту мен жаңарту бағдарламасын әзiрлеу;

      5) әуе кемелерiне жерден қызмет көрсету үшiн, сондай-ақ авиациялық қауiпсiздiктi қамтамасыз ету үшiн арнайы техниканы ұсыну жөнiндегi лизингтiк қызметтер бөлiгiнде лизингтiк компаниялардың қызметiн көтермелеу ұсынылып отыр.

      Қазақстанның әуе кеңiстiгi арқылы транзиттiк ағындардың негiзгi бағыттарын негiзге ала отырып және ұшу қауiпсiздiгiн қамтамасыз ету үшiн мемлекетке жауапкершiлiк жүктейтiн ИКАО қағидатын ескере отырып, бүгiнгi күнi бiрiншi кезекте Ақтөбе, Павлодар, Шымкент, Қостанай және Қызылорда әуежайлары сияқты әуежайлардың әуежай кешенiн қайта жаңарту мен жаңғырту анағұрлым орынды (4, 5-кестелер).

      Бұл әуежайлар негiзгi халықаралық трассаларда орналасқан, сондықтан оларды "Боинг" үлгiсiндегi iрi әуе кемелерi үшiн транзит ретiнде пайдалану халықаралық авиатасымалдаушылар мен елiмiздiң әуежайлары үшiн екi жақты экономикалық табыс әкеледi және республиканың беделiн көтеруге ықпал етедi.

      Әуежай кешендерiн бiрiншi кезекте қайта жаңарту үшiн жоғарыда көрсетiлген әуежайларды таңдау мынадай себептерден туындайды:

**Ақтөбе қаласының әуежайы:**

      3,17 млрд. теңге мөлшерiндегi бюджеттiк қаражат есебiнен Ақтөбе қаласы халықаралық әуежайының ұшу-қону жолағын қайта жаңарту 2004 жылы басталып 2005 жылы аяқталды. ҰҚЖ-ны қайта жаңарту жолаушылар сыйымдылығы 350 жолаушыға дейiн жететiн барлық үлгiдегi, оның iшiнде Боинг үлгiсiндегi әуе кемелерiн қабылдауға және қызмет көрсетуге мүмкiндiк бередi.

      Ұлттық авиатасымалдаушы "Эйр Астана" авиакомпаниясы осы әуежай арқылы ұшуларды кеңейтудi, "Боинг" үлгiсiндегi ұшақтарда соның iшiнде Еуропаға ұшулар жиiлiгiн өсiрудi жоспарлап отыр.

      Сонымен бiрге, қолданыстағы аэровокзал кешенi 1967 жылы салынған, пайдалануға берiлген сәттен бастап қайта жаңартылмаған әрi қазiргi уақытта қауiпсiздiктi қамтамасыз ету және ұсынылатын қызметтердiң сапасы бойынша осы заман талаптарына сәйкес келмейдi.

      Осыған байланысты қолданыстағы алаңдарды 20000 шаршы метрге дейiн кеңейте отырып, қазiргi аэровокзал ғимаратын толық қайта жоспарлауды жүргiзу, аэровокзал кешенiнiң жарақталуы мен технологиялық желiлерiн халықаралық нормаларға сәйкестендiру қажет.

**Шымкент қаласының әуежайы:**

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

      бүгiнде тәулiгiне 150 рейске дейiн қабылдайтын Ташкент қаласының әуежайы арқылы ұшатын көлiктiк әуе кемелерiн тарту үшiн жағдай жасау қажеттiгi. Ташкент қаласы әуежайына көп салмақ түсiп отырғанының байқалуына байланысты, сондай-ақ Қазақстанның саяси тұрақтылығын ескере отырып, кейбiр авиакомпаниялар бүгiннiң өзiнде Шымкент қаласының әуежайында қонуды орындағысы келедi.

**Қостанай қаласының әуежайы:**

      шекара маңындағы аумақта орналасқан стратегиялық әуежай болып табылады. 1967 жылы пайдалануға берiлген уақыттан бастап ҰҚЖ-ны, рульдеу жолдарын, перронды күрделi жөндеу жүргiзiлмеген. ҰҚЖ-ның тiрек қабiлетi республика авиакомпанияларында бүгiнгi күнi бар әуе кемелерiнiң батыстық үлгiлерiн қабылдау мүмкiндiгiн айтарлықтай шектеп отыр. "Эйр Астана" авиакомпаниясы "Боинг" үлгiсiндегi ұшақтарын осы әуежай арқылы ұшыруды жоспарлауда;

**Павлодар қаласының әуежайы:**

      Әуежайдың ЖҰҚЖ-ы 1971 жылы пайдалануға берiлген. Пайдаланудың ұзақ мерзiмiне байланысты қазiргi уақытта ЖҰҚЖ-ның тiрек қабiлетiнiң төмендеуi байқалады, бұл әуе кемелерiн қабылдауды шектеуге әкелiп соғады. Тексеру нәтижелерi ЖҰҚЖ жасанды жамылғыларының қабыршықтануын, iшiнара бұзылуы мен тозуын көрсеттi.

