



Об утверждении Плана развития Республиканского государственного предприятия "Казаэронавигация" на 2001-2005 годы

Постановление Правительства Республики Казахстан от 27 декабря 2001 года N 1731

В соответствии с постановлением Правительства Республики Казахстан от 15 сентября 2000 года N 1398 P001398_ "Об Индикативном плане социально-экономического развития Республики Казахстан на 2001 год" Правительство Республики Казахстан постановляет:

1. Утвердить прилагаемый План развития Республиканского государственного предприятия "Казаэронавигация" на 2001-2005 годы.
2. Настоящее постановление вступает в силу со дня подписания.

Премьер - Министр

Республики Казахстан

П л а н р а з в и т и я Республиканского государственного предприятия "Казаэронавигация" на 2001-2005 годы

Список используемых сокращений

РГП	Республиканское государственное предприятие
РК	Республика Казахстан
ВП	Воздушное пространство
ИКАО	Международная организация гражданской авиации
ИАТА	Международная ассоциация авиаперевозчиков
УВД	Управление воздушным движением
АНО	Аэронавигационное обслуживание
АС УВД	Автоматизированная система управления воздушным движением
АРМ	Автоматизированное рабочее место диспетчера
ОВД	Организация воздушного движения
МВЛ	Местные воздушные линии
РОВД	Район организации воздушного движения
CNS/ATM	Концепция "Связь, Навигация, Наблюдение в интересах организации воздушного движения"
GPS	Системы космического базирования
FANS	Концепция будущих навигационных систем
ATN	Аэронавигационная Телекоммуникационная сеть
ВРЛ	Вторичный радиолокатор
GNSS	Глобальная навигационная спутниковая система

ВОРЛ Вторичный обзорный радиолокатор
СЭРТОС Служба эксплуатации радиотехнического оборудования и связи
СОВД Служба организации воздушного движения

Глава 1. Характеристика национальной компании

Наименование предприятия: Республиканское государственное предприятие по управлению воздушным движением, технической эксплуатации наземных средств радиотехнического обеспечения полетов и электросвязи Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан - РГП "Казаэронавигация".

Миссия предприятия: Развитие аэронавигационной системы Республики Казахстан для наиболее полного удовлетворения потребностей пользователей воздушного пространства страны в соответствии с требованиями мирового авиационного сообщества посредством управления воздушным движением над территорией республики и снабжением пользователей своевременной, полной и достоверной аэронавигационной информацией для обеспечения максимальной безопасности и эффективности полетов в воздушном пространстве Казахстана.

РГП "Казаэронавигация" создано постановлением Кабинета Министров Республики Казахстан от 10 мая 1994 года N 489 P940489_ и приказом Министерства транспорта и коммуникаций от 22 июня 1995 года N 133 "О выделении предприятия "Казаэронавигация" из состава Национальной акционерной авиакомпании "Казакстан аэе жолы" в целях обеспечения функционирования единой технологической системы управления воздушным движением республики для удовлетворения потребностей всех пользователей воздушным пространством.

Юридический статус: Республиканское государственное предприятие. РГП "Казаэронавигация" является юридическим лицом, имеет на праве хозяйственного ведения обособленное имущество и руководствуется в своей деятельности действующим законодательством Республики Казахстан, документами ИКАО и международными договорами, актами Президента, Парламента и Правительства Республики Казахстан, Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан и Уставом предприятия.

Основные элементы операционной деятельности:
управление воздушным движением;

обеспечение безопасности выполнения полетов в воздушном пространстве (ВП) РК;

координирование порядка использования ВП РК;
планирование воздушного движения в РК;

обеспечение эксплуатации, технического обслуживания, ремонта, заказа и ввода в эксплуатацию радиотехнического оборудования и средств связи;

взимание платы за аэронавигационное обслуживание в ВП РК;

обеспечение полетов аэронавигационной информацией;

учет и участие в расследовании инцидентов и нарушений при использовании ВП РК

;

участие в разработке правил, наставлений, инструкций и других нормативных актов

регулирующих безопасное использование ВП;

совершенствование структуры ВП и укрупнение районов;

создание автоматизированных центров УВД;

перекрытие ВП вторичным радиолокационным полем;

применение спутниковых навигационных систем CNS/ATM.

Свидетельство: Свидетельство о государственной перерегистрации юридического лица N 8360-1919-ГП от 28 марта 2000 года, дающее право на осуществление деятельности в соответствии с учредительными документами в рамках законодательства РК.

Статус: Государственный провайдер аэронавигационных услуг.

Исключительные права: Создавать, строить, монтировать, владеть, осуществлять эксплуатацию и техническое обслуживание аэронавигационной системы Республики Казахстан. Функции провайдера в части предоставления аэронавигационных услуг.

Уставной капитал: 2,1 млрд. тенге.

Активы: 12,7 млрд. тенге.

Годовой оборот: 6,8 млрд. тенге.

РГП "Казаэронавигация", согласно Закону Республики Казахстан Z980272_ "О естественных монополиях", внесено в Государственный регистр субъектов естественных монополий Республики Казахстан. Агентством Республики Казахстан по регулированию естественных монополий, защите конкуренции и поддержке малого бизнеса устанавливаются тарифы на аэронавигационные услуги и контроль над формированием затрат.

Структура предприятия как элемент государственного управления

Одним из основных преимуществ, полученных Казахстаном при создании в 1995 году единого предприятия по организации воздушного движения и эксплуатации радиотехнического оборудования и связи, было сосредоточение в рамках единого хозяйствующего субъекта функций управления воздушным движением, взимания платы за аэронавигационное обслуживание и проведения требуемой модернизации аэронавигационной системы на основе полученных финансовых средств.

Несмотря на то, что применяется оборудование многих фирм- производителей, предприятием успешно решается задача интеграции его в единую автоматизированную систему УВД. Основой объединения составляющих подсистем в интегрированную аэронавигационную систему Казахстана является строящаяся в настоящее время сеть телекоммуникаций. По мере создания сети все подсистемы объединяются в соответствии с концепцией ИКАО "CNS/ATM", что в дальнейшем ведет к созданию единой структуры, не допускающей автономного функционирования ни одной из своих

ч а с т е й .

Управление воздушным движением является непрерывным технологическим процессом, требующим постоянного и оперативного взаимодействия множества основных и вспомогательных служб, включающих как диспетчерский состав, непосредственно управляющий воздушным движением, так и инженерно-технические, финансовые и другие подразделения, осуществляющие их материально-техническое обеспечение.

Выделение из общего аэронавигационного комплекса любой его части приведет к нарушению четко отработанных технологических связей, что неизбежно приведет к сбоям в его работе и, как следствие, ухудшит состояние безопасности полетов и обеспечению национальной безопасности, требующей согласования с соответствующими органами Комитета национальной безопасности и Министерства обороны Республики Казахстан.

В Республике Казахстан уже создана широкая сеть воздушных международных трасс, оснащенная современными средствами УВД навигации и связи и удовлетворяющая потребностям мирового авиационного сообщества. Планирование и внедрение трасс производится на основании спроса со стороны пользователей воздушным пространством.

Таким образом, в настоящее время РГП "Казаэронавигация" представляет собой единую хорошо сбалансированную структуру, которая несет ответственность за предоставление аэронавигационного обслуживания с требуемым качеством.

Любая структурная перестройка данной системы, даже на первый взгляд самая незначительная, создаст препятствия четкому отлаженному взаимодействию составных частей, нарушит установленное взаимодействие технологических процессов и в настоящий момент неприемлема.

Приказом генерального директора РГП "Казаэронавигация" от 6 декабря 2000 года N 907 утверждена организационная структура предприятия (приложение А).

Глава 2. Анализ производственно-финансового развития национальной компании за 1998-2000 годы

1. Производство товаров, работ, услуг (по видам экономической деятельности)

В соответствии с основными функциями, РГП "Казаэронавигация" оказывает следующие услуги основной деятельности:

аэронавигационное обслуживание воздушных судов в воздушном пространстве Республики Казахстан на маршруте полета;

аэронавигационное обслуживание воздушных судов в воздушном пространстве Республики Казахстан в районе аэродрома;

услуги телекоммуникаций;
радиосвязь;

авиационная фиксированная телеграфная связь;
предоставление аэронавигационной информации.

В силу исторических причин расположения в аэропортовых городках РГП "Казаэронавигация" оказывает также прочие услуги - это сдача в аренду основных производственных фондов, обеспечение электроэнергией и отоплением, коммунальное обслуживание.

Производственными показателями, отражающими объем аэронавигационного обслуживания воздушных судов в воздушном пространстве Республики Казахстан на маршруте полетов и в районе аэродрома, являются самолето-километры, самолето-вылеты и тоннаж максимальной взлетной массы воздушных судов. Самолето-километры и тоннаж максимальной взлетной массы воздушных судов являются параметрами для взимания сборов за аэронавигационное обслуживание как на маршруте полета, так и в районе аэродрома. Эти параметры рекомендованы документами Международной организацией гражданской авиации (ИКАО):

от 1986 года Дос 9161/2 "Руководство по экономическим аспектам аэронавигационного обеспечения на маршруте";

от 1991 года Дос 9562 "Руководство по экономике аэропортов";

от 1997 года Дос 9161/3 "Руководство по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания";

от 2001 года Дос 9082/6 "Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов за аэронавигационное обслуживание".

Всего за 1998-2000 годы производственные показатели по РГП "Казаэронавигация" составили:

276,3 млн. самолето-километров, в том числе за 2000 год - 94,2 млн. самолето-километров, с ростом к 1999 году на 6,6%, или на 5,8 млн. километров;

86,7 тыс. самолето-вылетов, в том числе за 2000 год - 28 тыс. самолето-вылетов, с ростом к 1999 году на 6,5%, или на 1,7 тыс. вылетов;

661,2 тыс. тонн максимальной взлетной массы от самолето-вылетов, в том числе за 2000 год - 1226 тыс. тонн самолето-вылетов, со снижением к 1999 году на 1,8%, или на

23 тыс. тонн.

За 1998-1999 годы снизилось на 20% количество полетов воздушных судов в воздушном пространстве Республики Казахстан. В результате проведения маркетинговой работы, РГП "Казаэронавигация" привлекло ряд авиакомпаний на вновь открытые маршруты с большей протяженностью по территории Республики, что позволило не потерять доходы предприятия за аэронавигационное обслуживание, а с 2000 года восстановлена тенденция ежегодного роста на 2-3%.

За аэронавигационное обслуживание (далее - АНО) с пользователей воздушного пространства Республики Казахстан, не зависимо от их государственной принадлежности, ведомственной подчиненности и форм собственности, взимается

плата в виде аэронавигационных сборов.

Доходы от АНО составляют основную долю всех доходов предприятия. На 80% доходы АНО формируются за счет транзитных рейсов иностранных авиакомпаний и на 20% - рейсов казахстанских авиакомпаний и обеспечения взлетов-посадок в обслуживаемых аэропортах.

Прочие доходы от реализации товаров, работ и услуг формируются на основании свободных рыночных цен и тарифов в соответствии с действующим законодательством Республики Казахстан.

2. Финансовые результаты деятельности

За 1998-2000 годы доходы РГП "Казаэронавигация" составили 18042 млн. тенге, из них за АНО 16007 млн. тенге или 88,3% от общего объема доходов. В 2000 году предприятие оказало услуг на сумму 7343 млн. тенге, что на 590 млн. тенге или 8,7% больше, чем за 1999 год. Аэронавигационное обслуживание в 2000 году принесло предприятию 6755 млн. тенге доходов, что составило 92% от общего объема. Рост к 1999 году составил 23%. На рост доходов в 2000 году повлияло увеличение на 6,5% частоты полетов, на 3% протяженности используемых воздушных трасс авиакомпаниями и на 13,5% среднегодового курса доллара США по сравнению с 1999 г о д о м .

За 1998-2000 годы расходы предприятия составили 10898 млн. тенге, в том числе в 2000 году - 4370 млн. тенге. Затраты 2000 года возросли к 1998 году на 46% в тенге, а в долларовом выражении сократились на 19,7% или с 38,2 млн. долларов США в 1998 году до 30,7 млн. долларов США в 2000 году. Сокращения расходов удалось добиться за счет проведения организационно-технических мероприятий по реорганизации структуры и оптимизации численности предприятия.

В связи с этими мероприятиями за 1998-2000 годы существенно изменилась структура расходов предприятия по фонду заработной платы, с 32,5% от общих расходов в 1998 году сократился до 23,1% в 2000 году.

Фонд заработной платы в 2000 году составил 1002 млн. тенге, что на 10,5% или на 96 млн. тенге больше, чем в 1999 году. Среднесписочная численность за этот период сократилась на 10,5% или на 304 человека.

Среднемесячная заработная плата по РГП "Казаэронавигация" в 2000 году составила 32 351 тенге, против 26 047 тенге в 1999 году и ростом на 24%.

Увеличение фонда заработной платы и среднемесячной заработной платы в 2000 году связано с расширением объемов работ, выполняемых высококвалифицированным производственным персоналом. Средняя заработная плата диспетчерского состава и инженерно-технических работников в 2000 году выросла по сравнению с 1999 годом на 27,2% и составила 34 985 тенге в месяц. Удельный вес производственного персонала в предприятии составляет 76%. Производительность труда работников РГП "Казаэронавигация" (в доходах на одного работника) в 2000 году выросла по сравнению

с 1999 годом на 21,5%. Удельный вес фонда заработной платы в общих расходах снизился с 27% в 1999 году до 23% в 2000 году.

Рост социального налога в 2000 году на 48 млн. тенге по отношению к 1999 году связан с ростом фонда заработной платы и изменением в законодательном порядке исчисления данного налога.

Амортизационные отчисления увеличились на 22,7% или на 129 млн. тенге. Удельный вес амортизационных отчислений сохранился на уровне 1999 года - 16%, за счет приобретения и ввода новых основных средств по программе модернизации средств радиотехнического обеспечения полетов и замены устаревшего оборудования. Согласно инструкции V980634_ "Об особом порядке формирования затрат, учитываемых при расчете цен (тарифов) на производство и предоставление услуг (товаров, работ) субъектами естественной монополии", в предприятии применяется равномерный (прямолинейный) метод списания стоимости, при котором амортизируемая стоимость объекта ежемесячно списывается в равных суммах. Всего по состоянию на 1 января 2001 года накопленная амортизация основных средств составила 3294 млн. тенге, которая полностью использована на инвестиционную программу.

На 37,5% или на 11 млн. тенге возросли расходы по услугам РГП "Казавиамет", за счет увеличения тарифов на предоставляемые услуги.

Возросли расходы по услугам банка на 36,6% или на 25 млн. тенге за счет выплаты единовременного вознаграждения по договору банковского займа от 5 декабря 2000 года N КД 00-132 с ОАО "Народный Банк Казахстана" на сумму 6 млн. долларов США.

