



О Программе развития отрасли гражданской авиации на 2003-2005 годы

Постановление Правительства Республики Казахстан от 21 марта 2003 года N 291

В целях дальнейшего развития гражданской авиации, обеспечения безопасности на воздушном транспорте и привлечения транзитных потоков Правительство Республики Казахстан постановляет:

1. Утвердить прилагаемую Программу развития отрасли гражданской авиации на 2003-2005 годы (далее - Программа).

2. Министерству транспорта и коммуникаций Республики Казахстан в январе и июле по итогам полугодия представлять в Правительство Республики Казахстан информацию о ходе реализации Программы.

3. Настоящее постановление вступает в силу со дня подписания.

П р е м ь е р - М и н и с т р

Республики Казахстан

У т в е р ж д е н а

постановлением

Правительства

Р е с п у б л и к и

К а з а х с т а н

от 21 марта 2003 года N 291

Программа

развития отрасли гражданской авиации

на 2003-2005 годы

1. Паспорт (основные параметры Программы) <*>

Сноска. В раздел 1 внесены изменения - постановлением Правительства РК от 22 июня 2005 г. N 609 .

Наименование

Программа развития отрасли гражданской авиации на 2003-2005 годы (далее -

Программа).

Основание для

Пункт 7.10 Плана мероприятий по реализации

разработки Программы

Программы Правительства Республики Казахстан на 2002-2004 годы, утвержденного постановлением Правительства Республики

Казахстан от 24 апреля 2002 года N 470.

Основной разработчик Программы	Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан.
Цели Программы	Создание эффективной авиатранспортной системы государства, отвечающей международным требованиям и обеспечивающей удовлетворение нарастающей потребности государства и граждан в качественных авиационных услугах.
Задачи Программы	<ol style="list-style-type: none"> 1. Повышение уровня безопасности полетов и авиационной безопасности. 2. Совершенствование механизма государственного регулирования и нормативной правовой базы, регулирующей деятельность гражданской авиации. 3. Субсидирование социально значимых авиамаршрутов, оптимизация деятельности авиакомпаний и аэропортов, развитие транзитного потенциала. 4. Выполнение комплекса мероприятий по модернизации производственных мощностей по управлению и контролю за воздушным движением.
	5. Совершенствование тарифной политики.
Основные направления и механизмы реализации Программы	<ol style="list-style-type: none"> 1. Совершенствование нормативной правовой базы отрасли для реализации целей: <ul style="list-style-type: none"> - обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности; - повышение основных экономических, технических и квалификационных требований к деятельности субъектов отрасли. 2. Обновление парка воздушных судов. 3. Реконструкция и обновление основных производственных мощностей аэропортов, оптимизация деятельности международных аэропортов для развития транзитного потенциала. 4. Развитие основных производственных мощностей по управлению и контролю за воздушным движением.

5. Реализация мероприятий по субсидированию и распределению социально значимых авиамаршрутов.
6. Принятие необходимых мер по снижению себестоимости авиатоплива для гражданской авиации.
7. Разработка системы регулирования тарифной политики.

Необходимые ресурсы и источники финансирования Программы тенге
 Ожидаемые результаты от реализации Программы

Средства республиканского бюджета. Сумма расходов на реализацию Программы в 2003-2005 годах составляет 38197,3 млн.

Реализация Программы обеспечит:

- повышение уровня безопасности полетов и авиационной безопасности;
- повышение конкурентоспособности отечественных авиакомпаний путем модернизации и обновления парка воздушных судов и авиационной инфраструктуры;
- формирование и развитие сети международных аэропортов для максимального использования транзитного потенциала страны;
- восстановление кадрового резерва;
- рост спроса на авиаперевозки к 2005 году

в 1,5 раза.

2. Введение

Многогранность проблемы и многочисленность предшествующих преобразований в отрасли гражданской авиации свидетельствуют о необходимости последовательной государственной политики развития гражданской авиации в Республике Казахстан.

Программа разработана в целях реализации Стратегии развития Республики Казахстан на период до 2030 года, Закона Республики Казахстан "О государственном регулировании гражданской авиации", Указа Президента Республики Казахстан, имеющего силу Закона, от 20 декабря 1995 года N 2697 "Об использовании воздушного пространства и деятельности авиации Республики Казахстан".

На этапе 2003-2005 гг. Программа предусматривает повышение безопасности полетов и авиационной безопасности, совершенствование нормативной правовой базы,

модернизацию авиационной инфраструктуры, развитие транзитного потенциала, формирование и развитие системы подготовки кадров, а также эффективное государственное регулирование в отрасли гражданской авиации.

3. Анализ современного состояния отрасли и существующие проблемы

Гражданская авиация Казахстана является сложной, разветвленной системой, состоящей из авиапредприятий, выполняющих различные виды авиационных работ и услуг, обеспечивающих надлежащую инфраструктуру аэропортов, базы технического обслуживания, аэронавигации.

Географическое расположение Республики Казахстан в центре Евразии, соседство с такими странами как Россия и Китай, большая территория и низкая плотность населения, а также недостаточная развитость железнодорожных путей и автомобильных дорог, особенно в быстро прогрессирующих нефтяных регионах (Западный Казахстан) создают предпосылки для развития гражданской авиации.

С развитием регионов значительно увеличилась потребность в региональных перевозках, а интеграция в международное экономическое пространство и повышение доходов населения Казахстана вызывают рост потребности в полетах в ближнее и дальнее зарубежье.

Безопасность полетов

Существовавшая система контроля и надзора за деятельностью субъектов гражданской авиации за последние годы претерпела существенные изменения. Нормативная правовая база на протяжении последних лет в отрасли гражданской авиации практически не обновлялась. Вопросы поддержания летной годности воздушных судов, сертификации и надзора за безопасностью полетов были переданы субъектам гражданской авиации и другим негосударственным структурам, что привело к отсутствию скоординированных рычагов управления отраслью в целом.

Анализ материалов по безопасности полетов показывает:

- по итогам 2000 года на территории Казахстана произошли 3 авиационных происшествия, 30 инцидентов, 2 повреждения воздушного судна на земле;
- в 2001 году 33 инцидента и 3 повреждения воздушного судна на земле;
- за 2002 год зарегистрировано 23 инцидента и 1 чрезвычайное происшествие.

Авиационные события за 2002 год распределены следующим образом:

- по конструктивно-производственным недостаткам - 13;
- по вине летного состава - 5;
- по вине других служб, обеспечивающих полеты - 5.

Таблица 1. Сравнительный анализ авиационных событий с 1997 года

Годы !	Авиационные	!Катастрофы!	Инци-	! Повреждения	! Итого
--------	-------------	--------------	-------	---------------	---------

! Происшествия без !
! человеческих жертв!

! денты ! воздушных !
! судов на земле!

1 9 9 7	3	-	4 1	9	5 3
1 9 9 8	4	-	6 2	3	6 9
1 9 9 9	1	1	3 2	6	4 0
2 0 0 0	3	-	3 0	2	3 5
2 0 0 1	-	-	3 3	3	3 6
2 0 0 2	-	-	2 3		2 3

Более 50% всех произошедших авиационных событий произошли по причине отказа авиационной техники.