      Әуежай ағымдағы және күрделi жөндеу арқылы аэродром жарамдылығын қамтамасыз ету жөнiндегi жұмыстарды жүргiзуде. Соңғы жөндеу 1994 жылы жүргiзiлген. Сонымен бiрге, қаржы қаражатының тапшылығына байланысты аэродромның жасанды жамылғыларын қайта жаңарту және қалпына келтiру жөнiндегi жоспарлы iс-шараларды жүргiзу мерзiмдерi сақталмайды, бұл ұшу қауiпсiздiгiн қамтамасыз етуге терiс әсер етедi.

**Қызылорда қаласының әуежайы:**

      Әуежайдың ЖҰҚЖ-ы 1986 жылы пайдалануға берiлген.

      Қазiргi уақытта аэродромда ТУ-134, АН-24 және басқа төменгi сыныпты үлгiдегi ұшақтар пайдаланылады. Қызылорда әуежайы пайдалану сапасының, аэродром жабынының геометриялық өлшемiнiң және инфрақұрылымының қазiргi заманғы халықаралық талаптарға сәйкес келмеуi, осы әуежайда қазiргi заман үлгiсiндегi әуе кемелерiнiң ұшулары ұшу салмағы мен қарқындылық шектеуi бойынша жүзеге асырылуымен байланысты. Мастикамен құйылған ұшып-қону жолағының үстiңгi қабатында көптеген ұзыннан бойлаған жарылулар мен сынулар бар.

                                                             4-кесте

**Республикалық бюджет есебiнен 2006-2008 жылдар**

**iшiнде қайта жаңартылуға (салынуға) тиiс Қазақстан**

**Республикасы әуежайларының жердегi инфрақұрылымының**

**негiзгi объектiлерiнiң құрамы**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Әуежай  |  Меншiк
түрi  | Жобалардың шамамен алғандағы құны млн.
теңге  | Қайта жаңартылуға, салынуға тиiс негiзгi өндiрiстiк кешендер  |
| 1  | 2  | 3  | 4  |
| "Ақтөбе
халықаралық
әуежайы"
акционерлiк
қоғамы  | Республикалық  | 3208,0  | Аэровокзал кешенiн қайта жаңарту  |
| "Шымкент
халықаралық
әуежайы"
акционерлiк
қоғамы  | Коммуналдық  | 5400,7  | ҰҚЖ (күшейту, ұзарту)  |
| Перрон, рульдеу жолдары
 (күшейту, кеңейту)  |
| Жарықпен белгi беру жабдығын орнату (ОВИ-1)  |
| Метеоқамтамасыз ету жүйесiн жете жабдықтау  |
| Радионавигациялық жүйенiң объектiлерi (орнын ауыстыру)  |
| "Қостанай
халықаралық
әуежайы"
акционерлiк
қоғамы
  | Коммуналдық
  | 7844,7
  | ҰҚЖ (күшейту, ұзарту)  |
| Перрон, рульдеу жолдары
 (күшейту, кеңейту)  |
|
 | Жарықпен белгi беру жабдығын орнату (ОВИ-1)  |
| Метеоқамтамасыз ету жүйесін жете жабдықтау  |
| Радионавигациялық жүйенiң
объектiлерi (орнын ауыстыру)  |
| "Павлодар әуежайы" акционерлік қоғамы    | Коммуналдық    | 1113,0    | ҰҚЖ-ны, рульдеу жолдарын күрделі жөндеу    |
| "Қорқыт 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 бiр орталықтан шоғырландырып сатып алу және қаржылық лизинг негiзiнде әуежайларға беру үшiн республикалық бюджеттен қаражат бөлу мүмкiндiгi қарастырылуы қажет.

      Ұшу қауiпсiздiгiн қамтамасыз етудiң негiзгi өлшемi әуе кемелерiне техникалық қызмет көрсетудi бекiтiлген техникалық регламенттер талаптарына сәйкес мамандандырылған техникалық орталықтарда дер кезiнде және сапалы жүргiзу болып табылады.

