

Об утверждении Программы развития отрасли гражданской авиации Республики Казахстан на 2006-2008 годы

Постановление Правительства Республики Казахстан от 30 июня 2006 года N 632

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

1. Утвердить прилагаемую Программу развития отрасли гражданской авиации Республики Казахстан на 2006-2008 годы (далее - Программа).

2. Центральным исполнительным органам и заинтересованным организациям обеспечить своевременное выполнение мероприятий, предусмотренных Программой и ежегодно, не позднее 10 февраля и 10 августа, представлять информацию о ходе ее реализации в Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан.

3. Министерству транспорта и коммуникаций Республики Казахстан представлять в Правительство Республики Казахстан ежегодно, к 15 февраля и 15 августа, информацию о ходе реализации Программы.

4. Настоящее постановление вводится в действие 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 **П р а в и 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**
от 30 июня 2006 года N 632

Программа развития отрасли гражданской авиации Республики Казахстан на 2006-2008 годы

Содержание

1. П а с п о р т П р о г р а м м ы
2. В в е д е н и е
3. Анализ современного состояния отрасли и существующие проблемы
4. Ц е л ь и з а д а ч и П р о г р а м м ы
5. О с н о в н ы е н а п р а в л е н и я и м е х а н и з м ы р е а л и з а ц и и П р о г р а м м ы
- 5.1 С о в е р ш е н с т в о в а н и е с и с т е м ы г о с у д а р с т в е н н о г о р е г у л и р о в а н и я р ы н к а

авиационных услуг и работ

- 5.2 Обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности
- 5.3 Развитие и расширение рынка авиаперевозок, в том числе внутриобластных воздушных сообщений
- 5.4 Осуществление модернизации и развития объектов наземной инфраструктуры (реконструкция взлетно-посадочных полос, аэровокзальных комплексов, оснащение современной спецтехникой) аэропортов
- 5.5 Выполнение комплекса мероприятий по подготовке к внедрению новой концепции системы организации воздушного движения и продолжение модернизации производственных мощностей по управлению за воздушным движением
- 5.6 Обновление парка воздушных судов
- 5.7 Совершенствование нормативного правового обеспечения отрасли гражданской авиации, в том числе путем поэтапного внедрения европейских авиационных правил
- 5.8 Совершенствование системы подготовки и переподготовки кадров
- 6. Необходимые ресурсы и источники финансирования
- 7. Ожидаемые результаты от реализации Программы
- 8. План мероприятий по реализации Программы на 2006-2008 гг.
- 9. Примечания

1. Паспорт Программы

Наименование	Программа развития отрасли гражданской авиации Республики Казахстан на 2006-2008 годы (далее - Программа).
Основание для разработки	Постановление Правительства Республики Казахстан от 31 марта 2006 года N 222 "О Сетевом графике исполнения Общенационального плана мероприятий по реализации Послания Президента Республики Казахстан от 1 марта 2006 года и программы Правительства Республики Казахстан на 2006-2008 годы".
Основной разработчик	Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан.
Цели Программы	Дальнейшее развитие и повышение конкурентоспособности авиатранспортной системы государства, отвечающей международным требованиям, направленным на увеличение транзитного потенциала и создание внутрирегиональных

связей, путем эффективного и качественного удовлетворения спроса населения и хозяйствующих субъектов на авиационные услуги и работы.

Задачи Программы совершенствование системы государственного регулирования рынка авиационных услуг и работ; обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности ; развитие и расширение рынка авиаперевозок, в том числе внутриобластных воздушных сообщений; осуществление модернизации и развития объектов наземной инфраструктуры (реконструкция взлетно-посадочной полосы, аэровокзальных комплексов, оснащение современной спецтехникой) аэропортов ; выполнение комплекса мероприятий по подготовке к внедрению новой концепции системы организации воздушного движения и продолжение модернизации производственных мощностей по управлению за воздушным движением ; обновление парка воздушных судов; совершенствование нормативного правового обеспечения отрасли гражданской авиации, в том числе путем поэтапного внедрения европейских авиационных правил ; совершенствование системы подготовки и переподготовки кадров.

Сроки реализации 2006-2008 годы

Программы

Объемы и источники финансирования Финансирование Программы осуществляется за счет и в пределах средств, предусматриваемых в республиканском бюджете, средств предприятий и внебюджетных средств. Сумма расходов на реализацию Программы в 2006-2008 годы составляет 121471,5 млн.

тенге в том числе :

республиканский бюджет - 33782,8 млн. тенге;
внебюджетных средств - 87688,7 млн. тенге.

В том числе по годам :

2006 год :

республиканский бюджет - 5759,9 млн. тенге;

внебюджетных средств - 14339,2 млн. тенге.
2 0 0 7 г о д :
республиканский бюджет - 19535,7 млн. тенге;
внебюджетных средств - 41617,8 млн. тенге.
2 0 0 8 г о д :
республиканский бюджет - 8487,2 млн. тенге;
внебюджетных средств - 31731,7 млн. тенге.
При этом ежегодные объемы средств, выделяемых
из республиканского бюджета, будут уточняться при
формировании бюджета на соответствующий год.

Ожидаемые
результаты

Реализация Программы позволит обеспечить:
повышение уровня безопасности полетов и
авиационной безопасности;
поэтапное внедрение, начиная с 2008 года
европейских авиационных стандартов;
ежегодный рост пассажиропотока через аэропорты
Республики Казахстан не менее 10 %;
ежегодный рост грузопотока не менее 4 %;
повышение конкурентоспособности и увеличение
международных полетов отечественных авиакомпаний
путем модернизации и обновления парка воздушных
судов, отвечающих мировым стандартам, в среднем
на 5 единиц в год;
развитие и реконструкцию не менее 2-х аэропортов
в год, увеличение количества международных
аэропортов, отвечающих мировым стандартам для
максимального использования транзитного потенциала
с т р а н ы д о в о с ь м и ;
восстановление кадрового резерва.

2. Введение

Программа разработана с учетом Стратегии развития Республики Казахстан на период до 2030 года (послание Президента страны народу "Казахстан - 2030": процветание, безопасность и улучшение благосостояния всех казахстанцев", г. Астана, 10 октября 1997 год), послания Президента Республики Казахстан народу Казахстана "Стратегия вхождения Казахстана в число 50-ти наиболее конкурентоспособных стран мира. Казахстан на пороге нового рывка вперед в своем развитии" (Астана, 1 марта 2006 года), а также в соответствии с сетевым графиком исполнения

Общенационального плана мероприятий по реализации Послания Президента Республики Казахстан от 1 марта 2006 года и программы Правительства Республики Казахстан на 2006-2008 годы, утвержденного постановлением Правительства Республики Казахстан от 31 марта 2006 года N 222 и является логическим продолжением дальнейшего развития отрасли гражданской авиации на основе мероприятий, реализованных Программой развития отрасли гражданской авиации на 2003-2005 годы, утвержденной постановлением Правительства Республики Казахстан от 21 марта 2003 года N 291 (далее - Программа развития отрасли гражданской авиации на 2003 - 2005 годы) .

За прошедшие годы развитие независимого Казахстана характеризуется масштабными и коренными преобразованиями экономической системы страны.

Либерализация экономики, направленная в последнее время на максимальное развитие рыночных отношений и развитие конкурентной среды в транспортной системе, создала реальные предпосылки дальнейшего экономического прогресса и в области гражданской авиации. В Казахстане в последние годы формируется адекватный росту экономики рынок авиационных транспортных услуг. Однако существующий потенциал, в том числе и возможности международного транзита через территорию Казахстана используются пока не в полной мере. Все это приводит к необходимости выработки комплекса мероприятий государства в сфере гражданской авиации .

Настоящая Программа рассматривается как основа для осуществления политики государства в области воздушного транспорта, разработки и реализации задач, решения которых связаны с обеспечением безопасности полетов, авиационной безопасности, социально-экономических, мобилизационных и других задач, связанных с деятельностью воздушного транспорта.

В целом эффективное функционирование и устойчивое развитие гражданской авиации в современных условиях динамичного развития производства и научно-технического прогресса является необходимой потребностью общества.

3. Анализ современного состояния отрасли и существующие проблемы

В настоящее время гражданская авиация Казахстана в целом удовлетворяет потребности страны в авиационных перевозках. За последние годы наметился рост объемов перевозок пассажиров и увеличение пассажирооборота (график 1).

За период с 1998 по 2005 годы авиакомпаниями республики перевезено 8723 тыс. человек, при этом в 1998 году перевезено 983 тыс. человек, в 1999 году - 786 тыс. человек, что на 20 % меньше за аналогичный период прошлого года, в 2000 году - 772 тыс. человек (на 1,7 % меньше прошлого года), в 2001 году - 884 тыс. человек (на 14 %

больше прошлого года), в 2002 году - 1048 тыс. человек (на 18 % больше прошлого года), в 2003 году - 1275 тыс. человек (на 21 % больше прошлого года), в 2004 году - 1314 тыс. человек (на 3 % больше прошлого года). В 2005 году перевезено 1 661 тыс. человек, что на 26 % больше прошлого года.

Так, в период с 1998 по 2000 годы наблюдается снижение пассажиропотока. Это обусловлено общим снижением уровня жизни и доходов населения. Число перевезенных пассажиров в 2005 году, по отношению к 1998 году, выросло на 67,2 %.

График 1.

см. бумажный вариант

Пассажирооборот за 1998 год составил 2100 млн. пассажиро-километров (далее - пкм), за 1999 год - 2136,1 млн. пкм, что на 1,7 % больше за аналогичный период прошлого года, за 2000 год - 1797 млн. пкм (на 15 % меньше прошлого года), за 2001 год - 1901,1 млн. пкм (на 5 % больше прошлого года), за 2002 год - 2202,6 млн. пкм (на 16 % больше прошлого года), за 2003 год - 2654,1 млн. пкм (на 20 % больше прошлого года), за 2004 год - 2641,9 млн. пкм (на 0,5 % меньше прошлого года), за 2005 год - 3278,18 млн. пкм, увеличение составило 24 % по сравнению с прошлым годом (график 2).

График 2.