Рост затрат по процентам за полученные кредиты на 94,3% или на 90 млн. тенге связано с текущими выплатами процентов, согласно графиков погашения кредитов по контрактам с фирмой "Thales ATM", ОАО "Народный Банк Казахстана". Удельный вес этих затрат в общих расходах предприятия в 2000 году составил 4,3%, против 2,7% в 1999 году.

Рост расходов на транспорт на 14,2%, коммунальные услуги на 25,7%, запасные части к технологическому оборудованию на 37,4% связано с ростом цен на оказываемые услуги, запасные части и горюче-смазочные материалы. Удельный вес этих расходов составляет 21,8% в 2000 году против 21,4% в 1999 году.

На 468 млн. тенге или в 4,8 раза выросли расходы по налогу на добавленную стоимость, относимые на затраты предприятия, согласно налоговому законодательству Республики Казахстан. На увеличение затрат повлиял рост объемов услуг, связанных с международной деятельностью.

На 416 млн. тенге или в 3,5 раза возросли в 2000 году накладные расходы предприятия, в том числе за счет страхования долгосрочного кредита на обеспечение контракта с фирмой "Thales ATM" - 203 млн. тенге и образования резерва по

безнадежной дебиторской задолженности - 213 млн. тенге.

Сократились расходы по аренде каналов связи со 192 млн. тенге в 1999 году до 124 млн. тенге в 2000 году или на 35,3%. Удельный вес аренды каналов связи в общих расходах снизился на 2%, за счет перехода РГП "Казаэронавигация" на каналы спутниковой связи и цифровые телефоны.

В целом расходы предприятия в 2000 году по отношению к 1999 году увеличились на 22%. Затраты, относимые на регулируемую деятельность, в 2000 году составили 3442 млн. тенге, или 79% всех расходов предприятия, в том числе на себестоимость пришлось 2205 млн. тенге и на расходы периода 1237 млн. тенге.

В результате производственно-финансовой деятельности предприятия, прибыль за 1998-2000 годы увеличилась в 2,1 раза в тенге и на 73% в долларовом выражении, т.е. с 12,1 млн. долларов США в 1998 году, до 20,9 млн. долларов США в 2000 году. В 2000 году прибыль составила 2 973 млн. тенге.

Значительное влияние на финансово-хозяйственную деятельность предприятия оказывает дебиторская задолженность, особенно безнадежная и просроченная задолженность НААК "Казакстан ае жолы" в размере 7,9 млн. долларов США и ЗАО "Эйр Казахстан" в размере свыше 10 млн. долларов США. При этом задолженность НААК за 1996-1997 годы уже списана на убытки предприятия. Доля других отечественных авиакомпаний в общей сумме задолженности не превышает 4%.

Дебиторская задолженность в 2000 году составила 3990 млн. тенге, что на 40,9% выше, чем в 1999 году. Наибольший удельный вес составили услуги по временной финансовой помощи и по обязательствам, оплаченным РГП "Казаэронавигация" по решению Министерства транспорта и коммуникаций за ЗАО "Эйр Казахстан" 1539 млн. тенге или 39% задолженности. Дебиторская задолженность по услугам АНО составила 1377 млн. тенге или 35% от задолженности. На авансы, выданные поставщикам, за счет будущих поставок и прочую дебиторскую задолженность, включая долгосрочную, пришлось 26% задолженности.

Кредиторская задолженность РГП "Казаэронавигация" составила 4135 млн. тенге, что на 93,5% больше, чем в 1999 году. Отвлечение денежных средств для оплаты по обязательствам ЗАО "Эйр Казахстан" в 1999 и 2000 годах прямо повлияло на рост кредиторской задолженности перед поставщиками и подрядчиками. Особенно возросла кредиторская задолженность перед фирмой "Thales ATM" по контракту на поставку навигационного оборудования до 6,8 млн. долларов США, а также отрицательно повлияло на динамику модернизации радиотехнического оборудования и средств связи, в том числе аэродромной зоны. В связи с чем, предприятие было вынуждено привлечь банковский кредит в размере 6 млн. долларов США во избежание возникновения д е ф о л т а .

На конец 2000 года кредиторская задолженность перед "Thales ATM" составила 277 млн. тенге или 7% от всей задолженности.

Кредиторская задолженность перед французским банком "Societe Generale" составила 2042 млн. тенге или 49% от всей задолженности. Предприятие в 2000 году произвело погашение коммерческого кредита на сумму 600 тыс. долларов США согласно утвержденному графику платежей. Погашение за покупательский кредит начнется с ноября 2001 года.

Перед ОАО "Народный Банк Казахстана" кредиторская задолженность составила 867 млн. тенге или 22% всей задолженности. Погашение кредита началось по графику с июня 2001 года.

Прочая кредиторская задолженность составила 949 млн. тенге или 22% всей задолженности.

3. Динамика тарифов и цен на продукцию, работы и услуги

Тарифы РГП "Казаэронавигация" за аэронавигационное обслуживание являются неизменными с 1998 года. Ставки сборов за аэронавигационное обслуживание утверждены постановлением Комитета по ценовой и антимонопольной политике Агентства по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан (далее - Комитет) от 16 марта 1998 года N 1/10. Действующая система взимания сборов дифференцируется в зависимости от максимальной взлетной массы воздушного судна, государственной принадлежности авиакомпании и типа выполняемого полета. Ставки сборов для казахстанских авиакомпаний в 1,5-2 раза ниже применяемых к иностранным авиакомпаниям. Вышеназванным постановлением Комитета предусмотрено, что при выполнении регулярных внутренних рейсов авиакомпаниями Республики Казахстан к ставкам сборов для казахстанских авиаперевозчиков применяется понижающий коэффициент 0,5. Недополученный доход в 2000 году от применения понижающего коэффициента 0,5 составил 211 млн. тенге. Дополнительно постановлением Комитета Республики Казахстан по регулированию естественных монополий и защите конкуренции от 21 августа 1998 года N 3/6 установлена 10%-ая скидка на регулярные внутренние рейсы при условии 100%-ой предоплаты в течение месяца. Также, приказом Агентства Республики Казахстан по регулированию естественных монополий и защите конкуренции от 15 сентября 1999 года N 68/2-ОД установлено, что плата за аэронавигационное обслуживание с эксплуатантов воздушных судов-резидентов Республики Казахстан, осуществляющих регулярные внутренние перевозки взимается по курсу, установленному Национальным Банком Республики Казахстан на 1 апреля 1999 года, 87,5 тенге за 1 доллар США. Этим же приказом, полеты, связанные с применением в народном хозяйстве, облетом радиотехнических средств аэронавигации и тренировочные полеты приравнены к регулярным внутренним перевозкам, т.е. на эти полеты распространяются все льготы, применяемые на данный вид перевозок. В целом за 2000 год вследствие применения вышеназванных понижающих коэффициентов и фиксированного курса доллара США предприятие недополучило доходов на сумму 473 млн. тенге, а если учесть разницу

утвержденных тарифов для казахстанских и иностранных авиакомпаний неполученный доход составил 1 8 0 0 млн. тенге.

Наряду с понижающими коэффициентами, постановлением Комитета по ценовой и антимонопольной политике Агентства по стратегическому планированию Республики Казахстан от 16 июня 1998 года N 17 установлены повышающие коэффициенты. К действующим ставкам за аэронавигационное обслуживание при обслуживании заказных рейсов 1,1 и 1,2 казахстанских и иностранных эксплуатантов воздушных судов соответственно, и дополнительный доход от их применения составил 136 млн. т е н г е .

Вышеприведенная дифференциация тарифов предусматривает поддержку и в некотором смысле дотирование казахстанских авиаперевозчиков, что в свою очередь противоречит статье 15 Конвенции о международной гражданской авиации, ратифицированной Республикой Казахстан в 1994 году, которая предусматривает единообразные ставки сборов, как для национальных, так и для иностранных пользователей .

Уровень тарифов РГП "Казаэронавигация" для иностранных пользователей по сравнению с сопредельными государствами является самым конкурентным, так например тариф за 100 км ортодромического расстояния воздушного судна Боинг-747 в Республике Казахстан составляет 62 доллара США, а в приграничных государствах с о с т а в л я е т :

Китай	-	100	долларов	США
Россия	-	70	долларов	США
Узбекистан	-	91	долларов	США
Туркменистан	-	70	долларов	США
Киргизстан	-	68	долларов	США

Азербайджан - 70 долларов США

Взимание сборов с пользователей воздушного пространства Республики Казахстан производится РГП "Казаэронавигация" на основании прямых заключенных договоров с пользователями и через клиринговую палату Международной ассоциации а в и а п е р е в о з ч и к о в .

Обобщая, можно сказать, что тарифы за аэронавигационное обслуживание в Республике Казахстан являются неизменными за период 1998-2000 годы. Величина тарифов по сравнению с сопредельными государствами и рядом других стран мира является самой конкурентной. Механизм взимания сборов удовлетворяет как пользователей воздушного пространства, так и провайдера услуг.

4. Инвестиционная деятельность компании

Радиотехнический комплекс Казахстана в начале 90-х годов имел ряд существенных недостатков, не позволяющих добиться требуемого уровня аэронавигационного обслуживания, соответствующего международным требованиям и

стандартам международной организации гражданской авиации (ИКАО):
работа радиотехнических средств в режимах, принятых в СССР, существенно отличавшихся от требований международных организаций;
отсутствие современных средств радиолокации, радионавигации и электросвязи, необходимых для качественного контроля над движением воздушных судов;
устаревшие средства отображения воздушной обстановки, не позволяющие применить современные технологии;
отсутствие средств автоматизации процесса управления воздушным движением;
большой физический износ радиотехнического оборудования и средств связи (свыше 70%);
физически и морально устаревшее оборудование авиационной сети телеграфной связи (АФТН);
недостаточное количество средств оперативной наземной связи, выработавшие ресурс коммутационные системы, аварийное состояние систем связи "аэропорт - город".

Для замены навигационного оборудования Казахским управлением гражданской авиации был заключен контракт (без номера) от 2 июля 1992 года с фирмой "Alcatel-SEL" на поставку 16 радиомаяков VOR/DME.

Кроме этого, контрактом предусматривалась поставка оборудования дистанционного контроля и управления, а также 3-х центров технической эксплуатации.

В состав оборудования, поставляемого по контракту, также входили:
5 метеосистем для аэропортов;
центр коммутации АФТН.
Всего в рамках контракта с Alcatel-SEL было установлено:
7 радиомаяков VOR/DME;
центр технической эксплуатации VOR/DME, включая требуемый комплект запасных частей;
цифровое оборудование телекоммуникаций на базе цифровой АТС, установленной в городе Алматы.

С целью разработки программы перехода к современным методам управления воздушным движением, основанным на внедрении автоматизированных комплексов, построенных на базе компьютерных технологий, в 1992 году Всероссийским научно-исследовательским институтом (далее - НИИ) радиоаппаратуры совместно с фирмой "Airsys ATM GmbH", был разработан "Мастер-план Программы модернизации автоматизированной системы управления воздушным движением в Республике Казахстан" (далее - "Мастер-план").

Планом было предусмотрено создание Автоматизированной Системы Управления Воздушным движением (АС УВД), состоящей из 3-х центров АС УВД (города Алматы,

Актюбинск, Астана) и 18 радиолокационных позиций, оснащенных вторичными радиолокаторами и существующими первичными радиолокаторами, по два комплекта на каждой позиции, в количестве 36 комплектов.

При этом существовавшие на то время 18 Районов обслуживания воздушного движения должны были быть объединены в три Центра создаваемого АС УВД (города Алматы, Актюбинск, Астана).

На основе "Мастер-плана" в марте 1993 года был заключен контракт между РГП "Казаэронавигация" и Airsys ATM GmbH от 16 марта 1993 года N 408563-210-0001 на поставку оборудования центров АС УВД в города Алматы, Актюбинск и Астана и поставку 18-ти вторичных моноимпульсных радиолокаторов.

Реализация контракта с фирмой "Airsys ATM GmbH" была начата в 1993 году. Финансирование осуществлялось за счет фирменного кредита, залоговым обеспечением которого, в соответствии с подписанным 11 июля 1997 года "Соглашение об обеспечении обязательств, залоге и передаче прав", служили аэронавигационные сборы, поступавшие от авиакомпаний через Международную Ассоциацию авиаперевозчиков (далее - ИАТА).

Одним из основных положений "Мастер-план" являлось максимальное сохранение имевшейся в то время на оснащении радиолокационной техники, в основном, первичных радиолокационных станций типа 1РЛ139-2.

В связи с длительными сроками эксплуатации первичных радиолокаторов было принято решение провести модернизацию всех 36 комплектов первичных трассовых РЛС с доведением их до уровня модернизированного радиолокатора типа 1Л118, имевшего твердотельный приемный тракт и улучшенные характеристики по надежности работы. Для выполнения этой задачи был заключен контракт от 11 апреля 1995 года N 2/95049 с Лианозовским электромеханическим заводом (ЛЭМЗ) города М о с к в ы .

В дальнейшем, в соответствии с решением казахстанско-французской комиссии по сотрудничеству и последующим за этим постановлением Правительства Республики Казахстан от 2 февраля 1996 года N 141 P960141_ "Об инвестиционных проектах, финансируемых в 1996 году за счет иностранных кредитов, предоставляемых под гарантии Республики Казахстан и за счет займов международных финансовых организаций", в программу французских инвестиций была включена поставка аэродромных радиолокаторов. В соответствии с этим в марте 1996 года между РГП "Казаэронавигация" и фирмой "Thomson - CSF Airsys" был заключен контракт на поставку 4-х аэродромных локаторов на общую сумму - 30 млн. долларов США. В обеспечении этого контракта в декабре 1996 года были выданы государственные гарантии на сумму 15 млн. долларов США, и с начала 1997 года контракт вступил в с и л у .

В процессе реализации контрактов стала очевидной необходимость пересмотра

технической оснащенности аэронавигационной системы по следующим причинам:

основные потоки воздушных судов сконцентрированы на нескольких основных трассах в направлении "север - юг" западной части Республики Казахстан и направлении "запад - восток" к воздушным коридорам с Китайской Народной Республикой - со средней интенсивностью воздушного движения;

высокие эксплуатационные характеристики вторичных радиолокаторов, в том числе : большой радиус действия, высокая вероятность обнаружения, высокая разрешающая способность, хорошие функциональные возможности центров АС УВД, удачное размещение радиолокационных позиций, в сочетании с применением эксплуатационных требований ИКАО, опирающихся на использование вторичного радиолокатора в качестве основного средства радиолокационного наблюдения, позволило более гибко и рационально устанавливать границы РОВД, снизить их количество при сохранении и улучшении качества аэронавигационного обслуживания (д а л е е - А Н О) ;

переход на новые технологии работы аэродромных диспетчерских пунктов, соответствующие практике ИКАО при условии низкой интенсивности.