      Қазақстандық авиакомпаниялар пайдаланатын шетелде шығарылған әуе кемелерi паркiнiң саны өсiп келе жатқанына байланысты Астана қаласының әуежайында республика авиакомпанияларының ғана емес, ТМД елдерiнiң, Орталық және Оңтүстiк-Шығыс Азия аумақтарының да әуе кемелерiне техникалық қызмет көрсетудiң ауыр нысандарын жүргiзе алу сұранысын қамтамасыз ететiн қабiлетi бар қазiргi кезеңдегi сервистiк авиациялық-техникалық орталықты құру қажет.

      Бұл орталықтың қызметi батыс орталықтарындағы әуе кемелерiне қызмет көрсетуді жүргiзуге қазақстандық авиакомпаниялардың шығындарын қысқартуға мүмкiндiк бередi (орташа есеппен әуе кемесiнiң бiр бiрлiгiне жылына 160 мың АҚШ доллары).

 **5.5. Аэронавигация жүйесiнiң өндiрiстiк қуаттарын**
**жаңғыртуды жалғастыру жөнiндегi және әуе қозғалысын**
**ұйымдастыру жүйесiнің жаңа тұжырымдамасын енгiзуге дайындық**
**жөнiндегi iс-шаралар кешенiн орындау**

      Аэронавигация жүйесiнiң трассалық бөлiгiн дамытуды және жаңғыртуды инвестициялау аэронавигациялық қызмет көрсетудiң талап етiлетiн сапасын қамтамасыз етедi. Жоғары сапа базасында бәсекелестiк басымдықтар кiрiстiлiк сигментiн - транзиттiк ұшуларды қамтамасыз ету негiзiнде құрылуы және қолдауға алынуы мүмкiн. Осы бағытта инвестицияның төмендеуi аэронавигациялық басымдықтың азғындауына, бәсекелестiкке қабiлетiн жоюға және осының салдары ретiнде транзиттiк ағынның азаюына және кiрiсiнiң төмендеуiне әкелiп соғады.

      Аэродром аймағындағы әуе қозғалысының қарқындылығы шамалы болуына байланысты аэронавигациялық қызмет көрсету үшiн түсетiн кiрiстер аэродром ауданындағы аэронавигациялық инфрақұрылымды қамтамасыз етуге жетпейдi. Алайда, ұшу қауiпсiздiгiнiң талап етiлетiн деңгейiн қамтамасыз ету жөнiндегi мiндеттемелердi орындай отырып, кәсiпорын ескiрген жабдықты ауыстыру мен жаңғыртуды қоса алғанда, әуеайлақтық радиотехникалық кешендерiн қажеттi қамтамасыз етудi жүзеге асырады. Осы бағытқа деген инвестициялар барлық инвестициялық шығыстардың үштен бiрi болып отыр және де қауiпсiздiк тұрғысынан оларды азайту мүмкiн емес.

      Осыған орай, алдағы кезеңде Қазақстан Республикасының аэронавигациялық жүйесiнiң 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 аэроновигациялық 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 (ATN) 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 жүйесiн жаңғырту жөнiндегi инвестициялық жобаларды iске асыруға 15 754,9 млн. теңге бөлiнетiн болады. Көрсетiлген жұмыстар кешенiн орындау "Қазаэронавигация" республикалық мемлекеттiк кәсiпорнының әуе кеңiстiгiн пайдаланушыларға аэронавигациялық қызмет көрсетуден түсетiн меншiктi қаражаты есебiнен, кәсiпорын тартатын сыртқы инвестициялар арқылы қамтамасыз етiлуге тиiс.

      Барлық кiшi жүйелердi одан әрi жаңғыртуды жүргiзу қолданыстағы параметрлердi жақсарту мақсатында ғана емес, сондай-ақ жаңа технологияларды енгiзу базасын құру есебiнде де жүргiзiлуге тиiс. Бұдан басқа, болашақ аэронавигациялық жүйелерде әуе қозғалысына қызмет көрсетудiң жаңа технологияларын - автоматтандырылған тәуелдi бақылау мен аймақтық навигация әдiстерiне көшуге мүмкiндiк беретiн негiзгi құралдардың рөлiн орындайтын кiшi жүйелердi дамыту да жоспарлануға тиiс. Ол үшiн әзiрленiп жатқан көшу жоспарының шеңберiндегi ұзақ мерзiмдi бағдарламаға сәйкес жаңа технологияларды эволюциялық енгізу мен дәстүрлі аэронавигациялық құралдарды болашақ жүйелерге ауыстырудың стратегиясы iске асырылуға тиiс.

