



"Қазаэронавигация" республикалық мемлекеттік кәсіпорнын дамытудың 2001-2005 жылдарға арналған жоспарын бекіту туралы

Қазақстан Республикасы Үкіметінің қаулысы 2001 жылғы 27 желтоқсан N 1731

"Қазақстан Республикасының әлеуметтік-экономикалық дамуының 2001 жылға арналған Индикативтік жоспары туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2000 жылғы 15 қыркүйектегі N 1398 қаулысына сәйкес Қазақстан Республикасының Үкіметі қаулы етеді:

1. Қоса беріліп отырған "Қазаэронавигация" республикалық мемлекеттік кәсіпорнын дамытудың 2001-2005 жылдарға арналған жоспары бекітілсін.
2. Осы қаулы қол қойылған күнінен бастап күшіне енеді.

Қазақстан Республикасының

Премьер-Министрі

"Қазаэронавигация" республикалық мемлекеттік кәсіпорнын дамытудың 2001-2005 жылдарға арналған жоспары

Астана, 2001 ж.

Пайдаланылатын қысқарған сөздердің тізімі

РМК	Республикалық мемлекеттік кәсіпорын
ҚР	Қазақстан Республикасы
ӘК	Әуе кеңістігі
ИКАО	Халықаралық авиатасымалдаушылар қоғамдастығы
ИАТА	Халықаралық авиатасымалдаушылар қоғамдастығы
ӘҚБ	Әуе қозғалысын басқару
АНҚ	Аэронавигациялық қызмет көрсету
ӘҚБ АЖ	Әуе қозғалысын басқарудың автоматтандырылған жүйесі
АЖО	Диспетчердің автоматтандырылған жұмыс орны
ӘҚҰ	Әуе қозғалысын ұйымдастыру
ЖӘЖ	Жергілікті әуе желілері
ӘҚҰА	Әуе қозғалысын ұйымдастыру ауданы
CNS/ATM	"Әуе қозғалысын ұйымдастыру мүддесі үшін Байланыс, Навигация, Бақылау" тұжырымдамасы
GPS	Ғарыштық орналасу жүйесі
FANS	Болашақтағы навигациялық жүйелердің тұжырымдамасы

АТН	Аэронавигациялық телекоммуникациялық желі
ЕР	Екінші радиолокатор
GNSS	Ғаламдық навигациялық спутниктік жүйе
ЕШРЛ	Екінші шолу радиолокаторы
РТЖБПҚ	Радиотехникалық жабдықтар мен байланыс құралдарын пайдалану қызметі
ӘҚҰҚ	Әуе қозғалысын ұйымдастыру қызметі

1-тарау. Ұлттық компанияның сипаттамасы

Кәсіпорынның атауы: Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникациялар министрлігінің Әуе қозғалысын басқару және ұшуларды радиотехникалық қамтамасыз ету мен электр байланысының жерүсті құралдарын техникалық пайдалану жөніндегі республикалық мемлекеттік кәсіпорны - "Қазаэронавигация" РМК.

Кәсіпорынның маңызды міндеті: Қазақстан әуе кеңістігінде ұшуларды барынша қауіпсіздік және тиімділікпен қамтамасыз ету үшін, әлемдік авиациялық қоғамдастықтың талаптарына сәйкес республика аумағында әуе қозғалысын басқару, еліміздің әуе кеңістігін пайдаланушылардың мұқтаждықтарын мейлінше толығырақ қанағаттандыру, сонымен қатар пайдаланушыларды дер кезінде толық, дұрыс аэронавигациялық ақпаратпен қамтамасыз ету арқылы Қазақстан Республикасының аэронавигациялық жүйесін дамыту болып табылады.

Әуе кеңістігін пайдаланушылардың барлығының мұқтаждықтарын қанағаттандыру үшін, республикамыздың әуе қозғалысын басқарудың бірыңғай технологиялық жүйесінің қызмет етуін қамтамасыз ету мақсатымен, 1994 жылғы мамырдың 10-дағы Қазақстан Республикасы Министрлер Кабинетінің N 489 қаулысымен және 1995 жылғы маусымның 22-дегі 133 бұйрығымен "Қазаэронавигация" РМК құрылды.

Заңдық мәртебесі: Республикалық мемлекеттік "Қазаэронавигация" РМК заңды тұлға болып табылады, шаруашылық жүргізу құқығында оқшауланған мүлкі бар және өз қызметінде Қазақстан Республикасының қолданыстағы заңнамасын, ИКАО-ның құжаттарын және халықаралық шарттардың, Қазақстан Республикасы Президентінің, Парламентінің және Үкіметінің, Қазақстан Республикасының Көлік және коммуникациялар министрлігінің актілері мен кәсіпорынның Жарғысын басшылыққа алады.

Жедел қызметінің негізгі элементтері:
әуе қозғалысын басқару;

ҚР әуе кеңістігінде (ӘК) ұшуларды орындаудың қауіпсіздігін қамтамасыз ету;

ҚР ӘК пайдаланылу тәртібін үйлестіру;

ҚР-да әуе қозғалысын жоспарлау;

радиотехникалық жабдықтарды және байланыс құралдарын пайдалану, техникалық

қызмет көрсету, жөндеу, тапсырыспен қамтамасыз ету және пайдалануға беру;
ҚР ӘК-де аэронавигациялық қызмет көрсету үшін ақы алу;
ұшуларды аэронавигациялық ақпаратпен қамтамасыз ету;
ҚР ӘК пайдаланудағы жанжалдар мен тәртіп бұзушылықты есепке алу және
т е к с е р у г е қ а т ы с у ;

ӘК қауіпсіздікпен пайдалануды реттейтін ережелер, тәлімдер, нұсқаулықтар және
басқа да нормативтік кесімдерді әзірлеуге қатысу;
ӘК құрылымын жетілдіру және аудандарды ірілендіру;
ӘҚБ автоматтандырылған орталықтарын құру;
ӘК екінші радиолокациялық жазықпен жабу;
CNS/ATM спутниктік навигациялық жүйені пайдалану.

Куәлігі: ҚР заңнамасы шеңберіндегі құрылтайшылық құжаттарына сәйкес жұмыс
атқаруға құқық беретін 2000 ж. наурыздың 28-дегі N 8360-1919-МК заңды тұлғаның
мемлекеттік қайта тіркеуден өткендігі туралы куәлік.

Мәртебесі: Аэронавигациялық қызмет көрсетудің мемлекеттік провайдері.

Айрықша құқықтары: Қазақстан Республикасының аэронавигациялық жүйесін құру
, оның құрылысымен айналысу, жинақтау, иелену, пайдалану және оған техникалық
қызмет көрсету. Аэронавигациялық қызмет көрсету бөлігіндегі провайдерлік
ж ұ м ы с т а р ы .

Жарғылық қоры: 2,1 млрд. теңге

Активтері: 12,7 млрд. теңге

Жылдық айналымы: 6,8 млрд. теңге

"Қазаэронавигация" РМК "Табиғи монополиялар туралы" Қазақстан
Республикасының Заңына сәйкес Қазақстан Республикасының Табиғи монополиялар
субъектілерінің Мемлекеттік тізіліміне енгізілген. Қазақстан Республикасының табиғи
монополияларды реттеу, бәсекелестікті қорғау және шағын бизнесті қолдау жөніндегі
агенттігі кәсіпорынның аэронавигациялық қызмет көрсетуге және шығынның пайда
б о л у ы н а б а қ ы л а у жүргізеді.

Кәсіпорынның мемлекеттік басқару элементі ретіндегі құрылымы
1995 жылы Әуе қозғалысын ұйымдастыру және радиотехникалық жабдықтары мен
байланыс құралдарын пайдалану жөнінде бірыңғай мемлекеттік кәсіпорын құрғандағы
Қазақстанның негізгі ұтқан жерлерінің бірі - әуе қозғалысын басқару,
аэронавигациялық қызмет көрсетуге ақы алу және алынған қаржылық қаражаттар
негізінде аэронавигациялық жүйені жетілдіруді жүргізу функцияларын бір ғана
шаруашылық субъект шеңберінде топтастыру болды.

Көптеген өндіруші фирмалардың жабдықтары қолданылатындықтарына қарамай,
кәсіпорын оларды ӘҚБ бірыңғай автоматтандырылған жүйесіне интеграциялауды
табысты түрде шешіп келеді. Қазіргі кезде құрылысы жүріп жатқан телекоммуникация
желісі - шағын жүйелерді құрастыратын Қазақстанның ықпалдастырылған

аэронавигациялық жүйесіне бірігуінің негізі болып табылады. Желінің құрылуына қарай ИКАО-ның "CNS/АТМ" тұжырымдамасына сәйкес барлық шағын жүйелер бірігеді, бұл келешекте өзінің бірде-бір бөлігінің оқшау жұмыс істеуіне жол бермейтін бірыңғай құрылымға әкеледі.

Әуе қозғалысын басқару - ішіне әуе қозғалысына тікелей басшылық ететін диспетчерлік құрам және сондай-ақ инженерлік-техникалық, жағынан қамтамасыз етуді жүзеге асыратын басқа да бөлімшелер кіретін, көптеген негізгі және қосалқы қызметтердің бір-бірімен ұдайы және шұғыл қарым-қатынас жасап отыруын талап ететін үзіліссіз технологиялық процесс болып табылады.

Жалпы аэронавигациялық кешеннен оның кез келген бір бөлшегін бөліп әкету - тұрақты қалыптасқан технологиялық байланыстың бұзылуына әкеп соғады, бұл оның жұмысында тоқырау қаупін туғызады, нәтижесінде, Ұлттық қауіпсіздік комитеті және ҚР Қорғаныс министрлігімен келісілуі талап етілетін ұшулардың қауіпсіздік және ұлттық қауіпсіздікпен қамтамасыз етуі жағдайы нашарлайды.

Қазақстан Республикасында қазірдің өзінде дүниежүзілік авиациялық қоғамдастықтың талабын қанағаттандыратын, ӘҚБ-ның қазіргі заман құрал-жабдықтарымен, навигациясы және байланыстарымен жаракталған халықаралық әуе жолдарының кең желісі құрылған. Трассаларды жоспарлау және оны іске қосу - әуе кеңістігін пайдаланушылар жағынан келіп түскен сұраныстар бойынша жүргізіледі.

Осылайша, қазіргі кезде "Қазаэронавигация" РМК аэронавигациялық қызмет көрсетуде қажетті сапамен жауап беретін, бірыңғай жақсы баланстанған құрылым болып табылады.

Бұл жүйенің кез келген, тіпті, бір қарағанда ең мәнсіз болып көрінетін құрылымдық қайта құрылымы - оның құрамдас бөліктерінің айқын орныққан өзара қатынастарына кедергі келтіреді, қалыптасқан технологиялық қарым-қатынастарын бұзады және дәл қазір бұл қолданбалы болып табылмайды.

"Қазаэронавигация" РМК бас директорының 2000 ж. 12.06-дағы N 907 бұйрығымен кәсіпорынның ұйымдық құрылымы бекітілді (Қосымша А).

2-тарау. Ұлттық компанияның 1998-2000 жылдардағы өндіріс-қаржылық дамуын талдау

1. Тауарлар, жұмыстар, қызметтер көрсету өндірісі (экономикалық қызмет түрлері бойынша)

Өзінің атқаратын негізгі функциясына сәйкес "Қазаэронавигация" РМК негізгі жұмыстары бойынша мынандай қызметтер көрсетеді:

Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінде әуе кемелерінің ұшу бағыттарында аэронавигациялық қызмет көрсету;

Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінің аэродром ауданында әуе кемелеріне

аэронавигациялық қызмет көрсету;
телекоммуникация көрсету;
радиобайланыс;
авиациялық белгіленген телеграфтық байланыс;
аэронавигациялық ақпаратты жеткізу.

Әуежайлық қалашықтарда орналасу тарихи себептерінің күшіне орай, "Қазаэронавигация" РМК басқа да қызметтер көрсетеді, олар - негізгі өндірістік қорларды жалға беру, электр энергиясы және жылумен қамтамасыз ету, коммуналдық қызмет көрсету.

Қазақстан Республикасының әуе кеңістігіндегі маршруттар мен аэродром ауданындағы әуе кемелеріне аэронавигациялық қызмет көрсетудің өндірістік көрсеткіштері: ұшақ-километр, ұшақ-ұшып шығу және әуе кемелерінің барынша ұшу массасының тоннажы әуе кемелерінің ұшу бағыты мен аэродром аудандарында аэронавигациялық қызметке алым жинау үшін параметр болып табылады. Бұл параметрлерді Халықаралық азаматтық авиация ұйымы (ИКАО)-ның құжаттары ұсынған.

Дос 9161/2 1986 жылғы "Маршрутты аэронавигациялық қамтамасыз етудің экономикалық аспектілері жөнінде басшылық";

Дос 9562 1991 жылғы "Әуежайлар экономикасы жөнінде басшылық";

Дос 9161/3 1997 жылғы "Аэронавигациялық қызмет көрсетудің экономикалық аспектілеріне басшылық";

Дос 9082/6 2001 жылғы "Аэронавигациялық қызмет көрсетудегі әуежайлық алымдарға қатысты ИКАО-ның саясаты".

1998-2000 жылдары "Қазаэронавигация" РМК-ның барлық өндірістік көрсеткіштері төмендегідей болды:

276,3 млн. ұшақ-километрлер, оның ішінде 2000 жылы - 94,2 млн. ұшақ-километр, 1999 жылға қарай өсімі 6,6 пайыз немесе 5,8 млн. километр;

86,7 мың ұшақ-ұшып шығу, оның ішінде 2000 жылы - 28 мың ұшақ-ұшып шығу, 1999 жылға қарай өсуі 6,5 пайыз немесе 1,7 мың ұшып шығу;

Ұшақ-ұшып шығудан 661,2 мың тонна барынша ұшу массасы, оның ішінде 2000 жылы - 1226 мың ұшақ-ұшып шығу, 1999 жылға қарай төмендеуі 1,8 пайыз немесе 23 мың ұшып кету;

1998-1999 жылдары Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінде әуе кемелерінің ұшу саны 20%-ға төмендеді. "Қазаэронавигация" РМК республика аумағы бойынша үлкен қашықтыққа созылатын жаңадан ашылған маршруттарға маркетингілік жұмыстар жүргізудің нәтижесінде бірқатар авиакомпанияларды тартуы - кәсіпорынның аэронавигациялық қызмет көрсетудегі табыстарын жоғалтпауға мүмкіндік берді, ал 2000 жылдан бастап жыл сайынғы 2-3% өсу беталысы қалпына келтірілді.

Мемлекеттік меншіктіктеріне, ведомстволық бағыныштылықтары мен меншік

түрлеріне қарамай, Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдаланушылардан аэронавигациялық қызмет көрсетілгені үшін (әрі қарай АНҚ) аэронавигациялық алым түрінде ақы алынады.

АНҚ-дан түскен табыс кәсіпорынның барлық табыстарының негізгі үлесін құрайды. АНҚ табысының 80%-дайы шетел авиакомпанияларының транзитті рейстерінің есебінен қалыптасады, ал 20%-ы қазақстандық авиакомпаниялар және қызмет көрсетілетін әуежайларындағы ұшу-қонуды қамтамасыз ету жұмыстарынан түседі.

Басқадай табыстар тауарларды, жұмыстар мен қызметтер көрсетуді іске асырудан, Қазақстан Республикасының заңдарына сәйкес нарықтық босатылған бағалар мен тарифтердің негізінде қалыптасады.

2. Қызметтің қаржылық нәтижелері

1998-2000 жылдары "Қазаэронавигация" РМК-ның табысы 18042 млн. теңге болды, оның ішінде АНҚ-дан түскен кірістің жалпы көлемі бойынша 16007 млн. теңге немесе 88,3%-ды құрады. 2000 ж. кәсіпорын 7343 млн. теңге сомасына қызмет көрсетті, яғни 1999 ж. қарағанда бұл 590 млн. теңгеге немесе 8,7% артық. Аэронавигациялық қызмет көрсету 2000 жылы кәсіпорынға 6755 млн. теңге табыс әкелді, бұл оның жалпы көлемінің 92%-ы. 1999 жылға қарай өсім 23%-ды құрады. 2000 жылға қарай табыстың өсуіне ұшу санының 6,5%-ға, авиакомпаниялар пайдаланатын әуе трассалары ұзындығының 3%-ға және АҚШ долларының 1999 жылмен салыстырғанда орташа жылдық бағамының 13,5%-ға артқаны әсер етті.

1998-2000 жылдары кәсіпорынның шығыны 10898 млн. теңгені құрады, оның ішінде 2000 жылғы шығын 4370 млн. теңге болды. 2000 жылы шығындар 1998 жылмен салыстырғанда теңгемен 46%-ға өсті, ал долларға шаққанда 19,7%-ға кеміді немесе 1998 жылғы 38,2 млн. АҚШ долларынан 2000 жылғы 30,7 АҚШ долларына сәйкес болды. Шығыстарды қысқартуға құрылымды өзгерту және кәсіпорын қызметкерлерінің санын оңтайландыру жөнінде ұйымдастыру-техникалық шараларын өткізудің нәтижесінде қол жетті.

Осындай өткізілген шараларға байланысты 1998-2000 жылдары кәсіпорынның жалақы қоры бойынша шығысының құрылымы біршама өзгерді, 1998 жылғы жалпы шығысының 32,5%-нан 2000 жылы 23,1%-ға дейін қысқартылды.

2000 жылы жалақы қоры 1002 млн. теңгені құрады, бұл 1999 жылға қарағанда 10,5%-ға немесе 96 млн. теңге көп деген сөз. Орташа тізімдік сан бұл кезде 10,5%-ға немесе 304 адамға кеміді.

"Қазаэронавигация" РМК бойынша орташа жалақы 1999 жылғы 26047 млн. теңгеге қарсы 2000 жылы 32351 теңге немесе 24%-ға артты.

Жалақы қоры мен орташа айлық жалақының өсуі жоғары білікті өндірістік қызметшілер атқарған жұмыс көлемінің кеңеюіне байланысты болды. Диспетчерлер құрамы мен инженерлік-техникалық қызметшілердің орташа жалақылары 2000 жылы 1999 жылмен салыстырғанда 27,2%-ға артты, яғни айына 34 985 мың теңгені құрады.