На основе анализа этих условий были разработаны новые технические требования к планам модернизации аэронавигационной системы, которые и легли в основу предложений по корректировке контрактов на модернизацию в сторону уменьшения в соответствии с новой конфигурацией и составом оборудования аэронавигационной системы, реальными потребностями.

Принятые решения предусматривали:

изменение структуры воздушного пространства Республики Казахстан и снижения количества районов организации воздушного движения с 18 до 12;

уменьшение количества поставляемых в рамках контракта с Airsys ATM GmbH вторичных радиолокаторов с 18 до 13;

изменение состава оборудования по контракту с Thomson - CSF Airsys с уменьшением стоимости контракта в два раза, с 30 до 15 млн. долларов США, с поставкой только двух аэродромных радиолокаторов и двух аэродромных систем для Алматы и Астаны ;

в связи с уменьшением количества необходимых радиолокационных позиций и установкой вторичных радиолокаторов, уменьшение числа модернизируемых первичных радиолокаторов с 36 до 15;

уменьшение количества радиомаяков по контракту с Alcatel-SEL до 7-ми комплектов (в пределах суммы кредитной линии).

В соответствии с новыми требованиями к составу оборудования по вышеназванным контрактам были приняты соответствующие изменения.

Проведенная модернизация аэронавигационной системы позволила оснастить систему УВД, на сегодняшний день, включающую в себя два современных трассовых

центра АС УВД в городах Алматы и Актюбинске, 13 установленных вторичных радиолокаторов, комплекс средств автоматизации "Синтез" в городе Шымкент и вторичный радиолокатор "Радуга", автоматизированные рабочие места (АРМ) диспетчера, заменившие устаревшие на всех радиолокационных позициях. Завершен монтаж аэродромных радиолокаторов и оборудования аэродромных систем в городах
А л м а т ы и А с т а н а .

Таким образом, модернизации было подвергнуто оборудование воздушного верхнего пространства. В настоящее время завершается тщательный анализ состояния и необходимости замены оборудования района аэродромов:
 оборудование систем посадки;
 приводные радиостанции и маркерные маяки;
 аэродромные радиолокационные комплексы;
 оборудование ОВЧ и ВЧ радиосвязи;
 средства связи на участках "аэропорт - город" (радиорелейные и волоконно-оптические линии связи).

За 1998-2000 годы инвестиции в основные средства по РГП "Казаэронавигация" составили 6418 млн. тенге, в том числе за счет собственных средств - 5551 млн. тенге и кредита ОАО "Народный Банк Казахстана" - 867 млн. тенге. Около 50% или 3048 млн. тенге инвестиций предприятие внесло на погашение обязательств по кредитам, в том числе 2471 млн. тенге фирме "Airsys ATM GmbH", 493 млн. тенге фирме "Alcatel-SEL" и 84 млн. тенге фирме "Thomson - CSF Airsys". По контрактам с ЛЭМЗ было выплачено 435 млн. тенге, АО "ВНИИРА" города Санкт-Петербурга - 487 млн. тенге. На 850 млн. тенге было выполнено проектно-изыскательских, строительно-монтажных работ, выплачено транспортных и таможенных услуг по доставке оборудования. На прочее приобретение основных средств инфраструктуры предприятия (транспорт, оргтехника, персональные компьютеры и т.д.) было израсходовано свыше 700 млн. тенге.

5. Взаимоотношения с бюджетом

За период с 1998-2000 годы РГП "Казаэронавигация" не имело просроченной задолженности по платежам в бюджет. Всего за данный период в бюджет Республики Казахстан было перечислено налогов и других платежей в 4864 млн. тенге, в том числе в 1998 году - 1030 млн. тенге, в 1999 году - 1594 млн. тенге, в 2000 году - 2240 млн. тенге. В среднем ежегодное увеличение платежей составило 40-50%. В 2000 году платежи в республиканский и местный бюджеты составили 1739 млн. тенге и 424 млн. тенге соответственно. Внебюджетные платежи составили 27 млн. тенге.

Также по распоряжениям собственника предприятия Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан за 1998-2000 годы было отвлечено около 1860

м л н . т е н г е , и з н и х :

ЗАО "Эйр Казахстан"	-	1755	млн.	тенге;
Шымкентский аэропорт	-	63	млн.	тенге;

Расходы на Министерство транспорта и коммуникаций - 42 млн. тенге.

В 1997 году в соответствии с Указом Президента Республики Казахстан, имеющего силу Закона, Z952335_ "О государственном предприятии" Министерство транспорта и коммуникаций по согласованию с Министерством финансов установило долю прибыли, подлежащую перечислению собственнику в размере 3%.

По данному вопросу РГП "Казаэронавигация" обратилось через Министерство транспорта и коммуникаций в Правительство Республики Казахстан об установлении за период с 1997 по 2001 годы включительно 3%-ого норматива отчисления от чистой прибыли в государственный бюджет Республики Казахстан, с уплатой его в течение 2001 года. Сумма платежей за 1997-2000 годы составляет 179 млн. тенге, а с учетом 2001 года должна составить 234 млн. тенге, в том числе оплачено за приобретение квартир для Министерства транспорта и коммуникаций 15 млн. тенге.

6. Маркетинговые исследования рынка

Воздушное пространство Республики Казахстан имеет протяженность с запада на восток 3 000 километров, а с севера на юг на 1700 километров. Протяженность воздушных трасс достигает 54 тыс. километров, из которых 49 тыс. километров составляют международные.

Существующая организация воздушного пространства, наличие достаточно широкой сети маршрутов и их техническая оснащенность позволяет в настоящее время обеспечивать без каких-либо ограничений более 900 рейсов в неделю при полетах из Европы в Гонконг и более 1500 рейсов в неделю по направлению Европа - Бангкок/Сингапур. Пропускная способность системы ОВД РК в 5-6 раз превышает существующие потребности воздушного движения.

Удобное географическое положение, большая протяженность воздушных трасс, техническая оснащенность делают привлекательным воздушное пространство Казахстана для большого числа пользователей и создают возможности для организации всех видов авиационных перевозок:

транзитные полеты авиакомпаний через воздушное пространство Республики Казахстан;

транзитные полеты зарубежных авиакомпаний с посадкой на территории Республики Казахстан (иностранные авиакомпании);

перевозки между аэропортами Республики Казахстан и аэропортами дальнего зарубежья (казахстанские и иностранные авиакомпании);

перевозки между аэропортами Республики Казахстан и соседними странами, в т.ч. Евразийским экономическим сообществом;

внутренние перевозки (казахстанские авиакомпании).

Внутренние перевозки (между аэропортами Республики Казахстан) сократились по сравнению с периодом в конце 80-х начале 90-х годов в 5-6 и более раз, а в некоторых

регионах прекратились совсем (Аркалык, аэропорты МВЛ). Исключение составляют районы нефтедобычи в Каспийском регионе, где наблюдается небольшой рост перевозок.

Причинами, обусловившими падение внутренних авиаперевозок на наш взгляд, являются:

снижение платежеспособного спроса населения на внутренние перевозки; резкое снижение деловой активности в значительной части регионов Казахстана в связи с общим падением производства и в связи с этим снижение спроса на авиаперевозки грузов, пассажиров и почты;

отсутствие у казахстанских авиакомпаний достаточного количества воздушных судов, способных в этих условиях обеспечивать рентабельность авиаперевозок, а имеющиеся самолеты Ту-154, Як-40, Ан-24 и т.д. не позволяют работать эффективно;

РГП "Казаэронавигация", в целях стимулирования внутренних перевозок, предоставляет казахстанским авиакомпаниям значительные льготы по оплате аэронавигационного обслуживания, но эти меры не привели к существенному росту внутренних перевозок и снижению или стабилизации пассажирских тарифов.

Перечисленные факторы определяют в той или иной степени фактическое снижение перевозок между аэропортами Республики Казахстан и другими странами СНГ и ближнего зарубежья. К вышеперечисленным причинам можно добавить протекционистскую политику авиационных администраций в отношении собственных авиакомпаний, отсутствие гибкости и учета взаимных выгод также приводит к сужению географии полетов и уменьшению частоты авиарейсов.

Несмотря на возрастание связей с дальним зарубежьем после обретения суверенитета Республикой Казахстан, полеты между аэропортами Казахстана и зарубежными аэропортами пока составляют незначительную часть общего объема. Стоимость этого вида перевозок на сегодняшний день относительно высока и, кроме того, их рост ограничивается медленным развитием туризма.

Таким образом, основным видом трафика являются международные транзитные полеты иностранных авиакомпаний через воздушное пространство Республики Казахстан.

Воздушное пространство Республики Казахстан граничит с воздушными пространствами Российской Федерации, Узбекистана, Кыргызстана, Азербайджана, Туркмении, Китая. Аэронавигационные службы практически всех государств, кроме КНР, испытывают аналогичные трудности и в них идут те же процессы, что и в Казахстане. При этом основным источником доходов являются аэронавигационные сборы, получаемые от того же вида полетов, что и в Казахстане, то есть от международного транзита. Это определяет жесткую и бескомпромиссную борьбу за увеличение доли транзита, приходящегося на долю воздушного пространства Республики Казахстан.

В настоящее время воздушное пространство Республики Казахстан характеризуется следующими параметрами:

удобное географическое положение;
большая протяженность и разветвленная сеть воздушных трасс;
хорошее техническое оснащение;
низкая интенсивность воздушного движения, как на маршруте, так и в аэродромных зонах;

основные пользователи - международные иностранные авиакомпании;
основной вид трафика - международный транзит;
аэронавигационное обслуживание предоставляет единственный уполномоченный государством провайдер - РГП "Казаэронавигация";
взимание аэронавигационных сборов с иностранных авиакомпаний осуществляется через международную организацию авиационных перевозчиков - ИАТА.

В период за 1995-2000 годы проведена работа по развитию сети воздушных международных трасс, протяженность которых на сегодняшний день составляет более 50000 км, количество воздушных международных коридоров увеличено до 72.

В 1998-1999 годах, в целях сохранения уровня доходов за аэронавигационное обслуживание, при общем снижении объемов полетов из-за кризиса в Юго-Восточной Азии и дефолта в Российской Федерации, были приняты меры по дополнительному привлечению потоков воздушного движения - открыты новые коридоры и участки воздушных международных трасс, увеличена протяженность маршрутов, используемых авиакомпаниями по территории Республики Казахстан.

В июле 1998 года открыт новый воздушный коридор на границе с Китаем, через который осуществляются полеты до 40 воздушных судов в сутки из стран Европы в Гонконг, Манилу, Пекин, Урумчи, Сеул и т.д. Полеты из Ташкента в направлении Китая и Кореи также переориентированы через данный коридор.

В конце 1998 года открыт дополнительный коридор на границе с Азербайджаном и опубликован маршрут, соединяющий данный коридор с коридором на границе с Китаем, протяженность которого составила 2642 км. В результате этого полеты, выполняемые по маршруту меньшей протяженности, были переориентированы на данный маршрут, что привело, соответственно, к увеличению оплаты за аэронавигационное обслуживание. По данному маршруту началось выполнение полетов из государств Каспийского и Черноморского регионов в Китай, Корею и Японию. Только Азербайджанская грузовая авиакомпания выполнила за год свыше 700 рейсов по данной трассе, соответствующий доход составил более 1-го млн. долларов США, что в 2 раза превышает доход по ранее используемому маршруту.

Опубликованы маршруты максимальной протяженности по территории Казахстана при полетах из Турции в города Алматы и Бишкек, что привело к увеличению маршрутов на Бишкек до 2156 км вместо 391 км и на Алматы до 2437 км вместо 672 км

С началом полетов из Западной Европы в Юго-Восточную Азию через Черное море, в обход территории Казахстана, был введен маршрут через Актау протяженностью 413 км, по которому в 1998 году начались регулярные международные полеты до 25 рейсов в сутки. Дополнительный доход по этой трассе в 2000 году составил более 2 млн. долларов США.

Проведена работа по приведению в соответствие с Государственной границей Республики Казахстан зон ответственности органов обслуживания воздушного движения, установленных со времен СССР:

в 1996 году воздушное пространство в районе города Тараз, где ранее управление осуществлялось Кыргызской Республикой, передано Республике Казахстан;

в 1999 году образован Шымкентский район обслуживания воздушного движения, где ранее управление воздушным движением осуществлялось Республикой Узбекистан.

Открытие Шымкентского РОВД позволило перейти к полному контролю использования воздушного пространства на юге государства и получить дополнительный доход в размере 3,3 млн. долларов США с момента образования предприятия.

Для районов аэродромов городов Ташкент, Бишкек, Орск, в связи с их близким расположением к государственной границе, выделено воздушное пространство Республики Казахстан для маневрирования при взлетах и посадках на данных аэродромах. При этом маршрутные сборы полностью взимаются Казахстаном по точкам на государственной границе. Одновременно взамен выделенного воздушного пространства для района аэродрома Ташкента Республика Казахстан оставила за собой управление воздушным движением на двух участках воздушных трасс (113 км и 128 км), проходящих над территорией Республики Узбекистан. Наиболее эффективным является участок 128 км, где в год сборы за аэронавигационное обслуживание составляют более 0,5 млн. долларов США.

В целом за 1998-2000 годы в условиях жесткой конкурентной борьбы, посредством грамотно проведенной маркетинговой политики, РГП "Казаэронавигация" удалось сохранить доходы за аэронавигационное обслуживание и даже придать им тенденцию 3-5%-го ежегодного роста.

Глава 3. План развития национальной компании на 2001-2005 годы

1. Производство продукции, товаров, услуг

Производство услуг РГП "Казаэронавигация" в 2001-2005 годы не должно претерпеть кардинальных изменений. Основным видом деятельности предприятия остается аэронавигационное обслуживание воздушных судов пользователей воздушного пространства Республики Казахстан.

В разрезе пользователей воздушного пространства Республики Казахстан, темпы прироста полетов воздушных судов иностранных авиакомпаний, включая страны СНГ, прогнозируются на уровне 1,5-2% ежегодно, что соответствует официальным данным международных организаций ИКАО и ИАТА. По авиакомпаниям Республики Казахстан темпы прироста полетов воздушных судов прогнозируются на уровне 2-3% ежегодно, согласно статистическим данным 2000 года, однако эти данные не являются окончательными в связи с тем, что не утверждена Концепция развития гражданской авиации в Республике Казахстан.

Производственные показатели по РГП "Казаэронавигация" на 2001-2005 годы планируются в следующем объеме:

самолето-километры - 490,3 млн. км, с ежегодным приростом на 1,3 млн. км или на 1,3 % ;

самолето-вылеты с аэродромов Республики Казахстан - 142,9 тыс. вылетов, с ежегодным приростом на 230 вылетов или на 0,8%;

тоннаж самолето-вылетов - 6,2 млн. тонн, с ежегодным приростом на 8,8 тыс. тонн или на 0,8 % .