см. бумажный вариант

За период с 1998 по 2005 годы авиакомпаниями перевезено 117 тыс. тонн груза, при этом в 1998 году перевезено 14,5 тыс. тонн, в 1999 году - 17,2 тыс. тонн, что на 18 % больше аналогичного периода прошлого года, в 2000 году - 14,4 тыс. тонн (на 16 % меньше прошлого года), в 2001 году - 9,4 тыс. тонн (на 34 % меньше прошлого года), в 2002 году - 16,3 тыс. тонн (на 73 % больше прошлого года), в 2003 году - 24,2 тыс. тонн (на 48 % больше прошлого года), в 2004 году - 18,2 тыс. тонн (на 25 % меньше прошлого года), в 2005 году - 21,2 тыс. тонн груза, что на 17 % больше объемов прошлого года (график 3).

График 3.

см. бумажный вариант

В период с 1998 по 2000 годы наблюдается увеличение дальнемагистральных рейсов при общем снижении тоннажа груза.

В связи с введением Европейским союзом более жестких ограничений по оснащению к бортовым оборудованьям наблюдается тенденция перехода с маршрутов Европа - Казахстан на маршруты с меньшей дальностью Казахстан - Китай, Казахстан - Турция. Увеличение показателей перевозок груза и грузооборота обусловлено введением в эксплуатацию авиакомпаниями Республики Казахстан дополнительных воздушных судов.

В 1998 году грузооборот составил 40,7 млн. тонно-километров (далее - ткм), в 1999 году - 63,6 млн. ткм, что на 56 % больше аналогичного периода прошлого года, в 2000

году - 118 млн. ткм (на 85 % больше прошлого года), в 2001 году - 43,7 млн. ткм (на 63 % меньше прошлого года), в 2002 году - 56,9 млн. ткм (на 30 % больше прошлого года), в 2003 году - 93,9 млн. ткм (на 65 % больше прошлого года), в 2004 году - 68,2 млн. ткм (на 27 % меньше прошлого года), в 2005 году - 101,12 млн. ткм, увеличение - 48 % по сравнению с 2004 годом. (график 4).

График 4.

см. бумажный вариант

Снижение показателей перевозки груза и грузооборота в 2004 году связано с введением запрета на перевозку грузов с мая по сентябрь месяцы в Китай воздушными судами Ил-76, в связи с авиакатастрофой в городе Урумчи.

За период с 1998 по 2004 годы авиакомпаниями получены доходы: за 1998 год - 9878,4 млн. тенге; за 1999 год - 12089,4 млн. тенге, что на 22 % больше аналогичного периода прошлого года; за 2000 год - 18339,7 млн. тенге (на 51 % больше прошлого года); за 2001 год - 26078 млн. тенге (на 42 % больше прошлого года); за 2002 год - 33274,2 млн. тенге (на 27 % больше прошлого года); за 2003 год - 36220,6 млн. тенге (на 8 % больше прошлого года); за 2004 год - 39368,6 млн. тенге (на 8 % больше прошлого года) (график 5).

График 5.

см. бумажный вариант

В соответствии с Программой развития отрасли гражданской авиации на 2003-2005 годы проводилась реконструкция и обновление основных производственных мощностей аэропортов, как за счет внутренних, так и внешних источников финансирования, принимаются меры по развитию аэронавигационной системы, повышению транзитного потенциала воздушного пространства и аэропортов Р е с п у б л и к и .

В то же время существует ряд важнейших задач, без решения которых, авиация нашей страны не сможет успешно функционировать как самостоятельная, независимая отрасль транспортной инфраструктуры Казахстана. Большая территория и низкая плотность населения, а также недостаточная развитость железнодорожных путей и автомобильных дорог, особенно в быстро прогрессирующих нефтяных регионах Западного Казахстана создают предпосылки для развития гражданской авиации.

Ежегодный рост потребности в авиаперевозках, интеграция в международное экономическое пространство и повышение доходов населения Казахстана вызывают потребность в качественных и безопасных услугах гражданской авиации.

Безопасность полетов и авиационная безопасность

Анализ материалов состояния безопасности полетов в период с 2002 года по 2004 год показывает тенденцию к снижению количества авиационных событий с

гражданскими воздушными судами Республики Казахстан (таблица 1).

Общее количество авиационных событий уменьшилось на 10 %, общее количество авиационных инцидентов и инцидентов, связанных с конструктивно-производственными недостатками, уменьшилось на 30 %.

В тоже время количество авиационных инцидентов и инцидентов, связанных с конструктивно-производственными недостатками воздушных судов, указывают на износ авиационной техники.

Таблица 1.

**Сравнительный анализ авиационных событий
с 2002 по 2005 годы**

Годы	Авиационные происшествия без человеческих жертв	Катастрофы	Инциденты	Повреждения воздушных судов на земле	Итого
2002	-	-	23		23
2003	1	-	27	1	29
2004	1	-	18	5	24
2005	-	-	15	4	19

Контроль за безопасностью полетов всех субъектов гражданской авиации независимо от форм собственности осуществляет Комитет гражданской авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан (далее - Комитет гражданской авиации). Для проведения профилактических мероприятий, в целях предупреждения отказов и неисправностей авиационной техники, ежегодно выпускается информационный бюллетень о состоянии безопасности полетов и поддержания норм летной годности, где обстоятельно изложены причины авиационных событий.

Недостаточное финансирование программ подготовки и повышения квалификации в учебных центрах Межгосударственного авиационного Комитета и других международных организациях гражданской авиации специалистов Комитета гражданской авиации, предусмотренных в Программе развития отрасли гражданской авиации на 2003-2005 годы, не способствует качественному расследованию авиационных происшествий и их предотвращению в дальнейшем.

Обеспечение безопасности полетов и качества авиационных услуг осуществляется также Комитетом гражданской авиации посредством проведения сертификации и лицензирования организаций гражданской авиации.

Ситуация в сфере авиационной безопасности в настоящее время характеризуется как активно развивающаяся в направлении укрепления степени защиты аэропортов и авиакомпаний от актов незаконного вмешательства.

В частности, разработаны и утверждены основные нормативные правовые акты (

Правила авиационной безопасности, утвержденные постановлением Правительства Республики Казахстан от 25 июля 2003 года N 746 ДСП, Инструкция-программа авиационной безопасности Республики Казахстан, утвержденная приказом Председателя Комитета гражданской авиации от 12 ноября 2003 года N 523 ДСП), регламентирующие деятельность организаций гражданской авиации в сфере авиационной безопасности.

В результате усиления инспекционного контроля за выполнением требований по защите аэропортов от актов незаконного вмешательства, укрепляется материально-техническое обеспечение аэропортов в сфере авиационной безопасности. Большинство аэропортов оборудованы современными техническими средствами досмотра, видеонаблюдения, имеется оружие, средства связи. Службы авиационной безопасности аэропортов (далее - САБ) в основном укомплектованы специалистами, имеющими соответствующие сертификаты, прошедшими обучение в учебных заведениях гражданской авиации, Министерства внутренних дел Республики Казахстан. Производится ремонт периметровых ограждений и установка оборудования пропускных пунктов аэропортов в соответствии с установленными требованиями.

Улучшается техническая сторона обеспечения авиационной безопасности в аэропортах городов Астана, Алматы, Актау, Костанай, Тараз, Шымкент, Уральск, Усть-Каменогорск.

Вместе с тем, основной проблемой все еще остается необходимость продолжения совершенствования нормативной базы, детализирующей производственную деятельность САБ аэропортов, проведения технического переоборудования аэропортов, не имеющих достаточных объемов перевозок, а также ужесточения требований административного законодательства по обеспечению авиационной безопасности.

Кроме того, изучение ситуации в аэропортах показывает, что отсутствие подчинения САБ аэропортов единому руководству предопределяет субъективную зависимость руководителей САБ от руководителей аэропортов, в том числе прямую материальную зависимость эффективности деятельности САБ от решения финансовых вопросов.

Одним из основополагающих принципов управления отраслью гражданской авиации Республики Казахстан является принцип Международной организации гражданской авиации (далее - ИКАО), возлагающий ответственность на государство за обеспечение безопасности полетов и авиационную безопасность. В связи с чем, в ряде стран дальнего зарубежья созданы или создаются государственные службы авиационной безопасности.

Авиакомпании и состояние авиационного рынка

Ситуация на рынке авиационных услуг в Республике Казахстан складывается следующим образом. В настоящее время внутренние и международные авиаперевозки осуществляют 30 авиакомпаний, из них 8 авиакомпаний задействованы на регулярных рейсах, остальные выполняют нерегулярные (чартерные) перевозки.

На авиационных работах задействованы 23 авиакомпании, из них 18 авиакомпаний выполняют авиационно-химические работы, остальные осуществляют полеты по обслуживанию нефтегазового сектора, морских буровых установок на казахстанском секторе Каспийского моря, по оказанию медицинской помощи населению, лесопатрулированию и других работах.

Легализовалась сверхлегкая авиация республики. В настоящее время 8 субъектов малого предпринимательства сертифицированы и допущены к выполнению авиационных работ на дельталетах.

В целом авиакомпаниями республики за 2005 год перевезено 1,6 млн. пассажиров, что на 26 % больше соответствующего периода 2004 года (1,3 млн. пассажиров).

70 % авиаперевозок выполняет авиакомпания "Эйр Астана" (1,15 млн. пассажиров), которая эксплуатирует на основе операционного лизинга современные воздушные суда западного производства Боинг-757-200 (3 ед.) и Боинг-737-700 (800) (3 ед.), Фоккер-50 (5 ед.). Авиакомпаний "Скат", вторым по значимости оператором на авиационном рынке, выполняется около 13 % авиаперевозок (210 тыс. пассажиров). Парк воздушных судов авиакомпании "SCAT" составляет 23 единицы воздушных судов Ан-24. Совокупная доля остальных авиакомпаний, занимающихся регулярными авиаперевозками незначительна и составляет не более 7 %.

На внутренних воздушных линиях в 2005 году перевезено 995 тыс. пассажиров.