Кәсіпорында өндірістік қызметшінің сыбағалы салмағы 76%. "Қазэронавигация" РМК қызметшілерінің еңбек өнімділіктері (бір адамның шығыны бойынша) 2000 жылы 1999 жылмен салыстырғанда 21,5%-ға артты. Жалпы шығын бойынша жалақы қорының сыбағалы салмағы 1999 ж. 27%-дан 2000 ж. 23%-ға дейін төмендеді.

1999 жылға қарағанда 2000 жылғы әлеуметтік салықтың 48 млн. теңгеге өсуі жалақы қорының өсуіне және тиісті салықтың заңнамалық тәртіп бойынша саналуына байланысты болды.

Амортизациялық аудару 22,7%-ға немесе 129 млн. теңгеге өсті. Ұшуларды радиотехникалық қамтамасыз ету құралдарын жетілдіру бағдарламасы бойынша жаңа негізгі құралдар алып, оны іске енгізудің және ескірген жабдықтарды ауыстырудың есебінен амортизациялық есептеудің сыбағалы салмағы 1999 жылғы 16% деңгейінде сақталып қалды. "Өндірісте және табиғи монополия субъектілері көрсететін қызметтерге (тауар, жұмыс) баға (тарифі) айырысу кезінде ескеретін шығындар қалыптасуының ерекше тәртіптері туралы" нұсқауға сәйкес, кәсіпорында бірыңғай (тура жолды) құнды есептен шығару әдісі қолданылады, онда нысанның (объектінің) амортизацияланатын бағасы ай сайын тең сомада есептен шығарылады. Негізгі құралдардың амортизациясы 2001 ж. 01.01-де 3294 млн. теңгені құрады, бұл толығымен инвестициялық бағдарламаға жұмсалды.

"Қазавиамет" РМК көрсетілген қызмет есебінен жұмсалған шығынның мөлшері 37,5%-ға немесе 11 млн. теңгеге өсті.

2000 ж. 12.05-дегі "Қазақстан Халық Банкі" ААҚ-мен жасалған келісім бойынша несиені жабу кестесіне сәйкес ағымдық пайызды төлеумен байланысты, алынған несиелер үшін пайыз бойынша шығынның өсуі 94,3%-ға немесе 90 млн. теңге болды. Кәсіпорынның жалпы шығындарында бұл шығынның сыбағалы салмағы 1999 жылғы 2,7%-ға қарсы 2000 ж. 4,3% болды.

Көрсетілген қызметтер, қосалқы бөлшектер және жанар-жағармай материалдары бағасының өсуіне байланысты көлік шығыны 14,2%-ға, коммуналдық қызмет - 25,7%-ға, техникалық жабдықтаудың қосалқы бөлшектеріне шығын 37,4%-ға артты. Бұл шығындардың сыбағалы салмағы 1999 жылғы 21,4%-ға қарсы 2000 ж. 21,8%-ды құрады.

Қазақстан Республикасының салықтық заңнамасына сәйкес кәсіпорын шығындарына жататын қосылған құн салығы 468 млн. теңгеге немесе 4,8 есе өсті. Шығынның өсуіне халықаралық істерге байланысты қызметтер көлемінің өсуі әсер етті.

2000 ж. кәсіпорынның үстеме шығындары 416 млн. теңгеге немесе 3,5 есе өсті, соның ішінде "Thales АТМ" фирмасымен келісім жасауды қамтамасыз етуге бөлінген ұзақ мерзімдік несиені сақтандыру есебі - 203 млн. теңге және дебиторлық үмітсіз қарыз қорының - 213 млн. теңгенің пайда болуы бар.

Байланыс каналдарын пайдалану шығыны 1999 жылы 192 млн. теңгеден 2000 ж.

124 млн. теңгеге дейін азайды. "Қазаэронавигация" РМК спутниктік байланыс каналдарын жалдаудың сыбағалы салмағы 2%-ға төмендеді.

Тұтастай алғанда кәсіпорынның шығыны 1999 жылға қарағанда 2000 жылы 22%-ға артты. Қызметті реттеуге қатысты шығындар 79%-ын құрады, соның ішінде өзіндік құны 2205 млн. теңге және жұмсалыу мерзімінде 1237 млн. теңге болды.

Кәсіпорынның өндірістік-қаржылық жұмыстарының нәтижесінде 1998-2000 жылдары түсім теңгемен 2,1 есе, АҚШ долларына шаққанда 73%-ға өсті, демек 1998 жылғы 12,1 млн. АҚШ долларынан 2000 ж. 20,9 млн. АҚШ долларына өскен. 2000 ж. түсім 2 9 7 3 теңге болды.

Кәсіпорынның қаржы-шаруашылық қызметіне, әсіресе, үмітсіз және мерзімі созылып кеткен "Қазақстан әуе жолы" ҰААК-ның 7,9 млн. АҚШ доллары мен "Эйр Қазақстан" ЖАҚ-тың 10 млн. астам АҚШ долларындағы дебиторлық қарыздар да маңызды әсер қалдыруда. Бұл жөнінде ҰААК қарызы 1996-1997 жылдары кәсіпорын шығынына жазылды. Қарыздың жалпы сомасында Отандық басқа авиакомпаниялардың үлестері 4%-дан аспайды.

2000 жылғы дебиторлық қарыз 3990 теңгені құрады, бұл 1999 жылға қарағанда 40,9% жоғары. Сыбағалы салмақтың басымын - мерзімдік қаржылық көмек көрсету қызметі мен Көлік және коммуникациялар министрлігінің шешімі бойынша "Қазаэронавигация" РМК "Эйр Қазақстан" үшін төлеген - 1539 млн. теңге немесе 39% құрады. АНҚ қызметі бойынша дебиторлық қарыз 1377 млн. теңге немесе қарыздың 35%-ы. Болашақта жеткізіп тұрудың есебінен жеткізіп тұрушыларға берілген қарызақы және ішінде ұзақ мерзімділерімен қоса басқа да дебиторлық қарыздар, қарыздың 26%-ы болды.

"Қазаэронавигация" РМК-ның несиелік қарыздары 4135 млн. теңге болды, бұл 1999 жылға қарағанда 93,5% артық. "Эйр Қазақстан" ЖАҚ-тың алған міндеттемесін төлеуге ақшалай қаражат бөлу - 1999 және 2000 жылдары жеткізушілер мен мердігерлер алдында, әсіресе, навигациялық жабдықтармен қамтамасыз етуге 6,8 млн. АҚШ долларына келісім жасалған "АТМ" фирмасының алдында несиелік қарыздың өсуіне тікелей әсер етті, және сондай-ақ радиотехникалық жабдықтар мен байланыс құралдарын, оның ішінде аэродром өңірі де бар, модернизациялау динамикасына да кері әсерін тигізді. Осындай жағдайларға байланысты дефолттан аулақ болу үшін, кәсіпорын 6 млн. АҚШ доллары мөлшерінде банктік несие алуға мәжбүр болды.

2000 жылдың аяғында "Thales АТМ" фирмасына берешек несиелік қарыз барлық қарыздың 277 млн. теңгесін немесе 7%-ын құрады.

Француздың "Societe Generale" банкісіне несиелік қарыз 2042 млн. теңге немесе барлық қарыздың 49%-ын құрады. 2000 жылы кәсіпорын төлемді қайтарудың бекітілген кестесіне сәйкес АҚШ-тың 600 мың доллары сомасындағы коммерциялық несиені жапты. Сатып алу несиесін жабу 2001 жылдың қарашасында басталады. "Қазақстан Халық Банкі" ААҚ алдындағы несиелік қарыз 867 млн. теңге немесе барлық

қарыздың 22%-ын құрады. Бұл несиені төлеу кесте бойынша 2001 жылдың маусымында басталды.

Басқадай несиелік қарыздар 949 млн. теңге немесе барлық қарыздың 22%-ын құрады.

3. Өнімдер, жұмыстар және көрсетілетін қызметтердің тарифтері мен баға динамикасы

"Қазаэронавигация" РМК-ның аэронавигациялық қызмет көрсетудегі тарифі 1998 жылдан бері өзгеріссіз болып келеді. Аэронавигациялық қызмет көрсетудегі алым мөлшері Қазақстан Республикасының стратегиялық жоспарлау және реформалар жөніндегі агенттігінің Баға және монополияға қарсы саясат жөніндегі комитетінің (әрі қарай Комитет) 98 ж. 03.16-дағы қаулысымен бекітілген. Алым жинаудың қазіргі жүйесі әуе кемесінің барынша ұшу массасына, авиакомпаниялардың мемлекеттік меншіктіктері мен атқарылған ұшулардың түрлеріне қарай дараланып отырады. Қазақстан авиакомпаниялары үшін алым мөлшерлері шетелдік авиакомпанияларға қолданылатын мөлшерден 1,5-2 есе төмен. Комитеттің жоғарыда аталған Қаулысында Қазақстан Республикасының авиакомпаниялары орындайтын үзіліссіз ішкі рейстерді атқаруда қазақстандық авиатасымалдаушыларына алым мөлшерін төмендететін 0,5 коэффициент қолданылу салдарынан түспеген кіріс 211 млн. теңге болды. Қазақстан Республикасы Табиғи монополияны реттеу, бәсекелестікті қорғау және шағын бизнесті қолдау жөніндегі Комитетінің 98.08.21-дегі N 3/6 қосымша Қаулысы бойынша ішкі үзіліссіз рейстер үшін, егер олар бір айдың ішінде 100% алдын-ала төлеген жағдайда 10%-дық жеңілдік беру бекітілді. Сондай-ақ, Қазақстан Республикасы Табиғи монополияны реттеу, бәсекелестікті қорғау және шағын бизнесті қолдау жөніндегі Комитетінің 1999 ж. қыркүйектің 15-дегі 68/2-ОД бұйрығымен Қазақстан Республикасының ішкі жүйелі рейстерді орындайтын әуе кемелері-резиденттерін пайдаланушыларынан аэронавигациялық қызмет көрсетуге алынатын ақы 1999 ж. сәуірдің 01-де Қазақстан Республикасының Ұлттық Банкі белгіленген 1 АҚШ доллары үшін 87,5 теңге бағамы бойынша тағайындалды. Осы бұйрықпен, халық шаруашылығында қолданылатын ұшулар, аэронавигацияның радиотехникалық құралдарын ұшуда сынау және жаттығу ұшулары ішкі жүйелі ұшуларға теңеледі, яғни бұл ұшулардың бәріне тасымалдаудың осы түріне қолданылатын барлық жеңілдіктер жүреді. Тұтастай алғанда 2000 жылы, жоғарыда аталған төмендетілген коэффициентті қолданудың салдары мен белгіленген АҚШ доллары бағамының нәтижесінде кәсіпорын 473 млн. теңге сомасының кірісін ала алмады, ал егер қазақстандық және шетелдік авиакомпанияларға бекітілген тарифтердің айырмашылығын ескерсек, алынбаған пайда 1800 млн. теңгені құрайды. Төмендетуші коэффициенттермен қатар, Қазақстан Республикасының Стратегиялық жоспарлау агенттігінің баға және монополияға қарсы саясат жөніндегі комитетінің 98.06.16-дағы N 17 қаулысымен қазақстандық және шетелдік 1,1 және 1,2 тапсырыс рейстегі әуе кемелерін

пайдаланушыларға аэронавигациялық қызмет көрсеткені үшін қолданыстағы мөлшерге қосымша жоғары коэффициенттер белгіленді, осыған сәйкес қосымша табыс 136 млн. теңгені құрады.

Жоғарыда келтірілген тарифтердің даралануы қазақстандық авиатасымалдаушыларға демеуқаржы бөлуді көздейді, бұл ұлттық болсын немесе шетелдік болсын пайдаланушылардың бәріне біркелкі алым ставкасын қарастырған, 1994 жылғы Қазақстан Республикасы бекіткен Халықаралық азаматтық авиация туралы конвенцияның 15-бабына қайшы келеді.

"Қазаэронавигация" РМК-ның шетелдік пайдаланушылар үшін тарифтердің деңгейі іргелес мемлекеттермен салыстырғанда нағыз бәсекелес болып табылады, мысалы, Қазақстан Республикасында Боинг-747 әуе кемесінің ортодромдық шалғайлықтағы 100 км.-ның мөлшері АҚШ-тың 62 долларын құрайды, ал шекаралас мемлекеттерде:

Қытай	-	100	АҚШ	долларын
Ресей	-	70	АҚШ	долларын
Өзбекстан	-	91	АҚШ	долларын
Түркменстан	-	70	АҚШ	долларын
Қырғызстан	-	68	АҚШ	долларын

Әзербайжан - 70 АҚШ долларын құрайды.

Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдаланушылардан алым жинауды "Қазаэронавигация" РМК тікелей жасалған келісімдердің негізінде және Халықаралық авиатасымалдаушылар қоғамдастығының клиринголық палатасы арқылы жүргізеді.

Қорыта келе, Қазақстан Республикасында аэронавигациялық қызмет көрсетуге жинайтын алым 1998-2000 жылдар мерзімінде өзгеріссіз болды деуге болады. Көршілес мемлекеттер және дүние жүзінің бірқатар басқа елдерімен салыстырғанда тарифтің көлемі нағыз бәсекелес болып табылады. Алым алу әдісі әуе кеңістігін пайдаланушыларды да, қызмет көрсету провайдерін де қанағаттандырады.

4. Компанияның қаржы салымы қызметі

90-жылдардың басында Қазақстан радиотехникалық кешенінің аэронавигациялық қызмет көрсетуде тиісті деңгейге жетуге мүмкіндік бермейтін, Халықаралық азаматтық авиация ұйымының (ИКАО) талаптары мен стандарттарына сай емес бірқатар кемшіліктері болды:

радиотехника құралдарының КСРО кезінде қабылданған, халықаралық ұйымдардың талабынан алшақ тәртіпте жұмыс істеуі;

әуе кемелерінің қозғалысын сапалы түрде бақылауға қажетті қазіргі кезеңнің радиолокация, радионавигация және электр байланысының болмауы;

қазіргі кезең технологиясын қолдануға мүмкіндік бере алмайтын әуе жағдайын бейнелеуші ескірген құралдар;

әуе қозғалысын басқару процесінің автоматтандырылған құралдарының болмауы;

радиотехникалық жабдықтар мен байланыс құралдарының әбден тозуы (70%);

телеграф байланысы авиация желісінің табиғи және рухани тозығы жеткен жағдайда;
(А Т Б Б) ;

коммутациялық жүйе ресурстарын жасайтын жедел жерүсті байланыс құралдары санының жетіспеуі, "Әуежай-қала" байланыс жүйесінің апаттық жағдайы;

Навигациялық жабдықты ауыстыру үшін, Қазақ азаматтық авиация басқармасы 1992 ж. маусымның 02-де (нөмерсіз) "Alcatel-SEL" фирмасымен 16 VOR/DME техникалық пайдалану орталығы;

Алматы қаласында орнатылған сандық АТС базасындағы телекоммуникацияның сандық жабдығы .

Автоматтандырылған кешендерді енгізуге негізделген, компьютерлік технология базасында құрылған әуе қозғалысын басқарудың қазіргі әдістеріне көшу бағдарламасын әзірлеу мақсатымен 1992 жылы Бүкілресейлік радиоаппараты ФЗИ мен "Airsys ATM GmbH" фирмасымен бірлесе отырып, Қазақстан Республикасындағы әуе қозғалысын басқарудың автоматтандырылған жүйесін жетілдірудің "Шебер-жоспар" (әрі қарай Шебер-жоспар) бағдарламасын әзірледі.

Жоспарда ӘҚБ АЖ-нің 3 орталығынан (Алматы, Ақтөбе, Астана), екінші радиолокаторлар және әр позициясында 2 топтамасы бар қазір қолданылып жүрген бірінші радиолокатормен жабдықталған 18 радиолокаторлық позициядан тұратын саны 36 топтама болатын Әуе қозғалысын Басқарудың Автоматтандырылған Жүйесін құру қарастырылған болатын .

Бұл жағдайда, сол кездегі әуе қозғалысына қызмет көрсетудің 18 ауданы осы құрылған ӘҚБ АЖ-нің үш орталығына (Алматы, Ақтөбе, Астана) бірігуге тиіс еді.

1993 жылғы наурызда "Шебер-жоспардың" негізінде "Қазаэронавигация" РМК мен "Airsys ATM GmbH" арасында Алматыдағы, Ақтөбедегі, Астанадағы ӘҚБ АЖ орталықтарына жабдықтар және 18 екінші моноимпульсті радиолокатор жеткізуге 1993 жылғы наурыздың 16-да N 408563-210-0001 келісім-шарт жасалды.

"Airsys ATM GmbH" Келісім-шарттың іске асуы 1993 жылы басталды. Қаржыландыру Келісім-шартқа сәйкес, 1997 жылы маусымның 11-де қол қойылған "Міндеттерді қамтамасыз ету, кепіл және құқықты табыс ету туралы келісімге" сәйкес Халықаралық тасымалдаушылар Қауымдастығы (ИАТА) арқылы авиакомпаниялардан келіп түскен аэронавигациялық алымдар кепілдігі болып табылатын фирмалық несиесінің есебінен жүргізілді.

"Мастер-жоспардың" негізгі ережелерінің бірі - сол кездегі қолда бар радиолокациялық жабдықтарды, оның ішінде 1РЛ139-2 тұрпатты алғашқы радиолокацияны барынша сақтау болды.

Алғашқы радиолокаторлардың пайдалану мерзімдері ұзаққа созылуларына байланысты, қатты денелі қабылдау тетігі мен жұмысқа сенімділігі жөнінде жақсы сипаттамасы бар 1Л118 тұрпатты жетілдірілген радиолокатордың деңгейіне жеткізу арқылы алғашқы трассалық 36 топтаманың барлығын жетілдіруден өткізуге шешім

қабылданды. Бұл мәселені орындауда осы жабдықты шығарушы Лианозовск электромеханика зауытымен (Мәскеу) 1995 жылғы сәуірдің 11-де N 2/95049 келісім-шарты жасалды.