Удельный вес услуг основной деятельности РГП "Казаэронавигация" в общем объеме оказываемых услуг в стоимостном выражении за 2001-2005 годы должен составить 93%, остальные 7% придутся на прочие услуги.

2. Финансовые результаты деятельности

Финансовые показатели РГП "Казаэронавигация" на 2001-2005 годы приведены в приложении 1 к индикативному среднесрочному плану развития на 2001-2005 годы.

Высокие темпы роста доходов обусловлены увеличением производственных показателей (увеличением количества полетов). В среднем на 1,5-2% ежегодно и повышением среднегодового курса доллара США в соответствии с макроэкономическими оценками Республики Казахстан (постановление Правительства Республики Казахстан от 9 июня 2001 года N 784 P010784_ "О внесении изменений в постановление Правительства Республики Казахстан от 19 марта 2001 года N 368").

Доходы за аэронавигационное обслуживание в 2001-2005 годах планируются на основе прогнозных данных ИКАО и ИАТА, предполагающих увеличение воздушного трафика между Европой и Юго-Восточной Азией, а также благодаря проведению активной маркетинговой работы по увеличению интенсивности воздушного движения (Приложения 2, 3) .

Основной акцент при формировании доходов ориентирован на иностранные авиакомпании, осуществляющие транзитные авиаперевозки, также при формировании финансового плана учтены доходы от прочей деятельности (услуги связи, АФТН, радиосвязи, коммунальные услуги, сдача в аренду основных средств и др.).

РГП "Казаэронавигация" планирует получить за 2001-2005 годы доходов на общую сумму 44310 млн. тенге, с ежегодным ростом на 6,96%. В 2001 году доходы

предприятия составят 7760 млн. тенге, а в 2005 году - 9920 млн. тенге.

Доходы от аэронавигационного обслуживания (АНО), регулируемого вида деятельности как субъекта естественной монополии, за 2001-2005 годы составят 41160 млн. тенге, с ежегодным ростом на 7,41%. В 2001 году предприятие получит 7150 млн. тенге доходов за АНО, в 2005 году - 9270 млн. тенге. Удельный вес доходов за АНО в общих доходах предприятия составит 93%.

От прочей деятельности предприятие планирует получить за 2001-2005 годы доходов на общую сумму 3150 млн. тенге, или 7% от всех доходов. В 2001 году доходы составят 610 млн. тенге доходов и 650 млн. тенге в 2005 году, с ежегодным ростом на 1,64%.

Расходы на 2001-2005 годы планируются на основе изменения потребительских цен, в соответствии с вышеуказанным постановлением Правительства, и роста курса доллара США к тенге на услуги и товарно-материальные ценности, оплачиваемые в валюте, или по курсу доллара США, а также проведения оптимизации затрат в результате ввода в эксплуатацию более экономичного, менее энергоемкого оборудования и изменения структуры служб предприятия (Приложения 2, 4).

РГП "Казаэронавигация" планирует произвести затрат на производственные, административные и общехозяйственные нужды за 2001-2005 годы на общую сумму 29804 млн. тенге. В 2001 году предприятие планирует израсходовать 5054 млн. тенге, с последующим увеличением расходов до 6930 млн. тенге в 2005 году, с ежегодным ростом в среднем на 9,3%, в том числе на:

оплату труда в 2001 году 1172 млн. тенге и в 2005 году 1490 млн. тенге, с ежегодным ростом на 6,7%;

социальный налог в 2001 году 248 млн. тенге и в 2005 году 280 тыс. тенге, с ежегодным ростом на 3,2%;

амортизацию основных средств в 2001 году 882 млн. тенге и в 2005 году 1540 млн. тенге, с ежегодным ростом на 18,7%, за счет проведения модернизации радиотехнических средств и систем телекоммуникаций, замены устаревшего оборудования в 2001-2005 годах, в результате чего увеличится стоимость основных средств предприятия;

сырье, материалы, запасные части, электроэнергию, горюче-смазочные материалы, оплату услуг производственного характера и текущий ремонт основных средств в 2001 году 917 млн. тенге, а в 2005 году 1500 млн. тенге, с ежегодным ростом в среднем на 15,9%. Высокие темпы роста затрат объясняются увеличением объема потребляемой продукции, работ и услуг и их удорожанием. Запасные части к радиотехническому оборудованию и средств связи приобретаются предприятием за валюту в странах-изготовителей оборудования (Россия, Германия, Франция);

другие затраты (общехозяйственные и административные расходы, включая выплату процентов по полученным кредитам) в 2001 году 1835 млн. тенге, с

последующим увеличением до 2120 млн. тенге в 2005 году и ежегодным ростом в среднем на 3,9%.

Расходы РГП "Казаэронавигация" по регулируемой деятельности естественных монополистов в 2001 году составят 4104 млн. тенге, или 81,2% от общих расходов. В 2005 году эти расходы составят 5900 млн. тенге, или 85,1% от общих расходов. Ежегодно регулируемые расходы будут увеличиваться в среднем на 10,9%, что связано как с увеличением объема потребляемой продукции, работ и услуг на производственные цели, так и ростом цен на них.

Финансовый результат предприятия (налогооблагаемый доход) в 2001 году планируется на уровне 2706 млн. тенге, с последующим увеличением его на 2,7% ежегодно. В 2005 году финансовый результат составит 2990 млн. тенге.

После налогообложения, чистый доход предприятия в 2001 году составит 1724 млн. тенге, с последующим увеличением его на 3-3,5% ежегодно, а в 2005 году предприятие получит 1944 млн. тенге чистого дохода.

В связи с выполненными международными обязательствами по контрактам и предстоящими платежами РГП "Казаэронавигация" вышло с предложением в Министерство транспорта и коммуникаций о перечислении в конце 2001 года из чистого дохода в государственный бюджет 3% за 1997-1998 года, 4% за 2001 год всего на сумму 233 млн. тенге, с учетом произведенных перечислений в 1997 году на сумму 14,9 млн. тенге. В дальнейшем процент возрастет, соответственно в 2002 году до 6% с перечислением 112 млн. тенге, 8% в 2003 году с перечислением 153 млн. тенге, 10% в 2004 году с перечислением 196 млн. тенге и 12% за 2005 г. с перечислением, соответственно, 233 млн. тенге.

Учитывая, что дебиторская задолженность в 2000 г. составила 4 млрд. тенге, в том числе задолженность ЗАО "Эйр Казахстан":

по услугам за АНО - свыше 200 млн. тенге, по услугам по временной финансовой помощи и по обязательствам, оплаченным РГП "Казаэронавигация" по решению Министерства транспорта и коммуникаций за ЗАО "Эйр Казахстан" - свыше 1,5 млрд. тенге, РГП "Казаэронавигация" планирует активизировать свою претензионно-исковую работу с авиакомпаниями, в целях снижения имеющейся дебиторской задолженности.

Ежегодно, по мере необходимости, будут проводиться совместные работы с международной организацией ИКСАНО, а также привлекаться юридические компании для повышения эффективности претензионно-исковой работы.

Согласно постановлению Правительства Республики Казахстан от 21 ноября 2000 года N 1741 P001741_ "О вопросах реализации проекта приобретения воздушных судов", в 2001 году будет проведена реструктуризация задолженности ЗАО "Эйр Казахстан" перед РГП "Казаэронавигация". Одновременно планируется вынесение на

рассмотрение в Правительство Республики Казахстан вопроса о проведении зачета задолженности ЗАО "Эйр Казахстан" в счет будущих платежей в бюджет.

3. Планирование тарифов и цен на продукцию, работы и услуги и их обоснование

Действующие в Республике Казахстан тарифы на аэронавигационное обслуживание воздушных судов пользователей воздушного пространства Республики Казахстан в период с 1998 года по первое полугодие 2001 года не изменялись и сохраняют относительную конкурентоспособность по сравнению с соседними государствами.

Ставки аэронавигационных сборов за 100 км, в долларах США

Ставки за 100 км	Казах- стан	Казах- стан	Россия	Россия с 01.08.01г.	Кир- гиз- стан	Узбе- кис- тан	Грузия	Азер- байд- жан	Китай
До 50т	35	23	39	47	38	32	30	35	30
51-100т	48	31	53	64	52	40	41	45	37
101-200т	59	38	66	79	64	56	51	55	53
201-300т	61	40	68	82	67	72	53	60	68
301-400т	62	41	70	84	68	85	54	70	81
>400т	65	43	72	86	70	91	56	75	86

В настоящее время тарифы за АНО подразделяются в зависимости от максимальной взлетной массы воздушного судна, государственной принадлежности пользователя, типа рейса. Так, например, утвержденные тарифы за АНО для казахстанских авиакомпаний являются в 1,5-2 раза ниже применяемых к иностранным авиакомпаниям. К регулярным внутренним рейсам казахстанских авиакомпаний применяется понижающий коэффициент 0,5. К нерегулярным (чартерным) рейсам иностранных и казахстанских авиакомпаний применяются повышающие коэффициенты 1,2 и 1,1 соответственно.

В августе 2001 года Российская Федерация вводит новые тарифы на аэронавигационное обслуживание, предусматривающие увеличение к действующим тарифам на 18 - 20%.

На основании анализа финансово-хозяйственной деятельности предприятия за 2000 год, назрела необходимость пересмотра действующих тарифов за АНО в сторону их увеличения на 20% и приведения их в соответствие с требованиями ИКАО.

Проведенный анализ использования воздушных трасс Республики Казахстан, и, в целом, динамики выполнения полетов из Европы в Юго-Восточную Азию и обратно

показывает, что введение новых (увеличенных) тарифов практически не повлияет на частоту и характер использования воздушного пространства Республики Казахстан.

В дальнейшем РГП "Казаэронавигация" планирует внести на рассмотрение Министерства транспорта и коммуникаций и Правительства Республики Казахстан предложение о проведении Казахстаном "политики открытого неба", т.е. снятия запрета на применение пятой и выше свобод воздуха.

Этим самым возможно будет, на выгодных условиях для Республики Казахстан, привлечь на внутренний рынок авиаперевозок крупные иностранные авиакомпании, имеющие всемирную известность и современно оснащенный парк воздушной техники.

РГП "Казаэронавигация" наряду с аэронавигационным обслуживанием осуществляет прочую деятельность, в том числе предоставление услуг связи. В связи с этим, в период с 2001-2005 года планируется создать собственную систему и механизм взимания сборов за вышеуказанные услуги.

Любые изменения тарифов на оказываемые услуги будут производиться в соответствии с требованиями нормативно-правовых актов Агентства Республики Казахстан по регулированию естественных монополий, защите конкуренции и поддержке малого бизнеса.

4. Инвестиционная программа

1) стандарты и рекомендуемая практика ИКАО в области развития аэронавигационных систем

В конце 80-х годов мировое авиационное сообщество столкнулось с резким ростом авиаперевозок в глобальном масштабе. При этом было установлено, несмотря на то, что существующие аэронавигационные системы существуют уже практически 50 лет, они более не способны осуществлять постоянное повышение уровня безопасности полетов, удовлетворять возрастающие потребности в пропускной способности и повышать эффективность производства полетов. Поэтому, в политике ИКАО можно выделить два типа систем аэронавигации:

традиционные средства аэронавигации;
будущие аэронавигационные системы.

Для того чтобы справиться с ростом трафика, ИКАО с 1993 года вплотную приступила к созданию концепции CNS/ATM (связь, навигация, наблюдение в интересах организации воздушного движения) и в настоящее время подошла к этапу согласования спецификаций для данного стандарта.

Азиатский регион является одним из первых регионов, в котором начинается внедрение разрабатываемой концепции будущих навигационных систем (FANS). В поисках решений для создания более производительных, а главное более экономичных технологий организации воздушного движения и была принята концепция CNS/ATM.

Эта концепция предусматривает применение навигационных спутников, чтобы с их помощью предоставить пользователям следующие услуги:

н а в и г а ц и я ;
автоматическое зависимое наблюдение.

На сегодняшний день существуют две навигационные системы космического базирования GPS, произведенная и поддерживаемая США и Российская система Г Л О Н А С С .

Система GPS позволяет пользователю определить местоположение немедленно, практически в любое время и в любой точке земного шара. Хотя она была первоначально предназначена для военного применения, сейчас она частично открыта для гражданских пользователей, и ИКАО приняла решение применить ее как основу для будущей навигационной системы для всех этапов полета. Аналогично, ИКАО решила включить ГЛОНАСС в общую навигационную систему.

На следующих этапах развития и внедрения CNS/ATM будут вводиться дополнительные элементы системы, включающие в себя станции создания и передачи дифференциальных поправок. Это позволит обеспечить требуемую точность при заходе на посадку, вначале при неточном заходе, а в дальнейшем с 2005 года и при заходе на посадку по 1,2 и далее 3 категории ИКАО.

К 2005 году планируется использовать системы спутниковой навигации на всех этапах полета воздушного судна, а с 2010 года предполагается, что они станут единственными используемыми для этого системами.

Учитывая, что ключевым вопросом создания и внедрения новых аэронавигационных систем CNS/ATM является создание интегрированных систем передачи данных на базе аэронавигационной телекоммуникационной сети, "Казаэронавигация" приступила к созданию интегрированной цифровой сети связи. Эта связь обеспечивает, с одной стороны вопросы модернизации автоматизированной системы управления воздушным движением, а с другой стороны являющейся базой для создания аэронавигационной телекоммуникационной сети.

Советом ИКАО утвержден глобальный план перехода к будущей аэронавигационной системе, включающий 2 фазы развития: с 1990 по 2005 годы, и далее до 2010 года. Воздушное пространство Республики Казахстан в соответствии с классификацией ИКАО по интенсивности полетов можно отнести к континентальному воздушному пространству с низкой плотностью воздушного движения.

В связи с этим программа развития системы радиотехнического обеспечения полетов базируется на следующих основных принципах:

в Казахстане будут неизбежно внедряться будущие аэронавигационные системы;

в конечном итоге конфигурация системы должна отвечать типу воздушного пространства страны - континентальному с низкой интенсивностью воздушного движения ;

внедрение будущих систем необходимо проводить поэтапно в сроки основных фаз глобального плана перехода ИКАО :

фаза "А" 1990-2005 годы,
фаза "В" 2005-2010 годы,
далее до 2015 года.

Изложенный подход предполагает длительный период одновременного существования и функционирования будущих и традиционных систем.

В практическом плане это требует решения следующих задач:
продолжение интеграции удаленных позиций в центры автоматизированной системы управления воздушным движением в Алматы и Актюбинске;
создание интегрированной цифровой сети связи, обеспечивающей с одной стороны вопросы модернизации автоматизированной системы управления воздушным движением, а с другой стороны являющейся базой для создания аэронавигационной телекоммуникационной сети, в т.ч. замена оборудования ОВЧ и ВЧ радиосвязи "земля-воздух", средств связи на участках "аэропорт - город" (радиорелейные и волоконно-оптические линии связи), переход на спутниковую связь и т.д.;
постепенное оснащение современным оборудованием аэропортов с целью замены выработавших ресурс, морально устаревших и не соответствующих современным стандартам аэродромных радиолокаторов, систем посадки, приводных радиостанций и маркерных маяков и т.д.