      Аэронавигациялық инфрақұрылымды пайдалануды оңтайландыруды жалғастыру неғұрлым озық және перспективалы технологияларды енгiзу тәжiрибесiне негiзделуге тиiс.

      Осы мақсатта мыналар талап етiледi:

      аэронавигациялық кешендердi дамыту мен жаңғыртуға қаржы қаражатын инвестициялаудың қол жеткiзiлген көлемiн сақтай отырып, Қазақстан Республикасының аэронавигациялық жүйесiнiң кiшi жүйелерiнiң шоғырлануын қамтамасыз етуге арналған инвестициялық саясаттың стратегиялық бағытын болашақ CNS/ATM жүйесiнiң баламасы мен оны енгiзудiң негiзi болып табылатын бiрыңғай кешенге өзгерту, және де сол негiзде қазiргi уақытта салынып жатқан коммуникациялардың корпоративтiк аэронавигациялық жүйесiнiң негiзiнде салынған бiрыңғай цифрлық желiге әуедегi және жердегi авиациялық байланыстың алуан түрiн шоғырландыру негiзiнде диспетчерлiк байланыстың жүйелерiне қайта жаңартуды жүргiзудi қамтамасыз ету;

      ӘҚБ автоматтандырылған жүйесiн дамыту, шығарылған радиопозициялардың өңiрлiк орталықтарға шоғырлануын аяқтау, Астана қаласында ӘҚБ автоматтандырылған жүйесiнiң бас орталығын құру және өзара резервтеудiң орталық аралық режимiн қамтамасыз ету;

      мүдделi шекаралас елдермен бiрлесiп, тiк эшелондаудың қысқартылған минимумдарына көше отырып, әуе кеңiстiгiнiң құрылымын және әуе қозғалысын ұйымдастыру әдiстерiн одан әрi жетiлдiру;

      қазiргi уақытта қолданылатын, екiншi буындағы жеткiлiктi жарақталған трассалық аэронавигациялық кешендер құру негiзiнде аймақтық навигация әдiстерiн енгiзу;

      талап етiлетiн инфрақұрылымды дайындау, ғарыштық орналасу навигациялық жүйелерiнiң элементтерiн енгiзудi және оларды қолдануға негiзделген әуе қозғалысын ұйымдастыру технологиялары ADS-тi (автоматтандырылған тәуелдi бақылау), CPDLC-тi ("ұшқыш-диспетчер" байланысының цифрлы желiлерi), D-ATIS-тi (әуеайлақ ауданындағы цифрлы метеохабарлау) және басқаларын пайдалануды бастау.

      Көрсетiлген жұмыстар кешенiн орындау әуе кеңiстiгiн пайдаланушыларға көрсетiлетiн аэронавигациялық қызметтен түсетiн "Қазаэронавигация" республикалық мемлекеттiк кәсiпорынның меншiк қаражаты, кәсiпорын тартатын сыртқы инвестициялар есебiнен де қамтамасыз етiлу тиiс.

      ӘҚБ кезiнде спутниктiк технологиялардың жоспарланған пайдаланылуына байланысты және ИКАО стандарттарына сәйкес аэродром ауданында орналасқан барлық аэронавигациялық бағыттардың координаттарын Дүниежүзiлiк геодезиялық жүйесiнiң (WGS-84) координаттарына ауыстыруды қамтамасыз ету қажет. Аэронавигациялық объектiлердi түсiрудi жүргiзуге байланысты жұмыстарды қаржыландыру азаматтық авиация ұйымдарының меншікті қаражаты есебінен де, өңірлік әуежайлардың негізгі өндірістік қорларын қайта жаңарту мен жаңғырту жөнiндегi бағдарламалардың шеңберiнде де жүзеге асырылуға тиiс.

 **5.6. Әуе кемелерi паркiн жаңарту**

       Ескерту. 5.6-кіші бөлімге өзгерту енгізілді - ҚР Үкіметінің 2007.12.24.  N 1266 Қаулысымен.

        Қазiргi уақытта iшкi тасымалдарда жұмыс iстейтiн, кеңес уақытында немесе Ресейде шығарылған, соның iшiнде Ан-24 пен Як-40 жолаушылар әуе кемелерiнiң негiзгi саны өз ресурсын бiтiредi деген болжам бар.

      Шығарылатын парктi толықтыру үшiн мынадай iс-қимылдар қабылдау жоспарланып отыр.