Основными проблемами в части безопасности полетов являются:

1) отсутствие в республике системы, влияющей на обеспечение безопасности полетов;

2) несоответствие международным требованиям отечественных нормативных документов по обеспечению безопасности полетов;

3) техническое состояние авиационной техники;

4) ненадлежащий контроль и исполнение требований нормативных документов;

5) низкая исполнительская дисциплина среди командно-руководящего, летного и инженерно-технического состава;

б) недостаточная профессиональная подготовка авиационного персонала.

Авиаперевозчики

На сегодняшний день на рынке воздушных перевозок и авиационных работ зарегистрированы 47 авиакомпаний. Отрасль гражданской авиации чрезвычайно капиталоемкая, необходимы большие капитальные вложения (приобретение воздушных судов, модернизация авиационной технической базы и т.п.). Велики и сопутствующие расходы на поддержание и техническое обслуживание авиатехники, все это привело к тому, что ни одна из существующих 47 авиакомпаний не только не способна приобретать воздушные суда, но даже вынуждена экономить на расходах по поддержанию летной годности их воздушных судов.

Отсутствие финансовых средств, необходимых для поддержания летной годности и обновления парка воздушных судов современными типами, повлияло на формирование конкурентной среды, которая на сегодняшний день находится на критически низком уровне.

Деятельность большинства авиакомпаний не обеспечивает должным образом их прибыльность и безопасность полетов. Имея в наличии недостаточное количество самолетов определенного типа, казахстанские авиакомпании зачастую не способны обеспечить осуществление регулярных рейсов.

Из зарегистрированных 47 авиакомпаний, 10 - не имеют собственных воздушных судов, при этом:

- 6 авиакомпаний осуществляют регулярные пассажирские перевозки;
- 14 авиакомпаний осуществляют чартерные перевозки;
- 27 авиакомпаний специализируются на авиационно-химических работах.

В настоящий момент основной объем перевозок на внутренних и международных воздушных линиях приходится на авиакомпании "Эйр Казахстан" и "Эйр Астана".

Сегодня уже идет процесс оптимизации авиакомпаний, после проведения конкурса на право осуществления регулярных пассажирских авиаперевозок в осенне-зимнюю навигацию фактически на рынке Казахстана осталось только 6 авиакомпаний.

На текущий момент наблюдается тенденция роста количества авиарейсов по сравнению с 2000 годом.

За 2001 год авиакомпаниями перевезено 783 тыс. человек, и только за 2002 год - 899 тыс. чел. То есть, прослеживается увеличение количества граждан, пользующихся услугами авиаперевозчиков. Это, в свою очередь на наш взгляд, продиктовано ростом экономической активности населения, увеличением частоты полетов с введением новых авиалиний.

Объем грузовых авиаперевозок за 2001 год составил 8,4 тыс. тонн, а за 2002 год составил 13,2 тыс. тонн. Рост объема грузоперевозок связан с тем, что со второго полугодия 2002 г. авиакомпания "Эйр Казахстан" развернула деятельность в сфере грузовых авиаперевозок, в связи с передачей части регулярных рейсов авиакомпании "Эйр Астана".

Воздушные суда

Проблемы гражданской авиации осложняются тем, что существующий парк воздушных судов имеет большой моральный и физический износ.

В настоящий момент общее количество воздушных судов, зарегистрированных в Государственном реестре гражданских воздушных судов Казахстана, составляет 628 единиц, в том числе 540 самолетов и 88 вертолетов.

Из них:

- 1 класса (А-310, Б-737, Ил-86, Ил-62, Ту-154, Ил-76) - 42, из них исправных 23, процент исправности - 55 %;
- 2 класса (Ту-134; Ан-12; Як-42; Ил-18; ВАС 1-11) - 25, из них исправных 17, процент исправности - 68 %;
- 3 класса (Як-40; Ан-74; Ан-30; Ан-26; Ан-24) - 96, из них исправных 50, процент исправности - 52 %;
- 4 класса (Ан-2; Л-410; Авиатика-890; Як-18) - 377, из них исправных 92, процент исправности - 24 %;
- вертолеты (Ми-8; Ми-2) - 88, из них исправных 36, процент исправности - 40%.

Эксплуатанты на международных воздушных линиях в основном используют

неконкурентоспособные воздушные суда. Наблюдается дефицит воздушных судов, соответствующих по своим технико-экономическим параметрам современным международным требованиям. Обновление парка фактически приостановлено. Средний возраст воздушных судов 1-3 класса при общем сроке службы не более 25 лет составляет 21 - 22 года.

Большинство воздушных судов не соответствуют международным требованиям по шумам, экологии, точности навигации, что исключает возможность совершения полетов в страны Западной Европы, Северной Америки, Дальнего Востока. Это обстоятельство грозит потерей рынка международных авиаперевозок. Уровень сервиса, надежности и безопасности, интерьер воздушных судов и, как следствие, имидж казахстанских авиакомпаний не сравним с конкурентами, как с иностранными, так и авиакомпаниями России.

В реестре гражданских воздушных судов Республики Казахстан значатся 88 вертолетов, из них: 8 ед. - Ми-8-х, 36 ед. - Ми-8Т, 15 ед. - Ми-8МТВ и 29 ед. Ми-2.

Эксплуатируемые в настоящее время вертолеты модификации Ми-8 выпуска середины 80-х годов. И если учесть, что заводами-изготовителями установлены гарантированные назначенные ресурсы в годах (календарь) 25-30 лет в зависимости от их модификации, то предельные сроки их эксплуатации приходятся на 2014-2016 годы. У 33% (10) вертолетов Ми-2 уже истекли календарные ресурсы.

В случае непринятия мер по обновлению парка воздушных судов может возникнуть ситуация, что уже в 2005 году в Казахстане будет ощущаться нехватка исправных воздушных судов для удовлетворения возрастающего спроса на пассажирские перевозки.

Таблица 2. Воздушные суда, зарегистрированные в Государственном реестре гражданских воздушных судов Республики Казахстан

Тип воздушного судна	!Количество воздушных судов !		Окончание календарного срока эксплуатации !назначенного! ресурса !
	! С истекшими ! назначенными ! ресурсами !	! Имеющих ! остаток ! ресурса !	
С а м о л е т ы			
ИЛ-86 (всего 7)	1	1	2004
		2	2 0 0 5
		1	2 0 0 7

				1	2 0 0 8
	1	2012			
В-737-200 (всего 3)				3	по состоянию
А-310-300 (всего 2)		2	по состоянию		
ТУ-154 (всего 20)			9	1	2002
				2	2 0 0 3
				1	2 0 0 5
				4	2 0 0 6
				1	2 0 0 9
	2	2013			
ИЛ-76 (всего 11)			1	2	2002
				1	2 0 0 3
				1	2 0 0 7
				2	2 0 1 2
	4	2013			
ТУ-134 (всего 13)			12	1	2004
ЯК-42 (всего 9)				1	2009
				1	2 0 1 1
				1	2 0 1 2
				1	2 0 1 7
	5	2018			
Ан-24 (всего 37)			28	5	2003
				3	2 0 0 4
	1	2006			
ЯК-40 (всего 47)	45	2	2003		
Вертолеты					
Ми-2 (всего 29)			10	3	2005
				2	2 0 0 6
				5	2 0 0 7
				5	2 0 0 8
				3	2 0 0 9
	1	2010			
Ми-8 (всего 8)			-	2	2012
				3	2 0 1 4
				2	2 0 1 5
	1	2019			
Ми-8Т (всего 36)			5	1	2005
				4	2 0 0 7
				5	2 0 0 8

		1		2 0 0 9
		4		2 0 1 0
		5		2 0 1 1
		7		2 0 1 2
		1		2 0 1 3
		2		2 0 1 7
	1	2021		
Ми-8МТВ (всего 15)	2		1	2015
		3		2 0 1 6
		5		2 0 1 7
		1		2 0 1 8
		2		2 0 1 9
		1		2 0 2 1

Примечание: в данной таблице не указаны воздушные суда Ан-2, у которых не определен назначенный ресурс (эксплуатируются по состоянию) и воздушные суда сверхлегкой авиации.