Әрі қарай қазақстан-француз комиссиясының бірлесе еңбек ету шешіміне және одан кейінгі Қазақстан Республикасы Үкіметінің 1996 жылғы ақпанның 02-дегі "1996 жылы Қазақстан Республикасына кепілдеме бойынша берілетін шетелдік несиелер және халықаралық қаржы ұйымдары қарызының есебінен қаржыландырылатын инвестициялық жобалар туралы" N 141 қаулысына сәйкес, Франция қаржы салымының бағдарламасына аэродромдық радиолокаторлар жеткізу енгізілді. Осыған сәйкес 1996 жылдың наурызында "Қазаэронавигация" РМК мен "Thomson-CSF Airsys" фирмасының арасында жалпы сомасы 30 млн. АҚШ долларын құрайтын 4 аэродромдық локатор жеткізуге келісім-шарт жасалды. Осы келісім-шартты іске асыру барысында 1996 жылдың желтоқсанында АҚШ-тың 15 млн. долларына кепілдеме берілді және ол келісім-шарт 1997 жылдың басында күшіне енді.

Келісім-шарттарды іс жүзіне асыру процесінде төмендегідей себептермен аэронавигация жүйелері жабдықтарын қайта қарау қажеттігі айқындалды: әуе кемелерінің негізгі тасқыны ҚР батыс жағындағы "солтүстік-оңтүстік" бағыты бойынша және орташа жиілікпен Қытай Халық Республикасының "батыс-шығыс" бағытындағы әуе дәлізіне қарай бірнеше негізгі трассаларға жинақталған.

Екінші радиолокатордың жоғары дәрежеде пайдаланушылық сипаттамасы, соның ішінде: қызметтің үлкен радиусы, тапқыштық зор мүмкіндігі, рұқсаттық жоғары қабілеттілігі, ӘҚБ АЖ орталықтарының функционалды жақсы мүмкіндіктері, ретінде екінші радиолокаторды қолдануға сүйенетін ИКАО-ның пайдалану талаптарын радиолокациялық қадағалаудың негізгі құралы ретінде қолданумен қиюласа отырып, радиолокациялық позициялардың сәтті орналасулары - АӘҚҚ шекараларын икемді түрде нақты белгілеуге мүмкіндік береді, аэронавигациялық қызмет көрсетудің сапасы және жақсартылуы сақталған жағдайда, олардың санын азайтады (әрі қарай - АНҚ);

Төменгі жиілік жағдайында талдау негізінде аэронавигациялық жүйелерді жетілдіру жоспарларына жаңа техникалық талаптар қойылды, олар келісім-шартты жаңа кескін үйлесіміне және аэронавигациялық жабдық құрамының нақты мұқтаждықтарына лайықтап, жаңа нұсқауға сәйкестендіріп азайту жағын көздеген түзету енгізудің негізі болды.

Қабылданған шешімдерде қарастырылды:

Қазақстан Республикасы әуе кеңістігінің құрылымын өзгерту және әуе қозғалысын ұйымдастыру аудандарының санын 18-ден 12-ге дейін азайту;

Тек қана Алматы мен Астана үшін екі аэродромдық радиолокатор және екі аэродромдық жүйе жеткізу жабдық құнын екі есе, 30-дан 15 млн. АҚШ долларына төмендету арқылы Thomson-CSF Airsys-пен жасалған келісім-шарттың құрамын өзгерту; қажетті радиолокациялық позициялар санын төмендетуге байланысты және екінші

радиолокаторларды орнату арқылы жетілдірілген бірінші радиолокатордың санын 36-дан 15-ке дейін азайту;

Alkatel - SEL келісімі бойынша радиомаяктар санын 7 топтамаға дейін азайту (несие желісіндегі соманың шегіне қарай).

Жабдықтардың құрамына қойылатын жаңа талаптарға сәйкес жоғарыда аталған келісімдер бойынша тиісті өзгерістер қабылданды.

Аэронавигациялық жүйені жетілдіруден өткізу - бүгінгі күні құрамына Алматы мен Ақтөбедегі қазіргі кезеңнің екі трассалық орталығы, 13 екінші радиолокатор, Шымкент қаласындағы "Синтез" автоматтандыру жүйесінің кешені және "Радуга" радиолокаторы, диспетчерлердің автоматтандырылған жұмыс орындары (АЖО) кіретін, барлық радиолокациялық позицияларда ескіргендерді ауыстыра отырып, ӘҚБ жүйесін жарақтауға мүмкіндік берді. Алматы мен Астана қалаларында аэродромдық радиолокаторлар мен аэродромдық жабдықтар жүйесін монтаждау аяқталды.

Осылайша, жоғарғы әуе кеңістігін жабдықтау жетілдірілді. Қазіргі кезеңде аэродром аудандары жағдайларын мұқият талдау мен жабдықтарын ауыстыру қажеттігі аяқталып келеді:

кону жүйесінің жабдығы;

келтірілген радиостанциялар мен маркерлі маяктар;
радиобайланыстарының ӘЖҚ мен ЖҚ жабдықтары;

"Әуежай-қала" (радиорелейлі және талшықты оптикалық байланыс желілері);

1998-2000 жылдары "Қазаэронавигация" РМК-ның негізгі қаражаттарының қаржы салымы 6418 млн. теңгені құрады, оның ішінде жеке қаражат есебінен - 5551 млн. теңге және "Қазақстан Халық Банкі" ААҚ несиесінен - 867 млн. 50% жуық немесе 3048 млн. теңге қаржы салымын кәсіпорын несиесі бойынша міндеттемелерді жабуға жұмсады, соның ішінде 2471 млн. теңге "Airsys ATM GmbH" фирмасына, 493 млн. теңге "Alkatel - SEL" фирмасына, 84 млн. теңге "Thomson - CSF Airsys" фирмасына берілді. ЛЭМЗ-бен жасалған келісім бойынша 435 млн. теңге, Санкт-Петербург қаласының РАБҒЗИ ФҚ-на 487 млн. теңге төленді. 850 млн. теңге жобалау-ізденіс, құрылыс-монтаждық жұмыстар мен көліктік және жабдықтар жеткізу бойынша көрсетілген кедендік қызметтерге төленді. Кәсіпорын инфрақұрылымының басқа да негізгі құралдарын (көлік, оргтехника, дербес компьютерлер т.б.) алуға 700 млн. астам теңге жұмсалды.

5. Бюджетпен өзара қарым-қатынас

1998-2000 жылдары "Қазаэронавигация" РМК-ның бюджетке төлем бойынша ұзаққа созылған қарызы болған жоқ. Қазіргі мерзімде Қазақстан Республикасының бюджетіне салық және басқа да төлемдер бойынша 4864 млн. теңге жұмсалды, соның ішінде 1998 жылы - 1030 млн. теңге, 1999 жылы - 1594 млн. теңге, 2000 жылы - 2240 млн. теңге, немесе орташа есеппен жыл сайынғы өсуі - 40-50%. 2000 жылы республикалық және жергілікті бюджеттер кесіміндегі төлемдер тиісті 1739 млн. теңге құрады. Бюджеттен тыс төлемдер 27 млн. теңге болды.

Сонымен бірге, Көлік және коммуникациялар министрлігі кәсіпорнының жекеменшік иесінің өкімі бойынша 1998-2000 жылдары 1860 млн. теңге аударылды, о н ы ң і ш і н д е :

"Эйр Қазақстан" ЖАҚ - 1755 млн. теңге;

Шымкент әуежайына - 63 млн. теңге;

Көлік және коммуникациялар

Министрлігіне жұмсалған

шығын - 42 млн. теңге;

1997 жылы Қазақстан Республикасы Президентінің "Мемлекеттік кәсіпорын туралы" заң күші бар Жарлығына сәйкес Көлік және коммуникациялар министрлігі Қаржы министрлігімен келісе отырып жеке меншік иесіне аударатын кіріс үлесін 3% м ө л ш е р і н д е б е л г і л е д і .

Осы мәселе бойынша "Қазаэронавигация" РМК Көлік және коммуникациялар министрлігі арқылы Қазақстан Республикасы Үкіметіне 1997 жылдан 2001 жылғы кезеңде мемлекеттік бюджетке таза пайданың 3%-ын аудару мөлшерін тағайындау және оны 2001 жыл ішінде өтеу туралы өтініш жасады. 1997-2000 жылдардағы төлем сомасы 179 млн. теңгені құрады, ал 2001 жылдың есебімен ол 234 млн. теңге болады, оның ішінде Көлік және коммуникациялар министрлігі үшін пәтер алуға 15 млн. теңге төленді.

6. Нарықтың маркетингтік зерттелуі

Қазақстан Республикасының әуе кеңістігі батыстан шығысқа қарай 3000 км. ұзақтыққа, ал солтүстіктен оңтүстікке қарай 1700 км. созылып жатыр. Әуе трассасының ұзындығы 54 мың километрге дейін жетеді, оның ішінде 49 мың километрі халықаралық болып табылады.

Қазіргі әуе кеңістігін ұйымдастырудағы бағыттардың жеткілікті кең желілері және олардың техникалық жарактандырулары Еуропадан Гонконгқа аптасына 900 рейс және Еуропа - Бангкок/Сингапур маршруттары бойынша аптасына 1500 рейсті ешбір шектеусіз атқаруға мүмкіндік береді. ҚР ӘҚҰ жүйесінің өткізіп жіберу қабілеттілігі - әуе қозғалысының қазіргі қажеттіліктерінен 5-6 есе жоғары.

Географиялық жайлы орналасуы, әуе жолдарының ұзаққа созылуы, техникалық жарактануы Қазақстанның әуе кеңістігін пайдаланушылардың көпшілігі үшін тартымды болып, авиациялық тасымалдаулардың барлық түрлерін ұйымдастыруға м ү м к і н д і к б е р е д і :

авиакомпаниялардың Қазақстан Республикасының әуе кеңістігі арқылы транзитті ұ ш у л а р ы ;

шетелдік авиакомпаниялардың Қазақстан Республикасына қону арқылы ұшулары (ш е т е л д і к а в и а к о м п а н и я л а р) ;

Қазақстан Республикасы әуежайлары мен көршілес елдер арасындағы тасымалдар, с о н ы ң і ш і н д е Е Э С ;

ішкі тасымалдар (қазақстандық авиакомпаниялар);

ішкі тасымалдар (Қазақстан Республикасы әуежайлары арасында) 80-жылдардың аяғы, 90-жылдардың бас кезеңімен салыстырғанда 5-6 және одан да көп рет қысқарды, ал кейбір аймақтарда мүлдем тоқтатылды (Арқалық, ЖӘЖ). Бұған тасымалдау жағынан аздап өсіп отырған Каспий аймағындағы мұнай өндіру аудандары жатпайды.

Біздің көзқарасымыз бойынша, ішкі авиатасымалдардың құлдырауына себеп болған :

Ішкі тасымалға төлемқабілеттілігі бар тұрғындар сұранысының төмендеуі; өндірістің жалпы құлдырауына және соған байланысты жүк, жолаушы, пошта авиатасымалдауларына сұраныстың азаюына байланысты Қазақстанның басым көп аймағында іс белсенділігінің шұғыл төмендеуі;

осындай жағдайларда қазақстандық авиакомпанияларда пайдалылық пен тиімділік жағын қамтамасыз етуге қабілетті әуе кемелердің санының жоқтығы, ал қолда бар Ту-154, Як-40, Ан-24 және т.б. тиімді жұмыс істеуге мүмкіндік бермейді;

"Қазаэронавигация" РМК ішкі тасымалдарды ынталандыру мақсатымен қазақстандық авиакомпанияларына аэронавигациялық қызмет көрсеткені үшін ақы алуда салмақты жеңілдіктер жасады, бірақ бұл шаралар ішкі тасымалдардың өсуі мен жолаушылар тарифінің төмендеуіне немесе бір салаға түсуіне әсер еткен жоқ.

Келтірілген дәлелдер Қазақстан Республикасының әуежайлары мен ТМД-ның басқа да елдері және жақын шетелдер арасында тасымалдаудың белгілі бір деңгейде шын мәнінде төмендегенін айқындайды. Жоғарыда келтірілген себептерге авиация әкімшіліктерінің өздерінің жеке авиакомпанияларына қатысты жақтау, қолдау саясатын қосуға болады, сондай-ақ икемділік пен өзара тиімді есептің болмауы да, географиялық ұшулардың тарылуы мен авиарейстер жиілігінің азаюына әкеп соғады.

Қазақстан Республикасы тәуелсіздік алғаннан кейін алыс шетелдермен байланыстарының өскеніне қарамастан, Қазақстан әуежайлары мен шетелдік әуежайлар арасындағы ұшулар жалпы көлемнің мардымсыз бөлшегін ғана құрайды. Бүгінгі күні тасымалдаудың бұл түрінің құны салыстырмалы түрде жоғары және оның өсуі туризмнің баяу дамуымен шектелуде.

Сонымен, шетелдік авиакомпаниялардың Қазақстан Республикасының әуе кеңістігі арқылы халықаралық транзитті ұшулары - трафиктің негізгі түрі болып есептеледі.

Қазақстан Республикасының әуе кеңістігі Ресей Федерациясының, Өзбекстан, Қырғызстан, Әзербайжан, Түркменстан, Қытай әуе кеңістіктерімен шектеседі. ҚХР-нан басқа барлық мемлекеттердің аэронавигациялық қызметтері осы Қазақстандағы сияқты қиыншылықтарды бастан өткізіп отыр. Және бұл жағдайда табыстың негізгі көзі болып , Қазақстандағы сияқты, яғни, халықаралық транзиттен түсетін аэронавигациялық алымдар болып отыр. Бұл Қазақстан Республикасы әуе кеңістігінің үлесіне жататын транзит үлесінің өсуі үшін қатігез, ымырасыз күресті айқындайды.

Қазіргі кезде Қазақстан Республикасының әуе кеңістігі мынандай параметрлермен

с и п а т т а л а д ы :

ыңғайлы географиялық жағдайы;
әуе жолдарының ұзақтығы және жан-жаққа тарамдалу желілері;
техникалық жағынан жақсы жарақтануы;
маршруттар мен аэродром өңірлерінде әуе қозғалысының төменгі жиілігі;
негізгі пайдаланушылары - халықаралық шетелдік авиакомпаниялар;
трафиктің негізгі түрі - халықаралық транзит;
аэронавигациялық қызметті мемлекет уәкілетті еткен жалғыз провайдер " Қазаэроавиация" РМК атқарады;

шетелдік авиакомпаниялардан алым жинау - авиацияның халықаралық тасымалдау ұйымы ИАТА арқылы жүргізіледі.

1995-2000 жылдары әуе трассаларын дамыту бойынша жұмыстар жүргізілді, оның ұзындығы бүгінгі күні 50000 км.-ден астам, халықаралық әуе дәліздерінің саны 72-ге дейін өсті.

1998-1999 жылдары Оңтүстік-Шығыс Азиядағы дағдарыс пен Ресей Федерациясындағы дефолтқа байланысты ұшудың жалпы көлемінің төмендеуі кезінде, аэронавигациялық қызмет көрсетуден түскен кірістерді сақтау мақсатымен, әуе қозғалысының қосымша тасқынын тарту шаралары қабылданды - халықаралық әуе жолдарының жаңа дәліздері мен учаскелері ашылды. Қазақстан Республикасы аумағын пайдаланушы авиакомпаниялар үшін маршрут ұзақтығы артты.

1998 жылдың шілдесінде Қытаймен шекарада Еуропа елдерінен Гонконгқа, Манилаға, Пекинге, Үрімшіге, Сеулге, т.б. тәулігіне 40 әуе кемелеріне дейін ұшатын жаңа әуе дәлізі ашылды. Ташкенттен Қытайға және Кореяға қарай бағытталған ұшулар да осы дәлізге ауыстырылды.

1998 ж. аяғында Әзербайжан шекарасында қосымша дәліз ашылды және осы дәлізді Қытай шекарасында ұзақтығы 2642 км. созылған дәлізбен жалғастыратын маршрут жарияланды. Соның нәтижесінде, қысқа ұзындықтағы маршрутты ұшулар осы бағытқа ауыстырылды, аэронавигациялық қызмет көрсетудегі төлемнің айырмашылығы да соған сәйкес өсті. Осы маршрут бойынша Каспий және Қара теңіз аймақтарындағы мемлекеттерден Қытайға, Кореяға, Жапонияға ұшулар атқарылды. Тек қана Әзербайжанның жүк авиакомпаниясы осы жол арқылы табысы 1 млн. астам АҚШ долларын құрайтын 700-ден артық рейс орындады, бұл бұрын пайдаланып жүрген маршруттағы табысын 2 есе арттырды.

Түркиядан Алматы және Бішкек қалаларына Қазақстан аумағы бойынша ұшатын маршруттардың барынша ұзақ бағыты жарияланды, ол маршруттарды Бішкекке 391 км. орнына 2156 км. және Алматыға 672 км. орнына 2437 км. дейін өсірді.

Қазақстан аумағын айналып өтіп, қара теңіз арқылы Батыс Еуропадан Оңтүстік-Шығыс Азияға ұшулардың басталуымен бірге ұзақтығы 413 км. созылатын Ақтауды басып ұшатын бағыт енгізілді, ол бойынша 1998 ж. тәулігіне халықаралық 25

рейстің үзіліссіз ұшулары басталды. Бұл трасса бойынша қосымша пайда 2000 ж. АҚШ-тың 2 миллион долларынан астам болды.

КСРО кезеңінен белгіленген әуе қозғалысына қызмет көрсету ұйымдарының жауапты өңірлерімен Қазақстан Республикасының Мемлекеттік шекарасын сәйкестендіру жұмыстары жүргізілді:

1996 ж. бұрын басқару ісі Қырғыз Республикасы арқылы жүзеге асырылатын Тараз қаласы ауданындағы әуе кеңістігі Қазақстан Республикасына берілді;

1999 ж. бұрын әуе қозғалысын басқару ісі Өзбекстан Республикасы арқылы жүзеге асырылатын Шымкент ауданы әуе кеңістігін басқару құрылды.

Шымкент АӘҚ ашылуы - мемлекеттің оңтүстігінде әуе кеңістігін пайдалану толығымен бақылауға көшуіне және кәсіпорынның құрылған кезінен бастап 3,3 млн. доллар қосымша табыс алуына мүмкіндік берді.

Ташкент, Бішкек, Ор аэродромдары аудандарына, мемлекеттік шекараға жақын орналасуларына байланысты, сол аэродромдарда ұшу мен қону кезіндегі маневрлар үшін Қазақстан Республикасының әуе кеңістігі бөлінді. Бұл жағдайда маршруттық алымдарды Қазақстан толығымен мемлекеттік шекараның нүктелері бойынша ж и н а й д ы .