      Операциялық немесе қаржылық лизингке алынған жаңа әуе кемелерiн пайдалану тәжiрибесiн жалғастыру қажет. Бұл ретте әуе кемелерiнiң саны авиациялық тасымалдарға деген сұраныстың өсуiне балама болуға тиiс, сондай-ақ ұшу және инженерлiк-техникалық құрамды қайта даярлау, техникалық қызмет көрсету және қосалқы бөлшектердiң ең аз қажеттi деңгейiн қалыптастыру жөнiндегi шығыстарды азайту мақсатында олардың бiр үлгiлi болуы қамтамасыз етiлуге тиiс.

      "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 талап етіледі.

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

      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, АТR-42, АТR-72, Dash-8, SAAB;

      турбореактивті - Ан-148, Ту-334, RRJ, Еmbraer, 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" акционерлiк қоғамына (үлгiлер бойынша)**

**қажеттi әуе кемелерi санының 2008 жылға дейiнгi 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 негiзiнде Аэрбас - 320/321 (5 бiрлiк) және Боинг-757-200 (1 бiрлiк) әуе кемелерiн тартуды жоспарлап отыр.

      2007 жылдан бастап 150 жергілiктi конфигурациялы 3 орта магистральдық ұшақты, сондай-ақ сыйымдылығы 220-250 жолаушы болатын кең фюзеляжды 3 ұшақты сатып алу көзделiп отыр. Осы әуе кемелерiн сатып алу қаржылық лизинг негiзiнде жүзеге асырылады.

      Алты әуе кемесiн сатып алуға арналған нақты тапсырыстардың жиынтық құны 57 915 млн. теңге мөлшерiнде болжанады. Бұл ретте осы соманың 85 %-ы қаржыландыруды халықаралық кредиттiк-қаржылық институттар (АҚШ Эксимбанкi және басқалар) ұсынатын кредиттiк қаражат түрiндегi "Эйр Астана" АҚ ұзақ мерзiмдi мiндеттемелерi есебiнен қамтамасыз ету жоспарланып отыр.

**Алты әуе кемесi құнының 15 %-ы төлемдерiнiң көзi**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Төлемдер  | Сома(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 кемелерiн шығарушыларға төлем жасаудың болжамды**

**кестесi**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Төлемдер** | **Сома (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 парктi меншiктi қаражат есебiнен кеңейтудi жоспарлап отыр, ал 2007 жылы акционерлер тарапынан қосымша сыртқы капитал салу талап етiледi. Қосымша қаражатқа қажеттiлiк сомасы 2007 жылы 9 180 млн. теңгенi құрайды (оның iшiнде 5 501 млн. теңге - ӘК шығарушыларға арналған болжамды төлемге, қалған сома - авиакомпанияның айналымдағы капиталын қамтамасыз етуге). Тиiсiнше "Эйр Астана" АҚ акцияларының 51%-ына ие болып отырған Қазақстан Республикасы 2007 жылға арналған бюджетте авиакомпанияның жарғылық капиталын толықтыруға 4 682 млн. теңге мөлшерiндегi ақшалай қаражатты көздеуi қажет.

      Басқа қазақстандық авиакомпаниялардың жақын магистральдық әуе кемелерiнiң тозған паркiн (соның iшiнде Ан-24 және Як-40) толықтыру үшiн 2008 жылға дейiнгi кезеңде 2-3 сыныптағы ұшақтардың шамамен 7 бiрлiгi қажет.

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

      Бұл ретте Қазақстанның климат жағдайына жарамды, жылдамдығы мен ұшу алыстығы, сондай-ақ жолаушы сыйымдылығы есебiнен пайдалану тиiмдiлiгi Ан-24 және Як-40 үлгiсiндегi әуе кемелерiн пайдалану тиiмдiлiгiнен екi есе жоғары жаңа буынның әуе кемелерiне бағытталу қажет.

      Мыналар үлгi нұсқалар болуы мүмкiн:

      турбовинттiк - Ил-114, ATR-42, ATR-72, Dash-8, SAAB және басқалары;

      турбореактивтiк - Ан-148, Ту-334, RRJ, Embraer, RJ, CRJ және басқалары.

      Меншiктi және тартылған қаражатты пайдалана отырып, әуе кемелерiнiң қажеттi санын сатып алуды қамтамасыз ете алатын басқа да iрi ұлттық авиакомпания әуе кемелерiнiң паркiн толықтыру неғұрлым ыңғайлы нұсқа болып табылады.

      Бұдан басқа, бюджеттiк және бюджеттен тыс көздердi бiрiктiру арқылы жаңа ұшақтарды сатып алып, кейiннен оларды қазақстандық авиакомпанияларға "жұмсақ" шартпен лизингке бере алатын "Қазавиализинг" АҚ-ның қызметiн жандандыру болжанып отыр. Бұл ретте секьюритилендiру мәмiлесiн жүзеге асыру не мемлекеттiк кепiлдiкпен қамтамасыз етiлген облигацияларды шығару сияқты қаржылық тәсiлдер қолданылуы мүмкiн.