Авиакомпания "Эйр Астана" выполняет 111 парных регулярных авиарейсов в неделю по 24 маршрутам. Доля авиакомпании "Эйр Астана" на внутреннем авиационном рынке составляет 76 % (765 тыс. пассажиров). Помимо собственного парка воздушных судов западного производства регулярные полеты выполняются также на арендованных Ан-24 (до 15 авиарейсов в неделю) и Ту-134 (до 6 парных авиарейсов в неделю).

Авиакомпания "SCAT" выполняет 49 парных регулярных авиарейсов по 14 маршрутам и ее доля оценивается в 20 % (190 тыс. пасс).

Другими пятью авиакомпаниями выполняется 28 парных авиарейсов по 6 маршрутам и их доля авиаперевозок составляет 4 % (40 тыс. пасс). При этом задействовано до 14 воздушных судов Ан-24 и Як-40.

На международных авиалиниях казахстанскими авиакомпаниями перевезено в 2005 году 665 тыс. пассажиров. Основной объем авиаперевозок (395 тыс. пассажиров или 60 %) выполнен авиакомпанией "Эйр Астана".

Общее располагаемое количество воздушных судов в авиакомпаниях, выполняющих регулярные авиарейсы составляет 41 единиц, из них устаревшие

воздушные суда типа Ан-24 и Як-40 - 29 единиц.

Из 41 единиц располагаемого парка воздушных судов в регулярных авиаперевозках реально задействовано 28-30 воздушных судов.

В 2005 году доля чартерных авиаперевозок пассажиров составила 10 % от общего объема авиаперевозок.

Малой авиацией в 2004 году обработано более 3 млн. гектаров земель сельскохозяйственного назначения и хозяйствующих субъектов, что превышает показатели 2003 года более чем в 1,5 раза.

Активно развивается рынок авиационных услуг в Западном Казахстане. Вертолеты типа Ми-8, BELL-212, Sikorsky S-76A задействованы на работах, связанных с облетом линий электропередачи и нефтегазопроводов, перевозкой рабочего персонала, осуществляют полеты на платформы морских буровых установок и островов казахстанского сектора Каспийского моря.

Воздушные суда

Состояние гражданской авиации осложняется тем, что существующий парк воздушных судов имеет большой моральный и физический износ, авиакомпаниями эксплуатируется устаревшая авиационная техника советского производства, используемой как на воздушных перевозках, так и на авиационных работах.

В настоящий момент общее количество воздушных судов, зарегистрированных в Государственном реестре гражданских воздушных судов Казахстана, составляет 689 единиц, в том числе 605 самолетов и 84 вертолетов.

И з н и х :

1 класса (воздушные суда типа Боинг-767, Боинг-757, Ил-86, Ил-62, Ту-154, Ил-76) - 49, из них исправных 22, процент исправности - 45 %;

2 класса (воздушные суда типа Боинг-727, Ту-134; Ан-12; Як-42; Ил-18;) - 38, из них исправных 21, процент исправности - 55 %;

3 класса (воздушные суда типа Як-40, Ан-30; Ан-26; Ан-24) - 94, из них исправных 45, процент исправности - 48 %;

4 класса (воздушные суда типа Ан-2; Л-410; Авиатика-890; Як-18, Як-12, СМ-92, Цесна-172, Piper, СТ-2К) - 424, из них исправных 221, процент исправности - 52 %;

вертолеты (воздушные суда типа Ми-172, Ми-8; Ми-2, Ка-26, АС-350В3) - 84, из них исправных 39, процент исправности - 46 %.

Наблюдается дефицит воздушных судов, соответствующих по своим технико-экономическим параметрам современным международным требованиям. Средний возраст воздушных судов 1-3 класса при общем сроке службы не более 30 лет составляет 26-27 лет. Общее количество исправных и соответствующих требованиям норм летной годности самолетов, вертолетов (таблица 2).

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 иностранными авиакомпаниями.

Эксплуатируемые в настоящее время вертолеты модификации Ми-8 выпущены в середине 80-х годов. И если учесть, что заводами-изготовителями установлены назначенные ресурсы - 25-30 лет в зависимости от их модификации, то предельные сроки их эксплуатации заканчиваются в 2014-2016 годах. У 33 % (22 единицы) вертолетов Ми-2 уже истекли календарные ресурсы.

В случае непринятия мер по обновлению парка воздушных судов может возникнуть ситуация, что уже в 2006 году в Казахстане будет ощущаться нехватка исправных воздушных судов для удовлетворения возрастающего спроса на пассажирские перевозки.

Таблица 2.

Воздушные суда, соответствующие требованиям норм летной годности и эксплуатируемые авиакомпаниями Республики Казахстан

Тип судна	воздушного	Количество воздушных судов	Окончание календарного срока эксплуатации
Самолеты			
Боинг-767		1	по состоянию
Боинг-757-200		5	по состоянию
Боинг-737-700 (800)		3	по состоянию
Боинг-727-200		3	по состоянию
Фоккер-50		5	по состоянию
Гольфстрим		1	по состоянию
Ан-2		266	по состоянию
Ил-62		2	до 2006 года
Ил-76		11	до 2012 года
Ту-154		7	до 2009 года
Ту-134		7	до 2007 года
Як-42		3	до 2012 года
Ил-18		4	до 2006 года
Ан-12		5	до 2006 года
Ан-24		24	до 2006 года
Ан-26		3	до 2006 года
Як-40		17	до 2007 года

Вертолеты		
Сикорский-76	2	по состоянию
Белл-212	2	по состоянию
Ми-2	12	до 2007 года
Ми-8	24	с 2007 по 2012 года

Примечание: в данной таблице не указаны воздушные суда сверхлегкой авиации.

Аэропорты

Сноска. Подраздел с изменениями, внесенными постановлением Правительства РК от 24 декабря 2007 года N 1266 .

В Республике Казахстан действуют 22 аэропорт.

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

Анализ деятельности аэропортов показывает среднегодовой рост пассажиропотока на 10 %, при этом в 2004 году по сравнению с 2003 годом наблюдается рост на 27 %, что характеризует увеличение пассажиропотока (таблица 3).

Таблица 3.

Основные показатели деятельности аэропортов

Показатели		2002 год	2003 год	2004 год	2005 год
Обслужено пассажиров	млн. чел.	2,3	2,4	3,05	3,6
Обслужено рейсов	тыс. ед.	40	53	64	76

Суммарный доход за 2004 год от аэропортовых услуг составил 19227,2 млн. тенге, что на 50,4 % больше прошлого года (12778,6 млн. тенге). Расходы по аэропортовым услугам составили 15263,4 млн. тенге, что на 51,1 % больше, чем за 2003 год. Общий финансовый результат (прибыль) от работы аэропортов за 2004 год составляет - 3963,8 млн. тенге, что на 48 % выше по сравнению с прошлым годом.

В 2003 году за счет средств республиканского бюджета в размере 1500 млн. тенге проведена реконструкция искусственной взлетно-посадочной полосы (далее - ИВПП) аэропорта г. Астаны, в результате которой достигнуто увеличение несущей способности взлетно-посадочной полосы (далее - ВПП), позволяющей принимать любые типы воздушных судов с взлетной массой до 400 тонн. В 2005 году завершено строительство нового аэропортового комплекса аэропорта г. Астана, включающего 33 объекта, и стоимостью более 216 млн. долларов США.

В декабре 2003 года сдан в эксплуатацию новый аэровокзальный комплекс в аэропорту г. Алматы .

В период 2003-2005 годов проведена реализация проекта по строительству новой ВПП аэропорта г. Атырау за счет займа Европейского Банка Реконструкции и Развития (ЕБРР) в размере 25 млн. долларов США под государственную гарантию.

В 2004 году начата и в 2005 году закончена реализация проекта "Реконструкция взлетно-посадочной полосы аэропорта г. Актобе" за счет финансирования из республиканского бюджета. Стоимость проекта составила более 3000 млн. тенге.

В тоже время, техническое оснащение остальных казахстанских аэропортов, в особенности региональных, находится на низком уровне. Наблюдается дефицит обеспеченности аэропортов современными основными производственными мощностями, зданиями, сооружениями, технологическим оборудованием и спецтехникой для обслуживания воздушных судов западного производства. Из-за дефицита финансовых средств не соблюдаются сроки реконструкции и проведения плановых мероприятий по восстановлению ИВПП, рулежных дорожек, перронов, периметровых ограждений. В связи с этим, большинство казахстанских аэропортов, в том числе допущенных к обслуживанию международных авиалиний, не отвечают международным нормам и требованиям. В настоящее время только аэропорты городов Астана, Алматы, Актобе, Атырау и Караганды имеют соответствующие категории ИКАО, в связи с чем, Комитет гражданской авиации вынужден принимать меры по ограничению запрашиваемых разрешений, как зарубежных авиакомпаний, так и авиакомпании "Эйр Астана" в связи с имеющимися ограничениями по состоянию аэродрома, аэровокзального комплекса и другой инфраструктуры региональных аэропортов.

Особую озабоченность вызывает оснащение аэропортов Казахстана спецтехникой для обслуживания воздушных судов, пассажиров, багажа и грузов. В настоящее время аэропорты Республики Казахстан в основном оснащены спецтехникой и оборудованием выпуска 1970-80 годов, которые морально и физически изношены и предназначены, в основном для обслуживания самолетов советского производства.

Требуется срочное принятие мер по обновлению имеющейся спецтехники на более современные, отвечающие международным требованиям.

Значительная стоимость спецтехники и оборудования, недостаточные финансовые возможности не позволяют большинству аэропортов без внешних инвестиций профинансировать их обновление за счет собственных средств.

Для переоснащения минимальным перечнем необходимой спецтехникой аэропортов Республики Казахстан необходимо более 2600 млн. тенге.