Осымен бір мезгілде, Ташкент аэродромы ауданына бөлінген әуе кеңістігінің айырбасы ретінде, Қазақстан Республикасы әуе қозғалысын басқаруды Өзбекстан Республикасы аумағының үстін басып өтетін әуе жолының 2 учаскесі арқылы (113 және 128 км.) жүзеге асырады. Оның ішінде тиімдірек болып табылатын 128 учаске, аэронавигациялық қызмет көрсеткені үшін алатын жылдық алым 0,5 млн. АҚШ д о л л а р ы н қ ұ р а й д ы .

1998-2000 жылдары қатыгез бәсекелестік күрес жағдайында сауатты маркетингтік саясат жүргізу арқылы "Қазаэронавигация" РМК аэронавигациялық қызмет көрсетудегі табысты сақтап қана алмай, оны жыл сайын 3-5% өсу беталысына қарай бұрды.

3-тарау. Ұлттық компанияны дамытудың 2001-2005 жылдарға арналған даму жоспары

1. Өнімдер, тауарлар, қызметтер көрсету өндірісі

2001-2005 жылдары "Қазаэронавигация" РМК қызмет өндірісі түбегейлі өзгерістерге ұшырамауға тиіс. Кәсіпорын жұмысының негізгі түрі Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдаланушылардың әуе кемелеріне аэронавигациялық қызмет көрсету болып қалады.

Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдаланушылар актісінде, ТМД елдерімен қоса алғанда, шетелдік авиакомпаниялардың әуе кемелерінің жыл сайынғы ұшу қарқындары 1,5-2%-ке өсуі болжалданып отыр, бірақ бұл деректер "Қазақстан Республикасы Азаматтық авиациясының даму тұжырымдамасының" бекітілмеуіне

байланысты ақырғы болып есептелмейді.

2001-2005 жылдары "Қазаэронавигация" РМК өндірістік көрсеткіштері мына көлемде жоспарланып отыр:

Ұшақ-километр - 490,3 млн. км., жыл сайынғы 1,3 млн. км. немесе 1,3 өсуімен;
Қазақстан Республикасының аэродромдарынан ұшақ-ұшып шығу - 142,9 мың ұшып шығу, жыл сайынғы өсуі 230 ұшып шығу немесе 0,8%;

Ұшақ-ұшып шығу тоннажы - 6,2 млн. тонна, жыл сайынғы өсуі 8,8 мың тонна немесе 0,8%.

"Қазаэронавигация" РМК негізгі қызметінің қызмет көрсетудегі сыбағалы салмағы 2001-2005 жылдары қызмет көрсетулердің жалпы көлемінде құндылық көрсеткіш бойынша 93% құрауға тиіс, 7%-ы басқадай көрсетілетін қызметтердің үлесіне тиеді.

2. Қызметтің қаржылық нәтижелері

"Қазаэронавигация" РМК-ның 2001-2005 жылдарға арналған қаржы көрсеткіштері 2001-2005 жылдардың орташа мерзімдік индикативтік даму жоспарының қосымшасында келтірілген.

Табыстың зор қарқынмен өсуіне себеп болған өндірістік көрсеткіштердің (ұшулар санының өсуі) орта есеппен жыл сайын 1,5-2% артуы және АҚШ доллары бағамының Қазақстан Республикасының макроэкономикалық бағасына сәйкес өсуі - болды (Қазақстан Республикасы Үкіметінің 01.06.09-дағы "2001 жылғы наурыздың 19-дағы Қазақстан Республикасы Үкіметінің N 368 қаулысына өзгерістер енгізу туралы" N 784 қаулысы).

2001-2005 жылдары аэронавигациялық қызмет көрсетуден (әрі қарай - АНҚ) түсетін табыстар Еуропа мен Оңтүстік-Шығыс Азия арасындағы әуе трафиктерінің өсуі, сонымен қатар, әуе қозғалысының жиілігін арттыру жөнінде белсенді маркетингтік жұмыс жүргізудің нәтижесіне қарай болмақшы деген ИКАО мен ИАТА-ның болжамды деректерінің негізінде жоспарланды (2, 3 қосымшалар).

Табыстарды қалыптастыру барысында негізгі акцент транзиттік авиатасымалдауды жүзеге асыратын шетел компаниясына ауып отыр, сондай-ақ, қаржылық жоспардың қалыптасуында басқа қызметтер (байланыстық қызмет көрсету, АТББ, радиобайланыс, коммуналдық қызметтер, негізгі құралдарды жалға беру) ескеріледі.

2001-2005 жылдары "Қазаэронавигация" РМК 44 310 млн. теңге, жыл сайынғы өсуі 6,96% болатын табыс алуды көздеп отыр. 2001 жылы кәсіпорынның кірісі 7760 млн. теңге, ал 2005 ж. - 9920 млн. теңге болмақ.

2001-2005 жылдары қызметтің табиғи монополия субъектісі түрінде реттелетін аэронавигациялық қызметтен түскен пайда жыл сайын 7,41% өсуімен 41160 млн. теңгені құрады. 2001 жылы кәсіпорын АНҚ-дан 7150 млн. теңге, 2005 жылы - 9270 млн. теңге табыс алады. АНҚ-дан түсетін кірістің сыбағалы салмағы кәсіпорынның жалпы кірісінің 93% құрайды.

Басқа жұмыс түрлері бойынша кәсіпорын 2001-2005 жылдары жалпы сомасы 3150

млн. теңге, немесе барлық табыстың 7%-ын алуды жоспарлады. 2001 жылы табыстар 610 млн. теңге және 2005 жылы 650 млн. теңгені құрайтын болады, жыл сайынғы өсуі 1,64%.

2001-2005 жылдардың шығысы Үкіметтің жоғарыда аталған қаулысына және валютамен, не болмаса АҚШ долларының бағамымен төленетін қызмет көрсету мен тауарлы-материалды бағалы заттарға АҚШ долларының теңгеге шаққандағы бағамының өсуіне, сондай-ақ үнемдірек, энергия аз жұмсалатын жабдықты енгізу нәтижесінде шығынды оңтайландыру және кәсіпорын қызметтерінің құрылымын өзгертуге сәйкес тұтынушылық бағаның өзгеруі негізіне жоспарланып отыр (2,4 қосымшалар).

"Қазаэронавигация" РМК 2001-2005 жылдары өндіріс, әкімшілік және жалпы шаруашылық қажеттіліктеріне жалпы сомасы 29804 млн. теңге жұмсауды жоспарлады. 2001 жылға 5054 млн. теңге, кейінірек шығын 2005 жылы 6930 млн. теңгеге, орта есеппен жыл сайын 9,3%-ке өсуі жоспарланып отыр, соның ішінде:

еңбекақы 1172 млн. теңге және 2005 жылы 1490 млн. теңге жыл сайын өсуі орта есеппен 6,7%;

әлеуметтік салық 2001 жылы 248 млн. теңге, жыл сайынғы өсуі 3,2%;

радиотехника құралдары мен телекоммуникация жүйелерін жетілдіру, ескірген жабдықтарды ауыстыру есебінен негізгі құралдарды 2001 жылы 8882 млн. теңге, 2005 жылы 1540 млн. теңгеге жыл сайынғы орташа өсімі 18,7%, амортизациялау, нәтижесінде 2001-2005 жылдары кәсіпорынның негізгі құралдарының құны өседі.

Шикізатқа, материалға, қосалқы бөлшектер, электр қуаты, жанар-жағармай өндірістік сипаттағы қызметтерге ақы төлеу және негізгі құралдарды ағымдағы жөндеуді өткізуге 2001 жылы 917 млн. теңге, ал 2005 жылы 1500 млн. теңге, жыл сайынғы өсуі 15,9%; Шығынның жоғары қарқынмен өсуі - тұтыну өнімдері, жұмыстар мен көрсетілетін қызметтер көлемінің өсуі және оның қымбаттауымен түсіндіріледі. Радиотехникалық жабдықтар мен байланыс құралдарына қосалқы бөлшектерді кәсіпорын жабдықты дайындап шығаратын елдерден (Ресей, Германия, Франциядан) валютаға алады.

Басқа шығындар (жалпышаруашылық және әкімшілік шығындары, оның ішінде алынған несие төлемдерінің пайызы бар) 2001 жылы 1835 млн. теңге, 2005 жылы 2120 млн. теңгеге дейін, жыл сайынғы өсуі 3,9%;

2001 ж. "Қазаэронавигация" РМК шығындары табиғи монополистердің реттеуші қызметтері бойынша 4104 млн. теңге, немесе жалпы шығынның 81,2%-ы. 2005 жылы бұл шығындар 5900 млн. теңгені құрайды, немесе жалпы шығынның 81,1%-ы. Тұтынатын өнімдер, жұмыс пен көрсетілетін қызметтер көлемінің және олардың бағаларының өсулеріне байланысты, жыл сайынғы реттеу шығындары орта есеппен 10,9%-ке өседі. Кәсіпорынның қаржылық нәтижесі (салық салынатын табыс) 2001 жылы 2706 теңге, жыл сайынғы өсуі 2,7% деңгейінде жоспарланып отыр. Қаржылық

нәтиже 2005 жылы 2990 млн. теңгені құрайды.

Салық салынғаннан кейінгі кәсіпорынның таза табысы 2001 жылы 1724 млн. теңгені құрайды, кейінгі жыл сайынғы өсуі 3-3,5%, ал 2005 жылы кәсіпорын 1994 млн. теңге таза табыс алады.

Келісім-шарт бойынша орындалып қойған халықаралық міндеттемелер мен алда тұрған төлемдерге байланысты "Қазаэронавигация" РМК Көлік және коммуникациялар министрлігіне 2001 жылдың аяғында, 1997 жылғы 14,9 млн. теңге өндірістік аударуды бірге есептеп, мемлекеттік бюджетке 1997-2001 жылдар үшін таза табыстың 3%-ын, барлығы 219 млн. теңге сомасын аудару туралы ұсыныс жасады. Кейінгі кезде пайыздың өсуі мүмкін, 2002 жылы соған сәйкес 6%-ке дейін, яғни 2002 жылы 112 млн. теңге аударылады, 2003 жылы 153 млн. теңге аударумен 8%-ке, 2004-2005 жылдары тиесілі 233 млн. теңге аударумен 12%-ке өседі.

2000 жылғы дебиторлық қарыздың 4 млрд. теңге құрағанын ескерсек, соның ішінде Ж А Қ "Эйр Қазақстан" қарызы:

АНҚ қызмет көрсетілгені үшін 200 млн. теңге, уақытша қаржылық көмек бойынша қызмет және "Қазаэронавигация" РМК Көлік және коммуникациялар министрлігінің шешімімен "Эйр Қазақстан" ЖАҚ міндеттемелері үшін төлеген 1,5 млрд. теңге.

"Қазаэронавигация" РМК қазіргі дебиторлық қарыздарын азайту мақсатымен авиакомпаниялармен өзінің қарсы талап жұмыстарын жандандыруды көздеп отыр.

Қажеттілігіне қарай жыл сайын ИКСАНО халықаралық ұйымымен бірлескен жұмыстар өткізіледі және қарсы талап жұмыстың тиімділігін өткізу үшін, іске заң компаниялары тартылады.

Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2000 жылғы қарашаның 21-дегі "Әуе кемелерін иелікке алу жобасын іске қосу мәселесі туралы" N 1741 қаулысына сәйкес, 2001 жылы "Эйр Қазақстан" ЖАҚ-тың, "Қазаэронавигация" РМК алдындағы қарызын реструктуризациялау жүргізіледі. Сонымен бір мезгілде, ҚР Үкіметінің қарауына бюджетке болашақтағы төлем ретінде "Эйр Қазақстан" ЖАҚ-тың қарызын есепке алу мәселесін алу жоспарланып отыр.

3. Өнімдер, жұмыстар және көрсетілетін жұмыстарға тарифтер мен бағаны жоспарлау және олардың негіздемесі

1998 жылдан бастап 2001 жылдың бірінші жартысы кезеңінде Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдаланушылардың әуе кемелеріне қызмет көрсетудің Қазақстан Республикасында қолданылып келген тарифтері өзгерген жоқ және ол көршілес мемлекеттермен салыстырғанда бәсекеге қабілеттілігін сақтап келеді.

100 км.	!Қазақ!	!Қазақ!	Ресей!	Ресей	!Қыр!	!Өз.	!Грузия!	!Әзер!	!Қы
ставкасы	!стан	!стан	!	!01 ж.	!ғыз!	!бекс!	!	!бай.	!тай
	!ШАК	!ҚР	!	!08.01.	!стан!	!тан	!	!жан	!

	!	!	!	!	!	!	!	!	!
50 т. дейін	35	23	39	47	38	32	30	35	30
51-100 т.	48	31	53	64	52	40	41	45	37
101-200 т.	59	38	66	79	64	56	51	55	53
201-300 т.	61	40	68	82	67	72	53	60	68
301-400 т.	62	41	70	84	68	85	54	70	81
>400 т.	65	43	72	86	70	91	56	75	86

Қазіргі уақытта АНҚ үшін тарифтер әуе кемесінің барынша ұшу салмағына, пайдаланушының мемлекеттік меншіктілігіне, рейстің тұрпатына қарай бөлшектенеді. Мысалы, шетелдік авиакомпанияларға қолданылатын тарифтерден қазақстандық авиакомпаниялардың АНҚ үшін бекітілген 1,5-2 есе төмен. Қазақстандық авиакомпаниялардың ішкі жүйелі рейстеріне төмендетілген 0,5 коэффициенті қолданылады. Шетелдік және қазақстандық авиакомпаниялардың жүйелі емес (чартерлі) рейстеріне тиісті 1,2 және 1,1 жоғарылатылған коэффициенттер қолданылады.

2001 жылдың тамызында Ресей Федерациясы аэронавигациялық қызмет көрсетуде қолданылып жүрген тарифті 18-20%-ға көтеруді көздейтін жаңа тариф енгізеді.

Кәсіпорынның 2000 жылғы қаржы-шаруашылық қызметін талдаудың негізінде, 20%-ға көтеру жағына қарай АНҚ үшін қолданылып жүрген тарифтерді қайта қарау және оны ИКАО талаптарына сәйкестендіру қажеттілігінің пісіп жетілгені айқындалды.

Қазақстан Республикасы әуе жолдарының пайдаланылуына жүргізілген талдау, сондай-ақ, тұтастай алғанда, Еуропадан Оңтүстік-Шығыс Азияға және кері қарай ұшуларды орындау динамикалары жаңа (ұлғайтылған) тарифтерді енгізудің іс жүзінде Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану жиілігі мен сипатына әсер етпейтіндігін көрсетті.

Әрі қарай, "Қазаэронавигация" РМК Қазақстанның "ашық аспан саясатын" өткізуге, яғни, Көлік және коммуникациялар министрлігі мен Қазақстан Республикасы Үкіметінің қарауына бесінші және одан жоғары ауаны пайдалану тыйымын алып тастауды енгізуді ұсынуды жоспарлап отыр.

Бұл әлемге әйгілі және әуе техникасының қазіргі кезеңге лайық жаракталған тұрағы бар ірі шетелдік авиакомпанияларды Қазақстан Республикасы үшін ұтымды, ішкі авиатасымал нарқына тартуға мүмкіндік берген болар еді.

"Қазаэронавигация" РМК аэронавигациялық қызмет көрсетумен қатар, басқа да іс-әрекеттермен айналысады, соның ішінде байланыс қызметін жеткізу бар. Осыған орай, 2001-2005 жылдары байланыс қызметін көрсеткені үшін алым алудың өзіндік жүйесі мен тетігін құру жоспарланды.

Көрсетілген қызметтер үшін тарифтердегі кез келген өзгерістер Қазақстан

Республикасының Табиғи монополияны реттеу, бәсекелестікті қорғау және шағын бизнесті қолдау жөніндегі агенттігінің нормативтік-құқықтық актілерінің талаптарына сәйкес жүргізіледі.

4. Қаржы салымының бағдарламасы

1) аэронавигациялық жүйені дамыту саласындағы ИКАО-ның стандарттары мен ұсынатын іс-тәжірибесі.

80-жылдардың аяғында дүниежүзілік авиациялық қоғамдастық авиатасымалдың ғаламдық масштабта тез қарқынмен өсуімен түйісті, осыған орай, қазіргі аэронавигациялық жүйе 50 жыл өмір сүріп жатқанына қарамастан, бұдан әрі ұшулар қауіпсіздігінің деңгейін ұдайы сақтап отыруға, өткізіп жіберу қабілеттіліктері мен ұшу өндірісінің тиімділігін арттыруға қойылатын күннен-күнге өсіп келе жатқан мұқтаждықтарды қанағаттандыруға қабілетсіз болды. Сондықтан, ИКАО саясатындағы аэронавигация жүйесінің екі тұрпатын ерекшелеуге болады:

аэронавигацияның дәстүрлі құралдары;
болашақтағы аэронавигациялық жүйелер.

Трафиктің өсу қарқынына ие болу үшін, ИКАО 1993 жылдан бастап CNS/ATM тұжырымдамасын жасауға толығымен кірісті (байланыс, навигация, әуе қозғалысын ұйымдастыру мүддесіндегі бақылау) және қазіргі уақытта осы стандарт төңірегіндегі өзіндік ерекшелікпен келісілу кезеңіне жақындап қалды.

Азия аймағы болашақтағы навигация жүйесінің (FANS) жасаған тұжырымдамасын іске енгізуді бастайтын алғашқы аймақтардың бірі болып табылады. Өндірістілігі молырақ, ең бастысы, әуе қозғалысын ұйымдастыру технологиясының үнемдірек түрде құру шешімін іздестіру арқылы CNS/ATM тұжырымдамасы қабылданды.

Пайдаланушыларға төмендегідей қызметтер көрсету үшін, тұжырымдама навигациялық спутниктердің көмегін қолдануды көздеп отыр:

Навигация,
Автоматты кіріптарлық бақылау.

Бүгінгі күні ғарыштық негіздеудің екі навигациялық - АҚШ-та өндіріліп, қолдау тапқан GPS (Global Position System) және Ресейлік ГЛОНАСС жүйесі бар.

