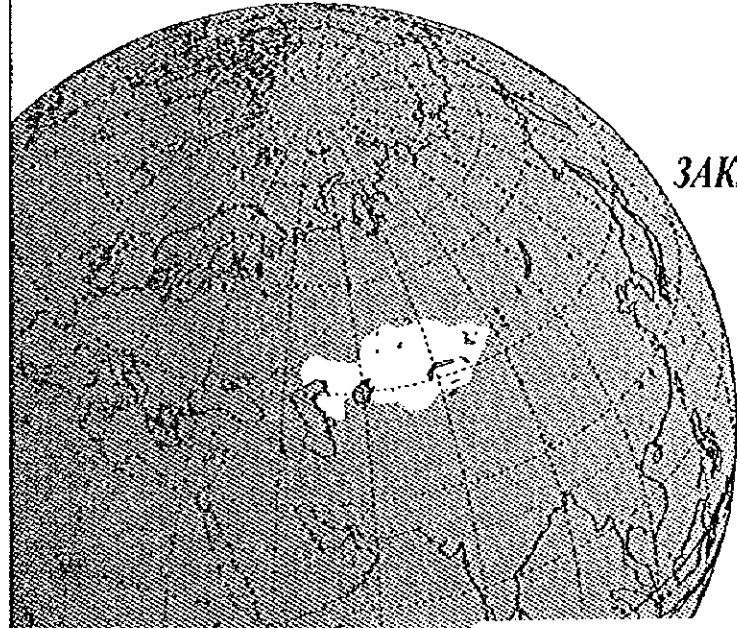


ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ
СӨЛІПШІЛІК ҚИЗМЕТТЕРІ АЛМАҚАРАНЫ

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ
ӘЛЕУМПАТ ПЕН ҒЫЛЫМ АКАДЕМИЯСЫ

ИЗУЧЕНИЕ РАЗВИТИЯ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН



ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ ОТЧЕТ

Март 1997 года

JICA LIBRARY
J1135598191

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ АКАДЕМИЯСЫ, ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ СӨЛІПШІЛІК ҚИЗМЕТТЕРІ АЛМАҚАРАНЫ

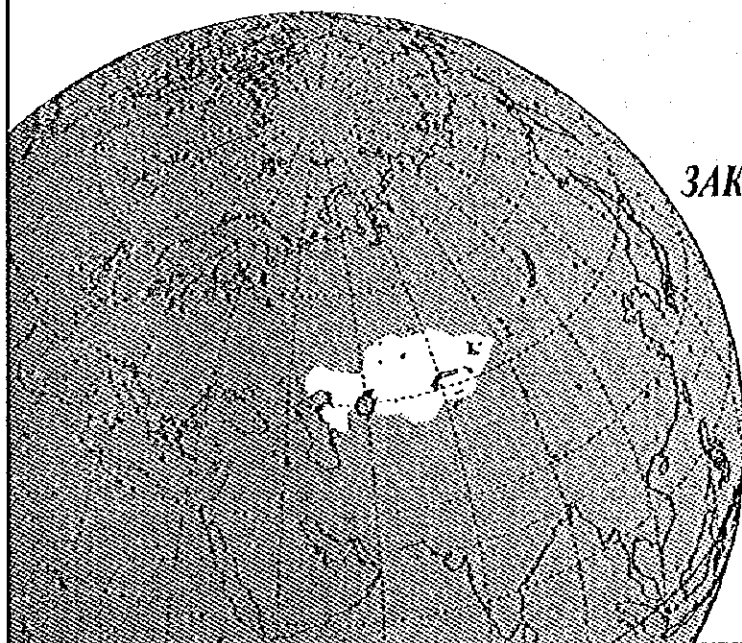
JICA
140
75
SF
BRARY

ISSN
JICA
97/016

ЯПОНСКОЕ АГЕНТСТВО МЕЖДУНАРОДНОГО
СОТРУДНИЧЕСТВА (ЯАМС)

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ
РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

***ИЗУЧЕНИЕ
РАЗВИТИЯ
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
В
РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН***



ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ ОТЧЕТ

Март 1997 года

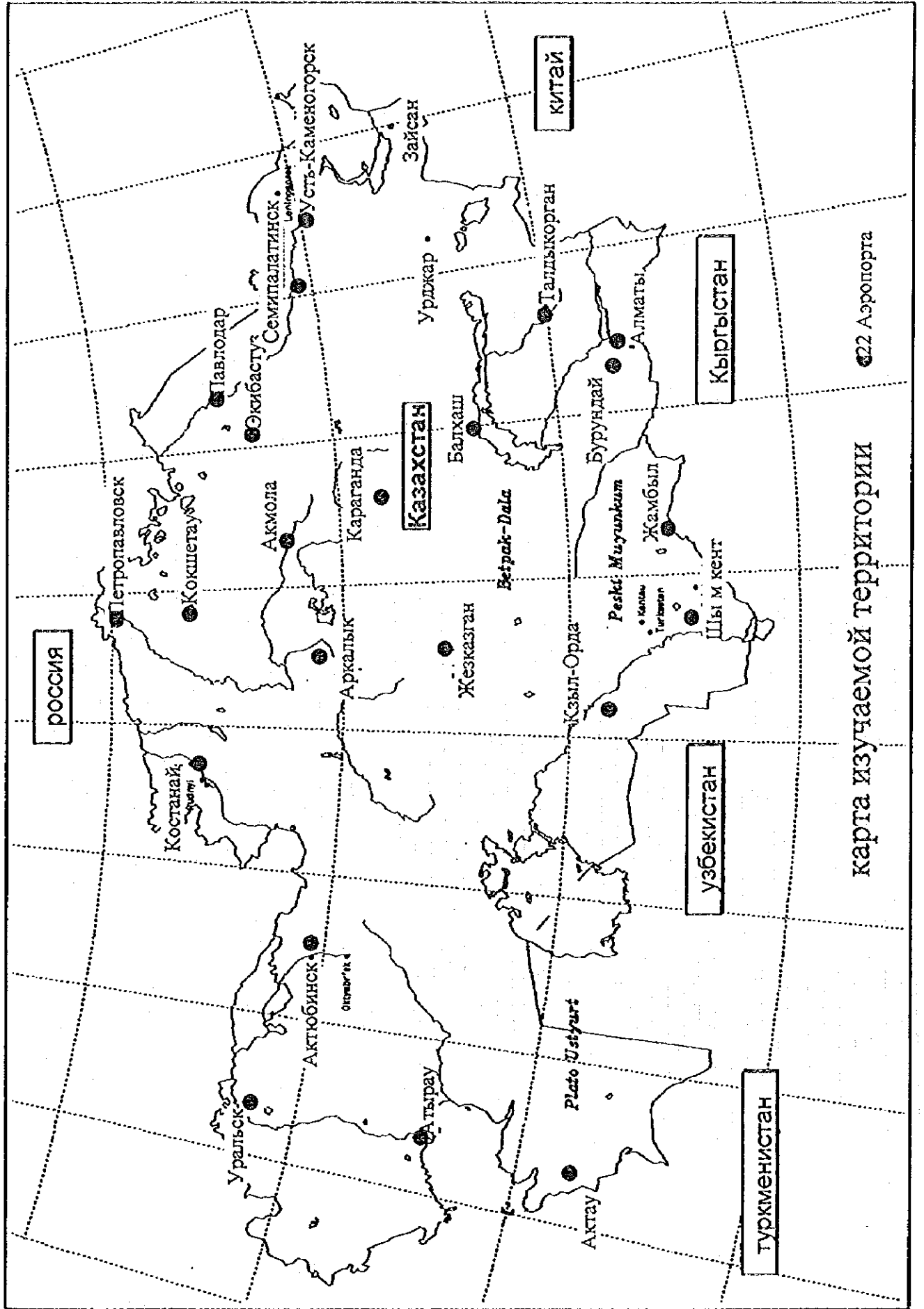
PACIFIC CONSULTANTS INTERNATIONAL, TOKYO, JAPAN



1135598 [9]

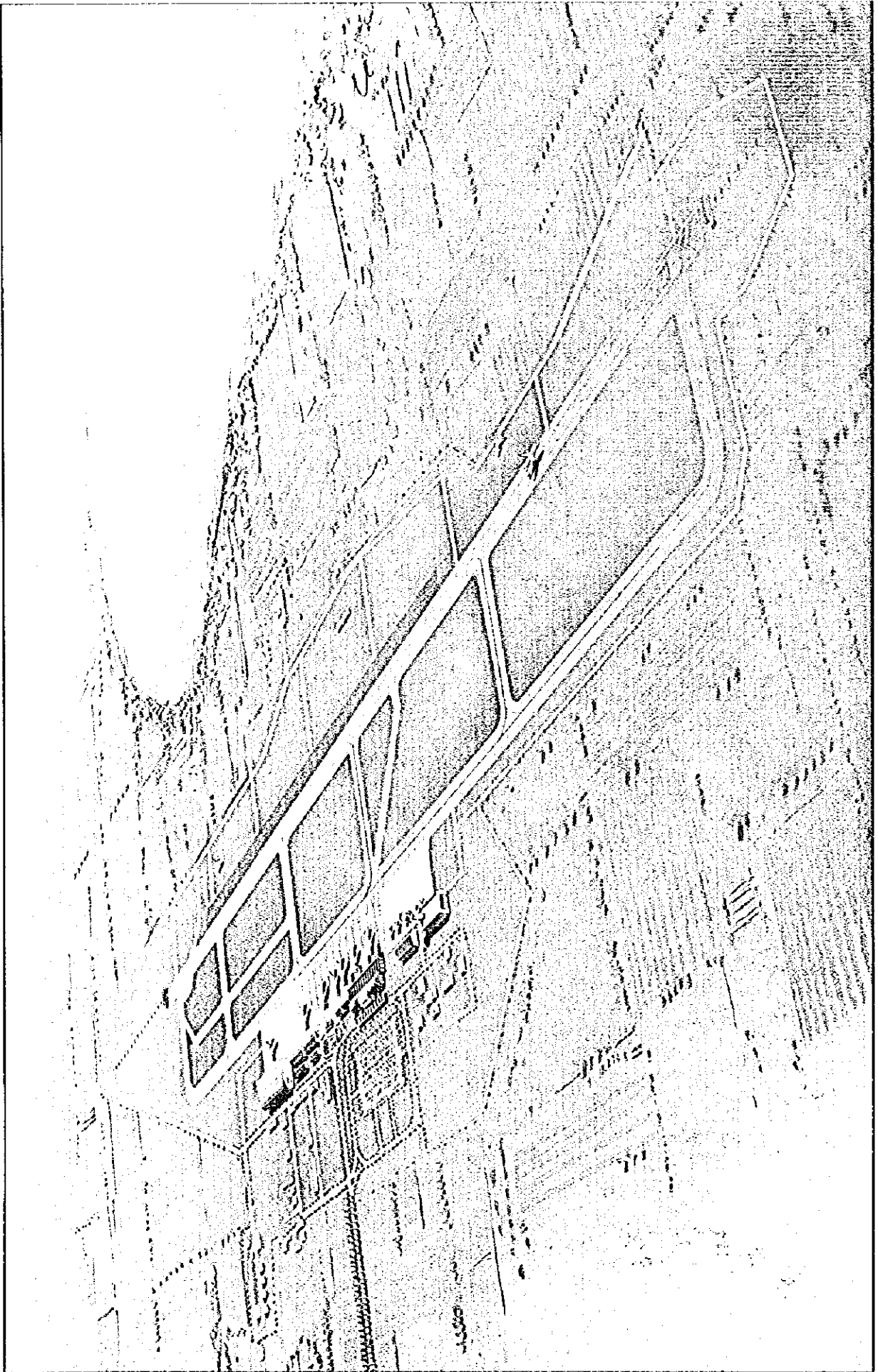
ПРИМЕЧАНИЕ

В данном отчете применяется нижеуказанный курс:
1,00 доллар США = 70,3 т = 113 пен (октябрь 1996 г.)
0,622 г = 1 пена
Т: Казахстанское тенге