Аэронавигация

Для реформирования аэронавигационной системы, целью которой являлось преобразование доставшегося в наследство от бывшего СССР старого

аэронавигационного комплекса, был произведен переход к аэронавигационной системе, соответствующей международным стандартам ИКАО и на основе международного опыта применяемого в развитых европейских странах, входящих в зону Евроконтроля. Для этого был реализован ряд мероприятий, предусматривающих:

создание базовых центров автоматизированной системы управления воздушным движением (далее - УВД);

построение подсистемы вторичной радиолокации и переход на использование данных вторичных радиолокаторов в качестве основных средств, перевод первичных трассовых радиолокаторов в категорию дополнительных средств УВД;

создание сплошного навигационного поля международного стандарта по основным воздушным трассам;

реконструкцию систем связи, переход на цифровые методы обработки информации;

поддержку аэродромных, аэронавигационных комплексов в состоянии, отвечающем требованиям по безопасности полетов.

Уровень технического оснащения аэронавигационной системы Республики Казахстан после проведения оптимизации структуры воздушного пространства и реализации программы реформирования всех подсистем аэронавигационного комплекса количественно полностью соответствует имеющемуся характеру и интенсивности воздушного движения, функционально адекватен текущим операционным требованиям и по всем своим основным параметрам близок к оптимальному.

Стабильному росту объемов движения в воздушном пространстве Республики Казахстан будет способствовать прекращение государственного регулирования тарифов за аэронавигационное обслуживание воздушных судов иностранных авиакомпаний, выполняющих транзитные полеты, в том числе с технической посадкой на территории Республики Казахстан и применение понижающих коэффициентов к тарифам на услуги аэронавигации, отнесенным к сфере естественной монополии.

В итоге выполнения программ модернизации вся аэронавигационная система Казахстана полностью реформирована и в настоящее время адекватна имеющемуся трафику, как с операционной, так и с эксплуатационной точек зрения. Система демонстрирует стабильную и устойчивую работу и обладает пропускной способностью в пять-шесть раз превышающей реальную интенсивность воздушного движения, что гарантирует без дополнительного наращивания ее надежную работу даже в случае резкого увеличения потоков воздушных судов в связи с любыми непредвиденными ситуациями.

Необходим переход от методов роста доходной части, основанных на базе коренной реконструкции аэронавигационной инфраструктуры и использованию аэронавигационных систем второго поколения, к политике активного маркетинга,

основанной на гибкой тарифной системе в сочетании с постоянным повышением достигнутого уровня качества обслуживания и ростом уровня безопасности полетов на базе эволюционного внедрения будущих аэронавигационных систем 3-го поколения.

Тарифная политика

Формирование эффективной тарифной политики в области воздушных перевозок является одним из факторов в успешной реализации транзитного потенциала республики.

В связи с этим, для Казахстана очень актуально стоит вопрос совершенствования гибкой тарифной политики в отрасли гражданской авиации.

В соответствии с Законом Республики Казахстан от 9 июля 1998 года "О естественных монополиях" предусмотрено применение временных понижающих коэффициентов к ставкам сборов за аэропортовое и аэронавигационное обслуживание воздушных судов.

Кроме того, уполномоченным органом в сфере регулирования субъектов естественных монополий в целях увеличения транзитного потенциала аэропортов, определен порядок самостоятельного применения понижающего коэффициента на регулируемые услуги аэропортом.

В тоже время, необходимо дальнейшее совершенствование и упрощение системы формирования тарифов и сборов, разработка ряда нормативных документов по данному вопросу.

Необходимость организации и совершенствования норм в отрасли гражданской авиации объективно обусловлено сложностью и специфичностью производственных процессов. Внедрение новых технологий, новой техники, модернизация и автоматизация производства отразится на повышении эффективности организации и управления производством и позволит обеспечить безопасность полетов всех субъектов гражданской авиации.

4. Цель и задачи Программы

Целью Программы является дальнейшее развитие и повышение конкурентоспособности авиатранспортной системы государства, отвечающей международным требованиям, направленное на увеличение транзитного потенциала и создание внутрирегиональных связей, путем эффективного и качественного удовлетворения спроса населения и хозяйствующих субъектов на авиационные услуги и работы.

Задачами данного периода определены:
совершенствование системы государственного регулирования рынка авиационных

у с л у г и р а б о т ;
обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности;
развитие и расширение рынка авиаперевозок, в том числе внутриобластных
в о з д у ш н ы х с о о б щ е н и й ;
осуществление модернизации и развития объектов наземной инфраструктуры (реконструкция ВПП, аэровокзальных комплексов, оснащение современной
с п е ц т е х н и к о й) а э р о п о р т о в ;
выполнение комплекса мероприятий по подготовке к внедрению новой концепции
системы организации воздушного движения и продолжение модернизации
производственных мощностей УВД;
обновление парка воздушных судов;
совершенствование нормативного правового обеспечения отрасли гражданской
авиации, в том числе путем поэтапного внедрения европейских авиационных правил (Joint Aviation Requirements) (далее - JAR);
совершенствование системы подготовки и переподготовки кадров.

5. Основные направления и механизмы реализации Программы

5.1 Совершенствование системы государственного регулирования рынка авиационных услуг и работ

В течение 2006-2008 годов необходимо продолжить применение системы конкурсного распределения авиационных маршрутов, и установить для авиаперевозчиков, претендующих на выполнение регулярных полетов, более жесткие критерии отбора, охватывающие как стандарты обеспечения безопасности полетов (сертификация и контроль за обеспечением безопасности полетов), так и экономические факторы (финансовая устойчивость авиакомпаний).

При этом авиаперевозчики должны продемонстрировать свои достаточные финансовые резервы для поддержания летной годности эксплуатируемых воздушных судов и последующего технического их обслуживания.

Мерами государственной поддержки деятельности авиаперевозчиков должны я в л я т ь с я :

обеспечение защиты интересов казахстанских авиакомпаний при заключении международных договоров Республики Казахстан о воздушном сообщении с и н о с т р а н н ы м и г о с у д а р с т в а м и ;

совершенствование нормативной правовой базы по регулированию рынка в о з д у ш н ы х п е р е в о з о к ;

обеспечение благоприятных условий для обновления парка воздушных судов и привлечения новых технологий по техническому обслуживанию воздушных судов.

Эффективное развитие в целом авиатранспортной системы Казахстана невозможно без создания крупной национальной авиакомпании (флагманского авиаперевозчика).

В перспективе (2006-2008 годы) казахстанский флагманский авиаперевозчик должен вырасти до уровня авиакомпании так называемой "шестой свободы воздуха", то есть, используя транзитный потенциал Казахстана перевозить пассажиров из Азии в Европу и обратно, путем создания взаимоподстыкочной сети маршрутов из Европы в Казахстан и Казахстан - Азия. Таким образом, авиакомпания сможет использовать не только возможности казахстанского авиационного рынка (ограниченного по емкости), но и выйти на международные авиационные рынки. Для того чтобы такой флагманский авиаперевозчик смог стать авиакомпанией "шестой свободы воздуха", необходимо будет использовать привлекательный, удобный и эффективный узловой аэропорт в Казахстане. Из трех стратегических аэропортов городов Астаны, Алматы, Атырау будущим узловым аэропортом для флагманского авиаперевозчика смог бы стать аэропорт города Астаны.

В целях приведения системы сертификации гражданской авиации в соответствие с нормами Закона Республики Казахстан "О техническом регулировании" необходимо предусмотреть в проекте Транспортного Кодекса Республики Казахстан, разработка которого предусмотрена в 4 квартале 2006 года Перспективным планом законопроектных работ Правительства Республики Казахстан на 2006-2007 годы, утвержденным постановлением Правительства Республики Казахстан от 3 августа 2004 года N 824, передачу функций по проведению сертификации услуг в сфере гражданской авиации в конкурентную среду, оставив за Комитетом гражданской авиации функции инспекционного контроля, а также функции по проведению сертификации в соответствии с международными требованиями.

5.2 Обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности

Сноска. Раздел 5.2 с изменениями, внесенными постановлением Правительства РК от 24 декабря 2007 года N 1266 .

Необходимыми мероприятиями по повышению уровня безопасности полетов и авиационной безопасности являются:

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

проведение ежеквартальных анализов состояния безопасности полетов и авиационной безопасности, с разработкой мероприятий по их предупреждению, а также ежемесячное издание информационных бюллетеней о состоянии безопасности на воздушном транспорте ;

проведение аттестации руководителей служб авиационной безопасности и безопасности полетов ;
разработка конкретных профилактических мероприятий по состоянию воздушных судов ;
контроль за соблюдением законодательства Республики Казахстан, действующих норм и правил по обеспечению безопасности полетов ;
контроль за соблюдением требований нормативных документов при проведении авиационных работ ;
внедрение европейских авиационных стандартов в области безопасности полетов ;
введение в систему ежегодного проведения полномасштабных антитеррористических учений по плану операции "Дабыл" не менее чем в двух аэропортах Республики Казахстан ;
введение системы машиночитываемых летных пропусков международного образца , выдаваемых уполномоченным органом.

5.3 Развитие и расширение рынка авиаперевозок

Сноска. Раздел 5.3 в редакции постановления Правительства РК от 24 декабря 2007 года N 1266 .

Дальнейшее развитие внутреннего авиационного сообщения будет обеспечиваться:

- 1) за счет увеличения количества авиарейсов по существующим направлениям;
- 2) открытием новых социально-значимых авиамаршрутов, в том числе меж- и внутриобластных (местных воздушных линий);
- 3) созданием конкурентной среды на внутреннем авиационном рынке.

Регулярные перевозки по социально значимым авиамаршрутам будут подлежать субсидированию за счет средств, предусмотренных в соответствующем бюджете.

Субсидирование воздушных перевозок в Казахстане организовано на основе международного опыта: субсидии выделяются на конкретные авиамаршруты, а не на результат авиакомпании в целом (аналогичный подход используется в Канаде, США, Австралии). При этом субсидируются перевозки по социально-значимым маршрутам, определяемым Правительством Республики Казахстан, такие маршруты коммерчески нерентабельны, но необходимы для государства и общества.

Субсидирование в сфере гражданской авиации имеет конечный результат, который достигается поэтапно :

- 1) на первом этапе обеспечивается необходимая загрузка воздушного судна за счет низких тарифов ;
- 2) на втором этапе постепенно снижается размер субсидий и повышается размер тарифа на перевозку, увеличивается частота полетов ;
- 3) на третьем этапе достигается конечный результат программы субсидирования -

коммерчески привлекательные регулярные рейсы, не требующие государственной поддержки.