В настоящее время продолжается работа по проверке технического состояния всех воздушных судов в целях определения годности к дальнейшей эксплуатации.

Аэропорты

В Казахстане действуют 22 аэропорта, из них 3 аэропорта находятся в республиканской собственности (г. Астана, г. Талдыкорган, г. Актобе), 6 - в частной (г. Алматы, г. Уральск, г. Экибастуз, г. Кокшетау, г. Тараз, г. Урджар), 13 остальных - в коммунальной собственности.

Только два казахстанских аэропорта соответствуют 2-ой категории ИКАО - г. Астана, г. Алматы.

На сегодняшний день 14 аэропортов допущены к обеспечению международных полетов по временной схеме: Астана, Алматы, Актау, Актобе, Атырау, Караганда, Костанай, Петропавловск, Тараз, Уральск, Усть-Каменогорск, Шымкент, Павлодар, Семипалатинск.

Уровень же наземного обслуживания, сервиса и развития наземной инфраструктуры большинства аэропортов на сегодняшний день не позволяет им претендовать на статус международных.

Практически каждый из существующих 22 аэропортов требует капитального ремонта взлетно-посадочных полос для приема без ограничений воздушных судов 1-го класса.

Находится на низком уровне и техническое оснащение большинства казахстанских аэропортов. Они не обеспечены современными производственными мощностями, зданиями, сооружениями и техническим оборудованием, позволяющим принимать и

обслуживать воздушные суда и пассажиров на международном уровне.

На текущий момент все аэропорты республики отягощены проблемами, связанными с необходимостью:

- капитального ремонта взлетно-посадочных полос, рулежных дорожек, перронов, мест стоянок воздушных судов;
- переоснащения аэродромов современным навигационным и светосигнальным оборудованием, системами визуальной индикации глиссады в соответствии с международными требованиями;
- замены устаревших наземных средств обслуживания воздушных судов;
- проведения работ по реконструкции зданий аэровокзалов, служебных помещений и привокзальных площадей.

Обеспечение авиатопливом

В настоящее время ежегодное потребление авиатоплива по республике составляет порядка 300 тысяч тонн. Закуп топлива в аэропортах производится в соответствии с законодательством Республики Казахстан путем проведения тендера. При этом более 50% из необходимого к потреблению авиатоплива импортируется из России и других стран СНГ, по причине высокой стоимости отечественного авиакеросина и участия многочисленных посредников между производителями и потребителями топлива.

В связи с финансовыми трудностями большинство региональных авиапредприятий не в состоянии закупать авиатопливо большими партиями (более 100 тонн), так как при заключении договоров на поставку топлива нефтеперерабатывающие заводы обязательным условием ставят предоплату. Нефтеперерабатывающие заводы работают через посреднические организации, нередко создаваемые ими же самими. Объединяя мелкооптовые заказы, они способны осуществлять закуп крупных партий по предоплате.

Таким образом, посредники добавляют к заводским ценам до 30-35 долларов за тонну. Авиапредприятия, закупая у посредников топливо, добавляют свои накладные, рентабельность и т.д., в результате чего цены на авиатопливо, в сравнении с отпускными на нефтеперерабатывающих заводах, возрастают до 30-35%. Все это, в конечном итоге, отражается на стоимости авиабилетов.

Нередко поставщики - победители тендеров, не исполняя принятых на себя обязательств, сначала увеличивают отпускную цену на топливо, а затем и вовсе прекращают поставку. Штрафные санкции, применяемые авиапредприятиями к поставщикам, несравнимы с теми потерями, которые несут авиапредприятия вследствие отмены или переноса рейсов.

Аэронавигация

Протяженность воздушных трасс Казахстана составляет - 54 000 км, в том числе международных - 49 000 км.

Управление воздушным движением является непрерывным технологическим

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

В республике уже создана широкая сеть воздушных международных трасс, оснащенная современными средствами управления воздушным движением 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.

С момента образования в 1995 году, в РГП "Казаэронавигация" ведется процесс создания и развития автоматизированной системы управления воздушным движением Казахстана. В ходе модернизации установленной системы введены в эксплуатацию современные трассовые автоматизированные центры в объединенных районах Алматы и Актобе. Для обеспечения центров качественной информацией радиолокационного наблюдения на радиолокационных позициях Республики Казахстан установлены 16 современных вторичных радиолокаторов и ведется установка еще двух.

Ввод в эксплуатацию комплексов автоматизации УВД в аэродромных зонах г. Алматы и г. Астаны, включая первичные аэродромные радиолокаторы "STAR-2000" и проводимые в настоящее время работ по замене аппаратуры отображения воздушной обстановки позволяет обеспечить требуемый уровень безопасности полетов и качества аэронавигационных услуг.

Модернизация радиотехнического и аэронавигационного оборудования позволила увеличить протяженность воздушных международных трасс с 8 тыс. до 54 тыс. км за период с 1995 по 2001 год, а количество международных воздушных коридоров увеличилось с 6 до 72 за период с 1992 по 2002 год. Преобладание транзитного потока в воздушном пространстве республики и высокая конкуренция с сопредельными странами требуют постоянной модернизации радиотехнического и аэронавигационного оборудования.

Основной проблемой аэронавигационного комплекса является износ его оборудования в районе аэродромов и в зонах взлета-посадки. В аналогичном состоянии находится оборудование авиационной электросвязи. Недостаточная замена оборудования может привести к исключению отдельных радиотехнических средств из регламента, что существенно ухудшит условия производства полетов в аэропортах.

Географическое расположение Казахстана в центре Евразийского континента определяет основной рынок авиаперевозок в данном регионе в направлении Европа -

страны Юго-Восточной Азии и обратно.

Данные полеты выполняются по трем основным направлениям:

- проходящие по территории Казахстана;
- севернее, по территории России, Монголии и Китая;
- южнее, через Черное море, Иран и Туркмению.

Несмотря на преимущества использования маршрутов, проходящих через территорию Казахстана (низкие ставки сборов по сравнению с сопредельными государствами, сокращение расстояния), авиакомпании, тем не менее, используют маршруты, проходящие в воздушном пространстве России, Монголии и северной части Китая, ввиду следующих факторов:

- применения со стороны гражданской авиации России - "роялти", при использовании авиакомпаниями более коротких маршрутов, проходящих через территорию Российской Федерации;

- принуждения иностранных авиакомпаний, пролетающих над территорией России, к применению определенных маршрутов при выдаче разрешения на использование воздушного пространства Российской Федерации, что в свою очередь приводит к ограничению в использовании воздушного пространства Казахстана;

- использования гражданской авиацией Китая процедур, затрудняющих получение разрешения на пролет по его территории, и высокие ставки сборов за аэронавигационное обслуживание;

- отсутствия двухстороннего соглашения между авиационными властями Казахстана и Китая по вопросам воздушного пространства обоих государств при осуществлении полетов национальными авиакомпаниями;

- наличия запретов на использование воздушного пространства Афганистана.