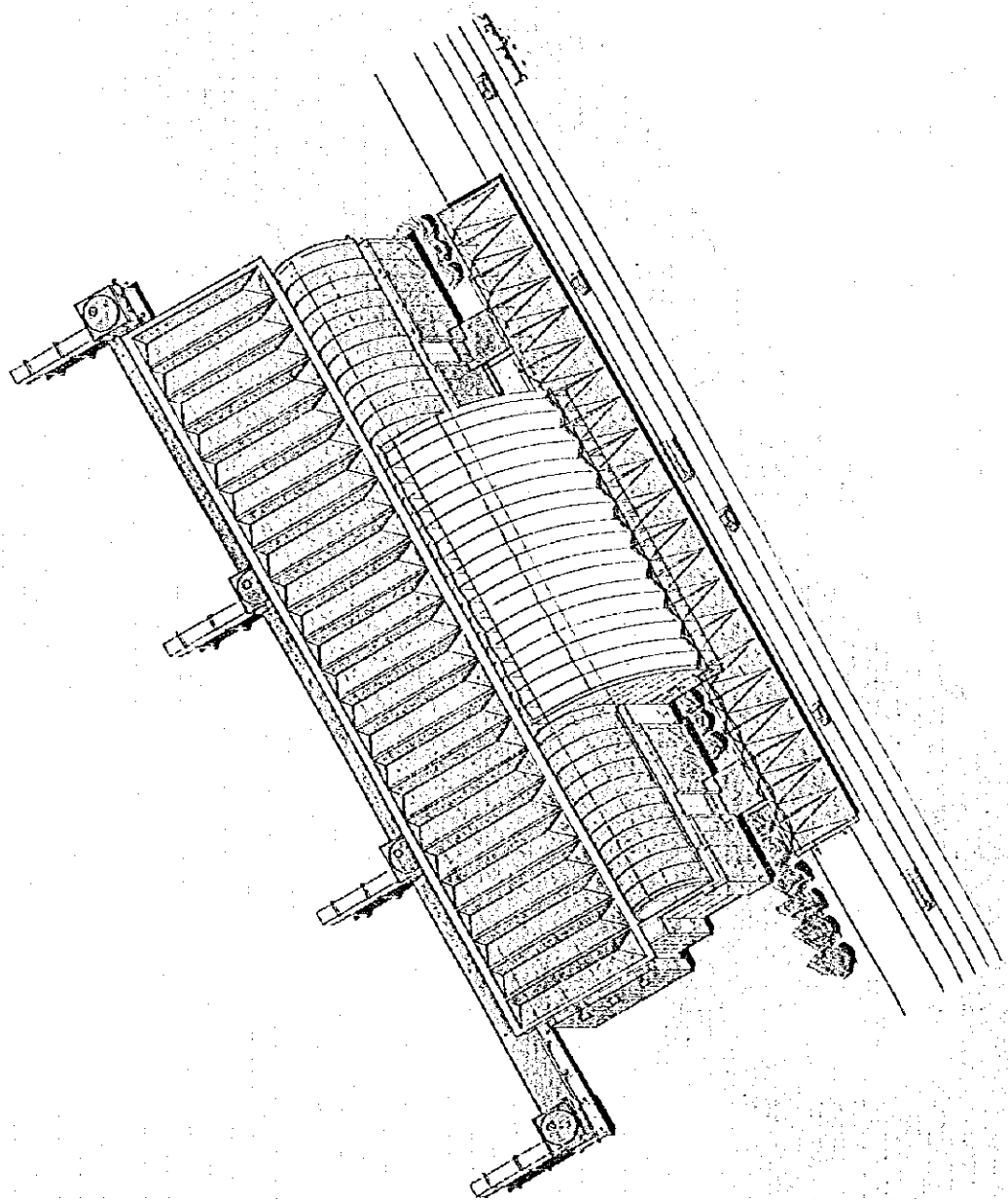


карта изучаемой территории

22 Аэропорта



План международного аэропорта Акмолы в проекте развития (целевой год 2020)



Внешний вид здания пассажирского аэровокзала международного аэропорта Акмолы

1. ИСТОРИЯ ПРОЕКТА

Казахстан - большое, но неравномерно заселенное государство в Центральной Азии, история существования которого как независимого государства была начата со времени внезапного развала Советского Союза - с конца 1991 года. Экономическое устройство Казахстана представляло собой тогда целостный компонент командно-административной экономики СССР. Вместе с концом, положенным прежней политической системе, необходимо было немедленно начать процесс перехода к рыночной экономике, для чего у молодого государства не было ни опыта, ни предварительной подготовки. Это вскоре привело к значительным сбоям в экономике. Транспортная система, унаследованная от СССР, была плохо организована и практически не соответствовала современным нуждам.

Правительство Казахстана пришло к пониманию того, что для создания гибкой экономической системы, развития международной торговли и установления социальной гармонии необходима безопасная, эффективная и производительная транспортная система. В результате, правительство Казахстана обратилось к правительству Японии за помощью в создании современной национальной системы воздушных перевозок. В свою очередь, Японское Международное Агентство Международного Сотрудничества получило задание провести Изучение Развития Воздушного Транспорта вместе с правительством Казахстана.

2. СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ПРОЕКТА И ПРОБЛЕМЫ

По причине значительных сбоев в функционировании экономической системы после образования независимого государства в 1991 году, общий уровень воздушных перевозок резко снизился практически на 80%, а признаков восстановления практически не наблюдалось. Произошло снижение доходов отрасли, тогда как расходы на предоставление емкостей воздушных перевозок остались такими-же, а во многих случаях даже возросли до уровня, определяемого рыночными процессами. Последующий финансовый кризис способствовал дальнейшему развалу уже и без того ослабшей инфраструктуры.

Организация Казахских Авиалиний в 1993 году в целях организации и функционирования системы воздушного транспорта на основе модифицированной модели "Аэрофлота" не была успешной, и правительство предприняло ряд мер для улучшения ситуации:

- в январе 1994 года был образован Департамент Гражданской Авиации, но он оказался неспособным адекватно выполнять функции регулирования безопасности и экономической стабильности отрасли, закрепленные за ним Законом о Гражданской Авиации 1995 года, по причине огромной нехватки ресурсов;
- с апреля 1994 года отделение Казахских авиалиний в Атырау начало функционировать в форме закрытого акционерного общества, основанного отделением совместно с Турецкой транспортной компанией Магденли;
- в июне 1995 года была образована Каз Аэронавигация в целях предоставления навигационных услуг в аэропорту и на пролегающих маршрутах. Но только была начата программа модернизации, как ей помешал недостаток доходов, в первую очередь по причине неуплаты тарифов Казахскими воздушными перевозчиками;
- Air Kazakhstan - новый национальный перевозчик, был образован в августе 1996 года и взял на себя контроль за персоналом и материальными активами Казахских авиалиний. Началу его работы восприпятствовал недостаток средств, изношенная база активов, высокая стоимость персонала и неурегулированная конкуренция со стороны других перевозчиков, зарегистрированных в Казахстане;
- аэропорт Алматы был отделен от Казахских авиалиний, и с августа 1996 года функции его управления, организации деятельности и дальнейшего развития были переданы консорциуму, руководимому немецкой компанией Люфтганза.
- правительство постановило, что к сентябрю 1996 года, еще 10 аэропортов будут отделены от региональных подразделений Казахских Авиалиний и реорганизованы в открытые акционерные общества.

Правительство постановило о переносе столицы государства из Алматы в Акмола, и, соответственно отдало главные приоритеты развитию аэропорта Акмола.

3. СХЕМА ИЗУЧЕНИЯ

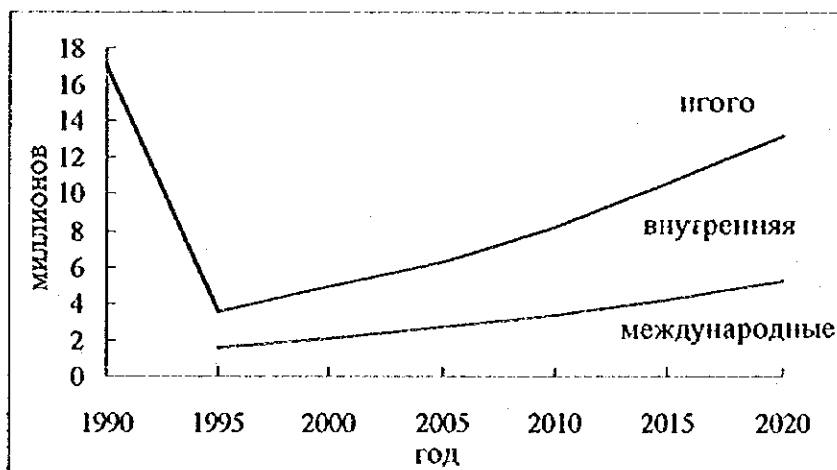
Изучение, в промежутке с 2005 по 2020 годы, включает в себя следующее:

- Стратегию Национального Развития Воздушного Транспорта
- Руководство Развитием Службы Контроля за Воздушным Движением
- Стратегию Национального Развития Аэропорта, включающую руководство к коммерциализации собственности и деятельности
- Технико-экономическое обоснование для аэропортов в Алматы, Акмола, Актау, Атырау, Актюбинске и Павлодаре
- Рекомендации по модернизации Национального Воздушного Перевозчика
- Стратегию Развития Режимов Национальной Безопасности Воздушного Движения и Экономического регулирования

Технико-экономическое обоснование было сделано, основываясь на предположении, что перенос столицы будет завершен к 2020 году, и произойдет миграция 250 тысяч населения.

4. ПРОГНОЗ СПРОСА НА ВОЗДУШНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Прогноз спроса на воздушные перевозки был сделан на основе предполагаемого социально-экономического развития. В случае средних темпов экономического роста, общее количество пассажиров, пользующихся услугами воздушного транспорта в Казахстане, включая международные, СНГ и местные направления, будет 6.3 и 13 миллионов в 2005 и 2020 годах соответственно.



Общий спрос на воздушные перевозки (все регионы)

5. СТОИМОСТЬ ПРОЕКТОВ АЭРОПОРТОВ

		Год	1	2	3
Позиция работы					
1	Наземные объекты на летном поле				
1.1	Посадочные сооружения (ВПП, рулежная дорожка, перрон и прочие)				
1.2	Транспортные сооружения (подъезд, аэровокзальная дорожка, автопарк и прочие)				
2	Сооружения аэропортных зданий				
2.1	Здание пассажирского аэровокзала				
2.2	Административное здание				
2.3	Диспетчерская вышка и навигационное здание				
2.4	Прочие здания				
3	Инженерно-коммунальные сооружения				
3.1	Системы аэронавигации				
3.2	Электропитание				
3.3	Сооружение отопления и кондиционирования воздуха				
3.4	Санитарно-гигиенические сооружения				
4	Пробная эксплуатация и проверка в полете и т.п.				

6. ПРОГРАММА ВЫПОЛНЕНИЯ ПРОЕКТОВ АЭРОПОРТОВ

Дол.США --- тенге Казахстана = 70,3

Аэропорт	Акмола	Алматы	Актау	Актюбинск	Атырау	Павлодар
Позиция	1.000 дол.	1.000 дол.	1.000 дол.	1.000 дол.	1.000 дол.	1.000 дол.
стоимости	США	США	США	США	США	США
I Компенсация	8,748	400	0	0	0	0
II Предварительные общие работы	25,779	32,144	13,198	13,488	18,473	18,591
III Строительство/ Монтаж	151,577	155,408	74,146	64,464	77,440	75,265
1 Наземные объекты в летном поле	26,453	34,031	3,713	10,869	9,666	11,148
2 Сооружения аэро- портных зданий	48,760	56,870	19,120	14,623	19,627	16,272
3 Системы авионави- гации	26,103	32,658	20,998	22,230	20,715	20,998
4 Вспомогательные сооружения	28,982	3,363	16,772	3,957	13,498	12,516
5 Специальное обо- рудование	7,499	14,358	6,802	6,926	6,895	7,489
6 Непредвиденные расходы	13,780	14,128	6,741	5,860	7,040	6,842
IV Стоимость строительства	186,104	187,953	87,344	77,952	95,913	93,856
V Стоимость консультации	15,158	15,541	7,415	6,446	7,744	7,526
Стоимость проекта	201,262	203,493	94,758	84,398	103,657	101,383

7. ПРОГРАММА СТРОИТЕЛЬСТВА АЭРОПОРТОВ

		Год	1	2	3	4	5
Позиция работы							
1	Финансовые расчеты, соглашения о ссудах под проект и заключение контракта на консультацию		====				
2	Топографическое и почвоведческое исследования		====				
3	Основное и детализированное проектирование		====	=====			
4	(Приобретение участка земли)			(====)			
5	Предварительная квалификация, предложение и заключение контракта на строительство			====			
6	Строительно-ремонтные работы				=====	=====	=====
7	Пробная эксплуатация и проверка в полете и т.д.						=

8. ВЛИЯНИЕ ПРОЕКТОВ СТРОИТЕЛЬСТВА АЭРОПОРТОВ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ

Первоначальные оценки влияния на окружающую среду были проведены в 22 аэропортах Казахстана с целью обозначить позиции для проведения Анализа Влияния на Окружающую среду в 6 аэропортах, отобранных для технико-экономического обоснования. Анализы были проведены по следующим 11 позициям:

- уровень транспортных шумов
- риск угрозы безопасности населенных пунктов в результате воздушных происшествий
- миграции птиц и угроза от них
- риск поднятия уровня Каспийского моря
- флора и фауна
- подземные воды
- загрязнение воздуха
- загрязнение воды
- уровень шумов воздушных судов
- оседание почвы
- сброс грязных вод во время строительства

Общая оценка показала, что проекты будут иметь негативное влияние по нескольким из перечисленных позиций в шести аэропортах, что означает необходимость принятия конкретных мер по смягчению и предотвращению этого влияния. Особое внимание должно быть уделено шуму воздушных судов в Алматы и растущему уровню Каспийского моря в Атырау.