      Әуе кемелерi паркiн жаңарту мақсатында Қазақстан Республикасының авиатасымалдаушыларын экономикалық ынталандыру жөнiндегi жағдайларды қазіргi заманғы әуе кемелерiн сатып алу кезiнде оларға кредиттiк жеңiлдiктердi беру мүмкiндiгiн қарастыру қажет.

      Батыс өңiрiнде тiкұшақтық техниканы жаңарту көзделген. Каспий теңiзiнiң қазақстандық секторындағы теңiз бұрғылау қондырғыларына ұшу үшiн "Еуро-Азия Эйр" авиакомпаниясы "ҚазМұнайГаз" ұлттық компаниясының қаражаты есебiнен 2006 жылдың басында Eurocopter типтi (Францияда шығарылған) 2 жаңа тiкұшақ сатып алуды жоспарлады. Каспий теңiзiнiң қазақстандық секторы дамыған және осындай түрдегi тiкұшақтарда тұтынушылық өскен сайын осы аумақта орналасқан авиакомпаниялар қажеттi тiкұшақтарды қосымша сатып алып отырады.

      Туризмнiң қажеттiлiгi үшiн авиакомпаниялар 2005 жылы 4 жаңа тiкұшақ, соның iшiнде Eurocopter (1 бiрлiк) және Robinson (2 бiрлiк) үлгiсiндегi тiкұшақтар сатып алды. 2008 жылға қарай осы үлгiдегi 10 тiкұшақ сатып алу жоспарланып отыр.

 **5.7. Азаматтық авиация саласын нормативтiк құқықтық, оның**
**iшiнде еуропалық авиациялық ережелердi кезең-кезеңiмен енгiзу**
**жолымен қамтамасыз етудi жетiлдiру**

      Қазақстан Республикасының азаматтық авиация саласында Еуропа елдерiнде еуропалық бiрлескен авиациялық билiк орындарының (Joint Aviation Authorities) (бұдан әрi - JАА) шеңберiнде қолданылатын еуропалық авиациялық ережелердi енгiзу қажет.

      Ол үшiн мынадай мiндеттердi шешу қажет:

      1. Ұлттық авиациялық ережелердi JAR талаптарына сәйкестендiру ол үшін:

      JAR құжаттарының толық пакетiн сатып алу және оны аударуды қамтамасыз ету;

      JAR ережелерi мен стандарттары жөнiндегi консультант-мамандарды тарту қажет.

      2. Азаматтық авиация комитетiнiң мамандарын JAA мойындаған Еуропалық даярлау орталықтарында мынадай бағыттар бойынша оқыту:

      ұшуға рұқсаттары бар ұшу инспекторларын даярлау;

      әуе кемелерiнiң ұшу жарамдылығын қамтамасыз ету және авиациялық қауiпсiздiк жөнiндегi инспекторларды даярлау;

      JAR талаптарына сәйкес Қазақстан Республикасы азаматтық авиациясының ұйымдары мен оқу орындарын сертификаттау жөнiнде мамандар даярлау;

      Азаматтық авиация комитетiнiң мамандарын ағылшын тiлiн бiлу деңгейiн жоғарылату жөнiндегi арнайы орталықтарда оқыту.

      3. Қазақстан Республикасында авиациялық техниканы пайдаланудың қолданыстағы ұлттық ережелерiн JAR талаптарына бейiмдеу.

      4. Авиациялық персоналды даярлау мен қайта даярлау орталықтарын JAR талаптарына сәйкестендiру.

      5. Авиациялық техникаға техникалық қызмет көрсету мен жөндеу жөнiнде JAR талаптарына сәйкес келетiн техникалық орталықтар құру.

      6. Әуежайлардың жердегi және ұшуды қамтамасыз ету қызметтерiн JAR талаптарына сәйкестендiру.

      7. Азаматтық аэродромдардың инфрақұрылымын JAR талаптарына сәйкестендiру.

      Азаматтық авиацияның қызметiн реттейтiн нормативтiк құқықтық кесiмдердi сәйкестендiру үшiн қолданыстағы ұлттық авиациялық ережелердi JAR талаптарымен үйлестiрiлген жай-күйге келтiру қажет, ол үшiн 2006 - 2008 жылдарға арналған республикалық бюджетте 478,2 млн. теңге мөлшерiнде қаражат бөлудi көздеу қажет.