Маршруты, проходящие южнее Казахстана, по территории Грузии, Армении, Азербайджана, Ирана и Туркменистана оказываются предпочтительнее полетов из Европы в Дели, Бангкок, Сингапур, Куала-Лумпур. Это связано с обходом авиакомпаниями воздушного пространства России из-за взимания "роялти" при перелете через ее территорию, наличием ряда запретов на использование воздушного пространства Афганистана и необходимости дополнительного бортового оборудования при выполнении полетов над Гималаями.

Тарифная политика

Формирование эффективной тарифной политики в области международных транзитных перевозок воздушным транспортом является одним из факторов в реализации транзитного потенциала республики.

В связи с этим для Казахстана очень актуально стоит вопрос применения гибкой тарифной политики в отношении транзитных полетов воздушных судов иностранных государств. В соответствии с внесенными изменениями в антимонопольное законодательство предусмотрено применение временных понижающих коэффициентов

к ставкам сборов за аэронавигационное обслуживание воздушных судов.

Также существует угроза оттока воздушного движения на южные маршруты Казахстана. Это связано с активизацией работы аэронавигационных служб Украины, Грузии, Азербайджана и Туркменистана по развитию сети черноморских маршрутов и трасс, предусматривающих обход территории России (как следствие, Казахстана) при выполнении полетов из Западной Европы в Юго-Восточную Азию (Бангкок, Дели, Сингапур и т.д.). Имеется альтернативный транзитный маршрут, проходящий через воздушное пространство государств Закавказья, Туркменистана, Узбекистана, Кыргызстана и Китая, что также может повлиять на использование маршрутов, проходящих через воздушное пространство Казахстана.

Аналогичная ситуация и с аэропортовыми услугами, предоставляемыми транзитным рейсам. Для реализации программы "Транзит с посадкой", предусматривающей привлечение иностранных компаний, выполняющих транзит через Казахстан, с техническими посадками в аэропортах республики, необходимо применение гибкой системы тарифов (понижающие и повышающие коэффициенты) за аэропортовое обслуживание на транзитные рейсы, а также конкурентоспособных цен на а в и а т о п л и в о .

В целях обеспечения согласованной политики в области аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание, с учетом рекомендаций Конференции Международной организации гражданской авиации по экономике аэропортов и аэронавигационному обслуживанию, Межгосударственным авиационным комитетом рассматривается проект Соглашения государств-участников СНГ.

4. Цель и задачи Программы

Развитие отрасли гражданской авиации на 2003-2005 годы по созданию рынка авиационных услуг путем формирования государственной политики регулирования и управления гражданской авиацией предусматривает обеспечение безопасности полетов на воздушном транспорте, регулярности выполнения рейсов, улучшения качества услуг и привлечения транзитных потоков через воздушное пространство Казахстана.

Целью Программы является создание эффективной авиатранспортной системы государства, отвечающей международным требованиям и обеспечивающей удовлетворение нарастающей потребности государства и граждан в качественных а в и а ц и о н н ы х у с л у г а х .

Задачами данного периода определены:

- 1) повышение уровня безопасности полетов и авиационной безопасности;
- 2) совершенствование механизма государственного регулирования и нормативной правовой базы, регулирующей деятельность гражданской авиации;
- 3) субсидирование социально значимых авиамаршрутов, оптимизация деятельности авиакомпаний и аэропортов, развитие транзитного потенциала;
- 4) выполнение комплекса мероприятий по модернизации производственных

мощностей по управлению и контролю за воздушным движением;

5) совершенствование тарифной политики.

5. Основные направления и механизмы реализации Программы

5.1. Обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности

Необходимыми мероприятиями по повышению уровня обеспечения безопасности полетов определены:

1) проведение ревизии воздушных судов, включенных в государственный реестр гражданских воздушных судов, с целью определения возможности дальнейшей эксплуатации или списания;

2) обеспечение объективности расследования авиационных событий для выяснения истинных причин с привлечением к расследованию всех заинтересованных сторон и в первую очередь представителей заводов-изготовителей и ремонта, и разработчиков авиатехники;

3) проведение ежеквартальных анализов состояния безопасности полетов и авиационной безопасности с разработкой мероприятий по их предупреждению, а также ежемесячно издавать информационные бюллетени о состоянии безопасности на воздушном транспорте;

4) проведение аттестации руководителей служб авиационной безопасности аэропортов и авиакомпаний;

5) разработка требований к аэродромам по предупреждению столкновения воздушных судов с птицами в целях обеспечения безопасной орнитологической обстановки;

6) разработка конкретных профилактических мероприятий по состоянию воздушных судов;

7) инспекционная проверка авиакомпаний и аэропортов.

Каждый аэропорт и авиакомпания должны иметь в своей структуре службу авиационной безопасности, укомплектованную соответствующими необходимыми техническими средствами и кадровым составом.

Деятельность служб авиационной безопасности должна осуществляться под контролем Комитета гражданской авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан во взаимодействии с органами национальной безопасности, правоохранительными и иными государственными органами республики в соответствии с их компетенцией.

Персональную ответственность за обеспечение авиационной безопасности несут первые руководители авиапредприятий и службы авиационной безопасности.

Назначение и освобождение руководителя службы авиационной безопасности согласовываются с Комитетом гражданской авиации Министерства транспорта и

коммуникаций и органами национальной безопасности Республики Казахстан.

Основными элементами повышения уровня обеспечения авиационной безопасности являются :

- предотвращение доступа посторонних лиц и транспортных средств в контролируемую зону аэропорта или аэродрома;
- охрана воздушных судов на стоянках в целях исключения возможности проникновения на воздушные суда посторонних лиц;
- исключение возможности незаконного провоза на воздушном судне оружия, боеприпасов, взрывчатых, радиоактивных, отравляющих, легковоспламеняющихся веществ и других опасных предметов и веществ и введение особых мер предосторожности при разрешении их провоза;
- предполетный досмотр;
- реализация мер противодействия актам незаконного вмешательства в деятельность в области авиации и иных мер, в том числе осуществляемых с участием правоохранительных органов.

5.2. Совершенствование государственного регулирования и нормативной правовой базы, регулирующей деятельность гражданской авиации <*>

Сноска. В главу 5.2 внесены изменения - постановлением Правительства РК от 22 июня 2005 г. N 609 .

Целью государственного регулирования является создание условий для формирования современной авиатранспортной системы, соответствующей потребностям общества в перевозке пассажиров и грузов, а также выполнения социальных, оборонных и других специальных требований в интересах национальной и экономической безопасности Казахстана.

Законодательством Республики Казахстан в сфере гражданской авиации определены правовые и организационные основы государственного регулирования деятельности физических и юридических лиц в области гражданской авиации.