9. ЭКОНОМИЧЕСКАЯ И ФИНАНСОВАЯ ОБОСНОВАННОСТЬ

Экономический и финансовый анализ был проведен для всех шести проектов строительства аэропортов. Результаты показали, что проекты вполне экономически и финансово обоснованы для аэропортов Алматы и Акмола, но менее обоснованы для остальных четырех аэропортов. Будущее функционирование всех этих шести аэропортов, однако, является минимальным количеством, необходимым для сети национальных воздушных перевозок, обязательным для дальнейшего экономического развития, международной

торговли и социальной гармонии. Также, разумно ожидать, что удачное выполнение проектов всех шести аэропортов будет способствовать и идти в ногу вместе с общим развитием Казахстана. По вышеуказанным причинам, рекомендуется развитие всех шести аэропортов, как предлагалось вначале. По необходимости, возможно предоставление поддержки в виде займов на льготных условиях через зарубежные программы Официальной Помощи Развитию и финансовой помощи Правительства.

Резюме экономического и финансового анализа

Аэропорт	Акмола	Алматы	Актау	Атырау	Акто- бинск	Павло- дар
Экономический анализ						
EIRR (%) (в основном условии)	11.86	30.97	12.20	5.06	0.97	7.99
при 10%-ной добавке от себестоимости	10.81	29.03	11.20	4.28	0.22	7.02
при 10%-ной убавке от себестоимости	13.06	33.23	13.51	6.04	1.81	9.10
при 10%-ной добавке от интенсивности воздушного движения	12.95	33.01	13.39	5.95	1.73	9.0
при 10%-ной убавке от интенсивности воздушного движения	10.70	28.84	11.09	4.11	0.15	6.92
Отношение дохода к стоимости при 5%-ной учетной ставке	1.89	6.05	1.92	0.95	0.58	1.29
EPNV (в млн тенге)						
при 5%-ной учетной ставке	13,854	79,899	7,701	53	-2,493	2,743
при 10%-ной учетной ставке	2,107	34,854	1343	-2,457	-3,268	-1046
при 15%-ной учетной ставке	-2,163	15,646	-969	-3,076	-3,206	-2,249
Финансовый анализ						
FIRR (%)	7.78	19.48	0.00	-4.68	-5.82	-3.23

**ИЗУЧЕНИЕ
РАЗВИТИЯ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
В
РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН**

Содержание

Карта изучаемой территории

Глава 1 Введение

1.1. Общее положение	1-1
1.2. Задачи изучения	1-2
1.3. Объем и график	1-3
1.4. Организация изучения и подход к нему	1-6

Глава 2 Текущее состояние воздушных перевозок в Республике Казахстан

2.1. Социальноэкономические условия в Казахстане	2-1
2.2. Политика воздушных перевозок и планы	2-10
2.3. Нынешнее состояние воздушного транспорта	2-12

Глава 3 Стратегия национального развития воздушного транспорта

3.1. Стратегия национального развития воздушного транспорта	3-1
3.2. Прогноз спроса на воздушные перевозки	3-2
3.3. Сеть воздушных трасс	3-8

Глава 4 Развитие национальной системы воздушной навигации

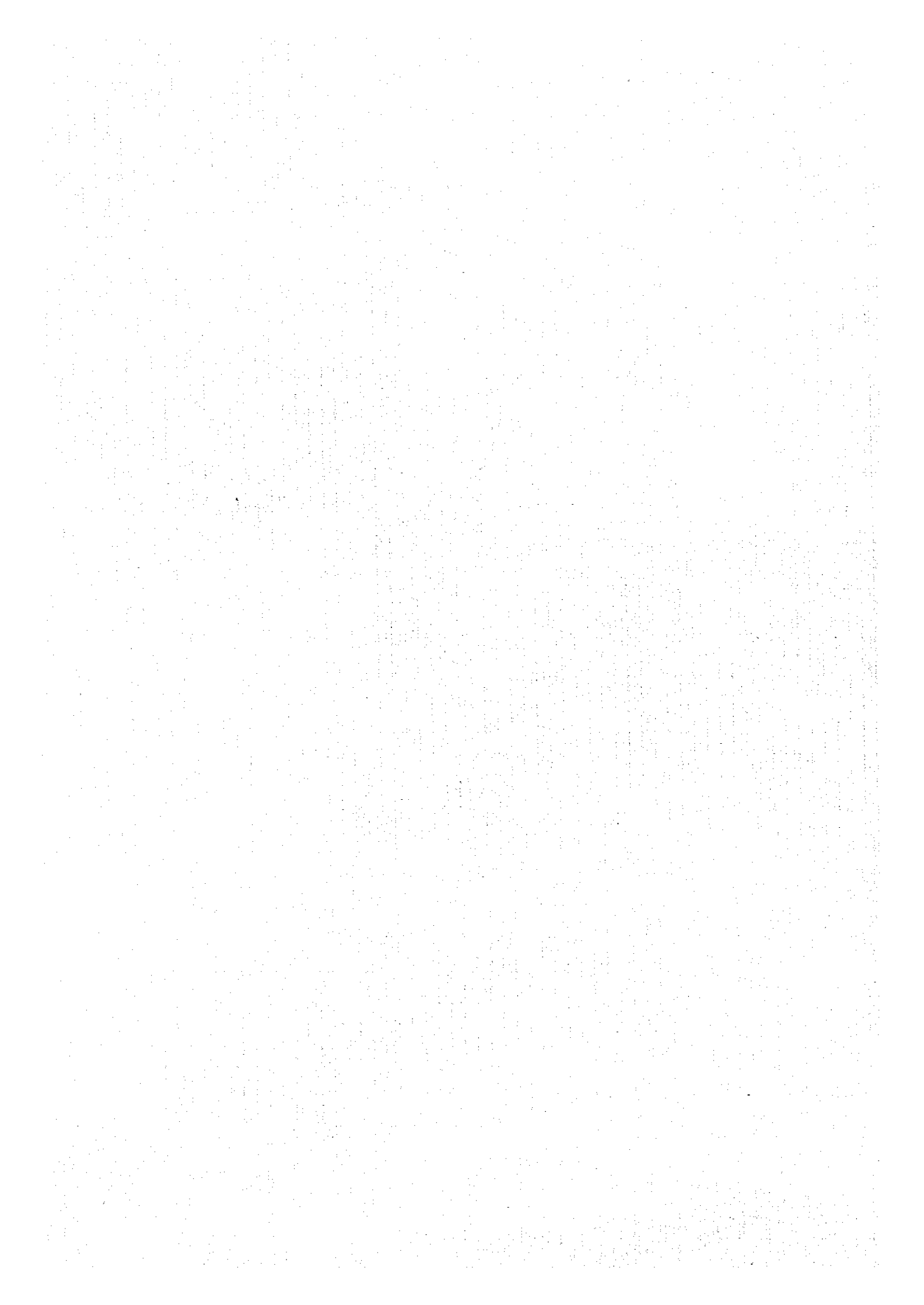
4.1. Описание плана модернизации аэронавигационной системы	4-1
4.2. Описание сети авиалиний	4-1
4.3. Основные моменты по обеспечению оборудованием и объектами, предназначенными для развития управления воздушным движением	4-1
4.4. Организация и управление развитием национальных систем аэролиний	4-2

Глава 5 Система национального развития аэропорта

5.1. Стратегия развития аэропорта	5-1
5.2. Классификация аэропортов	5-1
5.3. Функционирование и обслуживание	5-2
5.4. Собственность, управление и организация	5-4
5.5. Окружающая среда	5-12
5.6. Генеральное планирование приоритетных проектов аэропортов	5-13
5.7. Отбор проектов аэропортов для Изучения технико-экономического обоснования.	5-38

Глава 6	Технико-экономическое обоснование для избранных аэропортов	
6.1	Предварительное проектирование	6-1
6.2	План землепользования	6-24
6.3	План строительно-ремонтной работы	6-30
6.4	Приблизительный расчет затрат на строительно-ремонтную работу	6-31
6.5	Оценка экологического влияния	6-32
6.6	Инженерно-геологическое исследование	6-35
6.7	Экономический и финансовый анализ	6-35
6.8	Введение проекта в действие	6-37
6.9	Общие оценки и рекомендации	6-39
Глава 7	Модернизация национального воздушного перевозчика	
7.1.	Вступление	7-1
7.2.	Обзор рынка воздушного транспорта в Казахстане	7-2
7.3.	Рекомендации по модернизации Национального Воздушного Перевозчика	7-11
7.4.	Некоторые потенциальные сферы государственной политики развития	7-19
Глава 8	Государственное административное авиарегулирование	
8.1.	Нынешнее положение	8-1
8.2.	Законодательная история	8-1
8.3.	Положение о административном авиарегулировании на октябрь 1996 года	8-2
8.4.	Направление разработки системы авиарегулирования	8-3
8.5.	Рекомендация	8-5

ГЛАВА 1
ВВЕДЕНИЕ



1.1 ОБЩЕЕ ПОЛОЖЕНИЕ

Республика Казахстан является внутриматериковой страной, расположенной в Средней Азии с пересечением границ: на Севере - с Россией, на Юге - с Туркменистаном, Узбекистаном и Кыргызстаном. Общая площадь Казахстана составляет 271,7 квадратных километров, а население - прибл. 17 миллионов человек. Простор страны столько огромный, что воздушный транспорт весьма полезен для транспортировки в стране.

После независимости государства 1991 года, Правительство Казахстана полностью присоединилось к мировому сообществу. С целью развития страны в новой обстановке, правительство приняло реформу для установления рыночной экономики вместо командно-административной экономики, и тем самым стремится превратить промышленную структуру от производства сырьевых материалов в производство готовых изделий.

Переход к национальной экономике нуждается в реконструкции нынешней транспортной системы. Переход к национальной экономике также требует развития мощной транспортоспособности, дающей возможность легкого и надежного доступа к мировому рынку. Топографическое расположение Казахстана придает жизненно важное значение роли воздушного транспорта для международных связей.

Однако, бо́льшая часть инфраструктуры воздушного транспорта в стране чрезмерно ухудшена и устаревшая, чтобы соответствовать мировым требованиям по обслуживанию и безопасности.

При такой обстановке Правительство Казахстана приняло решение развить и модернизировать подобную инфраструктуру и обратилось к Правительству Японии с заявкой на проведение Изучения для разработки программы развития воздушного транспорта в Республике Казахстан.

В ответ на запрос от Правительства Республики Казахстан (именуемого в дальнейшем "Правительства Казахстан", ПК) Правительство Японии (ПЯ) приняло решение осуществить Изучение развития воздушного транспорта в Республике Казахстан (именуемое в дальнейшем "Изучение") в соответствии с законами и правилами, действующими в Японии.

Соответственно, Японское Агентство Международного Сотрудничества (именуемое в дальнейшем "ЯМАС"), получило поручение выполнить Изучение в тесном сотрудничестве с заинтересованными органами Республики Казахстан.

На основании Объемы работы и последовавшего за Ним Протокола, согласованных 8 ноября 1995 года между Правительствами Казахстан и Японии, в марте 1996 года ЯМАС отправило Исследовательскую Команду в Казахстан для того, чтобы проводить Изучение в стране. Большая часть местной исследовательской работы прошла удачно в сотрудничестве с казахстанской стороной.

1.2 ЗАДАЧИ ИЗУЧЕНИЯ

Целями Изучения являются следующие:

- 1) Составить генеральный план развития воздушного транспорта в Казахстане, год цели - 2020-й год.
- 2) Разработать технико-экономическое обоснование по приоритетным аэропортам, выбранным в генеральном плане, год цели - 2005-й год.
- 3) Подготовить предложения для укрепления менеджмента и эксплуатации перевозочного элемента объединенных НААКА.
- 4) Передать технологию и знания соответствующим лицам (рабочим группам) казахстанской стороны во время проведения Изучения.