Основным направлением развития является внедрение CNS/ATM, предполагающая замену наземной инфраструктуры системой космического базирования. Однако этот процесс сдерживается наличием большого количества воздушных судов, не оборудованных требуемыми средствами, обеспечивающими навигацию с помощью спутников. Поэтому РГП "Казаэронавигация" в обозримом будущем будет содержать и поддерживать существующие традиционные средства навигации до момента, когда воздушные суда, выполняющие полеты в воздушном пространстве Казахстана, будут полностью оснащены современным оборудованием. Таким образом, традиционные средства навигации: оборудование систем посадки, автоматические радиопеленгаторы, инструментальные системы посадки, радиомаяки, радиотехнические системы ближней навигации - в большинстве своем должны сохраняться и заменяться на аналогичные более поздних разработок.

В то же время, необходимо начинать установку оборудования, обеспечивающего улучшение характеристик управления воздушным движением: контрольно-корректирующих станций, систем широкозонного и локального дополнения, повышающих точность, доступность, целостность систем.

Исходя из вышеизложенного, планируются следующие этапы развития всех подсистем АНС для обеспечения:
трассовых полетов - воздушное верхнее пространство;
полетов в зоне терминального маневрирования - воздушное нижнее пространство;
2) центры автоматизированной системы управления воздушным движением

Поскольку центры АС УВД являются базовым элементом всей инфраструктуры аэронавигационной системы, то их развитию в рассматриваемый период уделяется особое внимание. Существующие два Центра автоматизированной системы управления воздушным движением (АС УВД) в Актюбинске и Алматы, а также две системы автоматизации аэродромных полетов в Алматы и Астане должны обеспечить использование потенциала всех имеющихся радиолокаторов путем их использования в качестве резерва в сопредельных системах и в районах аэродромах.

Для этого необходимо выполнить следующие мероприятия:
внедрять средства автоматизации УВД (АРМ диспетчера) в аэродромных зонах;
обеспечить полное интегрирование и функциональное резервирование действующих ныне трассовых центров Алматы, Актюбинска, а также аэродромных центров Алматы и Астаны путем создания эффективных автономных систем автоматизации с интеграцией в них не только относящихся к данному центру радиолокаторов, но смежных радиолокационных позиций.

Планируемые меры позволят создать мощную отказоустойчивую систему управления воздушным движением, не подверженную не только техническим сбоям;

3) подсистема телекоммуникаций

Международная организация ИКАО на совещании Специального комитета по контролю и координации разработки и планирования перехода к будущей системе (FANS - этап II) признала в своем документе Doc 9626 FANS (II/4), что системы связи " земля - воздух" и "земля - земля" являются ключевыми элементами систем CNS/ATM И К А О .

Поэтому вопросы внедрения будущих технологий напрямую зависят от уровня развития подсистемы телекоммуникаций, кроме того, в связи с глобальным характером будущих аэронавигационных систем, платформой для создания условий этой интеграции будет служить Аэронавигационная Телекоммуникационная сеть (АТН).

Глобальная АТН подразумевает интеграцию входящих в нее подсетей с помощью шлюзов. Исходя из этого, ставится задача развития отдельных подсетей в направлении интеграции в АТН, а, следовательно, реформирование их в соответствии с разработанными Стандартами и Рекомендуемой Практикой ИКАО. Поэтому программа развития подсистемы коммуникаций, представляет собой сумму программ развития подсетей, каждая из которых обеспечивает возросший уровень возложенных на нее задач и стремится к полному соответствию рекомендаций ИКАО.

Требования модернизируемой системы ОВД к авиационной электросвязи

В связи с модернизацией ОВД Республики Казахстан и созданием автоматизированной системы управления воздушным движением необходимо о б е с п е ч и т ь :

передачу цифровой радиолокационной информации с вынесенных радиолокационных позиций в центры АС УВД;

управление ОВЧ радиостанциями, размещенными на вынесенных радиолокационных позициях;

голосовую связь между центрами АС УВД и вынесенными радиолокационными позициями;

передачу цифровой информации между центрами АС УВД.

Для обеспечения надежности и безотказности требуется обеспечить две географически разнесенные трассы для всех вышеперечисленных видов связи.

В соответствии с потребностями модернизируемой системы обслуживания воздушного движения Республики Казахстан и рекомендациями ИКАО Республике Казахстан определены следующие первоочередные задачи:

создание цифровой сети между центрами АС УВД, вынесенными радиолокационными позициями, вынесенными ретрансляторами и аэропортами РК с использованием спутникового и наземного сегментов;

создание сети диспетчерской голосовой связи "земля-земля";

модернизация телефонной сети;

создание сети передачи и обмена радиолокационной информацией и сети обмена цифровой информацией между центрами АС УВД, включая смежные центры АС УВД других государств;

построение аэронавигационной телекоммуникационной сети;

замена оборудования ВЧ и ОВЧ-радиосвязи, создание сети управления вынесенными ретрансляторами ОВЧ;

модернизация сети АФТН.

Планируемые действия:

Модернизация систем связи "земля - земля".

Создание цифровой сети между центрами АС УВД, вынесенными радиолокационными позициями, вынесенными ретрансляторами и аэропортами РК с использованием спутникового и наземного сегментов 2000-2001 годы.

Закончены проектно-изыскательские работы по монтажу спутниковых станций в пунктах Атырау, Актау, Аральск, Жезказган, Астана, Костанай, строительство которых будет продолжено в 2001 году.

Устанавливается цифровое оборудование для организации каналов связи к пунктам установки ретрансляторов.

Начаты работы по созданию Центра управления сетью, подготовке персонала.

Обеспечение резерва на направлениях связи аэропорт-город (последняя миля) во всех филиалах. Обеспечение требуемых коэффициентов готовности и доступности каналов. Увеличение коэффициента связности магистральной сети и пропускной способности каналов связи, организация резервных цифровых каналов, используя наземный сегмент.

2002-2003 годы полное развертывание сети.

Создание сети диспетчерской голосовой связи "земля-земля".

2000-2001 годы - завершены работы по монтажу систем голосовой связи в пунктах Алматы, Астана, Актюбинск. Для обеспечения надежности и устойчивости работы каналов связи, проводится реконструкция систем связи на участках "аэропорт-город", предусматривающая строительство волоконно-оптических линий связи в семи филиалах предприятия и установку 26-ти цифровых радиорелейных линий.

2002-2005 годы - оснащение аэропортов малыми системами голосовой связи.

Строящаяся корпоративная цифровая сеть РГП "Казаэронавигация", на базе спутникового и наземного сегментов, станет платформой для создания единой корпоративной сети.

Узловая АТС 57 (ALCATEL 1000S12), как элемент коммутации, а также шлюз для выхода на международную, междугородную и городскую сеть телекоммуникаций общего пользования и цифровая сеть как транспорт для организации соединительных линий, станут основой в поэтапной реорганизации телефонной сети.

Модернизация телефонной сети

2000-2002 годы - анализ существующей сети. Разработан системный проект сети РГП "Казаэронавигация". Передача ОАО "Казахтелеком" абонентов сторонних организаций и квартирного сектора филиалов РГП "Казаэронавигация".

Дооборудование АТС 57 (ALCATEL 1000S12) с целью обеспечения специальных функций. Разработка рабочего проекта телефонной сети РГП "Казаэронавигация". Организация соединительных линий по цифровой сети до АТС 57.

2002-2005 годы - монтаж цифровых АТС в филиалах для замены устаревших. Завершение проекта модернизации телефонной сети РГП "Казаэронавигация".

Модернизация телефонной сети РГП "Казаэронавигация" позволит получить значительный качественный и экономический эффект, основанный на:

цифровых соединительных линиях,
цифровых АТС,
единой нумерации в сети,
новых дополнительных видах обслуживания,
сокращении междугороднего трафика,
сокращении расходов по аренде аналоговых соединительных линий,
сокращении расходов на строительство и эксплуатацию кабельной сети,
создании единого центра технического обслуживания с однотипным групповым запасным имуществом и принадлежностями, а также программным обеспечением.

Создание сетей обмена радиолокационной информацией и взаимодействия центров А С У В Д .

2000-2002 годы - оснащение конверторами протоколов RU1/ASTERIX вторичного радиолокатора (ВРЛ) в пунктах Балхаш, Тараз, Актюбинск, Алматы. Обеспечение резервирования. Отработка протоколов маршрутизации, опытная эксплуатация сети.

В в о д с е т и в э к с п л у а т а ц и ю .

Транспортная сеть для передачи протоколов OLDI создана. По готовности программного обеспечения центров АС УВД Республики Казахстан и АС УВД смежных государств, будет обеспечена передача информации.

Построение аэронавигационной телекоммуникационной сети.

2001-2004 годы - на основе выполненного системного проекта разработать рабочий проект построения аэронавигационной сети (АТН) Республики Казахстан.

Ввести центр управления и технической эксплуатации казахстанского сегмента сети АТН. Опытная эксплуатация сегментов сети. Обучение персонала. Развертывание сети на территории Республики Казахстан.

Организация тестовых соединений со смежными государствами.

Тестовые испытания и переход на реальную эксплуатацию.

Замена оборудования ВЧ и ОВЧ радиосвязи. Создание сети управления вынесенными ретрансляторами ОВЧ.

2001-2004 годы - на основе разработанных проектов "Аэронавигационная телекоммуникационная сеть РК" и проекта, выполняемого фирмой DORS за счет гранта Правительства США разработать план замены оборудования радиосвязи, включая как ОВЧ-радиосвязь, так и оборудование ВЧ радиосетей. При этом провести оптимизацию радиосетей с учетом поэтапного перехода к модернизированной системе ОВД Республики Казахстан и предусмотреть разворачивание линии передачи данных ВЧ и ОВЧ-диапазона между центрами АС УВД с интеграцией в существующую цифровую сеть.

Создание сети управления вынесенными ретрансляторами ОВЧ, используя для этого каналы аэронавигационной телекоммуникационной сети. На базе каналов передачи данных этой сети построить систему дистанционного контроля и мониторинга сети ОВЧ-радиосвязи центров АС УВД с централизованным управлением.

М о д е р н и з а ц и я с е т и А Ф Т Н .

2000-2001 годы - проведение детального изучения разрабатываемого проекта аэронавигационной телекоммуникационной сети Республики Казахстан (АТН), уделяя особое внимание в части Службы обработки сообщений ОВД (АМНС).

Разработка проекта сети АFTN/АМНС на переходный период, учитывая важность обеспечения передачи информации по сети АФТН в ОВД Республики Казахстан и в другие регионы.

2002-2003 годы - переход к опытной эксплуатации сети Службы обработки сообщений ОВД (АМНС). Опытная эксплуатация оборудования АМНС на базе ГЦКС города Алматы. Для этого в Алматы организуется сеть АТSMNS и проводится:

обучение персонала;
опытная эксплуатация шлюза АFTN/АТН;

опытная эксплуатация АРМ пользователей.

2004-2005 годы - перевод ЦКС и АРМ системы "Поток" в г. Алматы и Астана на АРМ пользователя сети АМНС.

Завершение перехода сети АFTN Республики Казахстан на сеть АТN;

4) подсистема навигации

Развитие подсистемы навигации предусматривается по двум путям. В этой подсистеме актуальна замена наземной инфраструктуры системой космического базирования. Однако этот процесс сдерживается наличием большого количества воздушных судов, не оборудованных требуемыми средствами, обеспечивающими навигацию с помощью глобальной навигационной спутниковой системы (GNSS). Поэтому характер развития подсистемы навигации определяется двумя факторами:

необходимостью в обозримом будущем содержать и поддерживать существующие традиционные средства навигации до момента, когда будут приняты требуемые Стандарты и Рекомендуемые Практики, начнется серийный выпуск необходимого оборудования, и воздушные суда будут полностью оснащены; потребностью поэтапного ввода наземной инфраструктуры.

Таким образом, традиционные средства навигации: оборудование систем посадки (NDB), автоматические радиопеленгаторы (ADF), инструментальные системы посадки (ILS), радиомаяки VOR/DME, радиотехнические системы ближней навигации - в большинстве своем, будут сохраняться, и заменяться на аналогичные более поздних разработок.

Положение осложняется тем, что воздушные суда старого парка не будут оснащаться современным оборудованием и, пока они выполняют полеты в воздушном пространстве Республики Казахстан, традиционное навигационное оборудование будет необходимо. Именно этот фактор определяет график замены вышеперечисленного оборудования.

Другой причиной, обусловившей поддержку традиционных систем, является их значительная изношенность. По многим видам оборудования наступает предельное состояние.

Необходимо начинать установку оборудования, обеспечивающего улучшенные характеристики: контрольно-корректирующих станций, систем широкозонного и локального дополнения, повышающих точность, доступность, целостность систем.

Исходя из вышеизложенного, определены следующие этапы развития подсистемы навигации:

обеспечить в период за 2001-2007 годы поддержку и частичную замену оборудования традиционных систем на аналогичное более поздних разработок; после 2005-2007 годов приступить к вводу в эксплуатацию элементов новых систем, позволяющие использовать их как дополнительное средство навигации; после 2010 года традиционное оборудование навигации постепенно переходит в

категорию

дополнительного;

по мере выработки ресурса оборудования и снижения потребности после 2015 года в традиционных средствах навигации, производить постепенный демонтаж традиционных систем;

5) подсистема наблюдения

Развитие подсистемы наблюдения необходимо проводить в отношении аэродромной составляющей.

В течение 2001-2002 годов планируется снять с эксплуатации и демонтировать 10 комплектов отработавших ресурс первичных трассовых радиолокаторов 1РЛ139-2, что позволит снизить расходы на эксплуатацию этого типа радиотехнического оборудования.

Анализ ресурсного состояния аэродромных радиолокаторов в соотношении с интенсивностью воздушного движения в районах аэродромов показывает, что к вопросам объема необходимых мероприятий для обеспечения нормального функционирования необходимо подходить строго дифференцированно в строгом соответствии с экономической целесообразностью:

в аэропортах с относительно высоким количеством взлет/посадок (Астана и Алматы) произошла замена первичных аэродромных радиолокаторов на современные радиолокаторы STAR 2000;

из аэропортов более низкой группы по интенсивности (10-20 воздушных судов в сутки) аэропорт Караганда имеет на оснащении радиолокационный комплекс (РЛК) "Экран-85" с совмещенным вторичным обзорным радиолокатором (ВОРЛ) (УВД, RBS) и достаточным запасом ресурса. Однако для перехода на современные средства отображения воздушной обстановки необходимо укомплектовать этот комплекс автоматизированными рабочими местами диспетчеров. Срок выполнения 2001 год;

в аэропортах следующих групп замену аэродромных радиолокаторов производить нецелесообразно по вышеуказанным причинам. В аэропортах данной группы, имеющиеся РЛК, выработавшие ресурс, подлежат капитальному ремонту с модернизацией вторичного канала для обеспечения работы, как в режиме УВД, так и RBS, а также включение в состав локатора аппаратуры ПОИ и АРМ диспетчера по нижеследующему графику:

г о д ы	!	г о р о д а	!
2001-2002	!	Шымкент, Жезказган, Кызылорда, Актюбинск, Актау, Атырау	!
2002-2003	!	Павлодар, Уральск, Костанай, Петропавловск	!
2004	!	Усть-Каменогорск, Семипалатинск, Кокшетау, Тараз	!

