

Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2006 жылғы 30 маусымдағы N 632 қаулысына өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы

Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2007 жылғы 24 желтоқсандағы N 1266 Қаулысы

Қазақстан Республикасы Үкіметі **ҚАУЛЫ ЕТЕДІ** :

1. "Қазақстан Республикасының азаматтық авиация саласын дамытудың 2006-2008 жылдарға арналған бағдарламасын бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2006 жылғы 30 маусымдағы N 632 қаулысына (Қазақстан Республикасының ПҰАЖ-ы, 2006 ж., N 24, 253-құжат) мынадай өзгерістер мен толықтырулар енгізілсін:

көрсетілген қаулымен бекітілген Қазақстан Республикасының азаматтық авиация саласын дамытудың 2006-2008 жылдарға арналған бағдарламасында:

"Саланың қазіргі жай-күйін талдау және қазіргі проблемалар" деген 3-бөлімде:

"Әуе жайлар" деген кіші бөлімде:

бірінші абзацтағы "21" деген сандар "22" деген сандармен ауыстырылсын;

"Бағдарламаның негізгі бағыттары және оны іске асыру тетіктері" деген 5-бөлімде:

5.2-кіші бөлімнің алтыншы, он екінші, он үшінші, он төртінші, он бесінші, он алтыншы абзацтар алынып тасталсын;

5.3-кіші бөлім мынадай редакцияда жазылсын:

5.3. Авиатасымалдар нарығын дамыту және кеңейту

Ішкі авиациялық қатынастарды одан әрі дамыту:

- 1) қолданыстағы бағыттар бойынша авиарейстердің 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 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 - кіші бөлімде :

2) тармақшаның бірінші абзацындағы "Ақтау, Петропавл", "Павлодар", "Қызылорда", "Талдықорған, Шымкент" деген сөздер алынып тасталсын;

2) тармақшаның үшінші абзацы алынып тасталсын; мынадай мазмұндағы абзацтармен толықтырылсын:

"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."

5.6-кіші бөлімнің төртінші абзацы мынадай редакцияда жазылсын:

"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, 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."

"Қазақстан Республикасының азаматтық авиация саласын дамытудың 2006-2008 жылдарға арналған бағдарламасын іске асыру жөніндегі іс-шаралар жоспары" деген 8-бөлімде :

реттік нөмірі 2-жол алынып тасталсын;

реттік нөмірі 3-жолда:

"Іс-шара" деген бағандағы "әлеуметтік маңызы бар авиабағыттарды, соның ішінде" деген сөздерден кейін "облысаралық және" деген сөздермен толықтырылсын;

реттік нөмірі 12-жол алынып тасталсын;

15-1-жолмен толықтырылсын:

"15-1 Ескірген әуе Қазақстан ККМ 2008 Талап
кемелерін Республикасының жылғы етілмейді
пайдалануға Үкіметіне ақпарат 15

шек қою тамызға

жөнінде қарай

ш а р а л а р

кабылдау ".

2. Осы қаулы қол қойылған күнінен бастап қолданысқа енгізіледі.

Қазақстан Республикасының

Премьер-Министрі