GPS жүйесі пайдаланушыға, іс жүзінде, өзінің тұрған жерін жер шарының кез келген нүктесінен кез келген уақытта тез анықтауға мүмкіндік береді. Алғашқыда ол соғыс жағдайында пайдаланылуға көзделгенмен, қазір жарым-жартылай азаматтық пайдаланушыларға да ашылды, сонымен, ИКАО бұны болашақ навигациялық жүйенің негізі ретінде ұшудың барлық кезеңдерінде пайдалануға шешім қабылдады. Сол сияқты, ИКАО ГЛОНАСС-ты да жалпы аэронавигация жүйесіне кіргізуді шешті.

CNS/ATM дамуы және оның іске енгізілуінің келесі кезеңдерінде, ішінде құру станциялары мен жекеленген түзету хабарламалары бар, жүйенің қосымша бөлшектері енгізіледі. Бұл, бастапқыда нақты емес қонуға таянған кезде, әрі қарай, 2005 жылдан бастап ИКАО-ның 1,2 және әрі қарай 3 санаттары бойынша талап етілген нақтылықты

Мезгілі өткен ресурстар, рухани тозығы жеткен және қазіргі стандартқа сай келмейтін аэродромдық радиолокаторлар, қондыру жүйелерін, келтірілген радиостансалар мен маркерлік маяктарды бірте-бірте қазіргі жабдықтарға ауыстыру т.б

Жер үстінің инфрақұрылымын ғарыштық орналасу жүйесіне ауыстыруды болжайтын CNS/ATM енгізу дамудың негізгі бағыты болып табылады. Бірақ бұл процесс спутниктің көмегімен навигацияны қамтамасыз ететін қажетті құралдармен жабдыкталмаған әуе кемелерінің көптігінен кідіре тұрады.

Сондықтан "Қазаэронавигация" РМК шолудағы болашақта (навигацияның) Қазақстан кеңістігіндегі ұшуларды орындайтын әуе кемелері толығымен жаңа, қазіргі кезеңге сай жабдықтармен жабдыкталып болғанша, қолда бар дәстүрлі құралдарын сақтап, күтіп ұстайды. Сонымен, навигацияның дәстүрлі құралдарын сақтап, күтіп ұстайды. Сонымен, навигацияның дәстүрлі құралдары: қондыру жүйесін жабдықтау, автоматтық радиопеленгаторлар, қондырудың инструменталды жүйелері, радиомаяктар, таяу навигацияның радиотехникалық жүйесі, көбінесе өзі сақталып немесе өзіне ұқсас кейінірек шыққан үлгісіне ауыстырылуы тиіс.

Сонымен қатар, әуе қозғалысын басқару сипатын жақсартумен қамтамасыз ететін жабдықтарды: бақылау-реттеу станциялары және жүйелердің нақтылығын, қажеттілігін, тұтастылығын арттыратын кең өңірлі локальды толықтыру жүйелерін орнатуды б а с т а у қ а ж е т .

Жоғарыда айтылғандардан АНҚ барлық ішкі жүйелерінің мынадай даму кезеңдері ж о с п а р л а н у д а :

трассалық ұшулар - жоғарғы әуе кеңістігі,
терминалды оңтайландыру өңірі - төменгі әуе кеңістігі.

2) әуе қозғалысын басқару автоматтандырылған жүйесінің орталықтары

ӘҚБ АЖ орталықтары аэронавигациялық жүйелердің барлық инфрақұрылымының базалық элементі болып табылатындықтан, оның дамуына осы қаралып отырған мезгілде ерекше көңіл бөлінеді. Ақтөбе мен Алматыдағы әуе қозғалысын басқарудың автоматтандырылған қазір қолда бар 2 жүйесі (ӘҚБ АЖ), сонымен қатар, Алматы мен Астанадағы аэродромдық ұшулардың автоматтандырылған екі жүйесі шектес жүйелер мен аэродром аудандарында резерв ретінде пайдалану жолымен барлық радиолокаторлардың қарамын пайдалануды қамтамасыз етуге тиіс.

Бұл үшін мына шаралардың атқарылуы қажет:

аэродром өңірлерінде ӘҚБ автоматтандыру құралдарын (диспетчердің АЖО) енгізу ;

Алматы мен Ақтөбедегі қазіргі трассалық орталықтарды және сондай-ақ, Алматы мен Астанадағы аэродром орталықтарын да автоматтандырудың, оларға осы орталыққа қатысты радиолокаторларды ғана емес, аралас радиолокациялық позицияларды да ықпалдастыру арқылы автоматтандырудың тиімді түрде автономдық жүйесін құру

жолымен толық ықпалдастық және функционалды резервпен қамтамасыз ету;

Жоспарланған шаралар әуе қозғалысын басқарудың техникалық ғана емес, басқа да зақымдануға душар болмайтын, зор бас тарту-орнықтылық жүйесін құруға мүмкіндік б е р е д і .

3) телекоммуникацияның шағын жүйесі

ИКАО халықаралық ұйымы Болашақ жүйеге (FANS - II кезең) көшуді бақылау және әзірлемелерді үйлестіру мен жоспарлау жөніндегі арнайы комитеттің кеңесінде өзінің ДОС 9626 FANS (II/4), құжатында, "жер-ауа" және "жер-жер" байланыс жүйелері ИКАО CNS/ATM жүйесінің шешуші элементтері болып табылатынын мойындады.

Сондықтан да, болашақ технологияны ендіру мәселесі телекоммуникациялар шағын жүйелерінің даму деңгейіне тікелей байланысты және ол болашақтағы аэронавигациялық жүйенің ғаламдық сипатына қарай, Аэронавигациялық Телекоммуникация желісі осы ықпалдастық жағдайын жасаудың тұғырнамасы болады (А Т N) .

Ғаламдық ATN дегеніміз - ішіне шлюздердің көмегі арқылы кіретін шағын желілердің ықпалдастылығы. Бұдан ATN бағытына ықпалдасатын жеке шағын желілердің даму мәселесін алға қою қажеттігі туады, демек, оларды реформалау ИКАО-ның тиісті Стандарттары мен ұсынған Тәжірибелеріне сәйкес болу керек. Сондықтан коммуникациялардың шағын жүйелерінің даму бағдарламасы - әрқайсысы өзіне жүктелген міндетті өсу деңгейімен қамтамасыз ететін және ИКАО нұсқауларына толық сәйкес келетін шағын желілер даму бағдарламасының қосындысы болып т а б ы л а д ы .

ӘҚҰ-ның жетілдіруге жататын жүйесінің авиациялық электр байланысына қояр т а л а б ы .

Қазақстан Республикасының ӘҚҰ-сын жетілдіруге және әуе қозғалысын басқарудың (ӘҚБ АЖ) автоматтандырылған жүйесін құруға байланысты міндетті түрде қ а м т а м а с ы з е т і л у і к е р е к :

шеттелген радиолокациялық позициялардан сандық радиолокациялық ақпаратты ӘҚБ АЖ орталығына жеткізу;

шеттегі радиолокацияның позициялардан орналасқан ӘЖҚ радиостанцияларын б а с қ а р у ;

ӘҚБ АЖ орталықтары және шеттелген позициялар аралығындағы үндік байланыс;

Сандық ақпараттың ӘҚБ АЖ орталықтары араларында берілуі;

Жоғарыда аталған байланыстың барлық түрін сенімді және тоқтаусыз жұмыспен қамтамасыз ету үшін географиялық екі тарамды трасса талап етіледі.

Қазақстан Республикасы әуе қозғалысына қызмет көрсетудің жетілдірілетін жүйелерінің талаптарына және ИКАО-ның нұсқауларына сәйкес Қазақстан Республикасында алдыңғы кезекте мынадай шаралар анықталды:

спутниктік және жер үстіндегі сегменттерді пайдалана отырып, шеттелген

радиолокациялық позициялары, шеттелген ретрансляторлары, ҚР әуежайлары арқылы
ӘҚБ АЖ орталықтарының арасында сандық жүйе құру;
телефон желісін жетілдіру;

хабар беру және радиолокациялық ақпаратпен алмасу желісін, және ішіне басқа
мемлекеттердің ӘҚБ АЖ аралас орталықтары кіретін ӘҚБ АЖ орталықтары арасында
сандық ақпаратпен алмасу желісін құру;

Аэронавигациялық, телекоммуникациялық желісін құру;

ЖҚ және ӘЖҚ радиобайланысының жабдықтарын ауыстыру, ӘЖҚ шеттелген
ретрансляторын басқару желісін құру;
АТББ желісін жетілдіру.

Жоспарланатын қызметтер

"Жер-жер" байланыс жүйесін жетілдіру

2000-2001 жылдары спутниктік және жер үстіндегі сегменттерді пайдалана отырып
шеттелген радиолокациялық позициялары, шеттелген ретрансляторлар және ҚР
әуежайлары арқылы ӘҚБ АЖ орталықтарының арасында сандық жүйе құру;

Атырау, Ақтау, Арал, Жезқазған, Астана, Қостанай пункттарында серіктік
станцияларды жинақтау жөніндегі жобалау-іздістіру жұмыстары аяқталды, 2001 жылы
ол жалғасын табады.

Ретрансляторларды орнату пунктарына байланыс каналдарын ұйымдастыру үшін
цифрлық жабдықтар орнатылуда.

Желіні басқару, қызметшілер дайындау орталығын құру жөніндегі жұмыстар
басталды.

Байланыстың әуежай-қала (соңғы миль) бағыттарын барлық филиалдарда резервпен
қамтамасыз ету. Магистральді желі байланыстылығы мен каналдарының өткізгіш
қабілеттіліктерінің коэффициентін ұлғайту, жерүсті сегментін пайдалана отырып,
резервтік сандық каналдар ұйымдастыру.

2002-2003 ж. Желі толығымен қанатын жаяды.

"Жер-жер" диспетчерлік үндік байланыс желісін құру

2000-2001 жылдары Алматы, Астана, Ақтөбе пункттарында үндік байланыс жүйесін
жөндеу жұмыстары аяқталды. Байланыс каналдарының жұмысын сенімділік және
тұрақтылықпен қамтамасыз ету үшін, кәсіпорынның жеті филиалында
талшықты-оптикалық байланыс желісі құрылысын салуды қарастырған "әуежай-қала"
учаскелеріндегі байланыс жүйелерін және 26 санды радиорелейлі желіні орнатуды
қайта жаңарту жүргізілуде.

2002-2005 жылдары - әуежайларды шағын үндік байланыс жүйелерімен жарактау.

Спутниктік және жерлік сегменттер базасында салынып жатқан
Қазэронавигацияның кооперативтік сандық желісі бірыңғай кооперативті желі құруға
тұғыр болады.

Тораптық АТС 57 (ALCATEL 1000S12), коммутацияның элементі, сонымен қатар,

көпшілік пайдаланатын телекоммуникацияның халықаралық, қалааралық және қалаға шығатын шлюз бен сандық желіні байланыстыру желілерін ұйымдастыру көлігі ретінде , телефон желісінің бірте-бірте ауысуына негіз болады.

Телефон желісін жетілдіру

2000-2002 жылдары қолда бар желілерге талдау. "Қазақэроавиация" РМК жүйесінің жүйелі жобасы әзірленді. "Қазақтелеком" ААҚ-ға бөтен ұйымдар абоненттері мен "Қазақэроавиация" РМК филиалдарының пәтер секторларын беру.

Арнайы функциялармен қамтамасыз ету мақсатымен, АТС 57 (ALCATEL 1000S12) жабдықтауды аяғына жеткізу. "Қазақэроавиация" РМК телефон желілерінің жұмыс жобасын әзірлеу. АТС 57-ге дейін сандық желі бойынша жалғастырушы желілер ұйымдастыру .

2002-2005 жылдары филиалдардағы ескіргендерін ауыстыру үшін сандық АТС-ті жинақтау. "Қазақэроавиация" РМК телефон желісін жетілдіру - төменде айтылатындарға негізделген маңызды, сапалы және үнемді әсер алуға мүмкіндік береді:

Жалғастырушы сандық желілерге

С а н д ы қ А Т С

Желідегі бірыңғай нөмірлерге

қызмет көрсетудің жаңа қосымша түрлеріне

қалааралық трафиктерді қысқарту

балама желі қызметтерін жалға алу жөніндегі шығыстарды қысқарту кабелдік желі құрылысы мен пайдалануға кететін шығыстарды қысқарту бірыңғай қосымша жабдық топтарымен біркелкі техникалық қызмет көрсету орталықтарын құру және бағдарламамен қамтамасыз етуге.

ӘҚБ АЖ орталықтарының радиолокациялық ақпаратпен алмасу және өзара қарым-қатынас жасайтын желілерін құру.

2000-2002 жылдары - Балқаш, Тараз, Ақтөбе, Алматы пунктарында RUI/AASTERIX ВРЛ хаттамаларын конверторларымен жарактау. Резервтеумен қамтамасыз ету. Бағыттаушылық хаттамаларды өңдеу, желіні тәжірибелі пайдалану. Желіні пайдалануға е н г і з у .

OLDI хаттамаларын жеткізу үшін көліктік желі құрылды. ҚР ӘҚБ АЖ орталықтарының бағдарламалық қамтамасыз етілуі мен іргелес мемлекеттердің ӘҚБ АЖ дайындығына қарай, ақпарат жеткізумен қамтамасыз етілетін болады.

Аэронавигациялық телекоммуникациялық желілердің құрылысы

2001-2004 жылдары орындалған жүйелі жоба негізінде ҚР аэронавигациялық желісі (АТN) құрылысының жұмыс жобасын әзірлеу.

Қазақстандық АТN желісін басқару орталығы мен техникалық пайдалануға енгізу. Сегмент желілерін тәжірибелі пайдалану. Қызметшілерді оқыту. Желілерді Қазақстан Республикасы аумағына тарату.

Аралас мемлекеттермен сынақтық байланыс ұйымдастыру.

Тест сынағынан өткізу және нақты пайдалануға көшу.

ЖҚ және ӨЖҚ радиобайланыстарының жабдықтарын ауыстыру. ӨЖҚ шеттелген ретрансляторларды басқару желісін құру.

2001-2004 жылдары әзірленген "ҚР аэронавигациялық телекоммуникациялық желісі" жобасы мен АҚШ мемлекетінің грантының есебінен DORS фирмасы орындаған жобаның негізінде - ӨЖҚ радиобайланысын да, радиожелілердің ЖҚ жабдықтарын да ескере отырып, радиобайланыс жабдықтарын ауыстыру жоспарын жасау. Бұл жағдайда, Қазақстан Республикасының ӨҚҰ-ның жетілдірілген жүйесіне бірте-бірте көшу есебімен, радиожелілерді оңтайландыруды жүргізу керек және осы ЖҚ пен ӨЖҚ диапозондардың берген деректерін қазіргі сандық желімен ықпалдастыра отырып ӨҚБ АЖ орталықтары арасында кең тарату қажет.

Аэронавигациялық телекоммуникациялық желі каналдарын пайдалана отырып, ӨЖҚ шеттелген ретрансляторларын басқару желісін құру. Осы желінің деректерін беру каналының базасында ӨЖҚ желісінің ара қашықтағы бақылау мен мониторинг желісін - орталықтандырылған басқарудағы ӨҚБ АЖ радиобайланыс орталықтарын құру.

А Т Б Б желісін жетілдіру

2000-2001 ж. ӨҚҰ (AMHS) хабарларын өңдеу қызметі бөлігіне ерекше көңіл бөле отырып, Қазақстан Республикасының аэронавигациялық, телекоммуникациялық желісінің (АТН) жасалған жобасымен жете танысуды жүргізу.

Қазақстан Республикасында және басқа да аймақтарда АТББ ӨҚҰ-ға ақпарат беру желісі бойынша қамтамасыз етудің маңыздылығын ескере отырып, AFTN/AMHS өтпелі кезеңдегі желісін жасау.

2002-2003 жылдары ӨҚҰ (AMHS) қатынастарды өңдеу қызметі жүйесін тәжірибелік пайдалануға көшу. Алматы қаласындағы КББО базасында AMHS жабдығын тәжірибелік пайдалану. Бұл үшін Алматыда АТSMHS желісі ұйымдастырылады және өткізіледі:

қызметшілерді оқыту;

AFTN/ATN шлюздерін тәжірибелік пайдалану.

2004-2005 жылдары "Поток" жүйесінің ОКЖ және АРМ Алматы және Астана қалаларына AMHS жүйесін қолданушы АРМ-ға көшіру.

Қазақстан Республикасының AFTN жүйесінің АТН жүйесіне көшуін аяқтау.

4) навигацияның шағын жүйелері

Навигацияның шағын жүйелерінің дамуы екі түрлі жолмен қарастырылады. Бұл шағын жүйеде жерүсті инфрақұрылымы жүйесін ғарыштық орналасу жүйесіне ауыстыру көкейтесті жай. Бірақ бұл процесс навигацияны ғаламдық спутниктік жүйенің көмегімен қамтамасыз ететін (GNSS) қажетті құралдармен жабдықталмаған әуе кемелері санының көптігімен кідіріледі. Сондықтан навигацияның шағын жүйелерінің даму сипаттамасы екі фактормен айқындалады.

Қажетті Стандарттар және Ұсынылатын тәжірибелер қабылданып, тиісті жабдықтар сериялы түрде шығарылып, әуе кемелері толығымен жарақталғанша, шолудағы болашақта қазіргі қолда бар дәстүрлі құралдарды сақтап, күтіп ұстау қажет;

Жерүсті инфрақұрылымын біртіндеп енгізу қажеттілігі.

Осылайша навигацияның дәстүрлі құралдары: қондыру жүйесінің жабдығы (NDB), автоматтандырылған радиопеленгаторлар (ADF), қонудың инструменталды жүйелері (ILS), радиомаяктар (VOR/DME), таяумаңдағы навигацияның радиотехникалық жүйелері көп жағдайда өз қалпын сақтайды және соңғы шыққан үлгілермен ауыстырылды.

Жағдайдың тағы бір қиын жері, ескі парктің әуе кемелері қазіргі жаңа жабдықпен жарақтауға келмейді, сондықтан да оларды Қазақстан Республикасының әуе кеңістігіндегі ұшуларды орындап жүрген кездерінде дәстүрлі навигациялық жабдықтармен жарақтау қажет болады. Дәл осы фактор жоғарыда аталған жабдықтарды ауыстыру кестесін анықтайды.