При этом одновременно с модернизацией РЛК будет заменена аппаратура отображения на автоматизированные рабочие места диспетчера.

Необходимо отметить, что модернизация аэродромных радиолокаторов в вышеперечисленных аэропортах по стоимости не превышает стоимость одного нового аэродромного радиолокатора и при существующей интенсивности в этих аэропортах является наиболее приемлемым вариантом решения проблемы.

Будущие аэронавигационные системы наблюдения предполагают использование автоматического зависимого наблюдения. Рабочие места диспетчеров автоматического зависимого наблюдения (АЗН) в трассовых центрах АС УВД будут вводиться, начиная с 2 0 0 5 г о д а ;

б) и н в е с т и ц и и

В 2001-2005 годы предприятие планирует произвести инвестиции за счет собственных средств на сумму 16538 млн. тенге. Инвестиции будут использованы на замену и развитие радиотехнических средств и электросвязи, приобретение производственно необходимых основных средств, программу "Создание Нотам офис в Республике Казахстан", строительно-монтажные работы, в том числе здания "Транспорт Тауэр".

В 2001 году инвестиции составят 2596 млн. тенге, в 2002 году - 3029 млн. тенге, в 2003 году - 3197 млн. тенге, в 2004 году - 3274 млн. тенге, 2005 году - 3245 млн. тенге.

РГП "Казаэронавигация" в 2001-2005 годы по обязательствам ранее заключенных контрактов с фирмами "Thomson - CSF Airsys" и "Airsys ATM GmbH", предстоит выплатить 10,3 млн. долларов США, что составляет 10% от инвестиционной программы 2 0 0 1 - 2 0 0 5 г о д о в .

Инвестиции отражены в индикативном плане на 2001-2005 годы с учетом обязательных платежей по ранее заключенным контрактам на модернизацию систем ОВД, приобретения навигационного и локационного оборудования, оборудования средств связи, строительно-монтажных работ, приобретения прочих основных средств и участия в строительстве "Транспорт Тауэр" (Приложение 5).

Программа предусматривает замену, приобретение и ввод следующих крупных объектов, и обязательные платежи по ранее заключенным контрактам:

обязательные платежи по ранее заключенным контрактам на модернизацию систем ОВД и переходящие суммы по ним в размере ("Airsys ATM GmbH", "Thomson - CSF Airsys", ОАО "Народный Банк Казахстана", контракты с ВНИИРА-ОВД, ОАО "Казахтелеком" и т.д.) - 17,2 млн. долларов США;
оборудование систем посадки - 4,6 млн. долларов США;
приводные радиостанции - 3,4 млн. долларов США;

замена, капитальный ремонт и модернизация аэродромных радиолокационных комплексов - 16,8 млн. долларов США;
системы навигации (ВОР/ДМЕ) - 4 млн. долларов США;
вторичные РЛС трассовые - 4,7 млн. долларов США;
аппаратура отображения радиолокационной информации (АРМ-Т) - 6,5 млн. долларов США;
оборудование ОВЧ и ВЧ радиосвязи - 14,5 млн. долларов США;
радиорелейные станции - 1,5 млн. долларов США;
оборудование громкоговорящей связи - 1,9 млн. долларов США;
радиорелейные и волоконно-оптические линии связи на участках "аэропорт-город" - 2,3 млн. долларов США;
оборудование вычислительной техники - 2,8 млн. долларов США;
СМР, включая "Транспорт Тауэр" - 8 млн. долларов США.

5. Маркетинговый план

Основной задачей среднесрочного планирования маркетинговой службы является использование преимуществ маршрутов, проходящих в воздушном пространстве Республики Казахстан, для привлечения дополнительного потока транзитного движения в направлении Европа - страны Южной, Восточной, Юго-Восточной Азии и Ближнего Востока.

В рамках работы по решению данной задачи и соответственно привлечению дополнительных потоков на территорию Республики Казахстан необходимо проведение комплекса мероприятий. Этот комплекс мероприятий требует применения совместных усилий различных государственных органов - Комитета гражданской авиации, Министерства транспорта и коммуникаций, Министерства иностранных дел, Министерства обороны, Агентства Республики Казахстан по регулированию естественных монополий, защите конкуренции и поддержке малого бизнеса. Данный комплекс мероприятий заключается в следующем:

1) взаимодействие с полномочными органами сопредельных государств (включая правительственный уровень) по организации и планированию воздушных потоков и открытию новых воздушных международных трасс:

связь с правительственными учреждениями через посольства Республики Казахстан в соответствующих государствах;

взаимодействие с авиационными администрациями государств, включая через посольства и представительства авиакомпаний "Эйр Казахстан";

использование соответствующих структур Министерства обороны для решения вопросов с военными ведомствами заинтересованных государств;

2) отработка между субъектами гражданской авиации единой скоординированной политики по привлечению потоков воздушного движения на территорию Республики Казахстан;

- 3) развитие сервисной инфраструктуры аэропортов Республики Казахстан для повышения качества обслуживания транзитных рейсов:
создание транзитных зон;
формирование аэропортовых сборов, удовлетворяющих требованиям пользователей и эксплуатантов;
регулирование политики ценообразования на авиатопливо;
- 4) организация и проведение переговоров с аэронавигационными службами сопредельных государств по вопросам максимального использования потенциала воздушных трасс Республики Казахстан;
- 5) организация и проведение переговоров непосредственно с авиакомпаниями по вопросам использования воздушного пространства Республики Казахстан при выполнении транзитных полетов и рейсов с посадками;
- 6) привлечение посольства Республики Казахстан и представительства авиакомпании "Эйр Казахстан" в Китае для решения вопросов по выполнению авиакомпаниями Китая (Air China, China Southern, China Eastern) полетов через новый коридор на границе Казахстана и Китая;
- 7) привлечение посольств Республики Казахстан в Германии, Италии, Франции, Нидерландах, Швейцарии, Турции, Израиле, России, на Украине, Беларуси, Прибалтийских государств к работам по переориентации маршрутов полетов их авиакомпаний (Lufthansa, Alitalia, Air France, KLM, Swissair, Turkish Airlines, EL AL Israel и т.д.) на Трансазиатские маршруты, проходящие по территории Республики Казахстан, при выполнении рейсов из Европы в страны Юго-Восточной Азии;
- 8) дальнейшая реализация проекта, осуществляемого совместно с ТАСИС - "Воздушные трассы Южного Кольца, фаза II" по повышению безопасности полетов и эффективности использования воздушных трасс в данном регионе, путем создания единых технологий и стандартов в области международной аэронавигации, посредством внедрения концепции CNS/ATM ИКАО;
- 9) упрощение процедур получения разрешения на использование воздушного пространства Республики Казахстан путем разработки проведения совместных мероприятий Министерством транспорта и коммуникаций, Министерством иностранных дел и Министерства обороны Республики Казахстан;
- 10) взаимодействие с международными организациями гражданской авиации ИКАО, ИАТА;
- 11) участие в международных совещаниях и выставках в области авиатранспортного сектора и в частности аэронавигации, а также организация и проведение подобных мероприятий в Республике Казахстан;
- 12) взаимодействие с Агентством Республики Казахстан по регулированию естественных монополий, защите конкуренции и поддержке малого бизнеса по вопросам разработки и внедрения нормативно-правовой базы по применению ставок

сборов за АНО, позволяющей оперативно реагировать на изменения условий рынка.

В результате реализации вышеуказанного маркетингового плана предприятие планирует сохранить в 2001-2005 годах стабильные производственные показатели.

6. Взаимоотношение с бюджетом и норматив отчисления от прибыли для РГП

За период с 2001 по 2005 годы РГП "Казаэронавигация" планирует произвести платежей в бюджет на сумму 10890 млн. тенге, в том числе в республиканский бюджет 7754 млн. тенге и местный бюджет 3136 млн. тенге. В разрезе по годам платежи составят

(м л н .		т е н г е) :	
2 0 0 1	г о д	-	2 2 5 1
2 0 0 2	г о д	-	2 0 0 6
2 0 0 3	г о д	-	2 1 1 0
2 0 0 4	г о д	-	2 2 4 3

2005 год - 2280

Вышеприведенные платежи в бюджет указаны без учета норматива отчисления собственнику, согласно Указу, имеющего силу Закона, Z952335_ "О государственном предприятии" от 19 июня 1995 года N 2335.

Согласно планируемым доходам, расходам и затратам на модернизацию оборудования обеспечения полетов на период 2001-2005 годы, РГП "Казаэронавигация" внесло на рассмотрение в Правительство Республики Казахстан предложение об установлении норматива отчисления собственнику в 2001 году - 4%, в 2002 году - 6%, в 2003 году - 8% и в 2004 - 10% и в 2005 году - 12%. В абсолютном выражении сумма отчислений от чистой прибыли должна составить 927 млн. тенге.

7. Социальная программа компании

Среднесписочная численность предприятия за 2001-2005 годы составит 2 674 человек (П р и л о ж е н и е 1).

Структура численность персонала будет складываться следующим образом: административно-управленческий персонал - 374 человек или 14% общей численности ,

производственный персонал - 2300 человек или 86% общей численности, из них: служба эксплуатации радиотехнического оборудования и связи (СЭРТОС) - 1284 человек или 48% общей численности ,

служба организации воздушного движения (СОВД) - 749 человек или 28% общей численности ,

прочий персонал - 267 человек или 10% общей численности.

Средний возраст специалистов составляет 35-40 лет.

Уровень средней заработной платы в месяц в 2000 году достиг 32351 тенге. Отток высококвалифицированных кадров в данном году составил: специалисты ЭРТОС - 107 человек , О В Д - 15 человек .

В связи с этим предприятие планирует на 2001-2005 годы увеличивать среднемесячную заработную плату в 2001 году на 14%, а в последующем - в среднем на 5% ежегодно. В основном это будет связано с увеличением индекса потребительских цен.

В связи с вводом нового оборудования, изменением состава пользователей воздушного пространства Республики Казахстан, повышаются требования к профессиональной подготовке авиадиспетчеров и инженерно-технического персонала РГП "Казаэронавигация".

В настоящее время в Республике Казахстан нет учебных заведений, способных проводить профессиональную и языковую подготовку специалистов СОВД и СЭРТОС. Поэтому основной упор делается на подготовку персонала в зарубежных учебных центрах.

Ежегодно предприятие будет направлять 420 специалистов СОВД и СЭРТОС на курсы повышения квалификации в следующие учебные заведения:

Бейлбрукский авиационный колледж (Англия, Алматы) - профессиональная и языковая подготовка специалистов СОВД - по 200 человек ежегодно;

Санкт-Петербургский государственный университет аэрокосмического приборостроения (Россия) - по 50 специалистов СЭРТОС;

обучение специалистов СЭРТОС на заводах-изготовителях нового оборудования - по 70 человек ежегодно;

казахстанские вузы - по 100 человек специалистов СЭРТОС.

На эти цели предприятием будет выделяться ежегодно не менее 800 тыс. долларов США.

В целях профессиональной замены кадров, ежегодно из вузов Республики Казахстан будут приглашаться на работу на конкурсной основе по 20 молодых специалистов для СОВД и СЭРТОС. На эти цели предприятию необходимо будет выделять в год около 20 тыс. долларов США.

Приложение А

Организационная структура РГП "Казаэронавигация"

(См. бумажный вариант)

Приложение 1

План развития на 2001-2005 годы РГП "Казаэронавигация"

N	!	Наименование показателя	!	Ед. изм.!	2000 г.	!	2001 г.	!	2002 г.
	!		!			!		!	
	!		!			!		!	
	!		!			!		!	

1 Активы

Основные средства	млн. тенге	8831	12258	14840
Амортизация основных средств и нематериальных активов	млн. тенге	700	882	1040
Уставный капитал	млн. тенге	2100	2100	2100
2 Объем произведенных услуг, всего в натуральном выражении:				
самолето-вылеты	вылеты	28086	28200	28300
тоннаж самолето-вылетов	тыс. тонн	1226	1231	1240
самолеты-километры	тыс. км.	94194	95800	97000
средний тариф на единицу продукции:				
тоннаж самолето-вылетов	тенге/тонн	363	377	402
самолеты-километры	тенге/100км	6682	6957	7537
3 Инвестиции в основной капитал за счет всех источников финансирования, всего	млн. тенге	4626	2596	3029
в т.ч.: средств государственного бюджета				
- за счет внешних займов (кредиты банков)		2780	0	0
- собственных средств		1846	2596	3029
4 Доход, всего	млн. тенге	7343	7760	8350
Доход от реализации услуг-всего		6919	7315	7900
в т.ч.: от АНО - регулирования деятельности субъекта естественной монополии		6756	7150	7730
прочие доходы		163	165	170
Доход от неосновн. деятельности		424	445	450
5 Расходы, всего	млн. тенге	4370	5054	5490
из них: - расходы на оплату труда		1008	1172	1250
- расходы на сырье, материалы, услуги		497	917	1100
- другие затраты, включая амортиз отч.		2865	2965	3140
5.1. Себестоимость реализованных услуг-всего		2341	3019	3410
Себестоимость основных видов услуг, АНО		2205	2884	3254
в т.ч.: расходы на сырье,				

материалы, оплату услуг		425	843	1011
расходы на оплату труда		835	992	1053
отчисления от оплаты труда		209	211	199
амортизация ОС и НА		675	838	991
другие затраты		61	0	0
5.2. Расходы периода		1818	1875	1915
в т.ч.: - общие и административные		1586	1558	1645
из них расходы на оплату труда		130	144	156
- проценты за кредиты		186	263	215
- расходы на социальную сферу		46	54	55
5.3. Расходы от неосновной деятельности		211	160	165
6 Доход до налогообложения	млн. тенге	2973	2706	2860
7 Подоходный налог	млн. тенге	1054	982	1001
8 Чистый доход (убыток)	млн. тенге	1919	1724	1859
9 Норматив отчислений в бюджет	%	3%	4%	6%
10 Распределение чистого дохода (ЧД)	млн. тенге	1919	1759	1859
в т.ч. - перечисление в бюджет		0	233*	112
- на инвестиционную программу		1146	1491	1747
- другие направления расходования ЧД		773	0	0
11 Долгосрочная дебиторская задолженность	млн. тенге	0	0	0
в т.ч.: покупатели и заказчики		0	0	0
12 Долгосрочная кредиторская задолженность	млн. тенге	3189	2670	1940
в т.ч.: по кредитам банка		3189	2670	1940
12 Численность работников	чел.	2596	2645	2660
13 Фонд заработной платы	млн. тенге	1002	1165	1240
14 Среднемесячная заработная плата	тенге	32351	36918	39250

продолжение таблицы

№ ! Наименование показателя ! 2003 г.! 2004 г.! 2005 г.! 2001 г.!2005 г.