Задачами государственного регулирования являются:

- 1) создание условий для эффективного функционирования гражданской авиации (сохранение и развитие авиационной инфраструктуры, ведение государственного реестра воздушных судов, совершенствование процедур лицензирования и сертификации авиационной техники, работ и услуг, аттестации авиационного персонала и т.д.);
- 2) эффективное управление государственной долей собственности в организациях гражданской авиации;
- 3) создание условий для добросовестной конкуренции в гражданской авиации;
- 4) развитие нормативной правовой базы в отрасли гражданской авиации;
- 5) совершенствование системы подготовки и переподготовки кадров, технических

средств обучения, обеспечение высокого уровня квалификации авиационного персонала ;

6) координация деятельности по строительству и эксплуатации аэропортов и аэродромов ;

7) финансовый мониторинг за целевым и эффективным использованием государственных ресурсов, выделенных на развитие гражданской авиации;

8) осуществление контроля над размещением заказов на проектирование, приобретение техники и воздушных судов;

9) обеспечение мониторинга технико-эксплуатационного состояния парка воздушных судов и наземных служб;

10) приведение деятельности авиационных предприятий в соответствие с требованиями законодательства Республики Казахстан.

К одним из важных элементов государственного регулирования следует отнести:

- совершенствование процедур сертификации и лицензирования;
- аттестацию авиационного персонала;
- разработку механизма страхования ответственности авиаперевозчика перед третьими лицами, а также воздушных судов, экипажа и пассажиров;
- выдачу разрешений на приобретение в собственность, имущественный наем, лизинг, доверительное управление, а также на иное право пользования авиационной техникой, аэродромами и аэропортами;
- государственную регистрацию гражданских воздушных судов, их регистрация и сделок с ними (данная мера позволит осуществлять мониторинг за парком воздушных судов и не позволит приобретать и допускать к полетам самолеты, не соответствующие требованиям нормативных правовых актов в отрасли гражданской авиации);
- право введения временного управления международными аэропортами (данным правом уполномоченный орган может воспользоваться в случае угрозы интересам национальной безопасности, жизни и здоровью граждан, а также с целью обеспечения стабильности функционирования организации гражданской авиации. Введение временного управления является крайней мерой, которая будет стимулировать аэропорты оказывать качественные услуги и соблюдать все технические требования эксплуатации авиационной техники и безопасности полетов гражданских воздушных судов) .

Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан осуществляет реализацию государственной политики в отрасли, разрабатывает нормативно-технические и нормативные правовые акты, выдает лицензии и сертификаты на право осуществления деятельности на рынке авиационных услуг.

Для совершенствования системы лицензирования и сертификации в отрасли гражданской авиации необходимо :

1) определить и утвердить перечень работ и услуг, подлежащих обязательной

сертификации и, соответственно, правила сертификации работ и услуг в сфере гражданской авиации;

2) проводить обучение и повышение квалификации персонала Комитета гражданской авиации в республиканских и международных авиационных организациях по программе эксперт-аудитор на воздушном транспорте.

К субъектам сверхлегкой авиации будут также предъявляться жесткие технические и квалификационные требования.

Для достижения поставленных целей и задач необходимо создать правовую основу.

В целях реализации Закона Республики Казахстан "О государственном регулировании гражданской авиации" постановлением Правительства Республики Казахстан утверждены 13 нормативных правовых актов и 9 - приказом Председателя Комитета гражданской авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан.

Кроме того, ведется законопроектная работа по 035 бюджетной программе "Подготовка документов по ведению государственных регистров воздушных судов, трасс и аэродромов для гражданской авиации", по которой разработаны 21 проект нормативного правового акта отрасли гражданской авиации в 2002 году, в 2003 году предусмотрена разработка 13 подзаконных актов.

Для успешной реализации Программы и достижения эффективного государственного регулирования гражданской авиации в течение ближайших трех лет необходимо разработать и принять ряд нормативных документов, соответствующих международным стандартам в части:

- безопасности полетов;
- авиационной безопасности;
- технической эксплуатации авиационной техники;
- сертификации в сфере гражданской авиации;
- государственной регистрации воздушных судов;
- аттестации, подготовки и переподготовки авиационного персонала;
- организации использования воздушного пространства;
- перевозки пассажиров, багажа и грузов на воздушном транспорте;
- организации сверхлегкой авиации.

Надлежащее выполнение возложенных на Комитет гражданской авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан функций потребует дальнейшего увеличения штатной численности его аппарата и его обучения в соответствии с международными требованиями.

5.3. Повышение основных экономических, технических и квалификационных требований к деятельности авиакомпаний

Для деятельности авиакомпании в Казахстане обязательным условием должно сохраниться требование к наличию собственных или взятых в лизинг воздушных судов

Необходимо обеспечить строгую финансовую дисциплину и ответственность через надлежащую коммерческую практику и структуру авиакомпании.

Кроме того, авиакомпания должна быть обеспечена квалифицированным и аттестованным в соответствии с требованиями стандартов Международной организации гражданской авиации (ИКАО) летным и инженерным техническим составом.

В целях формирования и регулирования авиационного рынка необходимо создание конкурентной среды путем проведения открытых конкурсов для выполнения регулярных воздушных пассажирских перевозок на внутренних и международных авиамаршрутах.

Также необходимо совершенствование нормативной правовой базы по регулированию рынка грузовых и чартерных авиаперевозок.

На основании конкурса на регулярные пассажирские перевозки, нормативной правовой базы, регулирующие грузовые и чартерные авиаперевозки, будет сформирован авиационный рынок, который будет выглядеть следующим образом. Развитие трех основных "хабов" в городах Астана, Алматы, Атырау позволит связать все города Казахстана не только между собой, но и с дальним зарубежьем.

Для увеличения доли казахстанских авиакомпаний на международном рынке авиаперевозок, уменьшения экспансии иностранных авиакомпаний в Программе предусматриваются:

- обеспечение контроля за соблюдением двусторонних соглашений о воздушном сообщении между Казахстаном и другими странами;
- вопросы организации расширения географии пассажирских и грузовых перевозок;
- внесение необходимых предложений для введения процедуры взимания роялти с иностранных авиакомпаний за использование рынка авиаперевозок Казахстана в одностороннем порядке;
- упорядочение деятельности представительств иностранных авиакомпаний и агентств по продаже билетов в Казахстане (аккредитация);
- применение практики преимущества на авиалиниях регулярного авиаперевозчика.

5.4. Реализация мероприятий по субсидированию и распределению социально значимых авиамаршрутов

Постановлением Правительства Республики Казахстан от 17 августа 2002 года N 915 "Об утверждении Правил расходования субсидий на авиамаршруты" утверждены

Правила расходования субсидий на авиамаршруты.

Согласно Правилам расходование субсидий на регулярные перевозки по социально значимым авиамаршрутам подлежит субсидированию за счет средств, предусмотренных в соответствующем бюджете. Субсидирование распространяется на авиаперевозки в экономическом классе воздушного судна. Субсидии на авиаперевозки направляются на погашение разницы между тарифом и объемом эксплуатационных расходов, формирующихся при авиаперевозке.

5.5. Оптимизация деятельности международных аэропортов для развития транзитного потенциала

В целях стабилизации и оптимизации деятельности аэропортов необходимо, прежде всего, упорядочить работу тех аэропортов, которые допущены к международным авиаперевозкам по временной схеме, учитывая, что большинство из 14 работающих по данной схеме аэропортов по своему техническому оснащению и качеству обслуживания не отвечают требованиям, предъявляемым к международным аэропортам, тем самым вызывают справедливые нарекания как со стороны зарубежных авиакомпаний, так и иностранных граждан, что наносит реальный ущерб престижу и экономическим интересам страны.