Дәстүрлі жүйені қолдаудың басқа бір себебі, олардың пайдалану мезгілінің өткендігі болып табылады. Жабдықтың көп түрі әбден тозуға жақындауда.

Жақсы сипаттамамен қамтамасыз ететін жабдықтарды орнатуды бастау қажет: бақылау-реттеу станциялары, жүйелердің нақтылығын, тұтастығын және қажеттілігін арттыратын, кең өңірлі және локальды толықтыру жүйелерін.

Жоғарыда айтылғандардан навигацияның шағын жүйелерінің мынадай даму кезеңдері анықталды.

2001-2007 жылдары дәстүрлі жүйелер жабдығын қолдау және соған ұқсас кейінірек шыққан жекелей үлгілеріне ауыстыру;

2005-2007 жылдары навигацияның қосымша құралдары ретінде пайдалануға мүмкіндік беретін жаңа жүйенің элементтерін пайдалануға мүмкіндік беретін жаңа жүйенің элементтерін пайдалануға енгізу;

2010 жылдан кейін навигацияның дәстүрлі жабдықтары бірте-бірте қосымша категорияға өтеді;

Жабдықтар ресурсының жасалау деңгейіне қарай және қажеттіліктің төмендеуіне байланысты 2015 жылы навигацияның дәстүрлі құралдарында бірте-бірте бөлшектенеді.

5) Бақылаудың ішкі жүйелері

Бақылау ішкі жүйелерінің дамуын аэродромдық құрамдылыққа қатысты өткізу қажет.

2001-2002 жылдары пайдаланудан алынуы және уақыты өткен бірінші трассалық ІРЛІ 39-2 радиолокаторлардың 10 топтамасын бөлшектеу жоспарланып отыр. Бұл радиотехникалық жабдықтың осы түрін пайдалану шығынын азайтады.

Аэродром аудандарындағы әуе қозғалысының қарқынына қатысты аэродромдық радиолокаторлардың ресурстық күйіне жасаған талдау - тиісті жұмыспен қамтамасыз

ету үшін өткізілетін шаралар көлемінің мәселесіне қатаң даралықпен экономикалық үнемділік жағына қатаң сәйкестігін ескеру қажеттігін көрсетеді:

Ұшып-қонудың саны салыстырмалы түрде жоғары болған әуежайларда (Астана-Алматы) бірінші аэродромдық радиолокаторларды қазіргі кезеңнің STAR2000 радиолокаторларына ауыстыру жүргізілді;

Қарқыны жағынан төменірек топтағы әуежайлардың ішінде (тәулігіне 10-20 әуе кемесі) Қарағанды әуежайында ВОРЛ (ӘҚБ, RBS) қиюластырылған және жеткілікті қосымша ресурстарымен "Экран-85" радиолокациялық кешен жабдығы жарақталуда. Бірақ әуе жағдайын бейнелеудің қазіргі құралдарына көшу үшін, осы кешенді диспетчерлердің автоматтандырылған жұмыс орындарымен қамту қажеттігі туады. Орындалу мерзімі 2001 жыл;

Жоғарыда айтылған себептермен, әуежайларда келесі топтағы аэродромдық радиолокаторларды ауыстырудың қажеттілігі шамалы. Өз ресурстарын өтеген, РЛК бар осы топтағы әуежайларды ӘҚБ және RBS тәртібіндегі жұмыспен қамтамасыз ету үшін, екінші каналды жетілдіру бойынша күрделі жөндеуден өткізу қажет, сондай-ақ диспетчердің ПОИ және АРМ аппаратурасы локаторының құрамына төмендегі кесте бойынша кіргізу:

2001-2002 жылдары - Шымкент, Жезқазған, Қызылорда, Ақтөбе, Ақтау, Атырау қалаларын;

2002-2003 жылдары - Павлодар, Орал, Қостанай, Петропавл қалаларын;

2004 жылы - Өскемен, Семей, Көкшетау, Тараз қалаларын.

Бұл жағдайда РЛК Жетілдірумен бір мезгілде диспетчердің автоматтандырылған жұмыс орындарын бейнелейтін аппаратура ауыстырылады.

Жоғарыда көрсетілген әуежайлардағы аэродромдық радиолокаторды жетілдірудің құны жаңа бір аэродромдық радиолокатордың құнынан аспайтынын атап көрсету қажет, оның үстіне осы әуежайлардағы қазіргі қарқындылық жағдайында мәселені шешудің бірден-бір қолданбалы түрі болып табылады.

Болашақтағы бақылаудың аэронавигациялық жүйелері автоматты кіріптарлық бақылауды қолдануды көздеп отыр. ӘҚБ АЖ трассалық орталықтарындағы диспетчерлердің автоматты кіріптарлық жұмыс орындары (АЗН) 2005 жылдан бастап енгізілетін болады.

б) қаржы салымдары (инвестициялар)

2001-2005 жылдары кәсіпорын негізгі құралдарға 15341 млн. теңге сомасына қаржы салымын өткізуді жоспарлап отыр. Қаржы салымы радиотехникалық құралдар мен электр байланыстарын ауыстыруға және оларды дамытуға, өндірістік қажетті негізгі құралдар мен "Қазақстан Республикасында Нота́м офисін құру" бағдарламасын алуға, құрылыс-жинақтау жұмыстары, соның ішінде "Транспорт Тауэр" ғимаратына жұмсалды.

2001 жылы қаржы салымы - 2596 млн. теңге, 2002 жылы - 3029 млн. теңге, 2003

жылы - 3197 млн. теңге, 2004 жылы - 3274 млн. теңге, 2005 жылы - 3245 млн. теңгені қ ұ р а й д ы .

Бұрын жасалған келісім-шарттардың міндеттемелері бойынша "Қазаэронавигация" РМК "Thomson-CSF" "Airsys ATM GmbH" фирмаларына 10,3 млн. АҚШ долларын төлеуге тиіс, бұл 2001-2005 жылдарға арналған қаржы салымы бағдарламасының 10%-ы н қ ұ р а й д ы .

2001-2005 жылдардың индикативті жоспарында бұрынғы ӘҚҰ жүйесін жетілдіруге, навигациялық және локациялық жабдықтар, байланыс құралдарын жабдықтауға, құрылыс-жинақтау жұмыстарына, басқадай негізгі құралдар алу мен "Транспорт Тауэр" ғимаратын салуға қатысуға жасалған келісімдер бойынша міндетті төлемдер есебімен, кәсіпорын негізгі қаражаттың 16916 млн. теңге сомасына қаржы салымын өткізуді ж о с п а р л а п о т ы р (5 - қ о с ы м ш а) .

Бағдарлама бұрынғы жасалған келісімдер бойынша төменде айтылатын ірі нысаналарды ауыстыру, алу, енгізумен бірге, міндетті төлемдерді төлеуді көздейді:

ӘҚҰ жүйелерін жетілдіру мен ауыспалы ("Thomson - CSF Airsys" және "Airsys ATM GmbH", "Қазақстан Халық Банкі" ААҚ, РАБҒЗИ-ӘҚҰ, "Қазақтелеком", т.б.) - 17,2 млн. АҚШ доллары сомасы көлеміндегі бұрынғы жасалған келісімдер бойынша м і н д е т т і т ө л е м д е р ;

қону жүйесінің жабдығы - 4,6 млн. АҚШ доллары;
келтірілген радиостанциялар - 3,4 млн. АҚШ доллары;
аэродромдық радиолокаторлық кешендерді ауыстыру, күрделі жөндеуден өткізу және модернизациялау - 16,8 млн. АҚШ доллары;
(ВОР/ДМЕ) навигация жүйелері - 4 млн. АҚШ доллары;
трассалық екінші РЛС - 4,7 млн. АҚШ доллары;
радиолокациялық ақпаратты бейнелейтін (АРМ-Т) аппаратурасы - 6,5 млн. АҚШ д о л л а р ы ;

ӨЖҚ және ЖҚ радиобайланысының жабдығы - АҚШ-тың 14,5 млн. доллары;
радиорелейлік станциялар - 1,5 млн. АҚШ доллары;
дауыстап сөйлеу байланысының жабдығы - 1,9 млн. АҚШ доллары;
"әуежай-қала" учаскелеріндегі радиорелейлі және талшықты-оптикалық байланыс желілері - 1,9 млн. АҚШ доллары;
есептеу техникасының жабдығы - 2,8 млн. АҚШ доллары;
"Транспорт-Тауэр"-ді қоса ЖРБ - 8 млн. АҚШ доллары.

5. Маркетинг жоспары

Маркетинг қызметінің орташа мерзімді жоспарлаудағы негізгі міндеті - Еуропа - Оңтүстік, Шығыс, Оңтүстік-Шығыс Азия Таяу Шығыс елдері бағыттарына транзиттік қозғалыстың қосымша тасқынын тарту үшін Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінен өтетін бағыттардың артықшылығын пайдалану болып табылады.

Осы мәселені шешу және осыған сәйкес Қазақстан Республикасының аумағына

қосымша тасқындар тарту төңірегіндегі жұмыс шеңберінде, әр түрлі мемлекеттік органдардың - Азаматтық авиация комитетінің, Қорғаныс министрлігінің Қазақстан Республикасының Табиғи монополияны реттеу, бәсекелестікті қорғау және шағын бизнесті қолдау жөніндегі агенттігінің бірлескен күштерін қолдануды талап ететін шаралар кешенін өткізу қажет. Бұл шаралар кешені төмендегідей:

1) әуе тасқындарын ұйымдастыру және жоспарлау, жаңа халықаралық әуе трассасын ашу жөнінде іргелес мемлекеттердің уәкілетті органдарымен (үкіметтік деңгейді қоса алғанда) өзара қарым-қатынас;

Қазақстан Республикасының елшілігі арқылы тиісті мемлекеттердің үкіметтік мекемелерімен байланыс;

елшіліктер мен "Эйр Қазақстан" авиакомпаниясының өкілеттілігі арқылы мемлекеттердің авиациялық әкімшіліктерімен өзара әрекеттестікте болу;

Қорғаныс министрлігінің тиісті құрылымдарын мүдделі мемлекеттердің әскери ведомстволарымен мәселелерді шешу үшін пайдалану;

2) Қазақстан Республикасының аумағына әуе қозғалысы тасқындарын тарту жөнінде азаматтық авиация субъектілері арасында бірыңғай үйлестірілген саясат жүзеге асыру;

3) транзиттік рейстерге қызмет көрсету сапасын көтеру үшін Қазақстан Республикасы әуежайларының сервистік инфрақұрылымын дамыту;

транзиттік өңірлер құру;
тұтынушылар мен пайдаланушылардың талабын қанағаттандыратын әуежайлық алымдарды қалыптастыру;

авиациялық жанармайдың баға саясатын ретке келтіру;

4) іргелес мемлекеттердің аэронавигациялық қызметтерімен Қазақстан Республикасының әуе трассалары қарымын барынша пайдалану мәселесі жөнінде келіссөздер ұйымдастыру және жүргізу;

5) транзиттік ұшулар мен қону арқылы ұшатын рейстерді орындауда Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану мәселесі жөнінде авиакомпаниялармен тікелей келіссөздер ұйымдастыру және жүргізу;

6) Қазақстан мен Қытайдың шекарасындағы жаңа дәліз арқылы ұшуды Қытай авиакомпаниялары (Air China, China Southern, China Eastern) орындауы жөніндегі мәселелерді шешу үшін, Қазақстан Республикасының елшілігі мен "Эйр Қазақстан" компаниясының Қытайдағы өкілдігін іске тарту;

7) Қазақстан Республикасының Германиядағы, Италиядағы, Франциядағы, Нидерландтағы, Швейцариядағы, Түркиядағы, Израильдегі, Ресейдегі, Украинадағы, Белоруссиядағы, Балтық жағалауы мемлекеттеріндегі елшіліктерін, олардың авиакомпанияларының (Lufthansa, Alitalia, Air France, KLM, Swissair, Turkish Airlines, EL AL Israel, т.б.) ұшу бағыттарын Еуропадан Оңтүстік-Шығыс Азия елдеріне баратын рейстерді орындау кезеңінде Қазақстан Республикасының аумағы арқылы өтетін

трансазиялық маршруттарға ауыстыру қажет;

8) ИКАО-ның CNS/ATM тұжырымдамасын енгізу арқылы халықаралық аэронавигация саласында бірыңғай технология мен стандарттар жасау жолымен осы аймақта ұшулардың қауіпсіздігін және әуе трассаларын пайдалану тиімділігін арттыру бойынша ТАСИС-пен "Оңтүстік Шеңбердің әуе трассалары, II фаза" бірлесіп іске асыратын жобаны әрі қарай тарату;

9) Қазақстан Республикасының Көлік және коммуникациялар министрлігі, Сыртқы істер министрлігі және Қорғаныс министрлігінің бірлескен шараларын өткізуді әзірлеу жолымен Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалануға рұқсат алу рәсімін ж е н ц і л д е т у ;

10) халықаралық азаматтық ИКАО, ИАТА ұйымдарымен өзара әрекеттестік;

11) авиакөлік секторы, атап айтқанда, аэронавигация саласындағы халықаралық кеңестер мен көрмелерге қатысу, шаралар және осындай шараларды Қазақстан Республикасында ұйымдастырып өткізу;

12) Қазақстан Республикасының Табиғи монополияларды реттеу, бәсекелестікті қорғау және шағын бизнесті қолдау жөніндегі агенттігімен нарық жағдайындағы өзгерістерге тез бейімделуге мүмкіндік беретін аэронавигациялық АНҚ үшін алымдар ставкасын қолдану жөніндегі нормативтік-құқықтық базаны әзірлеу және енгізу.

Жоғарыда аталған маркетинг жоспарын іске асыру нәтижесінде кәсіпорын 2001-2005 жылдары тұрақты өндірістік көрсеткіштерді сақтап қалуды жоспарлап отыр.

6. Бюджетпен өзара қарым-қатынас және РМК үшін пайдадан жасалатын аударым нормативі

2001 жылдан бастап 2005 жылғы кезеңде "Қазаэронавигация" РМК бюджетке 10890 млн. теңге сомасына төлем жасауды жоспарлап отыр, соның ішінде: республикалық бюджетке - 7754 млн. теңге және жергілікті бюджетке 3136 млн. теңге. Әр жылға шаққанда төлемдердің құрайтыны (млн. теңге):

2 0 0 1	ж ы л ы	-	2 2 5 1
2 0 0 2	ж ы л ы	-	2 0 0 6
2 0 0 3	ж ы л ы	-	2 1 1 0
2 0 0 4	ж ы л ы	-	2 2 4 3

2005 жылы - 2280

Жоғарыда келтірілген бюджетке аударатын төлемдер 1995 ж. маусымның 19-дағы " Мемлекеттік кәсіпорындар туралы" N 2335 заң күші бар Жарлыққа сәйкес, жеке меншік иесіне аудару нормативінің есебінсіз көрсетілді.

2001-2005 жылдар кезеңінде ұшуларды қамтамасыз ететін жабдықтарды жетілдіруге жоспарланған кірістер, шығыстар мен шығындарға сәйкес де " Қазаэронавигация" РМК Қазақстан Республикасы Үкіметінің қарауына жеке меншік

иесіне бөлу нормативін 2001 жылы - 4%, 2002 жылы - 6%, 2003 жылы - 8% және 2004-2005 жылдары - 12% түрінде қалыптастыру туралы ұсыныс енгізді. Нақты алғанда, таза пайдадан жасалатын аударудың сомасы 927 млн. теңгені құрауға тиіс.

7. Компанияның әлеуметтік бағдарламасы

Кәсіпорынның орташа тізімдік саны 2001-2005 жылдары 2674 адамды құрайды (1 қ о с ы м ш а) .

Қызметшілер санының құрылымы мынандай тәртіппен қалыптасады: әкімшілік-басшылық қызметшілері - 374 адам немесе жалпы санның 14%-ы. өндіріс қызметшілері - 2300 адам немесе жалпы санның 86%-ы, оның ішінде: радиотехника жабдығы мен байланысты техникалық пайдалану қызметі (РТЖБПҚ) - 1284 адам немесе жалпы санының 48%-ы; әуе қозғалысын ұйымдастыру қызметі (ӘҚҰҚ) - 749 адам немесе жалпы санының 28% - ы ;

басқа қызметшілер 267 адам немесе жалпы санның 10%-ы; мамандардың орта жасы 35-40 жас;

2000 жылы айлық жалақының орташа деңгейі 32351 теңгеге жетті. Жоғарғы білікті кадрлардың жұмыстан кетуі үстіміздегі жылы: РТЖБПҚ мамандары - 107 адам, ӘҚҰҚ - 15 адамды құрады .

Осыған байланысты кәсіпорын 2001-2005 жылдары айлықтың мөлшерін 2001 жылы 14%-ке, ал кейінгі жылдары жыл сайын орта есеппен 5%-ке арттыруды жоспарлап отыр . Бұл негізінен, тұтынушылық баға индексінің өсуіне байланысты болады.

Жаңа жабдықтарды енгізуге, Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдаланушылар құрамының өзгеруіне байланысты, "Қазаэронавигация" РМК-ның авиадиспетчерлері мен инженерлік-техникалық қызметшілерінің кәсіби дайындықтарына талап күшеюде .

Қазіргі кезде Қазақстан Республикасында ӘҚҰҚ және РТЖБПҚ мамандарын кәсіби және тілдік дайындықтан өткізуге лайықты тиісті оқу орындары жоқ. Сондықтан, қызметшілерді шетелдік оқу орындарына дайындауға баса назар аударылады.

Кәсіпорын ӘҚҰҚ мен РТЖБПҚ біліктілігін арттыру курсына жыл сайын 420 маманды төменде көрсетілген оқу орындарына жібереді:

Бейлбрук авиация колледжі (Англия, Алматы) - ӘҚҰҚ мамандарының кәсіби және тілдік дайындығы, жылына 200 адам;

Санкт-Петербург мемлекеттік аэроғарыштық құрал-аспап университетіне (Ресей) - РТЖБПҚ мамандары - 50 адамнан;

РТЖБПҚ мамандарын жаңа жабдықтарды дайындау зауыттарында оқыту жыл сайын - 70 адам ;

Қазақстандық жоғары оқу орындарына РТЖБПҚ мамандары - 100 адамнан.