! ! прогноз!прогноз !прогноз ! в % к ! в % к

! ! ! !2000 г. !2000 г.

! ! ! ! ! ! ! ! ! !

1	Активы					
	Основные средства	16540	18240	20840	138,81%	235,99%
	Амортизация основных средств					
	и нематериальных активов	1210	1380	1540	126,00%	220,00%
	Уставный капитал	2100	2100	2100	100,00%	100,00%
2	Объем произведенных услуг, всего					
	в натуральном выражении:					
	самолето-вылеты	28500	28800	29100	100,41%	103,61%
	тоннаж самолето-вылетов	1250	1260	1270	100,41%	103,59%
	самолеты-километры	98000	98900	100600	101,70%	106,80%
	средний тариф на единицу продукции:					
	тоннаж самолето-вылетов	425	451	461	103,86%	127,00%
	самолеты-километры	7879	8202	8369	104,12%	125,25%
3	Инвестиции в основной капитал					
	за счет всех источников					
	финансирования, всего	3197	3274	3245	56,12%	70,15%
	в т.ч.: средств государственного					
	бюджета		0,00%	0,00%		
	- за счет внешних займов					
	(кредиты банков)	0	0	0	0,00%	0,00%
	- собственных средств	3197	3274	3245	140,63%	175,79%
4	Доход, всего	8880	9400	9920	105,68%	135,09%
	Доход от реализации					
	услуг-всего	8420	8935	9450	105,72%	136,58%
	в т.ч.: от АНО - регулирования					
	деятельности субъекта					
	естественной монополии	8250	8760	9270	105,83%	137,21%
	прочие доходы	170	175	180	101,23%	110,43%
	Доход от неосновн.					
	деятельности	460	465	470	104,95%	110,85%
5	Расходы, всего	5940	6390	6930	115,65%	158,58%
	из них: - расходы на оплату					
	труда	1330	1410	1490	116,27%	147,82%
	- расходы на сырье, материалы,					
	услуги	1200	1300	1500	184,51%	301,81%
	- другие затраты, включая					
	амортиз отч.	3410	3680	3940	103,49%	137,52%
5.1.	Себестоимость реализованных					
	услуг-всего	3745	4096	4533	128,96%	193,64%

Себестоимость основных видов						
услуг, АНО	3578	3924	4366	130,79%	198,00%	
в т.ч.: расходы на сырье,						
материалы, оплату услуг	1074	1165	1366	198,35%	321,41%	
расходы на оплату труда	1119	1192	1262	118,80%	151,14%	
отчисления от оплаты труда	212	226	239	100,96%	114,35%	
амортизация ОС и НА	1173	1341	1499	124,15%	222,07%	
другие затраты	0	0	0	0,00%	0,00%	
5.2. Расходы периода	2025	2119	2217	103,14%	121,95%	
в т.ч.: - общие и						
административные	1812	1920	2034	98,23%	128,25%	
из них расходы на оплату						
труда	163	171	180	110,77%	138,46%	
- проценты за кредиты	155	138	119	141,40%	63,98%	
- расходы на социальную сферу	58	61	64	117,39%	139,13%	
Расходы от неосновной деят-сти	170	175	180	75,83%	85,31%	
6 Доход до налогообложения	2940	3010	2990	91,02%	100,57%	
7 Подоходный налог	1029	1054	1047	93,17%	99,29%	
8 Чистый доход (убыток)	1911	1957	1944	89,84%	101,28%	
9 Норматив отчислений в бюджет	8%	10%	12%	x	x	
10 Распределение чистого						
дохода (ЧД)	1911	1957	1944	91,66%	101,31%	
в т.ч. - перечисление в						
бюджет	153	196	233	0,00%	0,00%	
- на инвестиционную программу	1758	1761	1711	130,10%	149,30%	
- другие направления						
расходования ЧД	0	0	0	0,00%	0,00%	
11 Долгосрочная дебиторская						
задолженность	0	0	0	0,00%	0,00%	
в т.ч.: покупатели и заказчики						
	0	0	0	0,00%	0,00%	
12 Долгосрочная кредиторская						
задолженность	1770	1560	1300	83,73%	40,77%	
в т.ч.: по кредитам банка						
	1770	1560	1300	83,73%	40,77%	
12 Численность работников	2675	2690	2700	101,89%	104,01%	
13 Фонд заработной платы	1320	1400	1480	116,27%	147,70%	
14 Среднемесячная заработная						
плата	41500	43700	45900	114,12%	141,88%	

План доходов от реализации услуг
РГП "Казэронавигация" на 2001-2005 гг.

Показатели	годы					
	2000 факт		2001 оценка			
	кол-во	тенге	\$	кол-во	тенге	\$
Производственные показатели:						
- самолето-километры, тыс. км.	94194			95800		
- тоннаж самолето-вылетов, тыс. тонн	1226			1231		
Тарифные ставки:						
- АНО ВВП, тенге за 100 км	6681,52	47,01		6957,48	47,01	
- АНО РА, тенге за тонну	362,78	2,55		377,40	2,55	
Доходы, тыс:	7343471	51667		7760000	52432	
- Аэронавигационное обслуживание из них:	6755799	47533		7148320	48299	
- ВВП	6293591	44281		6665390	45036	
- РА	444766	3129		464580	3139	
- ПАНХ	17442	123		18350	124	
- Прочие доходы	587672	4135		611680	4133	
Рост тарифов АНО, %%						
- АНО ВВП за 100 км					0,00	
- АНО Ра за тонну					0,00	

продолжение таблицы

Показатели	годы					
	2002 прогноз		2003 прогноз			
	кол-во	тенге	\$	кол-во	тенге	\$
Производственные показатели:						

- самолето-километры,				
тыс. км.	97000		98000	
- тоннаж самолето-вылетов,				
тыс. тонн	1240		1250	
Тарифные ставки:				
- АНО ВВП, тенге за				
100 км	7537	48,91	7879,40	48,91
- АНО РА, тенге за				
тонну	402	2,61	425,30	2,64
Доходы, тыс:	8350000	54832	8880000	55255
- Аэронавигационное				
обслуживание из них:	7729017	50802	8251914	51356
- ВВП	7091592	47443	7567377	47932
- РА	618424	3236	664538	3300
- ПАНХ	19000	123	20000	124
- Прочие доходы	620983	4030	628086	3899
Рост тарифов АНО, %%				
- АНО ВВП за 100 км		4,04		0,00
- АНО Ра за тонну		2,35		1,15

продолжение таблицы

Показатели	!	годы		!			!
	!			!			!
	!	2004 прогноз	!	2005 прогноз			
	!			!			
	!	кол-во	!	тенге	!	\$!
	!	!	!	!	!	!	!

Производственные показатели:

- самолето-километры,				
тыс. км.	98900		100600	
- тоннаж самолето-вылетов,				
тыс. тонн	1260		1270	
Тарифные ставки:				
- АНО ВВП, тенге за				
100 км	8201,72	49,23	8369,10	49,23
- АНО РА, тенге за				
тонну	451,49	2,71	460,70	2,71
Доходы, тыс:	9400000	56070	9920001	56880

- Аэронавигационное обслуживание из них:	8760052	52229	9270001	53092
- ВВП	8022273	48688	8498444	49525
- РА	716779	3415	750057	3442
- ПАНХ	21000	126	21500	125
- Прочие доходы	639948	3841	650000	3788
Рост тарифов АНО, %%				
- АНО ВВП за 100 км		0,65		0,00
- АНО Ра за тонну		2,65		0,00

продолжение таблицы

Показатели !	Итого !	Проценты 2005 г. к			
		! 2001-2005 гг. !			
!	!	2000 г. !	2001 г. !	!	!
!	!	!	!	!	!
!кол-во!тенге ! \$!кол-во!тенге ! \$!кол-во!тенге ! \$	

Производственные

показатели:

- самолето-

километры,

тыс. км. 490300 106,80% 105,01%

- тоннаж самолето-

вылетов,

тыс. тонн 6251 103,59% 103,17%

Тарифные ставки:

- АНО ВВП, тенге за

100 км 7788,95 49 125,26 104,72 120,29 104,72

- АНО РА, тенге за

тонну 423,42 3 126,99 106,17 122,07 106,27

Доходы, тыс: 44310000 275469 135,09 110,09 127,84 108,48

- Аэронавигационное

обслуживание из них: 41159303 255778 137,22 111,70 129,68 109,93

- ВВП 37845076 238624 135,03 111,84 127,50 109,97

- РА 3214377 16532 168,64 109,98 161,45 109,64

- ПАНХ 99850 623 123,27 102,10 117,17 101,05

- Прочие доходы 3150697 19691 110,61 91,61 106,26 91,65

Рост тарифов АНО, %%

- АНО ВВП за 100 км	5	104,72	104,72
- АНО Ра за тонну	6	106,17	106,27

Приложение 3

План продукция (товары, услуги)
по РГП "Казаэронавигация" на 2001-2005 годы

Наименование показателей! N стр! 2000 год, факт ! 2001 год, оценка

! ! _____ !
! !Всего! Объем ! Объем !Всего! Объем ! Объем
! ! ! услуг ! услуг ! ! услуг ! услуг
! ! !регули- !нерегу-! !регули- !нере-
! ! !руемого !лируе- ! !руемого !гули-
! ! !вида !мых ! !вида !руемых
! ! !деятель-!видов ! !деятель-!видов
! ! !ности !деяте- ! !ности !деяте-
! ! ! !льности! ! ! !льнос-
! ! ! ! ! ! !ти

1 ! 2 ! 3 ! 4 ! 5 ! 6 ! 7 ! 8

Объем произведенной
продукции(товаров, услуг)
по фактической
себестоимости, расходы

всего, млн. тенге 100 4370 3442 928 5054 4104 950

в натуральных показателях 102

- самолето-вылеты, к-во 28086 28086 28200 28200

-самолето-километры,

тыс.км. 94194 94194 95800 95800

- тоннаж самолето-вылетов,

тыс.тонн 1226 1226 1231 1231

Объем произведенной
продукции(товаров, услуг)
в текущих ценах (без НДС и
акцизов), доходы - всего,

млн. тенге 103 7343 6755 588 7760 7150 610

в натуральных показателях 105

Количество заключенных

договоров, всего	
шт./объемы	118
с юридическими лицами	119
с населением	120

продолжение таблицы

Наименование показателей! 2002 год, прогноз ! 2003 год, прогноз

1	9	10	11	12	13	14
! Всего ! Объем ! Объем ! Всего! Объем ! Объем						
! ! услуг ! услуг ! ! услуг ! услуг						
! !регулируемого ! нерегулируемого ! регулируемых ! нерегулируемых						
! ! вида ! видов ! ! вида ! видов						
! !деятельности ! деятельности ! деятельности ! деятельности						
! ! !льности! ! !						

Объем произведенной
продукции(товаров, услуг)
по фактической
себестоимости,

расходы всего, млн. тенге 5490 4520 970 5940 4950 990

в натуральных показателях

- самолето-вылеты, к-во 28300 28300 28500 28500

- самолето-километры,

тыс.км. 97000 97000 98000 98000

- тоннаж самолето-вылетов,

тыс.тонн 1240 1240 1250 1250

Объем произведенной
продукции(товаров, услуг)
в текущих ценах (без НДС и
акцизов), доходы - всего,

млн. тенге 8350 7730 620 8880 8250 630

в натуральных показателях

Количество заключенных
договоров, всего шт./объемы

с юридическими лицами

с населением

продолжение таблицы

Наименование показателей! 2004 год, прогноз ! 2005 год, прогноз

! _____ ! _____
! Всего ! Объем ! Объем ! Всего! Объем ! Объем
! ! услуг ! услуг ! ! услуг ! услуг
! !регули- !нерегу-! !регули- !нерегули-
! !руемого !лируе-! !руемого !руемых
! !вида !мых ! !вида !видов
! !деятель-!видов ! !деятель-!деятель-
! !ности !деяте- ! !ности !ности
! ! !льности! ! !

1 ! 15 ! 16 ! 17 ! 18 ! 19 ! 20

Объем произведенной

продукции(товаров, услуг)

по фактической

себестоимости,

расходы всего, млн. тенге 6390 5380 1010 6930 5900 1030

в натуральных показателях

- самолето-вылеты, к-во 28800 28800 29100 29100

- самолето-километры,

тыс.км. 98900 98900 100600 100600

- тоннаж самолето-вылетов,

тыс.тонн 1260 1260 1270 1270

Объем произведенной

продукции(товаров, услуг)

в текущих ценах (без НДС и

акцизов), доходы - всего,

млн. тенге 9400 8760 640 9920 9270 650

в натуральных показателях

Количество заключенных

договоров, всего шт./объемы

с юридическими лицами

с населением

Приложение 4

План по расходам
РГП "Казаэронавигация" на 2001-2005 годы

Наименование показателей	2000 г. факт	2001 г. оценка
! N стр!	!	!
! Все-! в т.ч.!	! по ре-! в т.ч.!	! Все-! в т.ч.!
! го!	! расхо-! гули-!	! расхо-! го!
! рас-! ды пе-! руемой!	! ды пе-! рас-! ды пе-! руемой!	! ды пе-! руемой!
! хо-! риода!	! деяте-! риода!	! хо-! риода!
! дов!	! льно-!	! дов!
! сти!	!	! сти!
1	2	3
4	5	6
7	8	9
10		

Материальные

затраты - всего

(сумма стр.201,
202,203,204,205,
206,207),

млн. тенге 200 497 54 478 53 917 57 897 54

сырье, запчасти

и материалы -

всего, из них 201 29 2 28 2 150 3 145 2

приобретенные по
обменному курсу 2011

Покупные изделия

и полуфабрикаты,

вспомогательные

материалы -

всего, из них 202 0 0 0 0 0 0 0 0

приобретенные по
обменному курсу 2021

Топливо-всего,

из него 203 43 5 42 5 77 6 75 5

Приобретенные по

обменному курсу 2031

Электроэнергия -

из них	233	404	195	305	153	441	224	333	189
- социальный									
налог	234	240	31	233	24	248	31	241	30
акцизы	236	0	0	0	0	0	0	0	0
оплата услуг									
сторонних									
организаций	238	247	222	244	219	472	427	263	255
другие затраты	239	1271	962	558	474	846	686	347	298
расходы по									
процентам	240	186	186	186	186	263	263	263	263
фонд заработной									
платы (включая									
выплаты в									
натуральной форме)									
- всего, из них	245	902	118	878	117	1049	130	1020	127
выплаты в									
натуральной форме	246	0	0	0	0	0			
производственный									
персонал	2451	726		705		858		833	
вспомогательный									
персонал	2452	58		56		61		60	
административный									
персонал - всего,									
из них	2453	118	118	117	117	130	130	127	127
головной офис	2454	66	66	65	65	73	73	72	72
отчисления в									
накопительные									
фонды	250	100	12	86	12	116	14	113	14
социальные									
пособия работникам									
за счет средств									
предприятия	260	46	46	0	0	54	54	0	0
итого расходов									
(сумма строк									
200,210,220,230,									
245,250,260)	270	4370	1818	3442	1237	5054	1875	4104	1220