Реализация данной программы позволила перевести ряд ранее субсидируемых авиамаршрутов в разряд коммерческих: Астана - Уральск, Астана - Кызылорда, Астана - Усть-Каменогорск.

В 2008 году планируется дополнить этот перечень авиамаршрутами: Астана - Костанай и Астана - Тараз. Из 10 ранее субсидируемых авиамаршрутов на конец 2008 года останется 5 (из г. Астана в г.г. Павлодар, Петропавловск, Талдыкорган, Семей и Жезказган).

Таким образом, поставленная задача по обеспечению регулярного воздушного сообщения столицы Казахстана с крупными городами Казахстана выполняется.

Высвобождаемые субсидии республиканских и местных бюджетов могут быть направлены на межобластные и внутриобластные авиаперевозки, обеспечивающие связь отдаленных районов области с областным центром.

Целью субсидирования межобластных авиамаршрутов будет являться соединение промышленных регионов Казахстана между собой, что будет способствовать росту деловой активности и укреплению межрегиональных связей.

В целях развития местных (внутриобластных) воздушных сообщений необходимо восстановление и строительство новых аэродромов местных авиалиний (грунтовых ВПП и аэродромных площадок) для обслуживания отдаленных территорий, не имеющих альтернативного транспортного сообщения и их содержание для круглогодичного приема-отправки соответствующих типов воздушных судов.

Для устойчивого развития казахстанского рынка международных пассажирских авиаперевозок предусматривается поэтапное предоставление иностранным авиакомпаниям права использования трех аэропортов Казахстана в городах Астана, Алматы, Атырау.

Одним из этапов развития казахстанского рынка авиаперевозок является создание конкурентной среды на внутреннем авиационном рынке.

Целью данной задачи является обновление авиационного парка задействованного на внутренних авиационных перевозках, внедрение авиационных правил, действующих в странах Европейского Сообщества и повышение уровня безопасности полетов. С целью стимулирования авиационных компаний к обновлению парка воздушных судов, будут ужесточены требования к продлению ресурсов устаревших воздушных судов, задействованных на пассажирских авиаперевозках.

Таким образом, будут подготовлены условия для внедрения добросовестной конкуренции на авиамаршрутах.

При внедрении конкуренции на авиамаршрутах произойдет снижение тарифов на авиаперевозки, решится проблема постоянного дефицита билетов по наиболее

популярным направлениям, что в конечном итоге, повысит доступность авиационных услуг для более широких слоев населения.

5.4 Осуществление модернизации и развития объектов наземной инфраструктуры (реконструкция ВПП, аэровокзальных комплексов, оснащение современной спецтехникой) аэропортов

Сноска. Раздел 5.4 с изменениями, внесенными постановлением Правительства РК от 24 декабря 2007 года N 1266 .

В целях дальнейшего развития деятельности аэропортовых комплексов Республики Казахстан предлагается :

1) с целью максимального использования транзитного потенциала Республики Казахстан необходимо развитие на базе действующих аэропортов сети транзитных аэропортов, в первую очередь грузотранспортных, привести инфраструктуры этих аэропортов в соответствие с международными требованиями, позволяющими принимать и обслуживать воздушные суда первого класса без каких-либо ограничений, провести реконструкцию основных производственных мощностей, обновить средства наземного обслуживания воздушных судов;

2) для обеспечения поэтапного развития инфраструктуры (реконструкции и обновления основных производственных фондов) региональных аэропортов городов Семей, Усть-Каменогорск, Костанай, предполагается провести мероприятия по передаче пакетов акций данных аэропортов из коммунальной собственности в республиканскую .

В целях дальнейшего развития и улучшения деятельности столичного аэропорта по обслуживанию воздушных судов и пассажиров в соответствии с требованиями международных стандартов предполагается привлечение квалифицированной управляющей компании в установленном законодательством Республики Казахстан порядке .

Кроме того, предусматривается строительство нового аэропорта в районе поселка Хоргос. Строительство данного аэропорта предлагается включить в Перечень объектов, предлагаемых для передачи в концессию на 2008-2010 годы.

В 2008 году необходимо разработать технико-экономическое обоснование (ТЭО) по данному проекту .

3) совместно с собственниками аэропортов разработать План мероприятий по реконструкции и обновлению основных производственных фондов (ВПП, аэровокзальные комплексы, спецтехника) аэропортов следующих городов: Тараз, Петропавловск, Кокшетау, Уральск;

4) совместно с республиканским государственным предприятием "Казаэронавигация" разработать Программу модернизации и обновления средств

радиотехнического обеспечения полетов в районе аэродромов;

5) стимулировать деятельность лизинговых компаний в части лизинговых услуг по предоставлению спецтехники для наземного обслуживания воздушных судов, а также для обеспечения авиационной безопасности.

Исходя из основных направлений транзитных потоков через воздушное пространство Казахстана и, учитывая принцип ИКАО, возлагающий ответственность на государство за обеспечение безопасности полетов, наиболее целесообразно на сегодняшний день провести реконструкцию и модернизацию аэропортового комплекса, в первую очередь, таких аэропортов, как Актобе, Павлодар, Шымкент, Костанай и Кызылорда (таблицы 4, 5).

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

Выбор вышеуказанных аэропортов для первоочередной реконструкции аэропортовых комплексов продиктованы следующими причинами:

аэропорт города Актобе:

В 2004 году начата и 2005 году закончена реконструкция ВПП международного аэропорта Актобе за счет бюджетных средств в размере 3,17 млрд. тенге. Реконструкция ВПП позволяет принимать и обслуживать воздушные суда всех типов, в том числе типа Боинг, пассажировместимость которых достигает до 350 пассажиров.

В дальнейшем авиакомпания "Эйр Астана" планирует расширить полеты через данный аэропорт, увеличить частоту полетов на самолетах типа "Боинг", и том числе в Европу.

В то же время, существующий аэровокзальный комплекс построен в 1967 году, реконструкция которого не производилась с момента ввода в строй и, в настоящее время не соответствует современным требованиям по обеспечению безопасности и качеству предоставляемых услуг.

В связи с этим необходимо провести полную перепланировку существующего здания аэровокзала с расширением существующих площадей до 20000 квадратных метров, привести в соответствие с международными нормами оснащение и технологические линии аэровокзального комплекса;

аэропорт города Шымкент:

пролет транзитных воздушных судов в районе 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 более 150 рейсов в сутки. В связи с наблюдающимися перегрузками аэропорта г. Ташкента, а

также, учитывая политическую стабильность Казахстана, некоторые авиакомпании изъявили желание уже сегодня производить посадки в аэропорту города Шымкента;

аэропорт города Костанай:

является стратегическим аэропортом, расположенным на приграничной территории . С момента ввода в строй в 1967 году капитальный ремонт ВПП, рулежных дорожек, перрона не производился. Несущая способность ВПП значительно ограничивает возможность приема западных типов воздушных судов, имеющих уже сегодня в авиакомпаниях Республики. Авиакомпания "Эйр Астана" планирует увеличение полетов через данный аэропорт на самолетах типа "Боинг";

аэропорт города Павлодар:

ИВПП аэропорта введена в эксплуатацию в 1971 году. В связи с продолжительным сроком эксплуатации в настоящее время наблюдается снижение несущей способности ИВПП, что приводит к ограничениям приема воздушных судов. Результаты обследования показывают, что происходит шелушение, частичные разрушения и износ искусственных покрытий ИВПП, рулежных дорожек, перрона.

Аэропортом проводятся работы по поддержанию годности аэродрома путем текущего и капитального ремонта. Последний ремонт был проведен в 1994 году. Вместе с тем из-за дефицита финансовых средств не соблюдаются сроки реконструкции и проведения плановых мероприятий по восстановлению искусственных покрытий аэродрома, что отрицательно влияет на обеспечение безопасности полетов .

Аэропорт города Кызылорда

ИВПП аэропорта введена в эксплуатацию в 1986 году.

В настоящее время на аэродроме эксплуатируются самолеты ТУ-134, Ан-24 и другие типы меньшего класса. Эксплуатационные качества, геометрические размеры аэродромного покрытия и инфраструктура аэропорта Кызылорда не отвечают современным международным требованиям в связи с чем, полеты современных типов воздушных судов в данном аэропорту осуществляются с существенными ограничениями по взлетной массе и интенсивности. На поверхности взлетно-посадочной полосы имеются многочисленные сквозные продольные трещины и сколы.

Таблица 4

Состав основных объектов наземной инфраструктуры аэропортов Республики Казахстан, подлежащих реконструкции (строительству) в течение 2006-2008 годов за счет Республиканского бюджета

В и д	Ориенти- ровочная	О с н о в н ы е п р о и з в о д с т в е н н ы е к о м п л е к с ы ,
-------	----------------------	---

Аэропорт	собственности	стоимость проектов, млн. тенге	подлежащие реконструкции, строительству
1	2	3	4
Акционерное общество "Международный аэропорт Актобе"	Республиканская	3208,0	Реконструкция аэровокзального комплекса
Акционерное общество "Международный аэропорт Шымкент"	Коммунальная	5400,7	ВПП (усиление, удлинение)
			Перрон, рулежные дорожки (усиление, расширение)
			Установка светосигнального оборудования (ОВИ-1)
			Дооборудование системы метеобеспечения
Объекты радионавигационной системы (перенос)			
Акционерное общество "Международный аэропорт Костанай"	Коммунальная	7844,7	ВПП (усиление, удлинение)
			Перрон, рулежные дорожки (усиление, расширение)
			Установка светосигнального оборудования (ОВИ-1)
			Дооборудование системы метеобеспечения
Объекты радионавигационной системы (перенос)			
Акционерное общество "Аэропорт Павлодар"	Коммунальная	1113,0	Капитальный ремонт ВПП, рулежных дорожек
Акционерное общество	Коммунальная	6342,5	ВПП (усиление, удлинение)
			Перрон, рулежные дорожки (усиление, расширение)
			Установка светосигнального оборудования (ОВИ-1)

"Аэропорт Коркыт-Ата" (г. Кызылорда)			Дооборудование с и с т е м ы метеобеспечения
			О б ъ е к т ы радионавигационной системы (перенос)

Таблица 5.