1.3 ОБЪЕМ И ГРАФИК

1.3.1 Объем Изучения

Объем Изучения включает в себя 4 основных этапа:

- (1) Изучение состояния существующего воздушного транспорта;
- (2) Составление стратегии и генерального плана по развитию воздушного транспорта;
- (3) Изучение технико-экономического обоснования выбранного (ых) приоритетного(ых) проекта(ов) и;
- (4) Анализ и рекомендация для модернизации национального воздушного перевозчика.

4 этапа Изучения состоят из двадцать девять(29) позиций работы, указанных в рисунке 1, "Основная рабочая схема".

Стадия

Зона отчетов

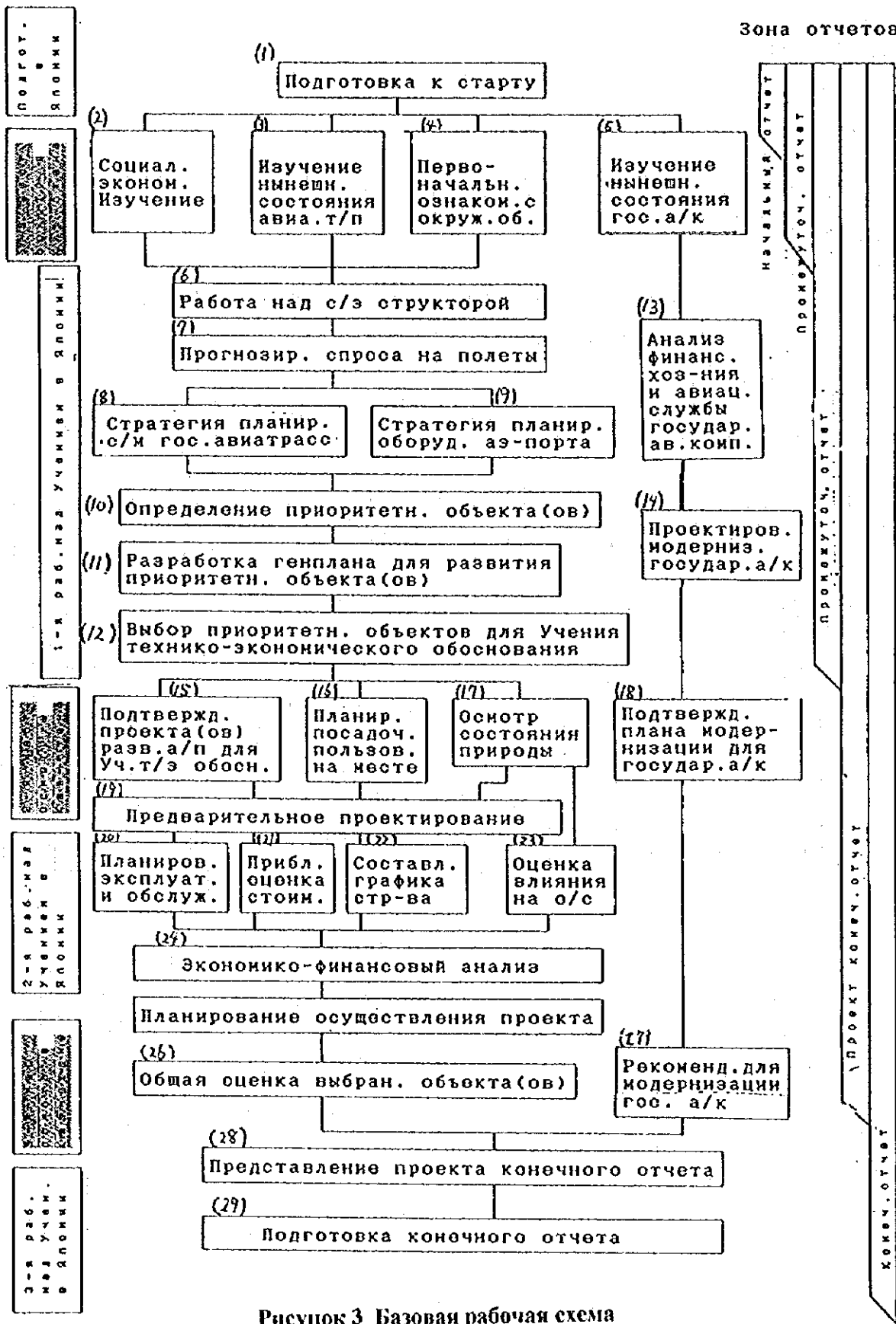


Рисунок 3 Базовая рабочая схема

1.3.2 График Изучения и представления Отчетов

Изучение было начато в марте 1996 года. Оно будет завершено в конце марта 1997 года. Изучение будет разделяться на семь (7) стадий.

- 1) Подготовительная работа в Японии - Начало Изучения и подготовка Начального Отчета
- 2) Первый местный осмотр в Казахстане - Представление Начального Отчета, Изучение нынешнего состояния и подготовка Отчета о ходе Изучения
- 3) Первая работа над Изучением в Японии - Прогнозирование на полеты, Генеральный план развития воздушного транспорта, Анализ ПААК и подготовка Промежуточного Отчета
- 4) Второй местный осмотр в Казахстане - Представление Промежуточного Отчета и осмотр для Изучения технико-экономического обоснования
- 5) Вторая работа над Изучением в Японии - Изучение технико-экономического обоснования для приоритетного(ых) проекта(ов), Усовершенствование плана для объединенных ПААК и представление проекта Конечного Отчета
- 6) Третий местный осмотр в Казахстане - Представление проекта Конечного Отчета
- 7) Третья работа над Изучением в Японии - Составление Конечного Отчета с завершением Изучения

Рисунок 2 указывает деятельность и представление Отчета по каждой стадии.

Год/Месяц	1996 г.										1997 г.		
	Март	Апр.	Мая	Юнь	Юль	Авг.	Сен.	Окт.	Нояб.	Дек.	Янв.	Фев.	Март
Работа в Каз-стане	[Горизонтальная линия]						[Горизонтальная линия]				[Горизонтальная линия]		
Работа в Японии	[Горизонтальная линия]			[Горизонтальная линия]					[Горизонтальная линия]			[Горизонтальная линия]	
Передача отчетов													
	[Науч. отчет]		[Отчет о вып.]				[Прогн. отчет]				[Проект конеч. отчет]		[Конеч. отчет]

Рисунок 2

График Изучения

1.4 ОРГАНИЗАЦИЯ ИЗУЧЕНИЯ И ПОДХОД К НЕМУ

1.4.1 Организация Изучения

Учение осуществляется Исследовательской Командой ЯАМС под руководством ЯАМС. Был организован Консультативный Комитет для оказания помощи Исследовательской Команде. Изучение проводят в честном согласовании с заинтересованными организациями Правительства Казахстан.

Министерством Транспорта и Коммуникаций была организована Партнерская группа (рабочая группа), являющаяся партнерским агенством для координации работы со стороны Казахстана для сотрудничества с Исследовательской Командой.

Для организации и координации проведения работы с казахстанской стороны был установлен Координационный Комитет, работа которого ожидается усилиться. В состав усиленного Координационного Комитета входят:

- Директор Департамента Воздушного Транспорта;
- Президент НААК
- Генеральный Директор Казэронавигации
- Директор Института Казпроект
- Представитель Комитета по использованию иностранного капитала (отвечающий за японскую правительственную помощь со стороны казахстана)

Общая рабочая структура показана в Рисунке 3.

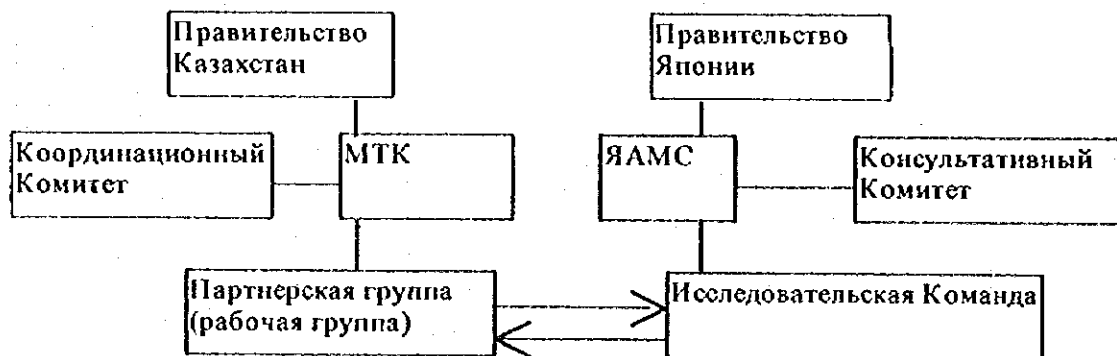


Рисунок 3 Организация Изучения

Во следующем списке перечисляются члены японской и казахстанской сторон, занимающиеся Изучением.

(1) С японской стороны

а. Консультативный Комитет

- г-н Синъдзи МАЦУМАЭ : Руководитель Комитета/Заместитель
Директора проектирования авиационного
конструкторского сектора отдела
аэродрома
Бюро гражданской авиации
Министерство Транспорта
- г-н Такао ТАКАХАСИ : Проектировщик сооружений аэропорта
Спецпомощник Директора
Бюро гражданской авиации
Министерство Транспорта
- г-н Масаки Исидэ : Специалист по менеджменту гражданской
авиации
Спецпомощник Директора конструктор-
ского сектора отдела аэродрома
Бюро гражданской авиации
Министерство Транспорта
- г-н Минору Йосида : Заместитель Директора 4-го сектора
2-го отдела эксплуатации
Фонд внешнего экономического
сотрудничества(ОЕСФ)

б. Координатор ЯАМС

- г-н Макото АСИНО : Заместитель Директора
Исследовательский сектор перво-
очередного социального развития
Исследовательский отдел социального
развития Японского Агентства Между-
народного Сотрудничества

г-н Тору НАЙТО : Координатор
Исследовательский сектор перво-
очередного социального развития
Исследовательский отдел социального
развития Японского Агентства Между-
народного Сотрудничества

в. Исследовательская Команда

г-н Макото ТАКАКА : Начальник Команды/Проектировщик
аэропорта
г-н Масато ТАМУРА : Замначальник Команды/Проектировщик
аэропорта
г-н Хаяато НАГАСАВА : Инженер-строитель аэропорта
г-н Канъдзи Эхира : Архитектор аэропорта
г-н Сйохэй НАГАТАКЭ : Специалист по системе авианавигации
г-н Рюдзиро ЯМАГИСИ : Специалист по прогнозу на полеты/ на
основе экономического и финансового
анализов
г-н Тору ЙОРИТАКЭ : Инженер-строитель по геотехническому
исследованию
г-н Такэнобу Судзукки : Специалист по экологии
г-н ЯМАДА : Инженер-строитель по оценке строитель-
ства и оценке расчета
г-н Ги ШАНСОН : Специалист по менеджменту и
организации обслуживания Авиакомпаний
г-н Петер Е. ДЭЙВИС : Специалист по менеджменту, подготовке
кадров и организации аэропорта
г-н Кацуэцу МАСУЯ : Специалист по финансовому анализу
г-н Тору БАБА : Переводчик(русского / английского и
японского языков)
г-н Хидэхиса ЙОСИДА : Рабочий координатор

(2) С казахстанской стороны

а. Координационный Комитет

г-н Бекпулат Салимов : Исполнительный Директор, Председатель
Комитета по Использованию Воздушного
Пространства и Гражданской Авиации
(КИВПГА), МТК
г-н Серик Буранбаев : Директор Департамента Гражданской Авиации,
МТК
г-н Бектуров Р.С. : Президент компании Эр Казахстан
г-н Дмитри А. Душимов : Президент НААК
г-н Турискали М. Мадигожин : Начальник Казэроавиации (КАН)
г-н Райсов А. Райсович : Директор Института Казэропроекта

б. Партнерская группа (рабочая группа)

- | | |
|----------------------------|---|
| г-н Бакатау Нарышев | : Заместитель Директора КИВПГА, МТК |
| г-н Жумабеков Кадиралий | : Первый вице-Президент НААК по менеджменту |
| г-н Буряк И. Гордеевич | : Заместитель Генерального Директора КАН по радиотехническому обеспечению |
| г-н Никитин А. Куприянович | : Заместитель Генерального директора КАН по финансированию |
| г-н Серевюхин В. Иванович | : Заместитель Генерального Директора КАН по УВД |
| г-н Гоборхин Г. Кириллович | : Главный Инженер Института Казэропроекта |
| г-жа Уйсимбаева Г.С. | : Главный Специалист по Международной связи КИВПГА |
| г-н Аияр Иллиасов | : Исполнительный начальник отдела международных дел ДВТ |
| г-жа Уйсимбаева Г.С. | : Главный Специалист отдела Меэждународных дел ДВТ |

ГЛАВА 2
ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК В
РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН

ГЛАВА 2. ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН

2.1 СОЦИОЭКОНОМИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ В КАЗАХСТАНЕ

2.1.1 Общие положения

Республика Казахстан вторая по величине среди бывших союзных республик и имеет огромную территорию. Климат и уровень осадков значительно варьируется в зависимости от территории. Официальный язык Казахский, в то время как Русский язык остался языком межнационального общения. Казахи произошли из Монгольских и Тюркских племен, что обитали на данной территории около первого века н.э. и как нация сформировались в конце 15 века. В течение Советского Коммунистического периода в Казахстане произошли огромные трансформации и преобразования, что коренным образом изменили экономику и стиль жизни людей в целом. После этого периода, 16 декабря 1991 года, Казахстан провозгласил свою независимость. 21 Декабря 1991 года на встрече в Алматы, Казахстан стал членом СНГ.