Кәсіпорын бұл мақсатқа жыл сайын 800 мың АҚШ долларынан кем бөлмейді. Кадрларды кәсіби ауыстыру мақсатымен, Қазақстан Республикасының жоғары оқу

орындарынан ӘҚҰҚ мен РТЖБПҚ үшін конкурс негізінде жыл сайын 20 жас маман шақырылады. Бұл мақсатқа кәсіпорын жыл сайын 20 мың АҚШ долларын бөледі.

Қосымша А

"Қазақэронавигация" РМК ұйымдық құрылымы
(қағаз мәтіннен қараңыз)

1-қосымша

"Қазақэронавигация" РМК дамытудың 2001-2005 жылдарға
арналған жоспары

N	Көрсеткіштің атауы	Өлшем бірлігі	2000 ж. есеп беру!	2001 ж. баға!	2002 ж. болжам!
1	А к т и в т е р і				
	Негізгі қаражаттар	млн. теңге	8831	12258	14840
	Негізгі қаражаттар мен материалдық емес активтерді амортизациялау	млн. теңге	700	882	1040
	Жарғы капиталы	млн. теңге	2100	2100	2100
2	Өндірілген қызмет көрсету көлемі, табиғи бейнеленуінде, барлығы:				
	ұшақ-ұшып шығу	ұшып шығу	28086	28200	28300
	ұшақ-ұшып шығу тоннажы	мың тонна	1226	1231	1240
	ұшақ-километрлер	мың км.	94194	95800	97000
	өнім бірлігінің орташа тарифі:				
	ұшақ-ұшып шығу тоннажы	теңге/тонн	363	377	402
	ұшақ-километрлер	теңге/100км	6682	6957	7537
3	Қаржыландырудың дереккөздерінің негізгі капиталға қаржы салымы, барлығы:	млн. теңге	4626	2596	3029
	сон. ішінде - мемлекеттік бюджет қаражаты - сыртқы қарыздар есебінен				
	(банк несиелері)		2780	0	0
	- жекеменшік қаражаты		1846	2596	3029
4	Табыс, барлығы	млн. теңге	7343	7760	8350
	Қызмет көрсетуден түскен		6919	7315	7900

табыс, барлығы		АНҚ - табиғи			
соның ішінде:		субъектісінің			
монополия					
	қызметін реттеу	6756	7150	7730	
	басқа табыстар	163	165	170	
	Негізгі емес қызметтен түскен	424	445	450	
		п а й д а			
5	Шығыстар, барлығы:	млн. теңге	4370	5054	5490
	оның ішінде:	- еңбекақы			
	шығысы		1008	1172	1250
	- шикізат, материалдар, қызметтер көрсетуге		497	917	1100
		кеткен			
	- амортизациялық				
	қоса, басқа шығ.				
5.1.	Істелген қызметтің өзіндік құны, барлығы		2341	3019	3410
	Негізгі қызмет көрс.-дің өзіндік құны, АНҚ		2205	2884	3254
	соның ішінде:				
	материалдар, көрсетілген қызметтер еңбекақысы		425	843	1011
	еңбектің еңбекақысы		835	992	1053
	еңбектің еңбекақысынан аудару		209	211	199
	НҚ мен МА амортизациялау		675	838	991
	басқа шығындар		61	0	0
5.2.	Кезең шығындары		1818	1875	1915
	Сол. есепте: жалпы және әкімшілік		1586	1558	1645
	оның ішінде еңбек еңбекақысы		130	144	156
		шығыны			
	- несие үшін пайыздар		186	263	215
	- әлеуметтік саланың шығыстары		46	54	55
5.3.	Негізгі емес қызмет шығыстары		211	160	165
6	Салық салуға дейінгі табыс	млн. теңге	2973	2706	2860
7	Табыс салығы	млн. теңге	1054	982	1001
8	Таза табыс (шығын)	млн. теңге	1919	1724	1859
9	Бюджетке аудару нормативі	%	3%	4%	6%
10	Таза табыстар бөлініс	млн. теңге	1919	1759	1859

	Сол есепте: - бюджетке ақша		0	233*	112
			а у д а р у		
	- қаржы салымының бағдарламасына		1146	1491	1747
	- ТТ шығындаудың басқа бағыттары		773	0	0
11	Ұзақ мерзімді дебиторлық қарыз	млн. теңге	0	0	0
	сол есепте: сатып алушылар мен тапс. бер. - р		0	0	0
12	Ұзақ мерзімді дебиторлық қарыз	млн. теңге	3189	2670	1940
	соның ішінде: банк несиелері		3189	2670	1940
13	Қызметшілер саны	адам	2596	2645	2660
14	Жалақы қоры	млн. теңге	1002	1165	1240
15	Орташа айлық жалақы	теңге	32351	36918	39250

т а б л и ц а н ы ң

ж а л ғ а с ы :

N	Көрсеткіштің атауы	!2003 ж.!	2004 ж.!	2005 ж.!	2001 ж.!	2005ж.
!	!	! болжам!	болжам	!болжам	! 2000ж.!	2000-ға
!	!	!	!	! - ға	%	!
!	!	!	!	!	!	!
1	А к т и в т е р і					
	Негізгі қаражаттар	16540	18240	20840	139%	236%
	Негізгі қаражаттар мен материалдық емес	1210	1380	1540	126%	220%
	а к т и в т е р д і а м о р т и з а ц и я л а у					
	Жарғы капиталы	2100	2100	2100	100%	100%
2	Ө н д і р і л г е н қ ы з м е т к ө р с е т у					
	көлемі,	табиғи		бейнеленуінде,		
	б а р л ы ғ ы :					
	ұшақ-ұшып шығу	28500	28800	29100	100%	104%
	ұшақ-ұшып шығу тоннажы	1250	1260	1270	100%	104%
	ұшақ-километрлер	98000	98900	100600	102%	107%
	ө н і м б і р л і г і н і ң о р т а ш а т а р и ф і :					
	ұшақ-ұшып шығу тоннажы	425	451	461	104%	127%
	ұшақ-километрлер	7879	8202	8369	104%	125%

3		Қаржыландырудың барлық дереккөздерінің			есебінен	
		негізгі	капиталға		қаржы	
салымы, барлығы:		3197	3274	3245	56%	70%
сон. ішінде - мемлекеттік бюджет қаражаты					0%	0%
(банк несиелері)		0	0	0	0%	0%
- жекеменшік қаражаты		3197	3274	3245	141%	176%
4	Табыс, барлығы	8880	9400	9920	106%	135%
		Қызмет көрсетуден		түскен		
табыс, барлығы		8420	8935	9450	106%	137%
соның ішінде: АНҚ - табиғи қызметін реттеу		8250	8760	9270	106%	137%
басқа табыстар		170	175	180	101%	110%
		Негізгі емес		қызметтен		
түскен пайда		460	465	470	105%	111%
5	Шығыстар, барлығы:	5940	6390	6930	116%	159%
оның ішінде: - еңбекақы		1330	1410	1490	116%	148%
шығысы		1330	1410	1490	116%	148%
- шикізат, материалдар, қызметтер көрсетуге кеткен		1200	1300	1500	185%	302%
				шығыстар		
		- амортизациялық		аударуды		
қоса, басқа шығ.						
5.1.	Істелген қызмет.-ң өзіндік құны, барлығы	3745	4096	4533	129%	194%
		Негізгі қызмет		көрс.-дің		
өзіндік құны, АНҚ		3578	3924	4366	131%	198,%
		соның ішінде:		шикізаттар,		
		материалдар,		көрсетілген		
қызметтер еңбекақысы		1074	1165	1366	198%	321%
еңбектің еңбекақысы		1119	1192	1262	118,8%	151,14%
еңбектің еңбекақысынан		212	226	239	100,96%	114,35%
				а у д а р у		
НҚ мен МА амортизациялау		1173	1341	1499	124,15%	222,07%
басқа шығындар		0	0	0	0,00%	0,00%
5.2.	Кезең шығындары	2025	2119	2217	103,14%	121,95%

	Сол.	есепте:	жалпы	және		
әкімшілік шығыны	1812	1920	2034	98,23%	128,25%	
- несие үшін пайыздар	163	171	180	110,77%	138,46%	
- әлеуметтік саланың	155	138	119	141,40%	63,98%	
	58	61	64	117,39%	139,13%	
				шығыстары		
5.3. Негізгі емес қызмет шығыстары	170	175	180	75,83%	85,31%	
6 Салық салуға дейінгі табыс	2940	3010	2990	91,02%	100,57%	
7 Табыс салығы	1029	1054	1047	93,17%	99,29%	
8 Таза табыс (шығын)	1911	1957	1944	89,84%	101,28%	
9 Бюджетке аудару нормативі	8%	10%	12%	х	х	
10 Таза табыстар бөлінісі	1911	1957	1944	91,66%	101,31%	
	сол	есепте:	-	бюджетке	ақша	
аудару		153	196	233	0,00%	0,00%
- қаржы салымының бағдарла		1758	1761	1711	130,10%	149,30%
				ма с ы н а		
	-	ТТ	шығындаудың	басқа		
бағыттары	0	0	0	0,00%	0,00%	
11	Ұзақ	мерзімді	дебиторлық			
қарыз		0	0	0	0,00%	0,00%
сол есепте: сатып алушылар		0	0	0	0,00%	0,00%
мен тапс. бер.-р						
12	Ұзақ	мерзімді	кредиторлық			
қарыз		1770	1560	1300	83,73%	40,77%
соның ішінде: банк несиелер		1770	1560	1300	83,73%	40,77%
12 Қызметшілер саны		2675	2690	2700	101,89%	104,01%
13 Жалақы қоры		1320	1400	1480	116,27%	147,70%
14 Орташа айлық жалақы		41500	43700	45900	114,12%	141,88%

2-Қосымша

"Қазақэронавигация" РМК көрсетілген қызметтерден түсетін табыстарының 2001-2005 жылдарға арналған жоспары

Көрсеткіштер	!	жылдар
!	!	!
!	2000 дерек	! 2001 баға
!	!	!

	!	саны !	теңге !	\$!	саны !	теңге !	\$
<hr/>							
Өндірістік көрсеткіштер:							
- Ұшақ-километрлер, мың км.		94194					95800
- Ұшақ-ұшып шығу тоннажы, мың тонн.		1226					1231
Тарифтік ставкалар:							
- АНҚ ІӘҰ, 100 км үшін теңге		6681,52	47,01		6957,48	47,01	
- АНҚ АА, тонна теңге		362,78	2,55		377,40	2,55	
Табыстар, мың:		7343471	51667		7760000	52432	
- Аэронавигациялық қызмет көрсету		6755799	47533		7148320	48299	
	оның		ішінде				
- ІӘҰ		6293591	44281		6665390	45036	
- РА		444766	3129		464580	3139	
- АНШҰ		17442	123		18350	124	
- Басқа табыстар		587672	4135		611680	4133	
АНҚ Тарифінің өсуі, %							
- АНҚ ІӘҰ, 100 км үшін							0,00
			теңге				
- АНҚ АА, тонна үшін							0,00
теңге							

таблицаның

жалғасы:

Көрсеткіштер	!	жылдар		
	!	2002 болжам	!	2003 болжам
	!		!	
	!	саны !	теңге !	\$!
	!	саны !	теңге !	\$
<hr/>				
Өндірістік көрсеткіштер:				
- Ұшақ-километрлер, мың км.		97000		98000

-	Ұшақ-ұшып шығу тоннажы,	1240	1250		
	мың тон.				
Тарифтік ставкалар:					
-	АНҚ ІӘҰ,	100	км	үшін	
	теңге	7537	48,91	7879,40	48,91
-	АНҚ АА,		тонна	үшін	
	теңге		402	2,61	425,30 2,64
Табыстар, мың:		8350000	54832	8880000	55255
- Аэронавигациялық қызмет					
көрсету, оның ішінде:		7729017	50802	8251914	51356
-	ІӘҰ	7091592	47443	7567377	47932
-	РА	618424	3236	664538	3300
-	АНШҰ	19000	123	20000	124
-	Басқа табыстар	620983	4030	628086	3899
АНҚ Тарифінің өсуі,					% %
-	АНҚ ІӘҰ, 100 км үшін		4,04		0,00
			т е ñ г е		
-	АНҚ АА, тонна үшін		2,35		1,15
			т е ñ г е		

таблицаның

жалғасы:

Көрсеткіштер	!	жылдар
	!	
	!	2004 болжам
	!	2005 болжам
	!	
	!	саны ! теңге ! \$
	!	саны ! теңге ! \$
	!	

Өндірістік көрсеткіштер:

-	Ұшақ-километрлер,	98900	100600
	мың км.		
-	Ұшақ-ұшып шығу тоннажы,	1260	1270
	мың тон.		
Тарифтік ставкалар:			
-	АНҚ ІӘҰ,	100	км үшін
	теңге	8201,72	49,23 8369,10 49,23
-	АНҚ АА,		тонна үшін
	теңге	451,49	2,71 460,70 2,71
Табыстар, мың:		9400000	56070 9920001 56880

-	Аэронавигациялық қызмет көрсету оның ішінде	8760052	52229	9270001	53092
-	ІӘҰ	8022273	48688	8498444	49525
-	РА	716779	3415	750057	3442
-	АНШҰ	21000	126	21500	125
-	Басқа табыстар	639948	3841	650000	3788
АНҚ	Тарифінің		өсуі,	%	%
-	АНҚ ІӘҰ, 100 км үшін		0,65		0,00
			т ең г е		
-	АНҚ АА, тонна үшін		2,65		0,00
			т ең г е		

таблицаның

жалғасы:

Көрсеткіштер !	Жиынтығы !	2005 ж. Пайызы, К			
!	2001-2005 жж. !	2000 ж.		2001 ж.	
!	!	!	!	!	!
!	!	!	!	!	!
!	!	!	!	!	!
!	!	!	!	!	!
!	!	!	!	!	!
!	!	!	!	!	!
!	!	!	!	!	!
!	!	!	!	!	!

Өндірістік

көрсеткіштер

-	Ұшақ - километрлер				
мың км.	490300	106,80%		105,01%	
-	Ұшақ - ұшып	шығу			
		тоннажы,			
мың тон.	6251	103,59%		103,17%	

Тарифтік ставкалар:

-	АНҚ	ІӘҰ,	100	км		
үшін	теңге	7788,95	49	125,26	104,72	120,29 104,72
-	АНҚ	АА,	тонна			
үшін	теңге	423,42	3	126,99	106,17	122,07 106,27
Табыстар, мың:		44310000	275469	135,09	110,09	127,84 108,48

- Аэронавигациялық

	қызмет		көрсету,			
оның ішінде:	41159303	255778	137,22	111,70	129,68	109,93
-	ІӘҰ	37845076	238624	135,03	111,84	127,50 109,97
-	РА	3214377	16532	168,64	109,98	161,45 109,64
-	АНШҰ	99850	623	123,27	102,10	117,17 101,05

- Басқа табыстар	3150697	19691	110,61	91,61	106,26	91,65
АНҚ	Т а р и ф і н і ң		ө с у і ,		% %	
- АНҚ ІӘҰ, 100 км		5		104,72		104,72
	ү ш і н		т е ң г е			
- АНҚ АА, тонна		6		106,17		106,27
	ү ш і н		т е ң г е			

3-қосымша

"Қазаэронавигация" РМК 2001-2005 жылдарға арналған өнімінің жоспары

Көрсеткіштің атауы	!бет.!	2000 жыл, дерек	!	2001 жыл, баға				
	!тің !	_____!	_____!	_____!	_____!	_____!	_____!	
	! N !	!Бар. !Жұмыстың!	!Жұмыс.!	!Бар. !Жұмыстың!	!Жұмыс.!	!Жұмыс.!	!Жұмыс.!	
	!	!лығы !реттеле.!	!тың ре.!	!лығы !реттеле.!	!тың	!тың	!тың	
	!	!тін тү. !ттел. !	!	!тін тү.!	!ретте.	!ретте.	!ретте.	
	!	!ріне !мейтін !	!	!ріне !лмейт.	!лмейт.	!лмейт.	!лмейт.	
	!	!қызмет !түріне !	!	!қызмет !түріне	!түріне	!түріне	!түріне	
	!	!көлемі !қызмет !	!	!көлемі !қызмет	!қызмет	!қызмет	!қызмет	
	!	!көлемі !	!	!көлемі !	!көлемі	!көлемі	!көлемі	
	!	!	!	!	!	!	!	
	1	2	3	4	5	6	7	8

Деректі	ө з і н д і к		қ ұ н				
бойынша	ө н д і р і л г е н						
өнімдердің			к ө л е м і				
(тауар,	к ө р с е т і л е т і н						
қызметтер)	100	4370	3442	928	5054	4104	950
Табиғи	к ө р с е т к і ш т е р і				102		
- ұшақ-ұшып шығу, саны		28086	28086		28200	28200	
- ұшақ-километрлер,							
мың тонна		94194	94194		95800	95800	
- ұшақ-ұшып шығулар							
тоннажы, мың тонна		1226	1226		1231	1231	
Ағымдағы	б а ғ а м е н						
өндірілген	ө н і м н і ң						
(тауар			к ө р с е т і л е т і н				
қызмет)	к ө л е м і ,		табыстар,				
барлығы, млн. теңге	103	7343	6755	588	7760	7150	610

Жасалған келісім -
 шарттардың саны, барлығы
 дана, көлемі
 Заңды тұлғалармен
 халықпен

таблицаның жалғасы:

Көрсеткіштердің атауы!	2004 жыл, болжам		!		2005 жыл, болжам							
	!		!		!							
	!Барлығы!		!Жұмыстың!		!Жұмыс.							
	!	!ретте.	!тың	!ғы	!ретте.	!тың						
	!	!летін	!реттел.	!	!летін	!реттел.						
	!	!түріне	!мейтін	!	!мейтін	!мейтін						
	!	!қызмет	!түріне	!	!түріне	!түріне						
	!	!көлемі	!қызмет	!	!қызмет	!қызмет						
	!	!	!көлемі	!	!көлемі	!көлемі						
	!	!	!көлемі	!	!	!						
	!	!	!	!	!	!						
1	!	15	!	16	!	17	!	18	!	19	!	20