Состав основных объектов наземной инфраструктуры аэропортов Республики Казахстан, подлежащих реконструкции (строительству) в течение 2006-2008 годов за счет привлекаемых средств

Аэропорт	В и д собственности	Ориенти- ро вочная стоимость проектов, млн. тенге	О с н о в н ы е производственные комплексы подлежащих реконструкции, строительству
Акционерное общество "Международный аэропорт Атырау"	Государственная	6900	Строительство нового пассажирского и грузового терминалов
Акционерное общество "Международный аэропорт Алматы"	Частная	7600	Строительство новой ВПП
			У с т а н о в к а светосигнального оборудования
			Дооборудование с и с т е м ы метеобеспечения
			Строительство объектов УВД

В целях обеспечения и переоснащения спецтехникой аэропортов Республики Казахстан необходимо рассмотреть возможность выделения из Республиканского бюджета средств для централизованного их приобретения и последующей передачи аэропортам на основе финансового лизинга.

Основным критерием обеспечения безопасности полетов является своевременное и качественное проведение технического обслуживания воздушных судов в соответствии с установленными требованиями технических регламентов, которое - должно проводиться в специализированных технических центрах.

В связи с увеличивающимся парком воздушных судов иностранного производства, эксплуатируемых казахстанскими авиакомпаниями, необходимо создание современного сервисного авиационно-технического центра в аэропорту города Астаны, способного удовлетворить потребность в проведении тяжелых форм технического обслуживания воздушных судов не только авиакомпаний республики, но и стран СНГ, регионов Центральной и Юго-Восточной Азии.

Деятельность данного центра позволит сократить расходы казахстанских авиакомпаний на проведение обслуживания воздушных судов в западных центрах (в среднем 160 тысяч долларов США в год на одну единицу воздушного судна).

5.5 Выполнение комплекса мероприятий по продолжению модернизации производственных мощностей аэронавигационной системы и по подготовке к внедрению новой концепции системы организации воздушного движения

Инвестиции в развитие и модернизацию трассовой части аэронавигационной системы обеспечивают требуемое качество аэронавигационного обслуживания. На базе высокого качества могут создаваться и поддерживаться конкурентные преимущества на основном доходном сегменте - обслуживании транзитных полетов. Снижение инвестиций в это направление приведет к деградации аэронавигационных преимуществ, утрате конкурентоспособности и, как следствие, снижению потока транзитных воздушных судов и снижению доходности.

В связи с невысокой интенсивностью воздушного движения в зоне аэродрома, доходы за аэронавигационное обслуживание не покрывают затрат предприятия на поддержку аэронавигационной инфраструктуры в районе аэродрома. Однако, выполняя обязательства по обеспечению требуемого уровня безопасности полетов, предприятие осуществляет необходимую поддержку аэродромных радиотехнических комплексов, включая замену и модернизацию устаревшего оборудования. Инвестиции в это направление достигают трети всех инвестиционных затрат и не могут быть уменьшены по соображениям безопасности.

В этой связи продолжение модернизации оборудования аэронавигационной системы Республики Казахстан в предстоящий период будет осуществляться по следующим направлениям (таблица 6).

Таблица 6

Наименование	Планируемые к реализации проекты
1	2
Модернизация Центров автоматизированной системы управления воздушным движением	Техническая поддержка, модернизация и наращивание функциональных возможностей введенного в эксплуатацию в 2005 году центра автоматизированной системы управления воздушным движением в г. Астане
	Завершение начатого в 2005 году проекта реконструкции комплекса средств автоматизации управления воздушным движением в г. Шымкент; Замена оборудования, введенного в 1997 году трассового центра автоматизированной системы управления воздушным движением (далее - АС УВД) в

	<p>г. Актобе. Оборудование выслужило установленные сроки службы и должно быть заменено.</p> <p>Замена оборудования трассового центра автоматизированной системы в г. Алматы. Центр находится в эксплуатации с 1996 года и должен быть заменен. Начало этого проекта модернизации будет осуществлено в 2007 году</p>
Модернизация системы радиолокационного наблюдения	<p>С 2007 года на аэродромах РК планируется замена аэродромных радиолокаторов, достигших предельного состояния. В течение данного периода планируется замена радиолокаторов в г.г. Усть-Каменогорске, Караганде и Жезказгане.</p> <p>В течение 2006-2007 гг. в г. Балхаш будет заменен вторичный трассовый радиолокатор, срок службы которого истекает.</p>
Оснащение аэронавигационными средствами модернизируемых и вновь строящихся взлетно-посадочных полос	<p>Завершение начатых в 2005 году работ по оснащению аэродромными навигационными средствами новой искусственной взлетно-посадочной полосы в г. Атырау, работ по переоснащению реконструированной взлетно-посадочной полосы в г. Актобе и переоснащение взлетно-посадочных полос в г.г. Шымкент и Павлодар, а также в других аэропортах. Оснащение аэродромов Астана и Алматы посадочным оборудованием по третьей категории ИКАО в целях повышения безопасности и регулярности полетов в сложных метеоусловиях нормами и стандартами ИКАО и Республики Казахстан</p>
Развитие, реконструкция и модернизация авиационной электросвязи и инфокоммуникаций	<p>Реконструкция сети голосовой диспетчерской связи, предусматривающий в первую очередь реконструкцию устаревшей подсистемы радиосвязи "воздух-земля". Завершение начатого в 2002 году проекта строительства корпоративной цифровой аэронавигационной сети (ATN).</p> <p>Сеть необходима для организации цифровых каналов высокого качества между региональными центрами АС УВД и их вынесенными позициями. Проект завершается в 2006 году.</p> <p>Продолжение проекта перехода авиационных сетей связи на цифровые методы передачи сигналов. Предусматривается расширение аэродромных волоконно-оптических и радиорелейных сетей.</p>

В 2006-2008 годы на реализацию инвестиционных проектов по модернизации системы аэронавигационного обслуживания будет направлено 15754,9 млн. тенге. Выполнение указанного комплекса работ должно быть обеспечено как за счет собственных средств республиканского государственного предприятия "Казаэронавигация", получаемых от аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства, так и внешних инвестиций, привлекаемых предприятием.

Проведение дальнейшей модернизации всех подсистем должно производиться не только в целях улучшения действующих параметров, но также и в расчете на создание

базы внедрения новых технологий. Кроме того, должно планироваться развитие тех подсистем, которые в будущих аэронавигационных системах будут играть роль основных средств, позволяющих перейти на новые технологии обслуживания воздушного движения - автоматическое зависимое наблюдение и методы зональной навигации. Для этого должна быть реализована стратегия эволюционного внедрения новых систем и замена традиционных аэронавигационных средств на будущие системы в соответствии с долговременной программой в рамках разрабатываемого плана перехода.

Продолжение оптимизации использования аэронавигационной инфраструктуры должно основываться на опыте внедрения наиболее передовых и перспективных технологий.

С этой целью требуется:

при сохранении достигнутых объемов инвестирования финансовых средств в развитие и модернизацию аэронавигационных комплексов, изменить стратегическое направление инвестиционной политики на обеспечение интеграции подсистем аэронавигационной системы Республики Казахстан в единый комплекс, являющийся прототипом будущей системы CNS/ATM и основой для ее внедрения, и на этой основе обеспечить проведение реконструкции систем диспетчерской связи на основе интеграции различных видов сетей воздушной и наземной авиационной связи в единую цифровую сеть, построенную на базе строящейся в настоящее время корпоративной аэронавигационной сети коммуникаций;

развитие автоматизированной системы управления воздушным движением, завершение интеграции вынесенных радиопозиций в Региональные центры, создание Главного центра АС УВД в городе Астана и обеспечение режима межцентрового взаимодействия;

дальнейшее совершенствование структуры воздушного пространства и методов организации воздушного движения с переходом совместно с заинтересованными сопредельными странами на сокращенные минимумы вертикального эшелонирования;

внедрение методов зональной навигации на основе создания достаточно оснащенных трассовых аэронавигационных комплексов второго поколения, действующих в настоящее время;

подготовку требуемой инфраструктуры, начало внедрения элементов навигационных систем космического базирования и использования технологий организации воздушного движения, основанных на их применении - ADS (автоматического зависимого наблюдения), CPDLC (цифровых линий связи "пилот-диспетчер"), D-ATIS (цифрового метеовещания в районе аэродрома) и других.

В связи с планируемым использованием спутниковых технологий при УВД и в соответствии со стандартами ИКАО необходимо обеспечить перевод координат всех аэронавигационных ориентиров, включая расположенные в районе аэродрома, в

координаты Всемирной геодезической системы (WGS-84). Финансирование работ, связанных с проведением съемок аэронавигационных объектов должно осуществляться как за счет собственных средств организаций гражданской авиации, так и в рамках Программ по реконструкции и обновлению основных производственных фондов региональных аэропортов.

5.6 Обновление парка воздушных судов

Сноска. Раздел 5.6 с изменениями, внесенными постановлением Правительства РК от 24 декабря 2007 года N 1266 .

Прогнозируется, что основная масса пассажирских воздушных судов советского либо российского производства, в числе которых Ан-24 и Як-40 которые сейчас задействованы на внутренних перевозках, исчерпают свой ресурс.

Для восполнения выбывающего парка планируется предпринять следующие действия .

Необходимо продолжить практику эксплуатации новых воздушных судов, взятых в операционный либо в финансовый лизинг. При этом количество воздушных судов должно быть адекватно росту спроса на авиационные перевозки, а также должна быть обеспечена их однотипность в целях снижения расходов по переподготовке летного и инженерно-технического состава, техническому обслуживанию и формированию минимально необходимого уровня запасных частей.

Планом стратегического развития АО "Эйр Астана" предусматривается расширение парка воздушных судов данной авиакомпании к 2015 году до 40 единиц, в том числе в период до 2008 года количество воздушных судов возрастет с 11 единиц до 22 единиц.

Для восполнения выбывающего парка ближнемагистральных воздушных судов других казахстанских авиакомпаний (в том числе Ан-24 и Як-40) в период до 2008 года потребуется порядка 7 единиц самолетов 2-3 классов.