Президент Республики Казахстан выбирается прямым голосованием народа через каждые пять лет и является главой государства и обладает высшей исполнительной властью вместе с Советом Министров. Президент назначает на должность Премьер-Министра и его заместителей, а также Министра Финансов, Обороны, Иностраных Дел и Внутренних Дел. Оставшиеся министры назначаются Премьер-Министром. Назначения правительства должны быть одобрены Парламентом.

Для административных целей Казахстан разделен на 21 местный орган управления (19 областей и 2 города). Высшая законодательная власть делится на две палаты: верхняя палата и нижняя палата.

Одним из основных политических и законодательных мер, предпринятых после объявления Казахстаном независимости, были:

- В июле 1994 года, Верховный Совет одобрил перенос столицы из Алматы на север в город Акмолу (ранее называемом Целиноград) приблизительно до 2000 года.
- Референдум по продлению срока полномочий президента до 1 декабря 2000 года показал, что более чем 95% населения в 91% выборных участках проголосовали за продление.
- 31 августа 1995 года была принята новая Конституция Республики Казахстан.
- Республика методично развивала и укрепляла свои отношения со странами ближнего (страны СНГ) и дальнего зарубежья.

2.1.2 Демографическая характеристика

Численность населения Казахстана на начало 1995 года была 16.333 тысячи, то есть на 307 тысяч меньше по сравнению с 16.986 тысячами в 1993 году. Основной причиной этому послужила увеличившаяся эмиграция населения некоренной национальности, особенно Русских и Немцев. Также необходимо подчеркнуть, что увеличилась иммиграция Казахов, которые приезжают в основном из стран СНГ, Ирана, Китая, Монголии и других стран. Уровень рождаемости и количество браков значительно уменьшились, в то время как уровень смертности возрос.

Если смотреть с точки зрения численности населения, то самым большим регионом является Южный Казахстан, второй идет Карагандинская область и третьим город Алматы, хотя в целом население равномерно распределено по территории республики.

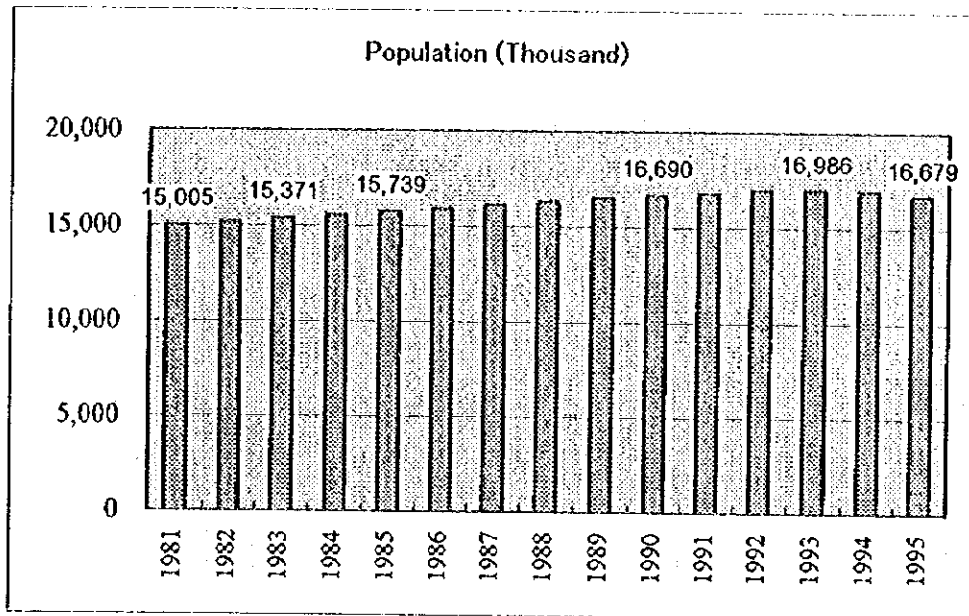


Рисунок 2.1 Динамика численности населения

2.1.3 Макроэкономика и Региональная Промышленность

(1) Казахстан в период экономической нестабильности

Экономические трудности с 1991 года (инфляция и развал производства) привели к тому что Республика была вынуждена искать новые рынки сбыта, где есть действительный спрос, посредством установления оптимального уровня цен, которые в свою очередь будут действительно определять оптимальное перераспределение ресурсов и обеспечат макроэкономическую стабильность.

Период после обретения Казахстаном независимости, характеризуется как болезненный процесс перехода от централизованной плановой экономики и внутренней торговли к рыночной экономике. И даже более, в связи с зависимостью казахстанских предприятий от России, также как и начальное решение остаться в рублевой зоне, привело к тому что экономика Казахстана стала сильно зависеть от изменений в России, в частности от галопирующей инфляции рубля. Обменный курс иностранных валют, который сильно увязан с уровнем цен, также сильно колебался в течение этого же срока.

Однако, высокие ежемесячные и годовые темпы инфляции, которые были в 1992 - 1994 годах в 1995 году стали снижаться. Годовая инфляция (как % к предыдущему году) в 1995 году значительно уменьшилась (до 239,3% для промышленных товаров и до 309,6% для потребительских товаров с 3018,0% и с 2364,3% 1994 года соответственно). Резкие колебания валютного курса снизились к 1995 году.

Объем промышленного производства снижается уже с 1991 года, однако в 1995 году ежемесячный темп падения снизился, что может свидетельствовать о скором достижении поворотного пункта из падения производства к подъему производства. Это приведет к росту производства в будущем.

(2) Экономическая структура

Экономическая структура или промышленная структура по секторам изменялась с 1991 года, в течение периода экономических трудностей. Эти

изменения четко видны, если посмотреть на компонентные коэффициенты рабочей силы в различных отраслях промышленности.

- Доля сектора материального производства уменьшилась с 72,2% в 1990 году до 64,6% в ноябре 1995 года. За тот же период было небольшое увеличение доли сектора нематериального производства.
- Количество занятых в экономике в целом и в секторе материального производства значительно уменьшилось до 66,8% и до 59,8% соответственно с 1990 года по ноябрь 1995 года. За тот же период число занятых в нематериального секторе уменьшилось лишь до 85,2%.

(3) Экспорт и Импорт

В 1995 года (январь-ноябрь) объем экспорта достиг 4559,3 миллионов долларов США, а объем импорта 3466,7 миллионов долларов США, что означает увеличение примерно на 1330 миллионов долларов США и уменьшение примерно на 27 миллионов долларов США по сравнению с предыдущим периодом. В 1995 году самым крупным торговым партнером Казахстана была Российская Федерация. На ее долю приходилось 42,1% экспорта и 47,9% импорта. Другой важной характеристикой является то, что объем торговли с другими странами СНГ занимает второе место после России. Кроме стран СНГ, крупными торговыми партнерами республики являются Германия, Великобритания, Нидерланды, Италия, Китай и Корея.

Основу экспорта составляет нефть и металлы, в то время как основу импорта составляет потребительские товары и промышленные товары машиностроения, химической промышленности и т.д.

Что касается платежного баланса, то Казахстан имеет дефицит текущих счетов, в то время как счета движения капиталов имеют положительное сальдо. Общій платежный баланс каждого года был положительный.

(4) Заработная плата в Казахстане

Реальная заработная плата рабочих в Казахстане начиная с 1991 года катастрофически уменьшалась. Согласно проведенной оценке, средняя

ежемесячная заработная плата упала до 178,5 рублей в 1991 году с 265,0 рублей в 1990 году и продолжала падать до 61,2 рублей в 1992 году. Однако, после введения национальной валюты Тенге в ноябре 1991 года, реальная заработная плата стала расти, сопровождаемая стабилизацией цен.

(5) Валовый Внутренний Продукт (ВВП)

По самым грубым подсчетам, номинальный ВВП резко увеличился с 26838 миллионов тенге в 1993 году до 49206 миллионов тенге в 1995 году, что составляет 180% рост.

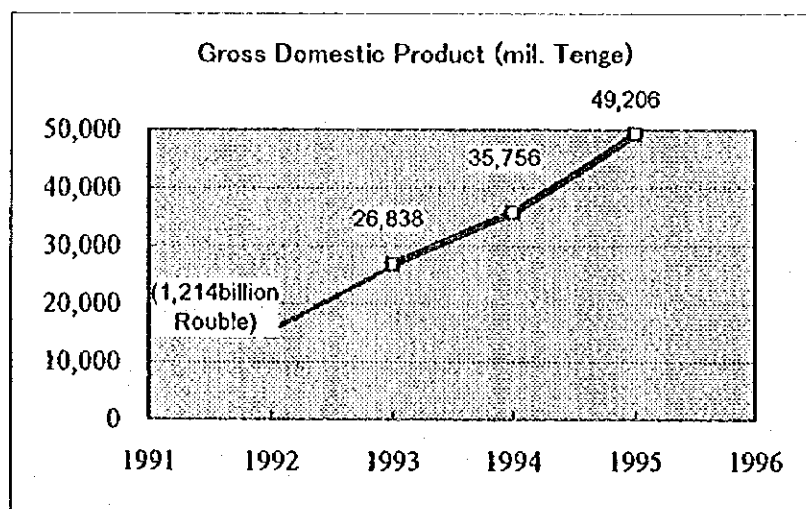


Рисунок 2.2 Динамика ВВП

(6) Валовый Внутренний Продукт по регионам Казахстана (ВВП_р)

Надо отметить, что ВВП_р на душу населения значительно отличается от региона к региону, что говорит о различной производительности регионов.

(7) Региональная промышленность

Промышленные характеристики каждого региона обобщены следующим образом:

<Область>	<Основная промышленность и характеристики области>
Акмолинская:	Место новой столицы. Машиностроительная промышленность
Актюбинская:	Индустриальный город, развитый вдоль железной дороги, машиностроение, нефтепереработка, производство удобрений, пищевая промышленность.
Алматинская:	Место нынешней столицы. Две 500 МВт ТЭС каждая. Текстильная и кожевеннообувная промышленность, машиностроение.
Жезказган:	Добыча и переработка меди, однако большой проблемой является устаревшее оборудование и недовольство народа.
Южный Казахстан:	Нефтепереработка, текстильная, кожевеннообувная, машиностроительная и автомобильная промышленности. Окружающая среда сильно засорена.
Жамбыльская:	Центр по производству свинца. 6 ТЭС по 200 МВт каждая. Самый крупный промышленный комплекс в бывшем СССР.
Тургайская :	Большие запасы угля, скотоводство и сельское хозяйство
Атырауская:	Нефтехимическая промышленность, металлургическая и пищевая промышленность
Карагандинская:	Угольная промышленность. Окружающая среда засорена.
Кокчетавская:	Производство измерительной аппаратуры.
Павлодарская:	Самые большие залежи угля в бывшем СССР
Кустанайская:	Сталелитейная промышленность. Текстильная и кожевеннообувная промышленность.
Крызыл-Ординская:	Переработка меди и цинка. Пищевая промышленность.
Мангистауская:	Химическая и Пищевая промышленность.
Павлодарская:	Центр по производству алюминия. Переработка нефти. Пищевая промышленность.

- Северный Казахстан: Производство аудиоаппаратуры.
- Семипалатинская: Ядерный полигон. Текстильная, пищевая и кожевенно-обувная промышленность.
- Западный Казахстан: Производство искусственного меха, кожевеннообувная промышленность.
- Восточный Казахстан: Центр по производству цинка и магния. Производство нефтепродуктов и автомобильная промышленность, Оборудование устаревшее.