 **5.8. Кадрларды даярлау және қайта даярлау жүйесiн жетiлдiру**

      Қазiргi заманғы аппараттық-бағдарламалық кешендердiң негiзiнде құрылатын аса күрделi аэронавигациялық жүйелердi қолдану ұшу, диспетчерлiк және инженерлiк-техникалық персоналды даярлау деңгейiне жоғары талаптар қояды. Осыған байланысты, даярланатындардың саны мен даярлау сапасы бойынша соңғы уақытта талаптарды қанағаттандыратын қолданыстағы жүйе кеңейтудi және қайта ұйымдастыруды талап етедi.

      Мамандарды даярлауға қойылатын өсiп келе жатқан талаптарды қанағаттандыру үшiн "Қазаэронавигация" республикалық мемлекеттiк кәсiпорнына:

      басшылыққа алынатын құжаттардың талаптарына сәйкес тренажерлiк дайындық негiзiнде барлық жұмыс iстейтiн диспетчерлiк құрамның бiлiктiлiгiн жоғарылатуды қамтамасыз ету;

      Орталық Азия елдерi аэронавигациялық қызметтерiнiң диспетчерлiк және инженерлiк-техникалық құрамын даярлау үшiн Алматы қаласындағы өңiрлiк бiлiктiлiктi арттыру орталығын халықаралық стандарттар бойынша сертификаттау жөнiнде iс-шаралар өткiзу қажет.

      Республика авиакомпанияларының әуе паркiн батыста жасалған авиациялық техникамен жабдықтау үрдiсiн ескере отырып:

      шетел мемлекеттерiнiң ұшу мектептерiнде ұшқыштар даярлау жөнiндегi екi жылдық курстарда кемiнде 40 студенттi мемлекеттiк қаражат, соның iшiнде Қазақстан Республикасы Президентiнiң "Болашақ" халықаралық стипендиясы есебiнен оқытуды қамтамасыз ету;

      Қазақстан Республикасының азаматтық авиация саласындағы оқу орындарының негiзiнде, оның iшiнде Азаматтық авиация академиясының базасында батыста жасалған әуе кемелерiн пайдалану жөнiндегi инженерлiк-техникалық және ұшу құрамын даярлау мен қайта даярлау жөнiндегi ic-шаралар жоспарын әзiрлеу;

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

      Қазақстан Республикасы оқу орындары мен ұшу орталықтарында кiшi авиация үшiн ұшу құрамын даярлауды қамтамасыз ету қажет.

      2008 жылдың наурызынан бастап әуе қозғалысына қызмет көрсететiн диспетчерлердiң және халықаралық ұшуларды орындайтын пилоттардың ағылшын тiлiн еркiн бiлуiне қатысты ИКАО стандартының қолданысқа енгiзiлуiне байланысты авиациялық персоналға ағылшын тiлiн үйрету және тiл меңгерудiң талап етiлетiн деңгейiн қолдау жүйесiн қамтамасыз ету қажет.

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

 **6. Қажеттi ресурстар және қаржыландыру көздерi**

      Бағдарламаның 2006 - 2008 жылдарға арналған жалпы құны 121471,5 млн. теңгенi құрайды, оның iшiнде: республикалық бюджеттен - 33782,8 млн. теңгенi және де 87688,7 млн. теңге мөлшерiнде 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  |
| Авиабағыттарды 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 "Қазавиализиниг" 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-техгикалық орталық салу  | 80  | 4160  | 4160  |
| Аэронавигациалық 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 iске асырудан күтiлетiн нәтижелер**

      Бүгiнгi күнi Қазақстанның макроэкономикалық даму процестерiнiң басым көпшiлiгi оң үрдiстердiң жалғасуы мен жалпы iшкi өнiмнiң өсуiн көрсетiп отыр. Авиациялық тасымалдардың өсу үрдiсi тұрғындардың жүрiп-тұруы мен жан басына шаққандағы жалпы iшкi өнiмнiң тұрғындарға деген деңгейi арасындағы өзара байланыстан, сондай-ақ әуе тасымалдары қауiпсiздiгiндегi сенiмдiлiкке байланысты әуе тасымалдары тартымдылығын қамтамасыз етуден шығып отыр.