Также, в связи с прогнозируемым ежегодным ростом пассажиропотока (15-20 %) потребуется дополнительно 3-4 единицы ближнемагистральных воздушных судов.

При этом необходимо ориентироваться на воздушные суда нового поколения, пригодных к климатическим условиям Казахстана, эффективность эксплуатации которых за счет скорости и дальности полета, а также пассажироместности, вдвое превышает эффективность эксплуатации воздушных судов типа Ан-24 и Як-40.

Примерными вариантами могут являться:

турбовинтовые - Ил-114, АTR-42, АTR-72, Dash-8, SAAB;
турбореактивные - Ан-148, Ту-334, RRJ, Embraer, RJ, CRJ.

В целях обновления парка воздушных судов необходимо создать условия по

экономическому стимулированию авиаперевозчиков Республики Казахстан, путем предоставления им определенных инвестиционных преференций и льготного кредитования при приобретении современных воздушных судов.

**Прогноз необходимого количества воздушных судов
акционерному обществу "Эйр Астана" (по типам)
на период до 2008 года**

Емкость воздушных судов	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год
250 мест			1	2
170 мест	3	4	4	4
114-150 мест	3	8	8	8
50-80 мест	5	5	8	8
Итого	11	17	21	22

В 2006 году АО "Эйр Астана" планирует привлечение на основе операционного лизинга воздушные суда Аэрбас-320/321 (5 единиц) и Боинг-757-200 (1 единица).

Начиная с 2007 года предусматривается покупка трех среднемагистральных самолетов 150 местной конфигурации, а также трех широкофюзеляжных самолетов вместимостью 220-250 пассажиров. Приобретение данных воздушных судов будет осуществлена на основе финансового лизинга.

Суммарная стоимость твердых заказов на покупку шести воздушных судов ожидается в размере 57 915 млн. тенге. При этом финансирование 85 % (49 228 млн. тенге) от данной суммы планируется обеспечить за счет долгосрочных обязательств АО "Эйр Астана" в виде кредитных средств предоставляемых международными кредитно-финансовыми институтами (Эксимбанк США и другие).

Источник платежей 15 % стоимости шести воздушных судов

Платежи	С у м м а (в млн. тенге)	И с т о ч н и к финансирования
Предполагаемая оплата денежных средств в 2006 году	3 186,0	Эйр Астана
Предполагаемая оплата денежных средств в 2007 году	5 501,0	Акционеры

Предполагаемый график платежей производителям воздушных судов

	С у м м а	
--	-----------	--

Платежи	(в млн. тенге)	Источник финансирования
в 2006 году	3 186,0	АО "Эйр Астана"
в 2007 году	28 404,0	Акционеры, кредитно-финансовые институты
в 2008 году	20 250,0	кредитно-финансовые институты
в 2009 году	6 075,0	кредитно-финансовые институты

В 2006 году авиакомпания планирует расширение парка за счет собственных средств, а в 2007 году уже потребуются дополнительные внешние капиталовложения со стороны акционеров. Суммарная потребность в дополнительных капиталовложениях в 2007 году составит 9180 млн. тенге (из них 5501 млн. тенге - на предполагаемую оплату производителям ВС, оставшаяся сумма - на поддержание оборотного капитала авиакомпании). Соответственно Республике Казахстан, владеющей 51 % акции АО "Эйр Астана", необходимо на пополнение уставного капитала авиакомпании предусмотреть в бюджете на 2007 год денежные средства в размере 4682 млн. тенге.

Для восполнения выбывающего парка ближнемагистральных воздушных судов других казахстанских авиакомпаний (в том числе Ан-24 и Як-40) в период до 2008 года потребуется порядка 7 единиц самолетов 2-3 классов.

Также, в связи с прогнозируемым ежегодным ростом пассажиропотока (15-20 %) потребуется дополнительно 3-4 единицы ближнемагистральных воздушных судов.

При этом необходимо ориентироваться на воздушные суда нового поколения пригодных к климатическим условиям Казахстана, эффективность эксплуатации которых за счет скорости и дальности полета, а также пассажироместимости вдвое превышает эффективность эксплуатации воздушных судов типа Ан-24 и Як-40.

Примерными вариантами могут являться:

турбовинтовые - Ил-114, АTR-42, АTR-72, Dash-8, SAAB и другие;
турбореактивные - Ан-148, Ту-334, RRJ, Embraer, RJ, CRJ и другие.

Наиболее предпочтительным вариантом является пополнение парка воздушных судов иной крупной национальной авиакомпанией, которая используя собственные и привлеченные средства сможет обеспечить закуп требуемого количества воздушных с у д о в .

Кроме того, предполагается активизировать деятельность АО "Казавиализинг", которая могла бы за счет консолидации бюджетных и внебюджетных источников приобретать новые самолеты для последующей передачи их в лизинг казахстанским авиакомпаниям на "мягких" условиях. При этом могут быть использованы такие

финансовые инструменты как осуществление сделки секьюритизации либо выпуск облигаций обеспеченных государственной гарантией.

В целях обновления парка воздушных судов необходимо рассмотреть возможность создания условий по экономическому стимулированию авиаперевозчиков Республики Казахстан, путем предоставления им льготного кредитования при приобретении современных воздушных судов.

Предусмотрено обновление вертолетной техники в западном регионе. Авиакомпания "Евро-Азия Эйр" в начале 2006 года, за счет средств Национальной компании "КазМунайГаз", планирует приобретение 2 новых вертолетов типа "Eurocopter" (производство Франция) для обслуживания морских буровых установок на казахстанском секторе Каспийского моря. По мере развития казахстанского сектора Каспийского моря и увеличения потребности такого рода вертолетов, авиакомпаниями, базирующимися в данном регионе будут дополнительно приобретаться требуемое количество вертолетов.

В 2005 году авиакомпаниями Республики Казахстан для туристических нужд приобретены 4 новых вертолета западного производства, в том числе вертолеты "Eurocopter" (1 единица) и "Robinson" (2 единицы). К 2008 году планируется приобретение порядка 10 вертолетов данных типов.

5.7 Совершенствование нормативного правового обеспечения отрасли гражданской авиации, в том числе путем поэтапного внедрения европейских авиационных правил

В отрасли гражданской авиации Республики Казахстана необходимо внедрение европейских авиационных правил, действующие в странах Европы, в рамках Европейских объединенных авиационных властей (Joint Aviation Authorities) (далее - J A A) .

Для чего предстоит решить следующие задачи:

1. Приведение в соответствие с требованиями JAR национальных авиационных правил, для чего необходимо:
 - приобретение полного пакета документов JAR и обеспечение его перевода;
 - привлечение консультантов-специалистов по правилам и стандартам JAR.
2. Обучение специалистов Комитета гражданской авиации в европейских центрах подготовки, признанных JAA, по направлениям:
 - подготовка летных инспекторов, имеющих допуск к полетам;
 - подготовка инспекторов по поддержанию норм летной годности воздушных судов и авиационной безопасности;
 - подготовка специалистов по сертификации организаций и учебных заведений гражданской авиации Республики Казахстан в соответствии с требованиями JAR;

подготовка специалистов Комитета гражданской авиации в специальных центрах по повышению уровня знания английского языка.

3. Адаптация действующих национальных правил эксплуатации авиационной техники в Республике Казахстан к требованиям JAR.

4. Приведение в соответствие с требованиями JAR центров подготовки и переподготовки авиационного персонала.

5. Создание технических центров по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники, соответствующих требованиям JAR.

6. Приведение в соответствие с требованиями JAR наземных служб обслуживания и обеспечения полетов аэропортов.

7. Приведение в соответствие с требованиями JAR инфраструктуры гражданских аэродромов.

Для приведения нормативно-правовых актов, регулирующих деятельность гражданской авиации, необходимо приведение в гармонизированное состояние существующих национальных авиационных правил с требованиями JAR, для чего необходимо предусмотреть в республиканском бюджете на 2006-2008 годы средства в размере 478,2 млн. тенге.

5.8 Совершенствование системы подготовки и переподготовки кадров

Применение сложнейших аэронавигационных систем, создаваемых на базе современных аппаратно-программных комплексов, предъявляет повышенные требования к уровню подготовки летного, диспетчерского и инженерно-технического персонала. В связи с этим, действующая система подготовки и повышения квалификации кадров, до последнего времени удовлетворявшая требованиям по количеству обучаемых и качеству их подготовки, нуждается в расширении и реорганизации.

Для удовлетворения возросших требований к подготовке специалистов республиканского государственного предприятия "Казаэронавигация" необходимо:

обеспечить повышение квалификации всего действующего диспетчерского состава на основе тренажерной подготовки в соответствии с требованиями руководящих документов;

для подготовки диспетчерского и инженерно-технического состава аэронавигационных служб стран Центральной Азии провести мероприятия по сертификации по международным стандартам регионального центра повышения квалификации в городе Алматы.

С учетом тенденции оснащения воздушного парка авиакомпаний республики авиационной техникой западного производства необходимо:

обеспечить обучение не менее 40 студентов на двухгодичных курсах по подготовке пилотов в летных школах зарубежных государств за счет выделяемых государственных средств, в том числе международной стипендии Президента Республики Казахстан " **Б о л а ш а к** " ;

разработать план мероприятий по подготовке и переподготовке на базе учебных заведений в сфере гражданской авиации Республики Казахстан инженерно-технического и летного состава по эксплуатации воздушных судов западного производства, в том числе на базе Академии гражданской авиации;

обеспечить переподготовку и повышение квалификации преподавателей по европейским авиационным программам и создать условия для технического переоснащения учебных заведений гражданской авиации Республики Казахстан;

обеспечить подготовку летного состава для малой авиации в учебных заведениях и летных центрах Республики Казахстан.

В связи с введением в действие с марта 2008 года стандарта ИКАО касающегося свободного владения английским языком диспетчеров обслуживания воздушного движения и пилотов, осуществляющих международные полеты, необходимо обеспечить создание системы обучения и поддержания требуемого уровня владения английским языком авиационным персоналом.