В этих целях будут разработаны Правила открытия аэродромов Республики Казахстан для выполнения международных полетов, которыми устанавливаются требования на соответствие международным стандартам, рекомендуемыми практикой Международной организации гражданской авиации (ИКАО), основными из которых являются :

- наличие взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек, перронов, мест стоянок, позволяющих принимать воздушные суда не ниже первого и второго класса без ограничений ;

- наличие радиосветотехнической системы, обеспечивающей минимум посадки воздушных судов по одной из трех категорий Международной организации гражданской авиации (ИКАО) ;

- наличие технических средств досмотра, позволяющих обнаруживать все запрещенные к перевозке предметы и вещества, включая пластические взрывчатые вещества, что является обязательным условием выполнения Республикой Казахстан своих обязательств по международным конвенциям в области авиационной безопасности, участником которых она является;

- наличие соответствующих транспортных средств, помещений и служб, обеспечивающих быстрое обслуживание воздушных судов, а также оформление пассажиров, экипажа, багажа, грузов и почты и т.д.

Кроме того будут учтены и такие критерии как:

- географическое расположение аэропорта;
- перспективы развития региона, где расположен аэропорт;

- интенсивность движения воздушных судов в аэропорту;
- фактический и прогнозируемый объемы авиаперевозок аэропорта;
- наличие иммиграционного обслуживания, обеспечивающего выдачу виз по упрощенной схеме в максимально короткий срок;
- наличие санитарного обслуживания (животный и растительный карантин);
- наличие систем электронного обмена данными, в целях упрощения обработки грузов и других предметов и многое другое.

С целью увеличения транспортного потока через республику предусматриваются совместно с заинтересованными министерствами и ведомствами создание в аэропортах транзитных зон и организация трансфертов.

Необходимо отметить, что благоприятное географическое положение Казахстана в центре Евразии создает исключительные предпосылки для включения воздушных коридоров Казахстана в формирующиеся транзитные потоки в сообщениях **Е в р о п а - А з и я**.

Для привлечения транзитного потока особое внимание уделяется развитию аэропорта столицы. В настоящее время ведется строительство аэропортового комплекса по проекту реконструкции аэропорта г. Астаны из средств Японского Банка Международного Сотрудничества (JBIC). Общая сумма займа составляет 30,7 млрд. тенге, 20% из которой предоставляется аэропорту в качестве кредита, остальные 80% - на безвозмездной основе из республиканского бюджета.

В результате это будет современный комплекс, соответствующий всем требованиям **м е ж д у н а р о д н ы х с т а н д а р т о в**.

В республиканском бюджете на 2003 год предусмотрены средства в размере 1,5 млрд. тенге на реализацию проекта реконструкции взлетно-посадочной полосы аэропорта г. Астаны.

5.6. Реконструкция и обновление основных производственных мощностей аэропортов

На сегодняшний день практически все аэродромы республики требуют проведения капитального ремонта взлетно-посадочных полос, состояние которых напрямую влияет на безопасность полетов. Капитальный ремонт взлетно-посадочных полос аэропортов республики проводился в среднем более 15-20 лет назад при нормативном сроке эксплуатации 10-12 лет. К сожалению, финансовые возможности аэропортов не позволяют самостоятельно решить данную проблему.

Первоначальным этапом решения данной проблемы станет строительство в 2003 году новой взлетно-посадочной полосы аэропорта г. Атырау. Финансирование данного проекта будет осуществляться из средств займа Европейского Банка реконструкции и развития в размере 3,9 млрд. тенге (25 млн. долларов США).

Исходя из основных направлений транзитных потоков через воздушное пространство Казахстана и учитывая принцип Международной организации

гражданской авиации ИКАО, возлагающей ответственность на государство за обеспечение безопасности полетов, наиболее целесообразно на сегодняшний день провести реконструкцию и модернизацию взлетно-посадочных полос в первую очередь таких аэропортов как **Актау, Актобе и Шымкент**. Потребность в финансовых средствах для реконструкции данных аэропортов составит 4,5 млрд. тенге.

Данные аэропорты находятся на основных международных трассах, поэтому их использование в качестве транзита для крупных воздушных судов типа Боинг-747 принесет обоюдную экономическую выгоду для международных авиаперевозчиков и аэропортов страны и будет способствовать повышению имиджа Республики Казахстан.

Выбор вышеуказанных аэропортов для первоочередной реконструкции ВПП продиктован следующими причинами:

г . **А к т а у :**

- пролет транзитных воздушных судов через г. Актау составляет до 36% всего воздушного движения в воздушном пространстве Западного Казахстана (до 90 самолетов в сутки);

- наличие морского порта, позволяющего использовать комбинированные грузовые перевозки морским, воздушным и железнодорожным транспортом;

- наличие инвестиционной программы акимата Мангистауской области, предусматривающей строительство нового пассажирского терминала в аэропорту со всей необходимой инфраструктурой;

- бурное развитие нефтяной отрасли прикаспийского региона, требующей быстрой доставки необходимого оборудования для нефтяников.

г . **Ш ы м к е н т :**

- пролет транзитных воздушных судов в районе г. Шымкента составляет 10% от всего воздушного движения в воздушном пространстве Южного Казахстана (до 25 самолетов в сутки);

- необходимость создания условий для привлечения транспортных воздушных судов, совершающих полеты через аэропорт г. Ташкента, который принимает сегодня до 125 рейсов в сутки. В связи с наблюдающимися перегрузками аэропорта г. Ташкента, а также учитывая политическую стабильность Казахстана, некоторые авиакомпании хотели бы уже сегодня производить посадки в аэропорту г. Шымкента.

г . **А к т о б е :**

- находится на основной северной международной воздушной трассе Казахстана, пролет транзитных воздушных судов в районе которого составляет 43% от всего воздушного движения (до 110 самолетов в сутки);

- является стратегическим аэропортом, расположенным на приграничной территории. С момента ввода в строй в 1967 г. капитальный ремонт взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек, перрона не производился. Несущая

способность взлетно-посадочных полос значительно ограничивает возможность приема западных типов воздушных судов, имеющих уже сегодня в авиакомпаниях республики.

В этой связи все аэропорты республики будут обследованы рабочей группой Министерства транспорта и коммуникаций с привлечением специалистов заинтересованных **государственных органов** на предмет их соответствия требованиям вышеуказанных Правил и готовности к международным авиаперевозкам.

С целью увеличения транспортного потока через республику предусматриваются совместно с заинтересованными **государственными органами** создание в аэропортах транзитных зон и организация трансфертов.

В случае непринятия мер по проведению капитальных ремонтов взлетно-посадочных полос данных аэропортов, ставятся под угрозу срыва все принимаемые меры по оздоровлению и развитию отрасли гражданской авиации.

5.7. Принятие необходимых мер по снижению себестоимости авиатоплива для гражданской авиации

Для максимального использования транзитного потенциала казахстанских аэропортов необходимо решить вопрос обеспечения отрасли авиатопливом по приемлемым ценам. Для решения данной проблемы Министерство транспорта и коммуникаций совместно с Министерством энергетики и минеральных ресурсов ежегодно будет согласовывать график и объем поставки авиатоплива в аэропорты.