2.1.4 Общий Взгляд на Экономику Казахстана

В настоящее время правительство Казахстана не имеет ни краткосрочных, ни долгосрочных планов экономического развития. Это происходит из-за непредвиденных факторов, возникающих вследствие перехода к рыночной экономике. С другой стороны развитие экономики Казахстана в целом говорит о процессе стабилизации цен и оживлении производства. Однако смотря правде в глаза, надо сказать что потребуются многие годы для оптимального распределения трудовых ресурсов в экономике. По данным Министерства Экономики, годовой рост ВВП в 1996 - 1997 годах составит 102%.

2.1.5 Основные Тенденции Развития Транспорта в Казахстане

Транспортная система в Казахстане пережила тяжелое время и понесла большой ущерб. После развала СССР, спрос на перевозки грузов и пассажиров всеми видами транспорта катастрофически упал, вследствие падения уровня доходов населения и сокращения производства. Многие люди не могут позволить себе ни путешествия, ни поездки на отдых.

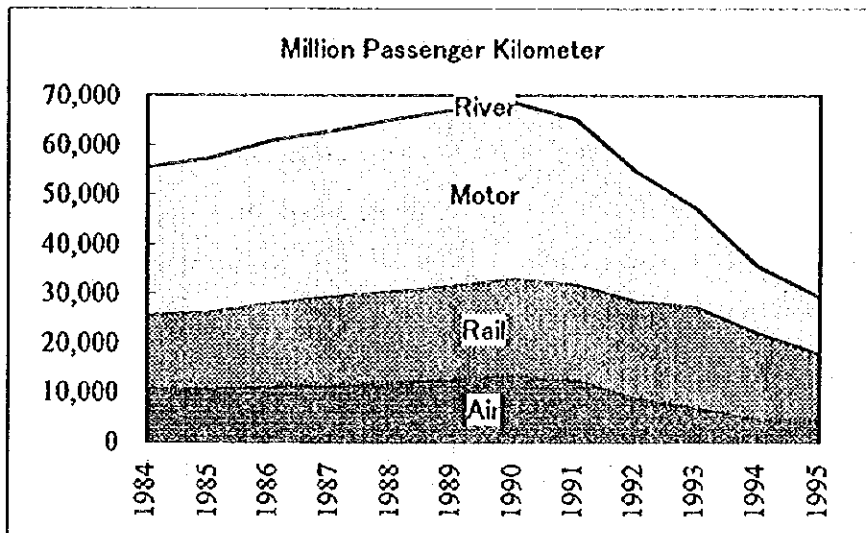


Рисунок 2.3 (а) Результаты внутренних пассажирских перевозок (млн.чел-км)

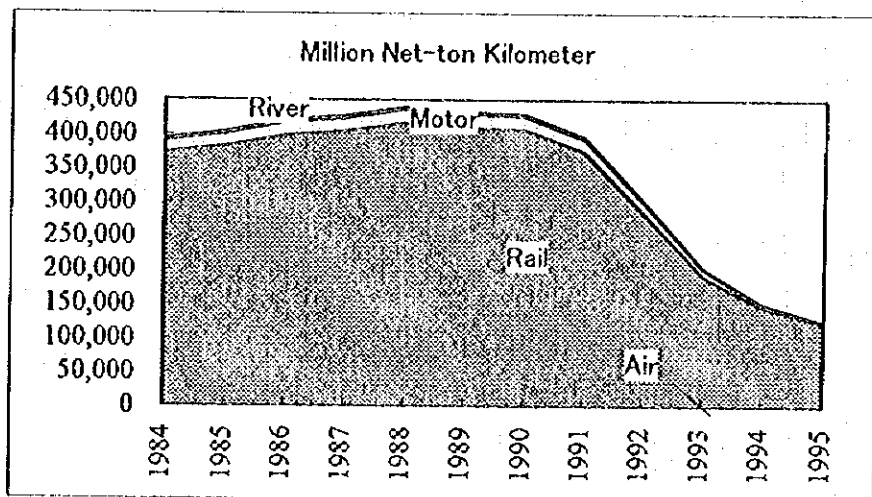


Рисунок 2.3(б) Результаты внутренних грузовых перевозок (т-км)

2.2 ПОЛИТИКА ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК И ПЛАНЫ

Казахстан является крупной страной с рассеянным населением и недоразвитой наземной транспортной системой, которая имеет слабые межгородские и межрегиональные связи. Следовательно, воздушный транспорт является для нации насущным и таковым останется в обозримом будущем, особенно что касается пассажирского транспорта. С момента объявления независимости воздушный транспорт стал также важным средством связи Казахстана с международным сообществом.

В 1992 году Республика становится членом Международной Организации Гражданской Авиации (МОГА) и расширяет международные связи посредством двустороннего соглашения по услугам воздушного транспорта.

Схема воздушного транспорта Казахстана основывается на таковой бывшего Аэрофлота, которая охватывает все виды деятельности воздушного транспорта: нормативы, аэропорты, службы воздушного движения и воздушных перевозчиков. С обретением независимости возникли многочисленные проблемы, включая такие как:

- порча воздушных судов, аэропортовых сооружений, оборудования и систем;
- несоответствие международным стандартам;
- отсутствие прямой ответственности за управление и нормативы;
- сильное снижение спроса (почти 80% с 1990 года);
- финансовые трудности, испытываемые НААК;
- финансовый кризис, переживаемый правительством

В таких обстоятельствах для удовлетворения специфических потребностей был предпринят ряд следующих инициатив:

(1) Учреждение и укрепление Департамента Воздушного Транспорта

Департамент Воздушного Транспорта (ДВТ) Министерства Транспорта и Коммуникаций (МТК) был создан в январе 1994 года с тем чтобы взять на себя осуществление национальной политики и играть координирующую роль, что прежде выполнялось НААК.

Начиная с 1 июня 1996 года ДВТ будет укрепляться для более полного соответствия своим функциям и обязательствам в соответствии с Законом о Гражданской Авиации, обнародованном в декабре 1995 года.

(2) Учреждение КазАэроНавигации

КазАэроНавигация была создана в 1995 году для усиления правительственного контроля над всеми навигационными услугами, что прежде осуществлялось НААК. Она полностью зависит от плат пользователей на ее эксплуатацию и модернизацию.

КазАэроНавигация участвовала в программе улучшения маршрутных аэронавигационных услуг.

(3) Обнародование Закона о Гражданской Авиации

Для усиления политики воздушных перевозок и нормирующей роли национального правительства в декабре 1995 года президентским указом был обнародован первый Закон о Гражданской Авиации.

(4) Реорганизация НААК

В связи с тяжелым финансовым положением НААК 30 апреля 1996 года был выпущен декрет Премьер-Министра с целью ее реорганизации. Проведена тщательная проверка ее финансового и рабочего состояния, и через три месяца отчет будет представлен Правительству. Все аэропорты будут отделены от НААК и переданы местным органам. Воздушная перевозочная часть будет объединена в единую хозяйственную организацию.

(5) Поиск Иностранных Инвестиций

По причине национального экономического кризиса Правительство занято поиском иностранных инвестиций для обеспечения будущей экономической жизнеспособности составных частей НААК: аэропортов и авиалиний.

2.3 НЫНЕШНЕЕ СОСТОЯНИЕ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

2.3.1 Общие Положения

Нынешнее состояние воздушного транспорта в Казахстане наилучшим образом может быть понято путем обзора исторической перспективы и вопросов, связанных с безопасностью, экономической эффективностью, уровнем обслуживания и начинаниями развития.

(1) Историческая перспектива

Получившая в 1993 году независимость Национальная Акционерная Авиа Компания (НААК) была построена по схеме бывшего Аэрофлота, охватывавшей все виды деятельности воздушного транспорта: воздушный перевозчик, общую авиацию, аэропорт и службы нормирования, и географически децентрализована вместе с большей частью 28 новых объединенных хозяйственных предприятий. Она была организована как акционерная государственная компания.

Аэронавигационные составляющие структурных единиц НААК были отделены и в 1995 году стали другой акционерной государственной компанией-КазАэрНавигация. Таким образом, НААК стала ответственной только за службы воздушных перевозок и аэропорты. 30 апреля 1996 года Правительство решило, что такие составляющие НААК, как аэропорты и воздушные перевозки, должны быть разделены после трехмесячного исследования, проведенного новым доверенным директором НААК.

(2) Воздушная Безопасность

Вся деятельность, связанная с воздушными перевозками, должна осуществляться в пределах приемлемой системы безопасности. Значительная часть воздушного флота, оборудование аэропортов и средства навигации хорошо

содержатся и эксплуатируются. Однако большинство оборудования не соответствует международным стандартам и считается устаревшим.

Число воздушных происшествий возросло с момента получения независимости из-за несоответствия установленным правилам безопасности в связи с появлением нового типа воздушных судов последнего времени. Несоответствие усугубляется отсутствием принудительного осуществления надзора.

Модернизация Обслуживания Воздушного Движения (ОВД) началась с программы, охватывавшей три Региональных Диспетчерских Центра Управления Воздушным Движением. Подобной программы для ОВД не существует в аэропортах, где система START используется по международным стандартам. Стартовые пункты START, установленные недалеко от взлетно-посадочной полосы (ВПП), нарушают стандарты безопасности и рекомендуемую практику МОГА относительно препятствий на летной полосе и проникновения на поверхности перехода.

Светосигнальная система и система маркировки аэропортов также не соответствует стандартам и рекомендуемой практике МОГА.

Покртия аэропортов содержатся в основном хорошо, однако часто общая негодность требует больших восстановительных работ. В аэропортах не производятся измерения коэффициента сцепления (за исключением тех, что зимой покрываются льдом и снегом и где резиновое покрытие значительно снижает сцепление при влажных поверхностях).

(3) Низкая Экономическая Эффективность

а) Избыточная Производственная Мощность

После получения страной независимости наблюдался быстрый и драматический спад всей деятельности, связанной с воздушными перевозками (например, почти 80% в общем по Казахстану). Из-за очень медленного подъема и низких доходов в пределах всей системы наблюдается значительная избыточная производственная мощность.

Важной составляющей этой избыточной производственной мощности является многочисленная и недостаточно загруженная рабочая сила,

размеры которой сильно превышают количество, необходимое для содержания и эксплуатации системы сейчас и в обозримом будущем.

Что касается служб аэронавигации: система захода на посадку по командам с земли (посадочный локатор) продолжает использоваться наряду с системой посадки по приборам (ИЛС), в то время как в большинстве стран после перехода на систему посадки по приборам (ИЛС) от использования посадочного локатора отказались.

Несмотря на избыточную мощность, крупномасштабные и дорогостоящие проекты все еще продолжают всерьез рассматриваться в большинстве мест.

Большинство аэропортов не имеют генеральных планов, обеспечивающих хорошо скоординированное и эффективное развитие аэропортов в соответствии с прогнозами спроса.

б) Низкая Продуктивность

В основном стандарты общего и технического образования и обучения в Казахстане высоки, однако уровень общей продуктивности низок. Наглядным примером этого служит малое число летных часов и недостаточное использование воздушных судов.

Причины этого лежат прежде всего в систематическом избытке персонала, недостатке ориентированной на сервис культуры, плохих системах внутренних информационных связей и общений, а также в устаревшей системе управления (менеджмента).

(4) Низкое Качество Обслуживания

Рыночная экономика по определению является ориентированной на заказчика. В Казахстане существует явный недостаток ориентации на заказчика, и, следовательно, низкий общий уровень обслуживания. Планирование маршрутов, расписание полетов и другие услуги на земле и в воздухе часто предоставляются без уделения достаточного внимания потребностям

клиентов. В системах публичного оповещения, даже в международных аэропортах, очень редко используется английский язык наряду с казахским и русским.

(5) Недостаток Понимания Управления Инвестициями в Условиях Рынка

Среди управленцев всех уровней системы воздушных перевозок существует расхожее мнение, что большинство проблем может быть решено простым увеличением финансирования. Кроме того, практически полностью отсутствует осведомленность о критериях, которыми руководствуются потенциальные инвесторы при тщательной оценке риска и возврата, и об условиях, на которых производится финансирование на длительные периоды.

(6) Изменения, необходимые для Непрерывного Развития

Основные проблемы, снижающие эффективность и эффективность Казахской Национальной Системы Воздушных Перевозок, были обсуждены лишь вкратце. Они стоят перед всеми организациями подобного уровня и по природе своей многозначны. Для обеспечения непрерывного развития необходимо делать все согласованно, сосредоточенно и скоординированно.