Деректі өзіндік құн						
бойынша өндірілген						
өнімдердің көлемі						
(тауар, көрсетілетін						
қызметтер)	6390	5380	1010	6930	5900	1030
Табиғи көрсеткіштері						
- ұшақ-ұшып шығу, саны	28800	28800		29100	29100	
- ұшақ - километрлер,						
мың тонна	98900	98900		100600	100600	
- ұшақ - ұшып шығулар						
тоннажы, мың тонна	1260	1260		1270	1270	
Ағымдағы бағамен						
өндірілген өнімнің						
(тауар көрсетілетін						
қызмет) көлемі,					табыстар,	
барлығы, млн. теңге	9400	8760	640	9920	9270	650
Табиғи көрсеткіштері						
Жасалған келісім -						

ш а р т т а р д ы ң с а н ы ,
 б а р л ы ғ ы д а н а , к ө л е м і
 З а ң д ы т ұ л ғ а л а р м е н
 х а л ы қ п е н

4-қосымша
**"Қазаэронавигация" РМК-ның шығыстары бойынша
 2001-2005 жылдарға арналған жоспары**

Көрсеткіштер. !Бет.! 2000 жыл, дерек ! 2001 ж. баға
 дің атауы !тің !_____!
 !N !Бар.!соның !ретте.!соның!Бар.!соның!ретте.!соның
 ! !лық !ішінде!летін !ішінде!лық!ішінде!летін!ішін.
 ! !шы. !кезең !қызмет!кезең !шы.!кезең!қызмет!де
 ! !ғыс !шығысы!бойын.!шығысы!ғыс !шығысы!бойын.ке.
 ! ! ! !ша ! ! ! !ша !зең
 ! ! ! ! ! ! ! ! ! !шы.
 ! ! ! ! ! ! ! !ғысы _____!
 !_____!
 1 ! 2 ! 3 ! 4 ! 5 ! 6 ! 7 ! 8 ! 9 ! 10

М а т е р и а л д ы қ
 ш ы ғ ы н д а р - б а р л ы ғ ы
 (қ о с ы н д ы с ы 2 0 1 ,
 2 0 2 , 2 0 3 , 2 0 4 ,
 2 0 5 , 2 0 6 , 2 0 7
 б е т т е р д е) ,
 млн. теңге 200 497 54 478 53 917 57 897 54
 ш и к і з а т , қ о с а л қ ы
 б ө л ш е к т е р ,
 м а т е р и а л д а р ,
 барлығы, оның 201 29 2 28 2 150 3 145 2
 ішінде:
 б а ғ а м а й ы р б а с ы
 б о й ы н ш а а л ы н ғ а н . 2 0 1 1
 д а р ы
 С а т ы п а л ы н а т ы н
 б ұ й ы м д а р м е н
 ж а р т ы л а й ш и к і

М а т е р и а л д ы қ
 ш ы ғ ы н д а р - б а р л ы ғ ы
 (қ о с ы н д ы с ы 2 0 1 ,
 2 0 2 , 2 0 3 , 2 0 4 , 2 0 5 ,
 2 0 6 , 2 0 7 б е т т е р д е) ,
 млн. теңге 1100 74 1078 67 1200 87 1155 81
 ш и к і з а т , қ о с а л қ ы
 б ө л ш е к т е р ,
 м а т е р и а л д а р ,
 барлығы, оның 180 4 176 3 190 5 183 4
 ішінде:
 б а ғ а м а й ы р б а с ы
 б о й ы н ш а
 алынғандары
 С а т ы п а л ы н а т ы н
 б ұ й ы м д а р м е н
 ж а р т ы л а й ш и к і
 з а т т а р , қ о с ы м ш а
 м а т е р и а л д а р -
 б а р л ы ғ ы ,
 оның ішінде: 0 0 0 0 0 0 0 0
 б а ғ а м а й ы р б а с ы
 б о й ы н ш а
 алынғандары
 Ж а н а р м а й - б а р л ы ғ ы ,
 оның ішінде: 100 7 95 6 120 8 117 8
 б а ғ а м а й ы р б а с ы
 б о й ы н ш а
 алынғандары
 э л е к т р о э н е р г и я -
 б а р л ы ғ ы ,
 оның ішінде: 100 3 97 3 105 4 100 4
 б а ғ а м а й ы р б а с ы
 б о й ы н ш а
 алынғандары
 т ы с қ а р ы ұ й ы м д а р
 а р қ ы л ы о р ы н д а л а т ы н
 ж ұ м ы с т а р м е н
 қ ы з м е т

ж ұ м ы с т а р м е н									
қ ы з м е т									
к ө р с е т у л е р г е									
е ң б е к а қ ы									
					б а р л ы ғ ы ,				
оның ішінде:	500	452	280	272	550	497	300	291	
басқа шығындар	883	718	385	351	927	757	400	379	
п а й ы з д а р					б о й ы н ш а				
шығыс	215	215	215	215	155	155	155	155	
жалақы қоры	1116	140	1085	137	1188	147	1150	143	
т а б и ғ и					т ү р д е г і				
төлемі									
ө н д і р і с т і к									
қызметші	911	884	971	942					
қ о с ы м ш а									
қызметші	65	64	70	65					
э к і м ш і л і к									
қ ы з м е т ш і									
оның ішінде:	140	140	137	137	147	147	143	143	
басты кеңсе	77	77	75	75	81	81	80	80	
ж и н а қ т а у									
қ о р л а р ы н а									
аударулар	124	16	120	15	132	16	128	16	
к ә с і п о р ы н									
қ а р а ж а т ы н ы ң									
е с е б і н е н									
қ ы з м е т ш і л е р г е									
ә л е у м е т т і к									
жәрдемақы	55	55	0	0	58	58	0	0	
ш ы ғ ы н д а р									
ж и ы н т ы ғ ы									
(қ о с ы н д ы									
ж о л д а р ы									
200,		210,		220,					
230,				245,					
250, 260)	5490	1915	4520	1266	5940	2025	4950	1330	

т а б л и ц а н ы ң

ж а л ғ а с ы :

Көрсеткіштер. !Бет.! 2004 ж. болжам

! 2005 ж. болжам

алынғандары										
электроэнергия										
барлығы, оның ішінде:	110	5	105	5	115	5	110	5		
бағам айырбасы										
бойынша										
алынғандары										
тысқары										
арқылы										
жұмыстар мен										
қызмет										
көрсетулерге										
еңбекақы										
оның ішінде:	750	77	729	75	785	80	780	75		
фирматтар										
фирматтарды										
жөндеуге	170	5	165	5	170	5	165	5		
машиналар										
жабдықтар	10	2	9	2	10	2	9	2		
басқа										
материалдық										
шығындар	90	0	85	0	95	0	90	0		
негізгі										
құралдардың										
тозуы	1377	19	1358	19	1537	20	1517	20		
материалды										
активтердің										
амортизац.	3	1	3	1	3	1	3	1		
жылдар										
капиталдық										
шығының										
ландыру										
оның ішінде:	3274		3212		3245		3245			
басқа										
(қосындысы										
232, 233, 238,										
239, 240										
оның ішінде:	2111	1632	1263	995	2227	1728	1358	1075		

Қызметтік	іссапар							
кезіндегі	тәулік							
ақысы	17	6	16	6	18	7	17	7
жалдық төлем	2	0	2	0	2	0	2	0
салықтық	төлемдер,							
алымдар	барлығы,							
оның ішінде:	542	309	526	300	602	356	584	345
-	әлеуметтік							
салық	265	32	257	31	280	34	272	33
акциздер	0	0	0	0	0	0	0	0
тысқары	ұйымдар							
арқылы	орындалатын							
жұмыстар	мен							
қызмет								
көрсетулерге								
еңбекақы	барлығы,							
оның ішінде:	577	519	309	300	605	545	335	325
басқа шығындар	973	798	410	389	1000	820	420	398
пайыздар	бойынша							
шығыс	138	138	138	138	119	119	119	119
жалақы қоры	1260	154	1223	150	1332	162	1294	158
табиғи	түрдегі							
төлемі								
өндірістік								
қызметші	1033		1002		1094		1061	
қосымша								
қызметші	73		71		76		75	
әкімшілік								
қызметші	барлығы,							
оның ішінде:	154	154	150	150	162	162	158	158
басты кеңсе	85	85	84	84	89	89	87	87
жинақтау								
қорларына								
аударулар	140	17	136	17	148	18	144	18
кәсіпорын								
қаражатының								
есебінен								

қызметшілерге
 әлеуметтік
 жәрдемақы 61 61 0 0 64 64 0 0
 шығындар
 жиынтығы
 (қосынды
 жолдары
 200, 210, 220, 230,
 245,250,260) 6390 2119 5380 1414 6930 2217 5900 1490

5-қосымша

**РТЖ мен электр байланысы құралдарын ауыстыру және дамытудың
 2001-2005 жылдарға арналған қаржы салымының жоспары**

N п/п	Ауыстыруға жататын жабдықтар		Ауыстыруға арналған жабдықтар		Құны	
	Тұрпаты	Саны	Тұрпаты	Саны		
1	2	3	4	5	6	
1	Магниттік дыбысжазу құралдары	102	көп каналды, санды магнитофондар	36	520000	
			а) 128 каналдан тұратын 4 кешен (Алматы, Астана)		200000	
			ә) 32 каналдан тұратын 4 кешен (барлық филиалдар)		320000	
2	Радиокұралдарының ӨЖҚ	786	ӨЖҚ радиокұралдары КГц адымымен	8,33	9345870	
	а) радиотаратушы құрылғы	247	а) радиожеткізуші құрылғы		60	
	ә) радиоқабылдағыш құрылғы	205	ә) радиоқабылдағыш құрылғы		60	
	б) радиостанциялар	334	в) радиостанция	40		
3	"Ива-14" аппараты	18	аппараты	31	140000	Сайлаулық шақыру
4	ТРБ жабдығы			24		Дистанциялық радиокұралдарын басқару

		аппараты	20	140000
		1. Көкшетау		1
		2. Жезқазған		2
		3. Қостанай		2
		4. Қызылорда		2
		5. Бейнеу		1
		6. Арал		2
		7. Ақтау		2
		8. Атырау		2
		9. Орал		1
		10. Семей		2
		11. Тараз		1
	12. Шымкент	2		
5	"Горн" хабар беру аппараты	АҚҚ және АА үшін хабардар ету аппараты	18	136000
6		Спутниктік байланыстың жерүсті станц.	6	540000
		Астана		
		Атырау		
		Ақтау		
		Арал		
		Қостанай		
		Жезқазған		
7	АТББ жетілдіру	290000		
8	Радиобайланысының ЖҚ құралдары	427	ЖҚ қабылдау-жеткізу құралдары	52 5187860
	а) радиотаратушы құрылғы		а) радиожеткізуші құрылғылары	292
	ә) радиоқабылдағыш құрылғы	135	ә) радиоқабылдағыш құрылғы	
9	Ішкіпорттық р-байл. станциялары	179	Ішкіпортты р-байл. станциялары	135 -
	а) стационарлық	52	а) стационарлық	23
	ә) мобильдік	58	ә) мобильдік	45
	б) қалталық	69	б) қалталық	67
10	Радиорелейлі станциялар	61	Радиорелейлі станциялар (радиомодемдар)	28 1500000
			1. Әуежай-қала Қарағанды	

2. Әуежай-қала Қостанай
3. Әуежай-қала Көкшетау
4. Әуежай-қала Арал
5. Әуежай-қала Ақтау
6. Әуежай-қала Өскемен
7. Әуежай-қала Балқаш
8. Әуежай-қала Орал
9. Әуежай-қала Жезқазған
10. Әуежай-қала Ақтөбе
11. Әуежай-қала Қызылорда
12. Әуежай-қала Павлодар
13. ӘДО-ЖРО Астана
14. ӘДО-ЖРО Қарағанды
15. ӘДО-ЖРО Көкшетау
16. ӘДО-ЖРО Қостанай
17. ӘДО-ЖРО Жезқазған
18. ӘДО-ЖРО Қызылорда
19. ӘДО-ЖРО Ақтау
20. ӘДО-ЖРО Атырау
21. ӘДО-ЖРО Өскемен
22. ӘДО-ЖРО Өскемен
23. ӘДО-ЖРО Шымкент
24. ӘДО-ЖРО Тараз
25. ӘДО-ЖРО Ақтөбе
26. ӘДО-ЖРО Семей
27. ӘДО-ЖРО Жезқазған

28. ӘДО-ЖРО Тараз

11	ПРБ-5 пульті пульттері	50	Радиобюроның балама	18	130000
12	ДПУ жабдығы		жабдықталуы дауыстап сөйлеу байланысы	233 15	Технологиялық 1946270
			1. Қарағанды		
			2. Ақтау		
			3. Атырау		
			4. Балқаш		
			5. Тараз		
			6. Жезқазған		

7 . Қ ы з ы л о р д а

8 . К ө к ш е т а у

9 . Қ о с т а н а й

10 . П а в л о д а р

11 . П е т р о п а в л

12 . С е м е й

13 . О р а л

14 . Ө с к е м е н

15. Шымкент

13 Қызмет үшін жабдық
дәл уақыты (GPS) 18 -

14 Мультиплексорлар, ИКМ 22 390000

15 Басқару орталығы
желісімен жабдықтау
және бағдарламамен 1 -

қамтамасыз ету

16 АТС 7 120-150 портқа АТС 17 415000

Б а л қ а ш

Ж е з қ а з ғ а н

П е т р о п а в л

С е м е й

Ө с к е м е н

А с т а н а

Басқа филиалдар

17 Кабельді желілер 148 км ТОБЖ 148 км 2273500

А с т а н а 19 км

А л м а т ы 10 км

А қ т ө б е 8 км

Т а р а з 8 км

Ш ы м к е н т 14 км

А т ы р а у 14 км

С е м е й 7,5 км

Басқа филиалдар 67,5 км

18 "Чинара" АББ 12 Желкендік АФУ

(алыстылықтың ұлғаюы) 18 190000

А т ы р а у

А қ т ө б е

А с т а н а
Қ ы з ы л о р д а

	Басқа филиалдар		
19	Өлшегіш жабдықтар	390000	
	Жиынтығы	23534500	
20		Радиолокациялық ақпаратты бейнелейтін аппарат (диспетчердің АЖО)	6485000
22		Диспетчерлік тренажерлар (АЖО - Т)	824000
21	Трассалық РЛБ	4686000	
22		Аэродромдық радиолокаторлар (ШРЛ - А)	12654000
23		Келтірілген радиостанциялар ЖРМ - мен	3400000
24		Қонудың радиомаяктік жүйелері (РМЖ)	4552500
25		Навигация жүйелері (ВОР/ДМЕ)	3964500
26	Автоматтық радиопеленгаторлар		(АРП) 1 1 2 0 0 0 0
27		ШРЛ-А ДРЛ-7СМ жетілдіру, ж ө н д е у	4102000
28		Дизель-генераторлар алу	244465
29		Жүйелерді жетілдіру жөнінде келісім-шарттар	10345000
		Қазақстан Республикасының ӘҚҰ:	
		- Сименс	2440000
		- Томсон	7905000
30		ҚР банкісінің несиесі	6000000
31		Кедендік салықтар	550000
32		Келісім-шарттар бойынша ауысатын сом.-р	913500
	Жиынтығы	59840965	
33		Есептегіш техника	2834850
		ж а б д ы ғ ы	
34		"Создание НОФ в РК"	
	бағдарламасы	0	
35		"Транспорт Тауер" ғимаратының	3019700
36		құрылыс-жинақтау жұмысы	5000000

37	Жиһаз алу	535000
38	Көліктік қаражаттар	356000
39	Инфрақұрылым жабдықтары	483420
	Жиынтығы	12228970
	Барлығы	95604435
	с. іш.-де мың теңгемен	15341146
		\$ бағамы

таблицаның

жалғасы:

№ Жабдықтарды ауыстыруды жылдарға шаққанда (АҚШ долларының құнымен)
п/!

п/!	2001 жыл		2002 жыл		2003 жыл		2004 жыл		2005 жыл	
	Саны!	Құны	Саны!	Құны	Саны!	Құны	Саны!	Құны	Саны!	Құны
	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1		520000								
		200000								
		320000								
2			2365870		1160000		2820000		3000000	
3					20000		50000		70000	
4					20000		50000		70000	
5					22000		42000		72000	
6							54000		0000	
7		30000			60000		100000		100000	
8			657860		1030000		1700000		1800000	
9										
10							15000		0000	
11					20000		50000		60000	
12			166270		240000		740000		800000	
13		3								
14							39000		0000	
15		5								
16					100000		140000		175000	
17		1260000	190000		280000		266000		277500	
18			30000		30000		60000		70000	
19			60000		60000		120000		150000	

Жиынтығы	4240000	3470000	3042000	6138000	6644500
20 119	1105000	1090000	1690000	1300000	1300000
22 4	1 6 8 0 0 0			6 5 6 0 0 0	
21 3	90000	1656000	1380000	780000	780000
22 2	1200000	1800000	4874000	2340000	2440000
23		1000000	560000	1040000	800000
24 1	313500	627000	1250000	1181000	1181000
25 1	321500	643000	1125000	1125000	750000
26			560000	140000	420000
27 6	250000	1000000	1000000	1000000	852000
2 8		1 8	2 4 4 4 6 5		
29	2290200	3011200	1681200	1681200	1681200
	1 4 1 0 0 0 0		1 0 3 0 0 0 0		
	880200	1981200	1681200	1681200	1681200
3 0	3 5 0 0 0 0 0		2 5 0 0 0 0 0		
31	90000	100000	110000	120000	130000
3 2		9 1 3 5 0 0			
Жиынтығы	10486165	13427200	14230200	11363200	10334200
33	240000	351730	487250	763420	992450
3	4				
35	629700	510000	560000	660000	660000
36	1760000	1630000	1240000	370000	
37	25000	150000	130000	120000	110000
38	70000	28000	63000	136000	59000
39 88420	90000	95000 100000	110000		
Жиынтығы	2813120	2759730	2575250	2149420	1931450
Барлығы	17539285	19656930	19847450	19650620	18910150
с .		і ш . - д е			
м ы ң					
теңгемен	2595814	3029133	3197424	3273793	3244982
\$ бағамы	148	154,1	161,1	166,6	171,6