Предусматривается организовать поставку авиатоплива в авиакомпании и аэропорты, непосредственно от производителей без посредников, т.е. необходимо внести в законодательство Республики Казахстан изменения, позволяющие аэропортам закупать топливо напрямую на нефтеперерабатывающих заводах. Это позволит снизить стоимость топлива для потребителей минимум на 30-35 долларов США за тонну.

5.8. Разработка эффективного механизма для обновления авиационной техники на лизинговой основе

Для решения проблем обновления авиационной техники на лизинговой основе, включая наземные средства обслуживания, постановлением Правительства Республики Казахстан от 31 мая 2002 года N 601 создано закрытое акционерное общество "КазАвиаЛизинг" со 100-процентным участием государства в уставном капитале. Основной его задачей является поддержка развития рынка авиационных услуг путем обеспечения доступности авиаоператоров к современной авиационной технике и технологическому оборудованию на лизинговой основе. Данная лизинговая компания будет также оказывать услуги финансового лизинга.

Для совершенствования деятельности ЗАО "КазАвиаЛизинг" необходимо:

- 1) провести анализ состояния существующей авиационной техники;
- 2) разработать механизмы лизинга авиационной техники;
- 3) разработать методику проведения конкурсных процедур по определению

операторов авиационной техники;

4) разработать механизмы контроля со стороны лизинговой компании за эксплуатацией авиационной техники.

В период с 2004-2005 гг. планируется взять в лизинг на конкурсной основе новую авиационную технику, исходя из условий выбора наиболее экономичных, комфортабельных и современных моделей воздушных судов.

Для работы лизинговой компании в Программе предусмотрено увеличение уставного капитала в 2005 году ЗАО "КазАвиаЛизинг" на сумму 1,5 млрд. тенге из республиканского бюджета.

5.9. Развитие основных производственных мощностей по управлению и контролю за воздушным движением

Для привлечения дополнительных потоков на территорию Казахстана необходимо проведение комплекса мероприятий, которые требуют применения совместных усилий различных государственных органов:

- Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан;
- Министерства иностранных дел Республики Казахстан;
- Министерства обороны Республики Казахстан;
- Агентства Республики Казахстан по регулированию естественных монополий и защите конкуренции.

В данном направлении необходимо:

- 1) осуществить взаимодействие с полномочными органами сопредельных государств, включая правительственный уровень, по организации и планированию воздушных потоков и открытию новых воздушных международных трасс;
- 2) отработать между субъектами гражданской авиации единую скоординированную политику по привлечению потоков воздушного движения на территорию Республики Казахстан;
- 3) развивать сервисную инфраструктуру аэропортов Казахстана для повышения качества обслуживания транзитных рейсов;
- 4) провести переговоры и заключить соглашения с аэронавигационными службами сопредельных государств по вопросам максимального использования транзитного потенциала воздушных трасс Республики Казахстан, непосредственно с авиакомпаниями по вопросам использования воздушного пространства Республики Казахстан при выполнении полетов и рейсов с посадками;
- 5) привлекать посольства Казахстана за рубежом к работам по переориентации маршрутов полетов зарубежных авиакомпаний на трансазиатские маршруты, проходящие по территории Республики Казахстан, при выполнении рейсов из Европы в страны Юго-Восточной Азии;
- 6) упростить процедуры получения разрешения на использование воздушного пространства Казахстана путем разработки и проведения совместных мероприятий

министерствами транспорта и коммуникаций, иностранных дел и обороны;

7) взаимодействовать с международными организациями гражданской авиации И К А О , И А Т А и д р у г и е ;

8) участвовать в международных семинарах, конференциях и выставках в области авиатранспортного сектора и в частности, аэронавигации, а также организовать и провести подобные мероприятия в Республике Казахстан;

9) взаимодействовать с Агентством Республики Казахстан по регулированию естественных монополий и защите конкуренции в вопросах разработки и внедрения нормативной правовой базы по применению ставок сборов за аэронавигационное обслуживание, позволяющие оперативно реагировать на изменение условий рынка.

Для дальнейшего развития аэронавигационной системы, на наш взгляд, необходимо :

- продолжение интеграции удаленных позиций в центры автоматизированной системы управления воздушным движением в аэропортах Алматы, Актобе и Астаны;

- 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 ;

- планомерное оснащение современным оборудованием аэропортов с целью замены выработавших ресурс, морально устаревших и не соответствующих современным стандартам аэродромных локаторов, систем посадки, приводных радиостанций и маркерных маяков.

5.10. Повышение уровня подготовки и переподготовки кадров в области гражданской авиации

Авиация одна из самых технологически быстроразвивающихся отраслей, особо зависящая от профессионализма и квалификации авиационного персонала. В связи с этим важным фактором ее совершенствования является подготовка специалистов для летной эксплуатации, технического обслуживания и ремонта воздушных судов.

Для этих целей совместно с Министерством образования и науки необходимо разработать программу подготовки квалифицированных кадров для гражданской авиации, в которой необходимо, предусмотреть возможность подготовки летно-инженерного состава в лучших высших учебных заведениях стран ближнего и дальнего зарубежья .

Одновременно необходимо предусмотреть меры создания собственной образовательной базы на основе Академии гражданской авиации, которая остро нуждается в техническом оснащении и усилении преподавательского состава. Обеспечить достаточное финансирование развития науки и подготовку научных специалистов в области гражданской авиации.

С учетом тенденции оснащения воздушного парка авиакомпаний республики

авиационной техникой западного производства разработать программу подготовки и переподготовки на базе Академии гражданской авиации инженерно-технического и летного состава по эксплуатации воздушных судов "Боинг" и "Эйрбас".

5.11. Разработка системы регулирования тарифной политики

Тарифная политика на внутренних авиаперевозках должна основываться на экономически разумных расчетах, быть гибкой и приемлемой для потребителя.

Совместно с Агентством Республики Казахстан по регулированию естественных монополий и защите конкуренции предусмотрена разработка нормативных правовых актов по вопросам тарифного регулирования деятельности аэропортов и аэронавигации с целью дальнейшего упорядочения и совершенствования этой системы.

6. Необходимые ресурсы и источники финансирования Программы <*>

Сноска. В раздел 6 внесены изменения - постановлением Правительства РК от 22 июня 2005 г. N 609 .

Финансирование работ, для достижения программных целей, должно осуществляться в пределах средств, утвержденных республиканским бюджетом в период 2003-2005 годов.

(м л н . т е н г е)

-----	!2003 г.	!2004 г.	!2005 г.