2.3.2 Данные о Перевозках Воздушным Транспортном

Годовая интенсивность перевозок основных аэропортов падает уже с 1990 года. В Алматинском аэропорту количество пассажиров уменьшилось до 858.808 человек в 1995 году с 2.138.332 человек в 1990 году, то есть уменьшение на 60% по сравнению 1990 годом. Объем грузоперевозок в этом же аэропорту также значительно уменьшился (более чем на 60% по сравнению с 1990 годом). В Карагандинском аэропорту объем перевозок пассажиров и груза в 1995 году уменьшился до 112.096 человек и 68,6 тонн с 675.360 человек и 2779.5 тонн, что составляет лишь 16,5% и 2,5% от 1990 года соответственно.

Но необходимо отметить, что общий объем грузоперевозок (тонно-километров) по Казахстану в 1995 году составил рекордное число 117,6%, наибольшее с 1984 года (1984 год брать за 100%). Это увеличение воздушных грузоперевозок тонно-километров отображает увеличение количества пассажиров, кто путешествует с

коммерческими целями, другими словами за покупками в зарубежные страны, такие как Турция, Германия, Австрия и т.д., хотя общее количество пассажироперевозок составляет лишь 41,9% от объема 1984 года.

Самым важным моментом является то, что спрос на авиаперевозки катастрофически падал с 1990 года. Основной причиной уменьшения объема перевозок является гигантское падение доходов населения, сопровождаемое экономической неразберихой.

Согласно утверждению господина Н. Прибоева, заместителя директора Алматинского аэропорта по Маркетингу, большинство поездок до 1991 года осуществлялось теми, кто путешествовал с целью отдыха, в то время как сейчас теми, кто едет с деловыми или официальными целями.

Другой момент заключается в том, что количество пассажиров перелетающих на короткие расстояния резко уменьшилось. Так например, на некоторых коротких рейсах частота полетов сократилась с 4 раз в неделю до 1 раза в неделю.

Однако стоит отметить, что общее количество пассажиро-километров уменьшилось не столь значительно по сравнению с объемом пассажиро-перевозок.

Это можно объяснить увеличением объема перевозок на большие расстояния.

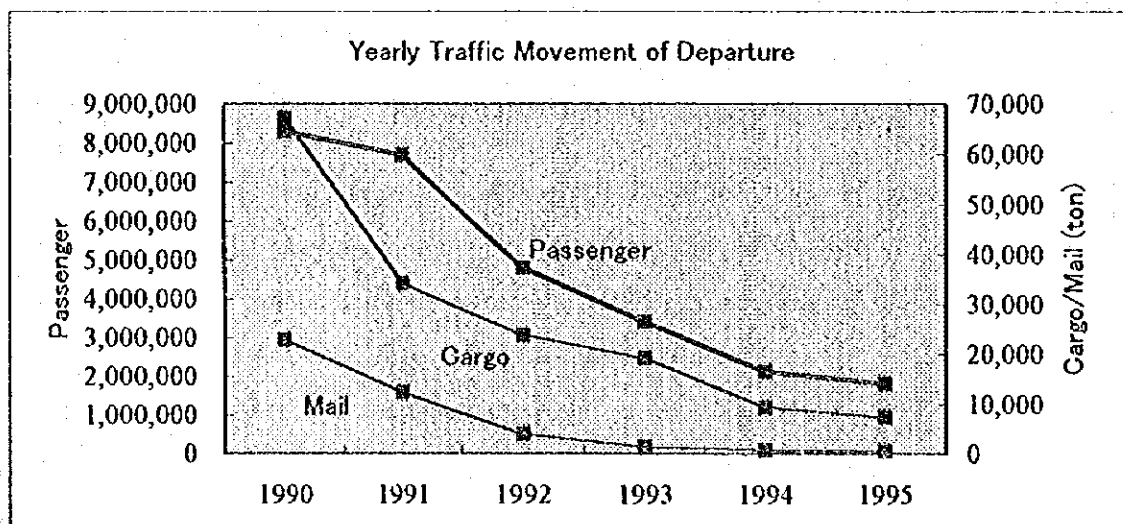


Рисунок 2.4. Динамика результатов воздушных перевозок

2.3.3. Сеть воздушных трасс.

КазАуэЖолы предлагает услуги воздушных перевозок на 54 направлениях местного, СНГ и международного назначения.

Местные услуги воздушного транспорта осуществляются в 24 населенных пунктах Казахстана. Многие рейсы выполняются местными дочерними авиалиниями, и их маршруты не проходят через главный авиа-центр - Алматы. Только несколько аэропортов предоставляют услуги дневных перевозок по установленному расписанию полетов.

17 аэропортов СНГ осуществляют услуги прямого сообщения с Алматы. Москва (Домодедово, местный аэропорт) к своим регулярным и чартерным рейсам из далеколежащих районов, предлагает дневные рейсы из Алматы самолетами КазАуэЖолы. Частота рейсов в другие точки СНГ - примерно один-два раза в неделю.

13 аэропортов предоставляют услуги международных перелетов. Частотность их ограничена, особенно в Западную Европу, где конкуренция очень высока. Как уже говорилось, международные перелеты - единственный развивающийся в Казахстане сектор воздушных сообщений.

2.3.4 Система Авиалиний

(1) Ответственные Органы

Орган, ответственный за обеспечение ОВД по Районам Полетной Информации (РПИ) в Казахстане, является государственным предприятием. КАЗАЭРО-НАВИГАЦИЯ - независимый орган, координированный деятельностью Департамента Воздушного Транспорта при Министерстве Транспорта и Коммуникаций. В состав КАЗАЭРОНАВИГАЦИИ входят три подразделения.

(2) Организация Управления Воздушного Пространства.

КАЗАЭРОНАВИГАЦИЯ контролирует использование воздушного пространства Авиалиний и узловые диспетчерские районы (УДР). Остальная часть воздушного пространства контролируется военными подразделениями.

(3) Район Полетной Информации

Воздушное пространство Казахстана подразделено на 9 РПИ, которые в свою очередь включают несколько Районных Диспетчерских Центров (РДЦ).

(4) Районный Диспетчерский Центр

Авиалинии Казахстана контролируются 18 РДЦ. Существующая система 18 РДЦ будет объединена в 3 автоматизированные РДЦ в Алматы, Актюбинск и Акмола. Приблизительные сроки для завершения установки автоматических РДЦ: 1996 - в г. Алматы, 1997 - г. Актюбинск, 1999 - г. Акмола. Сроки окончания комплектования авт. системы других РДЦ на данный момент не сформулированы.

а) Военный сектор

Как правило, РДЦ включает военный и гражданский секторы. Военный сектор обслуживается военным персоналом. Диспетчеры военного и гражданского секторов находятся рядом или в различных помещениях одного РДЦ.

(5) Узловой Диспетчерский Район (УДР)

Как правило, данный район имеет радиус 80 - 100 км и ограничение полетов по высоте приб. 4.500 м в зависимости от характеристик данного аэропорта. В случае г. Актау, эти размеры составляют 60 км и 3.000 м. Верхняя граница г. Алматы составляет 5.700 м.

(6) Классификация воздушного пространства ИКАО

Система классификации воздушного пространства ИКАО (от А до G категорий) не применима в Казахстане, но будет учитываться в будущем.

2.3.5 Технические Средства для Управления Воздушным Движением

(1) Операционное оборудование

Следующее оборудование установлено на РДЦ и Диспетчерских Пунктах Подхода в Казахстане.

1. Дисплей радара.
2. Микрофоны.
3. Пульт селекторов радиосвязи.
4. Телефон.
5. Часы.
6. Магнитофоны (в техническом помещении, 16 каналов)
7. Графическая система.
8. Дисплей погоды с показаниями атмосфер. давления, дисплей скорости и направления ветра.
9. Пульт управления огнями (в системе захода на посадку по команде с земли (GCA)).
10. VDF (VHF DF) Радиопеленгаторная связь.

(2) Локатор

Средний возраст локаторов, работающих на данный момент около 14 лет. Системы захода на посадку по команде с земли чехословацкого производства, в то время как остальные локаторы изготовлены в России.

а) В полете

Каждый РДЦ имеет свой собственный Трассовый Обзорный Локатор (ТОЛ). ТОЛ это первичный радар. Восемнадцать ТОЛ с дальностью 350 км (8.000 м/10.000 м) работают на всей территории Казахстана. Скорость движущихся целей ТОЛ - 3 обор./мин., что может колебаться до 6 обор./мин. при загруженности движения.

б) Терминал

Первичные Обзорные Локаторы (ПОЛ) со Вторичными Обзорными Локаторами (ВОЛ) находятся в основных аэропортах и используются для

захода на посадку по команде с земли. Зона действия локатора около 150 км, а изменяющаяся скорость подвижных целей - 10 обор./мин.

Локаторы Точного Захода на посадку (ЛТЗ) также установлены для обеспечения системы захода на посадку по командам с земли.

в) Система Обработки Радиолокационных Данных (RDP system)

i. Терминал

В настоящее время системы Обработки Радиолокационных Данных действуют в базисных аэропортах. Данные, выведенные обзорными аэродромными локаторами поступают к Системам Обработки Радиолокационных Данных, что обеспечивает диспетчеров воздушного движения цифровыми данными на круглых дисплеях.

ii. В полете

Новая Система Обработки Радиолокационных Данных от компании Сименс (Германия) была установлена на РДЦ в г. Алматы и сейчас находится на стадии последних доработок. Подобная система будет установлена на РДЦ г. Актюбинска в течении первой половины 1997 г. и в г. Акмоле в течении первой половины 1999 г. субподрядчиком Thomson-CSF. Данные, выведенные Обзорными Аэродромными Локаторами РДЦ поступают в системе Обработки Радиолокационных Данных, что обеспечивает диспетчеров РДЦ буквенно-цифровыми данными на квадратных дисплеях планового просмотра.

(3) Оборудование связи.

а) Телефон

Каждый РДЦ имеет оперативные линии (прямую наземную линию) с соседними РДЦ, исключая Урумчи в Китае. Все РДЦ оборудованы надежной прямой телефонной связью с УВД Казахстана и странами СНГ.

б) Сеть Телетайпа

Центр Коммуникаций г. Алматы работает как ключевая станция и автоматически выполняет обмен операционными данными для воздушных судов таких как сообщения о планировании полета, метео-сводки, коды NOTAM и т.д.

в) Связь “земля-воздух”

Средний возраст оборудования “земля-воздух” около 15 лет, но оно все еще в рабочем состоянии. Существующие на настоящий момент РДЦ будут объединены в три новые РДЦ наземным или арендуемым спутниковым типами связи в будущем.

2.3.6 Деятельность ОВД

(1) Законное Обоснование

Узаконенным Обоснованием для деятельности ОВД является Национальный Закон о Гражданской Авиации, который был провозглашен Президентским Указом в декабре 1995 г.

(2) Правила ОВД

Правила и положения ОВД Республики Казахстан остаются теми же и в том же объеме, что и в САИ (Сборнике Аэронавигационной Информации) в России.

(3) УВД

Состав деятельности УВД

Типы деятельности УВД в Казахстане указаны ниже. Тех. средства УВД расположены на базе аэропорта.

- РДЦ
- Диспетчерская Служба Управления Полетами в зоне захода на посадку
- Радиолокационная система захода на посадку по команде с земли
- Диспетчерская Служба Управления Полетами в зоне Аэродрома (СТАРТ или Диспетчерская вышка)

а) РДЦ

Обычно РДЦ и Диспетчерская Служба Управления Полетами в зоне захода на посадку находятся в одном помещении. РДЦ подразделяется на 2 или 3 сектора, и пульт каждого сектора оборудован круглым обзорным плановым дисплеем для Трассового Обзорного Локатора.

б) Диспетчерская Служба Управления Полетами в зоне захода на посадку

Данная служба подразделяется на 2 или 3 позиции управления. Если управление полетами в зоне захода на посадку оборудовано с разделением для трех позиций управления, то функция разделяется: управление в зоне захода на посадку, круг и конечную прямую посадку. Позиции захода и круга оборудованы с помощью дисплеев Обзорных Аэродромных локаторов и Радиолокаторами Точного Захода на Конечную Прямую Посадку.

в) Диспетчерский Пункт "СТАРТ"

В Казахстане воздушные суда, летающие в аэродромной зоне обычно управляются диспетчерскими пунктами, называемых "СТАРТ", которые расположены вблизи обоих концов ВПП. В каждом пункте находится один диспетчер, причем кабина СТАРТа вблизи ВПП играет роль основной, когда другая - занимает второстепенную роль. Основная функция диспетчеров СТАРТа сводится к оповещению о состоянии ВПП (условия чистоты).

