

О внесении изменений и дополнений в постановление Правительства Республики Казахстан от 30 июня 2006 года N 632

Постановление Правительства Республики Казахстан от 24 декабря 2007 года N 1266

Правительство Республики Казахстан **ПОСТАНОВЛЯЕТ** :

1. Внести в постановление Правительства Республики Казахстан от 30 июня 2006 года N 632 "Об утверждении Программы развития отрасли гражданской авиации на 2006-2008 годы" (САПП Республики Казахстан, 2006 г., N 24, ст. 253) следующие изменения и дополнения :

в Программе развития отрасли гражданской авиации Республики Казахстан на 2006-2008 годы, утвержденной указанным постановлением:

в разделе 3. "Анализ современного состояния отрасли и существующие проблемы":

в подразделе "Аэропорты":

в абзаце первом цифры "21" заменить цифрами "22";

в разделе 5. "Основные направления и механизмы реализации Программы":

абзац шестой, двенадцатый, тринадцатый, четырнадцатый, пятнадцатый, шестнадцатый подраздела 5.2 исключить;

подраздел 5.3 изложить в следующей редакции:

" 5.3 Развитие и расширение рынка авиаперевозок

Дальнейшее развитие внутреннего авиационного сообщения будет обеспечиваться:

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

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

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

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

- 1) на первом этапе обеспечивается необходимая загрузка воздушного судна за счет низких тарифов ;

2) на втором этапе постепенно снижается размер субсидий и повышается размер тарифа на перевозку, увеличивается частота полетов;

3) на третьем этапе достигается конечный результат программы субсидирования - коммерчески привлекательные регулярные рейсы, не требующие государственной поддержки.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

При внедрении конкуренции на авиамаршрутах произойдет снижение тарифов на авиаперевозки, решится проблема постоянного дефицита билетов по наиболее популярным направлениям, что в конечном итоге, повысит доступность авиационных услуг для более широких слоев населения.";

в подразделе 5.4:

в абзаце первом подпункта 2) слова "Актау, Петропавловск,", "Павлодар,", "Кызылорда,", "Талдыкорган, Шымкент" исключить;

абзац третий подпункта 2) исключить;
дополнить абзацами следующего содержания:

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

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

абзац четвертый подраздела 5.6. изложить в следующей редакции:

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

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

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

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

Примерными вариантами могут являться:

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

В целях обновления парка воздушных судов необходимо создать условия по экономическому стимулированию авиаперевозчиков Республики Казахстан, путем предоставления им определенных инвестиционных преференций и льготного кредитования при приобретении современных воздушных судов."

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

строку, порядковый номер 2 исключить;

в строке, порядковый номер 3:

в графе "Мероприятия" после слов "социально-значимых авиамаршрутов, в т.ч."
 дополнить словами "межобластных и";
 строку, порядковый номер 12 исключить;
 дополнить строкой 15-1:

15-1	Принятие мер по ограничению эксплуатации устаревших воздушных судов	Информация в Правительстве Республики Казахстан	МТК	к 15 августа 2008 года	Не требуется	
------	---	---	-----	------------------------	--------------	--

"

2. Настоящее постановление вводится в действие со дня подписания.

Премьер - Министр

Республики Казахстан

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