      Бағдарламаны iске асыру Қазақстанның транзиттiк әлеуетiн дамытуды қамтамасыз етуге, қазiргi заманғы талаптарға жауап беретiн саланы құруға, сапалы авиациялық қызметтерге тұрғындардың және экономиканың өсiп келе жатқан қажеттiлiгiн қанағаттандыруға, әуе кемелерiнiң жаңа үлгiлерiн пайдалану есебiнен ұшу қауiпсiздiгiнiң тиiстi деңгейiн қамтамасыз етудi, аэронавигациялық жүйенi жаңғыртуды, әуежайлардың негiзгi өндiрiстiк қорларын қайта жаңарту мен жаңғыртуды қанағаттандыруды, авиациялық персоналды даярлау және оның бiлiктiлiгiн жоғарылату жүйесiн құруды қамтамасыз етуге қабiлеттi Қазақстан Республикасының азаматтық авиация саласын дамытуға ықпал етедi.

      Күтiлетiн нәтижелер:

      ұшу қауiпсiздiгi мен авиациялық қауiпсiздiк деңгейiн арттыру;

      2008 жылдан бастап еуропалық авиациялық стандарттарды кезең-кезеңiмен енгiзу;

      Қазақстан Республикасының әуежайлары арқылы жыл сайын жолаушылар ағынын кемiнде 10 %-ға өсiру;

      жыл сайын жүк ағынының кемiнде 4 %-ға өсiру;

      әлемдiк стандарттарға жауап беретiн әуе кемелерi паркiн жылына орта есеппен 5 бiрлiкке жаңғырту мен жаңарту арқылы отандық авиакомпаниялардың бәсекеге қабiлеттiлiгiн арттыру және халықаралық ұшуларды көбейту;

      елiмiздiң транзиттiк әлеуетiн барынша пайдалану үшiн әлемдiк стандарттарға жауап беретiн жылына кемiнде 2 әуежайды дамыту және қайта жаңартуды, халықаралық әуежайлар санын сегiзге дейiн ұлғайту;

      кадр резервiн қалпына келтiру.

 **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 асыру) үшін жауаптылар   | Орындау (іске 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, 15 ақпанға, 15 тамызға қарай  | Талап етілмейді  |  -  |
| 2  | (алынып тасталды - 2007.12.24. N 1266)  |
| **Авиатасымалдар нарығын, соның ішінде облысішілік әуе** **қатынастарын дамыту және кеңейту** |
| 3   | Әлеуметтік маңызы бар авиабағыттарды, оның ішінде
облысаралық
және облысіші-
лік әуе
қатынастарын
субсидиялау
жөнінде
шаралар
қабылдау  | Қазақстан Республикасының Үкіметіне ақпарат  | ККМ  | 2006 - 2008 жылдар, 15 ақпанға, 15 тамызға қарай  | 2006 жыл: - 600
2007 жыл: - 600
2007 жыл: - 800\*
2008 жыл: - 800\*  | РБ  |
| 4  | Үш торапты Астана, Алматы, Атырау қалаларының әуежайларынан әуе қатыныстарын кеңейту жөнінде шаралар қабылдау    | Қазақстан Республикасының Үкіметіне ақпарат  | ККМ  | 2007 - 2008 жылдар, 15 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, 15 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, 15 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, 15 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, 15 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, 15 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, 15 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 "Эйр Астана" акционерлік қоғамының жарғылық капиталын   | Қазақстан Республикасының Үкіметіне ақпарат  | ККМ  | 2008 жылғы 15 ақпанға қарай    | 2007 жыл: - 4682,0  | РБ  |
| 15  | "Эйр Астана" АҚ-на жаңа әуе кемелерін сатып алу   | Қазақстан Республикасының Үкіметіне ақпарат  | ККМ (жинақтау), "Эйр Астана" АҚ  | 2007 - 2008 жылдар, 15 ақпанға, 15 тамызға қарай  | 2006 жыл: - 3186,0
2007 жыл: - 25598,0\*\*
2008 жыл: - 20250,0\*\*  | Бюд-
жеттен
тыс
қара-
жат  |
| 15-1  | Ескірген әуе
кемелерін
пайдалануға
шек қою
жөнінде
шаралар
қабылдау    | Қазақстан Республи-
касының
Үкіметіне ақпарат  | ККМ  | 2008
жылғы
15
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 коммуни-
кациялар
министр-
лігіне
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   | Норма-
тивтік
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  |        РБ
Бюджеттен тыс қаражат  |
| оның ішінде  |
| 2006 жыл  | 5759,9 14339,2  |        РБ
Бюджеттен тыс қаражат  |
| 2007 жыл  | 19535,7 41617,8  |        РБ
Бюджеттен тыс қаражат  |
| 2008 жыл  | 8487,2 31731,7  |        РБ
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;

ҰҚЖ      - ұшу-қону жолағы;

ӘҚБ АЖ   - әуе қозғалысын басқарудың автоматтандырылған жүйесі.

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