Обеспечить достаточное финансирование развития науки и подготовку научных специалистов в области гражданской авиации.

6. Необходимые ресурсы и источники финансирования

Общая стоимость Программы на 2006-2008 годы составляет 121471,5 млн. тенге в том числе: республиканский бюджет 33782,8 млн. тенге, и планируется привлечение внебюджетных средств в размере 87688,7 млн. тенге.

(млн. тенге)

Потребность средств бюджета из	финансовых республиканского	2006 год	2007 год	2008 год
Реконструкция комплексов	аэропортовых	4926,0	12095,7	6887,2
Обучение специалистов гражданской авиации авиационным стандартам	Комитета европейским	132,2	0	0
Разработка правовых документов	нормативных	1,7	0	0
Создание государственного "Служба авиационной безопасности"	республиканского предприятия	0	84	0
На субсидирование авиамаршрутов		600	800	800

Обеспечение первоначальной подготовки пилотов		100	0	0
Увеличение уставного капитала акционерного общества "Эйр Астана" для приобретения воздушных судов		0	4682,0	0
Увеличение уставного капитала акционерного общества "Казавиализинг" для спецтехники		0	1874,0	800
Итого:		5759,9	19535,7	8487,2
Внебюджетные средства				
Приобретение воздушных судов АО "Эйр Астана"		3186	25598	20250
Строительство новой ВПП в аэропорту города Алматы		2500	3500	1600
Строительство нового пассажирского терминала в аэропорту города Атырау		2500	3000	1400
Строительство сервисного авиационно-технического центра по техническому обслуживанию воздушных судов западного производства		80	4160	4160
Модернизация производственных мощностей аэронавигационной системы		6073,2	5359,8	4321,7
Итого:		14339,2	41617,8	31731,7
ВСЕГО:		20099,1	61153,5	40218,9

7. Ожидаемые результаты от реализации Программы

На сегодняшний день подавляющее большинство макроэкономических процессов развития Казахстана показывают продолжение позитивных тенденций и роста внутренней валовой продукции. Тенденция роста авиационных перевозок обуславливается взаимосвязью между подвижностью населения и уровнем внутреннего валового продукта на душу населения, а также обеспечением привлекательности воздушных перевозок в зависимости от уверенности в безопасности воздушных перевозок.

Реализация Программы позволит развить отрасль гражданской авиации Республики Казахстан, способной обеспечить развитие транзитного потенциала Казахстана, удовлетворения нарастающей потребности населения и экономики в качественных авиационных услугах, обеспечения надлежащего уровня безопасности полетов за счет эксплуатации новых типов воздушных судов, модернизации аэронавигационной системы, реконструкции и обновления основных производственных фондов аэропортов, создание системы подготовки и повышения квалификации авиационного персонала.

О ж и д а е м ы е р е з у л ь т а т ы :

повышение уровня безопасности полетов и авиационной безопасности;
 поэтапное внедрение, начиная с 2008 года европейских авиационных стандартов;
 ежегодный рост пассажиропотока через аэропорты Республики Казахстан не менее
 1 0 % ;
 ежегодный рост грузопотока не менее 4 %;
 повышение конкурентоспособности и увеличение международных полетов
 отечественных авиакомпаний путем модернизации и обновления парка воздушных
 судов, отвечающих мировым стандартам, в среднем на 5 единиц в год;
 развитие и реконструкция не менее 2-х аэропортов в год, увеличение количества
 международных аэропортов, отвечающих мировым стандартам для максимального
 использования транзитного потенциала страны до восьми;
 восстановление кадрового резерва.

8. План мероприятий по реализации Программы развития отрасли гражданской авиации Республики Казахстан на 2006-2008 годы

Сноска. Раздел 8 с изменениями, внесенными постановлением Правительства РК от 24 декабря 2007 года N 1266 .

N п/п	Мероприятия	Ф о р м а завершения	Ответ- ственные за ис- полнение (реали- зацию)	С р о к исполнения (реализации)	Предпо- лагаемые расходы (млн. тенге)	Источник финанси- рования
1	2	3	4	5	6	7
Обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности						
1	Проведение анализа состояния безопасности полетов и авиационной безопасности	Информация в Правительстве Республики Казахстан	МТК	к 15 февраля, 15 августа, 2006-2008 годы	Н е требуется	-
2	(исключена - от 24 декабря 2007 года N 1266)					
Развитие и расширение рынка авиатранспорта, в том числе внутриобластных						

воздушных сообщений						
3	Принятие мер по субсидированию социально значимых авиамаршрутов, в т.ч. межобластных и внутриобластных воздушных сообщений	Информация в Правительстве Республики Казахстан	МТК	к 15 февраля, 15 августа, 2006-2008 годы	2006 год: - 600 2007 год: - 800* 2008 год: - 800*	РБ
4	Принятие мер по расширению воздушного сообщения из трех узловых аэропортов городов Астана, Алматы, Атырау	Информация в Правительстве Республики Казахстан	МТК	к 15 февраля, 2007-2008 годы	Н е требуется	
Осуществление модернизации и развития объектов наземной инфраструктуры (реконструкция И В П П, аэровокзальных комплексов, оснащение современной спецтехникой аэропортов)						
5	Проведение реконструкции аэропортов городов Актобе, Шымкента, Костаная и Кызылорды	Информация в Правительстве Республики Казахстан	МТК	к 15 февраля, 2007-2008 годы	2006 год: - 3813,0 2007 год: -12095,7* 2008 год: - 6887,2*	РБ
6	Строительство новой ВПП в аэропорту города Алматы	Информация в МТК	АО "Международный аэропорт Алматы"	к 15 февраля, 2007-2008 годы	2006 год: -2500,0** 2007 год: -3500,0** 2008 год: -1600,0**	Внебюджетные средства
7	Строительство пассажирского и грузового терминалов в аэропорту города Атырау	Информация в МТК	АО "НК "Казмунайгаз", АО "Международный аэропорт Атырау"	к 15 февраля, 2007-2008 годы	2006 год: -2500,0** 2007 год: -3000,0** 2008 год: -1400,0**	Внебюджетные средства
	Проведение капитального ремонта	Информация в Прави-				

8	ВПП аэропорта города Павлодара	тельство Республики Казахстан	МТК	к 15 февраля 2007 года	2006 год - 1113,0	РБ
9	Увеличение уставного капитала АО "Казавиализинг" для приобретения спецтехники	Информация в Правительстве Республики Казахстан	МТК	к 15 февраля 2008 года	2007 год: - 1874* 2008 год: - 800,0*	РБ
10	Строительство сервисного авиационно-технического центра по техническому обслуживанию воздушных судов западного производства	Информация в Правительстве Республики Казахстан	МТК	к 15 февраля, 2007-2008 годы	2006 год: - 80,0 2007 год: - 4160*** 2008 год: - 4160***	Внебюджетные средства
11	Проведение поэтапной передачи пакетов акций аэропортов из коммунальной собственности в республиканскую	Предложение в Правительстве Республики Казахстан	МТК	к 15 августа, 2007-2008 годы	Н е требуется	
12	(исключена - от 24 декабря 2007 года N 1266)					
Выполнение комплекса мероприятий по подготовке к внедрению новой концепции системы организации воздушного движения и продолжение модернизации производственных мощностей по УВД						
13	Модернизировать производственные мощности аэронавигационной системы Республики Казахстан	Информация в Правительстве Республики Казахстан	М Т К (созыв), Р Г П "Каз-аэронавигация"	к 15 февраля 2007-2008 годы	2006 год: - 6073,2 2007 год: -5359,8** 2008 год: -4321,7**	Внебюджетные средства
Обновление парка воздушных судов						
14	Увеличение уставного капитала акционерного общества "Эйр Астана" для	Информация в Прави-	МТК	к 15 февраля 2008 года		РБ

	приобретения воздушных судов	тельство Республики Казахстан			2007 год: - 4682,0*	
15	Приобретение новых воздушных судов АО "Эйр Астана"	Информация в Правительстве Республики Казахстан	МТК (созыв), АО "Эйр Астана"	к 15 февраля, 15 августа, 2007-2008 годы	2006 год: - 3186,0 2007 год: - 25598,0** 2008 год: - 20250,0**	Внебюджетные средства
15-1	Принятие мер по ограничению эксплуатации устаревших воздушных судов	Информация в Правительстве Республики Казахстан	МТК	к 15 августа 2008 года	Н е требуется	
Совершенствование нормативного правового обеспечения отрасли гражданской авиации, в том числе путем поэтапного внедрения европейских авиационных правил						
16	Обучение специалистов Комитета гражданской авиации европейским авиационным стандартам	Информация в Министерстве транспорта и коммуникаций	МОН	к 10 февраля 2007 года	2006 год: - 132,2	РБ
17	Разработать нормативные правовые акты в сфере гражданской авиации, в том числе технические регламенты в сфере авиационной безопасности	Нормативные правовые акты	МТК	IV квартал, 2006-2008 годы	2006 год: - 1,7 2007 год, * 2008 год, *	РБ
Совершенствование системы подготовки и переподготовки кадров						
18		Информация в Правительстве	МТК			РБ

	Обеспечить первоначальную подготовку пилотов	Республики Казахстан	к 15 февраля 2007 года	2006 год - 100
Всего:			33782,8 87688,7	Р Б Внебюджетные средства
в том числе:				
2006 год			5759,9 14339,2	Р Б Внебюджетные средства
2007 год			19535,7 41617,8	Р Б Внебюджетные средства
2008 год			8487,2 31731,7	Р Б Внебюджетные средства

9. Примечания

* - объемы финансирования, которые будут ежегодно уточняться при формировании республиканского бюджета на соответствующий год;

** - суммы расходов являются предварительными и будут уточняться планами развития предприятий;

*** - суммы расходов являются предварительными.

Расшифровка аббревиатур:

МТК - Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан;

МОН - Министерство образования и науки Республики Казахстан;

РБ - республиканский бюджет;

АО - акционерное общество;

ИКАО - Международная организация гражданской авиации;

САБ - служба авиационной безопасности;

ВПП - взлетно-посадочная полоса;

АС УВД - автоматизированная система управления воздушным движением.