продолжение таблицы

Наименование показателей	2002 г. прогноз				2003 г. прогноз				
	1	11	12	13	14	15	16	17	18
!Всего!в т.ч.!по регу-!в т.ч.!Всего!в т.ч.!по регу-!в т.ч. !рас- !расхо-!лируемой!расхо-!рас- !расхо-!лируемой!расхо- !ходов!ды пе-!деятель-!ды пе-!ходов!ды пе-!деятель-!ды пе- ! !риода !ности !риода ! !риода !ности !риода									

Материальные

затраты-всего

(сумма стр.201,
202,203,204,205,
206,207),

млн. тенге 1100 74 1078 67 1200 87 1155 81

сырье, запчасти

и материалы -

всего, из них 180 4 176 3 190 5 183 4

приобретенные по

обменному курсу

Покупные изделия

и полуфабрикаты,

вспомогательные

материалы -

всего, из них 0 0 0 0 0 0 0 0

приобретенные по

обменному курсу

Топливо-всего,

из него 100 7 95 6 120 8 117 8

Приобретенные по

обменному курсу

Электроэнергия -

всего, из нее 100 3 97 3 105 4 100 4

приобретенные по

обменному курсу

оплата работ и

услуг

производственного

характера,

выполняемых сторонними организациями - всего, из них	670	60	660	55	705	70	680	65
на ремонт зданий, сооружений машин и оборудования	165	4	160	4	165	4	160	4
прочие материальные затраты	10	2	9	2	10	2	9	2
износ основных средств	50	0	50	0	80	0	75	0
амортизация нематериальных активов	1037	17	1006	17	1207	18	1189	18
финансирование затрат на кап. вложения по годам-всего, из них	3	1	3	1	3	1	3	1
прочие расходы - всего (сумма стр. 231,232,233,238, 239,240), из них	3029		2826		3197		2997	
Суточные во время служебных командировок	1840	1397	1013	814	1997	1543	1170	916
арендная плата	15	4	14	3	16	5	15	5
налоговые платежи и сборы - всего, из них	2	0	2	0	2	0	2	0
- социальный налог	440	223	332	188	502	284	453	241
акцизы	234	29	228	29	249	31	242	30
оплата услуг организаций	0	0	0	0	0	0	0	0
другие затраты	500	452	280	272	550	497	300	291
	883	718	385	351	927	757	400	379

расходы по									
процентам	215	215	215	215	155	155	155	155	
фонд заработной									
платы (включая									
выплаты в									
натуральной форме)									
- всего, из них	1116	140	1085	137	1188	147	1150	143	
выплаты в									
натуральной форме									
производственный									
персонал	911		884		971		942		
вспомогательный									
персонал	65		64		70		65		
административный									
персонал - всего,									
из них	140	140	137	137	147	147	143	143	
головой офис		77	77	75	75	81	81	80	80
отчисления в									
накопительные									
фонды	124	16	120	15	132	16	128	16	
социальные									
пособия работникам									
за счет средств									
предприятия	55	55	0	0	58	58	0		
итого расходов									
(сумма строк									
200,210,220,230,									
245,250,260)	5490	1915	4520	1266	5940	2025	4950	1330	

продолжение таблицы

Наименование	2004 г. прогноз				2005 г. прогноз				
показателей	_____				_____				
	!Всего!в т.ч.!по регу-!в т.ч.!Всего!в т.ч.!по регу-!в т.ч.								
	!рас- !расхо-!лируемой!расхо-!рас- !расхо-!лируемой!расхо-								
	!ходов!ды пе-!деятель-!ды пе-!ходов!ды пе-!деятель-!ды пе-								
	! !риода !ности !риода !				! !риода !ности !риода				
	! !				! !				
1	! 19	! 20	! 21	! 22	! 23	! 24	! 25	! 26	

натуральной форме									
производственный									
персонал	1033		1002		1094		1061		
вспомогательный									
персонал	73		71		76		75		
административный									
персонал - всего,									
из них	154	154	150	150	162	162	158	158	
головной офис		85	85	84	84	89	89	87	87
отчисления в									
накопительные									
фонды	140	17	136	17	148	18	144	18	
социальные									
пособия работникам									
за счет средств									
предприятия	61	61	0	0	64	64	0	0	
итого расходов									
(сумма строк									
200,210,220,230,									
245,250,260)	6390	2119	5380	1414	6930	2217	5900	1490	

Приложение 5

Инвестиционный план по замене и развитию
средств РТО и электросвязи на 2001-2005 гг.
(в долларах США)

N ! Оборудование, подлежащее! Оборудование, предназначенное! Стоимость

п/п ! замене ! для замены !

! _____ ! _____ !

! Тип !Кол-во! Тип !Кол-во!

! _____ ! _____ ! _____ ! _____ !

1 ! 2 ! 3 ! 4 ! 5 ! 6

! _____ ! _____ ! _____ ! _____ !

1 Средства магнитной 102 Многоканальные цифровые 36 520000
звукзаписи магнитофоны

а) 4 комплекта по 128 200000

каналов (Алматы, Астана)

б) 32 комплекта по 32

канала (все филиалы) 320000

2	ОВЧ радиосредства	786	ОВЧ радиосредства с шагом 8,33 КГц	160	9345870
	а) радиопередающие устройства	247	а) радиопередающие устройства	60	
	б) радиоприемные устройства	205	б) радиоприемные устройства	60	
	в) радиостанции	334	в) радиостанции	40	
3	Аппаратура "Ива-14"	31	Аппаратура избирательного вызова	18	140000
4	Оборудование ТРС	24	Аппаратура для дистанционного управления радиосредствами	20	140000
	1. Кокшетау	1			
	2. Жезказган	2			
	3. Костанай	2			
	4. Кызылорда	2			
	5. Бейнеу	1			
	6. Аральск	2			
	7. Актау	2			
	8. Атырау	2			
	9. Уральск	1			
	10. Семипалатинск	2			
	11. Тараз	1			
	12. Шымкент	2			
5	Аппаратура оповещения "Горн"	6	Аппаратура оповещения для АСС и ГО	18	136000
6	Наземные станции спутниковой связи	6		540000	
	Астана				
	Атырау				
	Актау				
	Аральск				
	Костанай				
	Жезказган				
7	АФТН		Модернизация АФТН		290000
8	ВЧ радиосредства	427	ВЧ приемопередающие средства	52	5187860
	а) радиопередающие устройства	292	а) радиопередающие устройства		
	б) радиоприемные		б) радиоприемные		

	устройства	135	устройства		
9	Станции		Станции		
	внутрипортовой		внутрипортовой		
	р/связи	179	р/связи	135	-
	а) стационарные	52	а) стационарные		23
	б) мобильные	58	б) мобильные		45
	в) носимые	69	в) носимые	67	
10	Радиорелейные станции	61	Радиорелейные станции	28	1500000
	(радиомодемы)				
	1. Аэропорт-город Караганда				
	2. Аэропорт-город Костанай				
	3. Аэропорт-город Кокшетау				
	4. Аэропорт-город Аральск				
	5. Аэропорт-город Актау				
	6. Аэропорт-город				
	Усть-Каменогорск				
	7. Аэропорт-город Балхаш				
	8. Аэропорт-город Уральск				
	9. Аэропорт-город Жезказган				
	10. Аэропорт-город Актюбинск				
	11. Аэропорт-город Кызылорда				
	12. Аэропорт-город Павлодар				
	13. КДП-ПРЦ Астана				
	14. КДП-ПРЦ Караганда				
	15. КДП-ПРЦ Кокшетау				
	16. КДП-ПРЦ Костанай				
	17. КДП-ПРЦ Жезказган				
	18. КДП-ПРЦ Кызылорда				
	19. КДП-ПРЦ Актау				
	20. КДП-ПРЦ Атырау				
	21. КДП-ПРЦ Усть-Каменогорск				
	22. КДП-ПРЦ Семипалатинск				
	23. КДП-ПРЦ Шымкент				
	24. КДП-ПРЦ Тараз				
	25. КДП-ПРЦ Актюбинск				
	26. КДП-ОРЛ Семипалатинск				
	27. КДП-ОРЛ Жезказган				
	28. КДП-ОРЛ Тараз				
11	Пульт ПРБ-5	50	Аналогичный пульт радиобюро	18	130000

12	Оборудование ДПУ	233	Оборудование технологической громкоговорящей связи (аэр. Зона)	15	1946270	
			1. Караганда			
			2. Актау			
			3. Атырау			
			4. Балхаш			
			5. Тараз			
			6. Жезказган			
			7. Кызылорда			
			8. Кокшетау			
			9. Костанай			
			10. Павлодар			
			11. Петропавловск			
			12. Семипалатинск			
			13. Уральск			
			14. Усть-Каменогорск			
			15. Шымкент			
13			Оборудование для службы точного времени (GPS)	18	-	
14			Мультиплексоры, ИКМ	22	390000	
15			Оборудование и программное обеспечение центра управления сетью	1	-	
16	АТС		7 АТС на 120-150 портов	17	415000	
			Балхаш			
			Жезказган			
			Петропавловск			
			Семипалатинск			
			Усть-Каменогорск			
			Астана			
			Остальные филиалы			
17	Кабельные линии	148 км	ВОЛС	148 км	2273500	
			Астана	19 км		
			Алматы	10 км		
			Актюбинск	8 км		
			Тараз	8 км		
			Шымкент	14 км		
			Атырау	14 км		

	Семипалатинск	7,5 км	
	Остальные филиалы	67,5 км	
18	АФУ "Чинара"	12 Мачтовое АФУ	
	(увеличение дальности)	18	190000
	Атырау		
	Актюбинск		
	Астана		
	Кызылорда		
	Остальные филиалы		
19	Измерительное оборудование		390000
Итого		23534500	
20	Аппаратура отображения радиолокационной информации (АРМ диспетчера)	6485000	
22	Диспетчерские тренажеры (АРМ-Т)	824000	
21	Вторичные РЛС трассовые	4686000	
22	Аэродромные радиолокаторы (ОРЛ-А)	12654000	
23	Приводные радиостанции с МРМ	3400000	
24	Радиомаячные системы посадки (РМС)	4552500	
25	Системы навигации (ВОР/ДМЕ)	3964500	
26	Автоматические радиопеленгаторы (АРП)	1120000	
27	Модернизация, ремонт ОРЛ-А ДРП-7СМ	4102000	
28	Приобретение дизель-генераторов	244465	
29	Контракты по модернизации системы	10345000	
	ОВД Республики Казахстан:		
	- Сименс	2440000	
	- Томсон	7905000	
30	Кредит Народного Банка РК	6000000	
31	Таможенные пошлины	550000	
32	Переходящие суммы по контрактам	913500	
Итого		59840965	

33	Оборудование вычислительной техники	2834850
34	Программа "Создание НОФ в РК"	0
35	Строительно-монтажные работы	3019700
38	СМР здания "Транспорт Тауер"	5000000
37	Приобретение мебели	535000
38	Транспортные средства	356000
39	Оборудование инфраструктуры	483420
	Итого	12228970
	Всего	95604435
	в т.ч. в тыс. тенге	15341146
	курс \$	

продолжение таблицы

0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0

№ ! Замена оборудования по годам (стоимость в долларах США)

п/п!

! 2001 год ! 2002 год ! 2003 год ! 2004 год ! 2005 год

! _____ ! _____ ! _____ ! _____ ! _____

! Кол-! Стоимость! Кол-! Стоимость! Кол-! Стоимость! Кол-! Стоимость! Кол-! Стои-

! во ! ! во ! ! во ! ! во ! ! во ! ! мость

! _____ ! _____ ! _____ ! _____ ! _____ ! _____ ! _____

1 ! 7 ! 8 ! 9 ! 10 ! 11 ! 12 ! 13 ! 14 ! 15 ! 16

! _____ ! _____ ! _____ ! _____ ! _____ ! _____ ! _____

1					5	2	0	0	0	0				
									2	0	0	0	0	0
									3	2	0	0	0	0
2			2365870					1160000		2820000				3000000
3								20000		50000				70000
4								20000		50000				70000
5								22000		42000				72000
6										5	4	0	0	0
7		30000						60000		100000				100000
8			657860					1030000		1700000				1800000
9														
10										1	5	0	0	0
11								20000		50000				60000
12			166270					240000		740000				800000

1		3					
1 4						3 9 0 0 0 0	
1		5					
16				100000		140000	175000
17		1260000	190000	280000		266000	277500
18			30000	30000		60000	70000
19		60000	60000	120000	150000		
Итого		4240000	3470000	3042000	6138000	6644500	
20	119	1105000	1090000	1690000		1300000	1300000
22	4	1 6 8 0 0 0				6 5 6 0 0 0	
21	3	90000	1656000	1380000		780000	780000
22	2	1200000	1800000	4874000		2340000	2440000
23			1000000	560000		1040000	800000
24	1	313500	627000	1250000		1181000	1181000
25	1	321500	643000	1125000		1125000	750000
26				560000		140000	420000
27	6	250000	1000000	1000000		1000000	852000
2 8			1 8			2 4 4 4 6 5	
29		2290200	3011200	1681200		1681200	1681200
			1 4 1 0 0 0 0			1 0 3 0 0 0 0	
		880200	1981200	1681200		1681200	1681200
3 0			3 5 0 0 0 0 0			2 5 0 0 0 0 0	
31		90000	100000	110000		120000	130000
32		913500					
Итого		10486165	13427200	14230200	11363200	10334200	
33		240000	351730	487250		763420	992450
3		4					
35		629700	510000	560000		660000	660000
36		1760000	1630000	1240000		370000	
37		25000	150000	130000		120000	110000
38		70000	28000	63000		136000	59000
39	88420	90000	95000	100000	110000		
Итого		2813120	2759730	2575250		2149420	1931450
Всего		17539285	19656930	19847450		19650620	18910150
В			Т . Ч .			В	
тыс. тенге		2595814	3029133	3197424		3273793	3244982
курс \$		148	154,1	161,1		166,6	171,6

© 2012. РГП на ПХВ «Институт законодательства и правовой информации Республики Казахстан»
Министерства юстиции Республики Казахстан