Потребность финансовых средств			

На реконструкцию искусственных взлетно-посадочных полос	1514,5	1504,7	1239,3
На подготовку документов по ведению государственных регистров воздушных судов, трасс и аэродромов для гражданской авиации	12,0	12,5	
На субсидирование авиамаршрутов	300	300	600
На реконструкцию международного аэропорта г. Астаны	12410,7	14838,0	2805,1
На увеличение уставного капитала РГП "Международный аэропорт Астана"			241,7
На выкуп акций ЗАО "Эйр Казахстан"	2390,7		
На увеличение уставного капитала ЗАО "Казавиализинг"			
На увеличение штатной численности Комитета гражданской авиации			

На приобретение специальных средств и имущества для расследования авиационных происшествий 2,5

На переподготовку кадров Комитета гражданской авиации

На приобретение акций ЗАО "Эйр Астана" 25,6

Итого: 16895,2 16657,7 4644,4

Источники финансирования

(млн. тенге)

Наименование	Всего	В том числе:		
		2003 г.	2004 г.	2005 г.
Республиканский бюджет	38197,3	16895,2	16657,7	4644,4

7. Ожидаемые результаты от реализации Программы

Основными ожидаемыми результатами от реализации данной Программы к 2005 году являются:

1. Повышение уровня безопасности полетов и авиационной безопасности.
2. Повышение конкурентоспособности отечественных авиакомпаний путем модернизации и обновления парка воздушных судов и авиационной инфраструктуры.
3. Формирование сети международных аэропортов для использования транзитного потенциала Казахстана.
4. Восстановление кадрового ресурса гражданской авиации.
5. Обеспечение роста спроса на авиаперевозки к 2005 году в 1,5 раза.

8. План мероприятий по реализации Программы на 2003-2005 годы <*>

Сноска. В План внесены изменения - постановлением Правительства РК от 22 июня 2005 г. N 609 .

N п/п	Мероприятие	Форма за-вершения	Ответствен-ные за ис-полнение	Срок ис-полнения	Предпо-лагае-мые расхо-ды	Источ-ник финан-сиро-вания
		(реали-зации)	(реали-зации)	(млн.		

1	2	3	4	5	6	7
1	Взаимодействие с местными органами по внутренним делам	Отчет в исполнительными органами по осуществлению внутренних перевозок, принятие совместных действий	МТК, акимы Правительными органами по осуществлению внутренних перевозок, принятие совместных действий	ежегодно	-	-
2	Подготовка документов по ведению государственной авиации	Нормативные правовые актов судов, аэродромов гражданской авиации	МТК	2003-2005 годы	24,5	республиканский бюджет
3	Обеспечение авиации	Отчет в авиатопливом и горюче-смазочными материалами	МТК, МЭ и МР	2003 год	-	-
4	Субсидирование авиамаршрутов	Отчет в Правительстве	МТК, МЭБП	2003-2005 годы	1200	республиканский бюджет
5	Реконструкция и модернизация, ремонт искусственных посадочных	Отчет в Правительстве	МТК	2003-2005 годы	4258,5	республиканский бюджет

аэропортов в
 городах :
 А к т о б е ,

К а з а х с т а н
 А с т а н а ,
 А к т а у и

Шымкент.

6 Проведение реструктуризации аэропортов и наземных служб
 Отчет в МТК
 2003- - -
 2005
 годы
 Р е с п у б -
 л и к и

Казахстан

7 Увеличение уставного капитала ЗАО "Казавиализинг"
 Отчет в МТК, МЭБП
 2005 год
 рес- пуб.
 бюджет
 Р е с п у б -
 л и к и

Казахстан

8 Увеличение штатной численности Комитета граждан-ской авиации Министерства транспорта и коммуникаций
 Постанов- ление МТК, МЭБП, МФ
 2004- 2005
 годы
 рес- пуб.
 бюджет
 т е л ь с т в а
 Р е с п у б -
 л и к и
 К а з а х с т а н

Р е с п у б л и к и

Казахстан

9 Приобретение специальных средств и имущества для расследования авиационных происшествий
 Отчет в МТК, МЭБП, МФ
 2004 год
 2,5
 рес- пуб.
 бюджет
 Р е с п у б -
 л и к и
 К а з а х с т а н

происшествий

10 Реконструкция аэропорта г. Астаны
 Отчет в МТК, МЭБП, МФ
 2003- 2005
 годы
 30053,8
 рес- пуб.
 бюджет

Р е с п у б -
 л и к и

Казахстан

11	Приобретение акций ЗАО "Эйр Казахстан"	Отчет в Правительстве	МТК, МЭБП, МФ	2003 год	2390,7	республик. бюджет
	Казахстан					Р е с п у б - л и к и
12	Приобретение акций ЗАО "Эйр Астана"	Отчет в Правительстве	МТК, МЭБП, МФ	2003 год	25,6	республик. бюджет
	Казахстан					Р е с п у б - л и к и
13	Увеличение уставного капитала РГП "Международный аэропорт"	Отчет в Правительстве	МТК, МЭБП, МФ	2003 год	241,7	республик. бюджет
	Казахстан		Астана"			Р е с п у б - л и к и
14	Переподготовка кадров Комитета гражданской авиации коммуникаций Республики Казахстан	Отчет в Правительстве авиации ства транспорта коммуникаций Республики Казахстан	МТК	2004-2005 годы		республик. бюджет
			Министерства транспорта и коммуникаций			Р е с п у б - л и к и К а з а х - с т а н
15	(исключена - N 609 от 22.06.2005 г.)					
16	Проведение	Анализы ежеквартальных анализов безопасности полетов авиационной безопасности	МТК	Ежегодно	-	-
					состояния	
					состояния безопасности полетов авиационной безопасности	
17	Контроль за соблюдением двусторонних	Отчет в	МТК, МИД	Ежегодно	-	-
					П р а в и - т е л ь с т в о	

	соглашений Казахстаном и другими странами	Казахстан	между	МТК, МИД	Ежегодно	Республики	
18	Ратификация меж- правительственных соглашений о воз- душном сообщении	Казахстан		МТК, МИД	Ежегодно	Республики	-
19	Внесение необхо- димых предложений для введения про- цедуры взимания роялти с иностранных авиакомпаний за использование рынка авиаперево- зок Казахстана в одностороннем порядке	Казахстан		МТК, МФ	2004 год	Республики Казахстан	-
20	Упорядочение деятельности представительств иностранных авиакомпаний и агентств по продаже билетов	Казахстан		МТК	Ежегодно	Республики Казахстан	-
21	Строительство второй взлетно- посадочной полосы аэропорта г. Атырау	Казахстан		МТК, ЗАО "Националь- ная компа- ния "Каз- МунайГаз"	2004 год	Европей- ский Банк Рекон- струк- ции и Разви-	3900

22	Взаимодействие с полномочными органами сопредельных государств по организации и	Отчет в МТК, МИД	Ежегодно	-	-
				Прави-	Респуб-
				тельство	лики
				Казахстан	
				планированию	
				воздушных потоков	
				и открытию новых	
				воздушных	
				международных	
	трасс				
23	Взаимодействие с международными организациями гражданской авиации	Отчет в МТК, МИД	Ежегодно	-	-
	Казахстан			Прави-	Респуб-
				тельство	лики
24	Разработка нормативных правовых актов по вопросам	Норматив- МТК, АРЕМ	2003-	-	-
		ный пра-		2005	
		вовый		годы	
		вопросам		акт	
				тарифного	
				регулирования	
				деятельности	
				аэропортов	
	аэронавигации				
25	Разработка механизма страхования в сфере авиации	Отчет в МТК, Нацио-	2004-	-	-
	Казахстан	Прави-	нальный	2005	
		тельство	Банк	годы	
		гражданской		Респуб-	
				лики	
26	Оснащение аэропортов современным оборудованием	Отчет в МТК	Ежегодно	-	-
				Прави-	Респуб-
				тельство	

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