г) Стандарты Эшелонирования

i. Вертикальное эшелонирование

- до 8.100 м: 300 м
- до 12.100 м: 500 м
- до 12.100 м: 1000 (возд. пространство свыше 12 100 м - только для военного пользования)

ii. Горизонтальное эшелонирование

- Зона подхода с автоматизированной системой: 10 км
- Зона подхода без автоматизированной системы: 5 км

iii. Эшелонирование по долготе

- На авиалиниях: 30 км (под управлением локатора)
- В зоне подхода: 20 км (под управлением локатора)
- Процедурный контроль: 10 мин

(4) Служба Аэронавигационной Информации (AIS)

Основная функция AIS сводится к обеспечению сводок аэронавигационных данных по территории Казахстана и распределение ответственности за: обеспечение краткими предполетными данными пилотов, обращение с кодами NOTAM, пересмотр, дополнение и усовершенствование Сборника Аэронавигационной Информации (AIS), в то время как основные различия опубликованы в Циркулярах Аэронавигационной Информации.

(5) Служба погоды

а) Система Метеонаблюдений

Метео Центр, как правило, располагается на первом этаже СТАРТа и обрабатывает информацию о высоте, объеме облачности и других последних погодных условиях, данные по службам УВД. Оборудование диапазона дальности видимости на ВПП устанавливается на базисных аэропортах. В наблюдательном пункте работают 2 метеоролога.

б) Метео Центр

Метео Центр расположен вблизи офиса Аэронавигационной Информации для обеспечения метеорологических данными экипажа. Для выполнения прогноза погоды используются данные метеорологической спутниковой системы. В этом офисе работают также метеорологи.

в) VOLMET (Голосовое Метеорологическое Оповещение)

VOLMET не используются в Казахстане из-за финансовых затруднений.

(6) Управление и Организация

КАЗАЭРОНАВИГАЦИЯ (КАИ) была организована как правительственная компания, ответственная за обеспечение аэродромных и летных аэронавигационных услуг для гражданского авиадвижения в Казахстане I

июня 1995 года. До того момента, аэронавигационные службы были неотъемлемой частью НААК. Необходимо отметить, что КАН руководит непосредственно только 16 Аэронавигационными службами в 22 аэропортах Казахстана. Нет подразделений в Шымкенте, Урджаре, Зайсане, Усть-Каменогорске, Экибастузе и Кокшетау, которые находятся под контролем военных властей. На данный момент существуют 18 РДЦ, большинство которых работает сейчас в аэропортах под непосредственным контролем КАН. Численность КАН - 2941 чел. Из них 2825 чел. находятся в аэропортах, тогда как 116 чел. - в Управлении. Самые многочисленные категории служащих представлены диспетчерами воздушного движения, инженерами технического обслуживания и техниками, соответственно 711 и 847 чел. Кол-во специалистов по связи/эксплуатации составляет 450 чел. и кроме того 21 чел. - специалистов по Службам Аэронавигационной Информации. Резкое сокращение интенсивности полетов после 1991 года не повлекло за собой радикального сокращения в штате КАН. Высшие Органы Управление обсуждают возможность объединения отдельных служб в определенных аэропортах и сокращение часов службы служащих с целью уменьшения избыточной мощности на сегодняшний день и в обозримом будущем.

(7) Финансовое Управление

КАН полностью зависит от доходов своего производства, которые взимаются через главное Управление г. Алматы. Основная часть поступлений - от иностранных перевозчиков, в то время как НААК находится в затруднительном положении в плане оплаты. Было невозможно получить какую-либо информацию по поводу финансовой деятельности КАН, но уведомление о том, что доходы покрывают расходы было получено. Было также сообщено, что последующее сокращение штата связано прежде всего с финансовыми затруднениями.

2.3.7 Аэронавигационные Технические Средства

(1) Типы Аэронавигационных Технических Средств

В Казахстане используются следующие виды Аэронавигационных Технических Средств:

- RSBN - Радиотехническая Система Ближней Навигации ("МИХАИЛ")
- NDB - Приводной Радиомаяк
- VOR - ВОР
- VOR/DME - ВОР/ДМЕ
- ILS - ИЛС
- VDF - ОБЧ - Радиопеленгаторная Станция

(2) RSBN

В Казахстане 9 RSBN. Оборудование RSBN очень типично для стран СНГ и используется для местных авиалиний по Республике и СНГ. Эти системы расположены в пределах границ аэропорта и обеспечивают данные по дальности и азимут, используя как летно-технические средства NAVAIDS, так и приводные маяки ILS.

(3) NDB

В Казахстане NDB используется:

- для определения Низких и Средних частот Авиалиний;
- как локатор для ILS;
- как техническое средство неточного подхода.

Большая часть структуры авиамаршрутов основана на NDB. Подобное оборудование достаточно старое (до сих пор используется оборудование 1968 г. выпуска) и будет заменено на VOR для международных авиамаршрутов. NDB будет и далее использовано в качестве аэронавигационных технических средств для авиамаршрутов по республике и СНГ.

(4) VOR/DME

В Казахстане есть один VOR и 9 комплектов VOR/DME. Устаревшие единицы NDB Российского производства будут заменены VOR/DME производства Германии, "Акател" и маршрутные структуры VOR/DME будут установлены для международных полетов.

(5) ILS

В 20 аэропортах установлены ILS российского производства, и на 14 из них оборудование ILS установлено на концах ВПП. Обновление системы ILS в г. Караганде было выполнено с 1990 до 1991.

(6) Аэронавигационная Наземная Огне-Сигнальная система

Следующие Аэронавигационные Наземные Сигнальные Системы действуют на территории базисных аэропортов Казахстана:

- Огне-Сигнальная система точного захода на посадку (CAT-I)
- Сигнальные огни ВПП
- Торцовые огни ВПП
- Крайние сигнальные огни рулежных дорожек

2.3.8. Сооружения аэропорта.

Исследовательская команда ЯАМС провела осмотр 10 аэропортов Казахстана вместо первоначально запланированных 22, по рекомендации департамента гражданской авиации, а также по причине местных условий и ограниченности времени. Для подведения итогов по текущему состоянию сооружений аэропортов, мы использовали материалы, предоставленные НААК, который эксплуатирует данные аэропорты на сегодняшний день.

(1) Общее положение.

а) Аэропорт.

В данное время Казахстан имеет 21 больших и средних аэропортов, которые обслуживают регулярные рейсы. Кроме аэропортов, в наличии

находятся более 100 аэродромов, используемые для сельскохозяйственных нужд, нефтяной промышленности и т.д.

Среди данных аэропортов, Алматы и Актюбинск характеризуются как международные. Алматинский аэропорт является "воздушными воротами" Казахстана, а также центральным аэропортом во внутренних авиалиниях. В дополнение к этим аэропортам правительство увеличило число международных аэропортов до 11: Актау, Атырау и Уральск в западной части Казахстана, Усть-Каменогорск в восточной, Жамбыл и Шымкент в южной, Караганда и Акмола в северной.

Большинство аэропортов контролируется и эксплуатируется предприятиями-филиалами НААК, которые учреждены для управления аэропортами и воздушными перевозками, за исключением Экибастузского аэропорта, который управляется местной администрацией. В числе аэропортов присутствуют 5 аэродромов совместного базирования, которые находятся ведении военных. Однако, право собственности на аэропорт планируется видоизменить в соответствии с реорганизации авиалиний НААК. Согласно данному постановлению, составная часть НААК - аэропорт будет отделена от другой составной части - воздушные прибыльные аэропорты планируется приватизировать. Вместе с тем, правительственной политике нет никакой подробной схемы передачи аэропортовой собственности и развития сооружений в будущем.

б) Технические стандарты аэропорта.

Технические нормы, унаследованные от бывшего СССР и применявшиеся, как определенные стандарты в Казахстане, действительны до января 1997. Существуют некоторые различия между данными стандартами и стандартами ИКАО. Однако, планируется привести стандарты республики Казахстан к стандартам и рекомендуемой практикой ИКАО (ИКАО SARPS)

в) Развитие аэропорта.

Что касается проектов развития аэропортов, то в некоторых из них, таких как, Караганда, Актау и Кзыл-Орда, они приостановлены из-за

финансовых проблем. Однако, существует проект республиканского масштаба, в связи переносом столицы из Алматы и Акмолу.

Первоначальная потребность и размеры проектов были существенно ограниченности по причине падения спроса на услуги воздушного транспорта.

Ожидается, что данные проекты будут изменены в сторону уменьшения соответственно с происходящими переменами и спросу. Так как правительство имеет финансовые трудности, а НААК стоит перед лицом финансового банкротства, правительство собирается предоставить финансовые средства, полученные от иностранных инвесторов, на развитие аэропортов, в частности применяя схему BOT (то есть строительство ведется иностранными инвесторами с дальнейшей эксплуатацией и передачей объекта заказчику через определенный срок) в случаях Алматы и Акмолы.

(2) Взлетно-посадочная полоса и летная полоса.

Алматы, как единственный признанный международный аэропорт МОГА в Казахстане, имеет взлетно-посадочную полосу длиной 4400 метров для воздушных судов класса "Боинг-747" и "Ил-86". Размер взлетно-посадочной полосы меняется от 2400 до 3100 метров, в зависимости от аэропорта, для обслуживания воздушных судов класса "Ту-154" и "Як-40". Около половины взлетно-посадочных полос в республике имеют ширину 42 метра, в соответствии со стандартами СССР. В настоящее время, ведется расширение взлетно-посадочной полосы от 42 до 45 метров в Актау. Остальные имеют ширину от 45 до 60 метров. Единственная взлетно-посадочная полоса, которая находится в Бурундае, имеет длину 1135 и ширину 35 метров. Обочины, как правило, имеют ширину от 0 до 3 метров.

Летные полосы построены в соответствии со стандартами СССР. Компонировка летной полосы отличается от такого же типа в ИКАО. В большинстве аэропортов грунтовые взлетно-посадочные полосы предусмотрены для воздушных судов легкого типа, особенно для "Ан-2" зимой.

Основная часть взлетно-посадочных полос покрыты цементобетоном. В Актюбинске покрытие состоит из железобетонных плит заводского изготовления. В некоторых южных аэропортах используется гибкое покрытие. Необходимые работы по техническому обслуживанию в каждом аэропорте были сокращены. Большинство покрытий взлетно-посадочных полос, за исключением Караганды, находится в изношенном состоянии.

(3) Рулежная дорожка.

Рулежная дорожка шириной от 18 до 30 метров существует в десяти аэропортах, которые посетила исследовательская команда. Состояние рулежных дорожек такое же, как состояние взлетно-посадочных полос. В каждом аэропорту конфигурация рулежных дорожек разная, начиная, от одной выходной рулежной дорожки до определенного количества с двумя параллельными рулежными дорожками.

(4) Перрон

Относительно большое пространство перрона обеспечивает самостоятельное маневрирование самолетов, а также объясняется падением спроса на услуги воздушного транспорта. Алматы, Караганда и Актюбинск имеют места парковки, предназначенные для "Ил-86", чей размах крыльев составляет 48 метров. Большинство аэропортов функционируют, как базовые аэропорты "Ту-154", "Ту-134", "Ан-40", "Ми-8" (вертолет) и многочисленных "Ан-2". Однако, основная часть данных воздушных судов в неисправном состоянии.

(5) Здание аэровокзала.

а) Алматы

Алматинский аэропорт имеет три здания.

1) Здание для внутренних рейсов (в том числе СНГ)

Здание полутороуровневое. Общая площадь 11467 м², 6552 м² на первом и 4915 м² на втором этажах. Здание построено в 1978 г., оно немного больше, чем другие здания, которые были построены в том же

году, однако, основная структура системы обслуживания пассажиров такая же. Большинство операций по обслуживанию пассажиров проводится на первом этаже. Здание находится в удовлетворительном состоянии и может быть использовано, по крайней мере, в течение 5 - 6 лет, при условии, что уровень эксплуатации будет соответствовать изменениям спроса.

- 2) Здание для международных отправок особо важных лиц (VIP)
Здание было построено в 50-х годах и оно самое старое. Здание находится в исключительно хорошем состоянии, что показывает.
- 3) Здание для прибытий международных и транзитных рейсов.
Здание построено в 1994 году. Известно, что оно было построено для хранения грузов, но было преобразовано для нынешнего назначения.

б) Караганда

Данный аэропорт будет иметь самое большое здание, когда закончится строительство. Конец одного крыла здания отдан для международных рейсов. Строительство этой части здания завершено и используется как для внутренних, так и международных авиалиний. Здание двухуровневое, оборудованное двумя дорожными системами. Здание имеет три этажа, первый этаж предназначен для прибытия, второй - для отправления, на третьем этаже находится зал ожидания со всеми необходимыми атрибутами. Общая площадь здания 34366 м², первый этаж имеет 14707 м², второй - 14292 м², третий - 5367 м².

в) Другие аэропорты.

Все здания аэропортов, которые осмотрела исследовательская команда, построены в 60-х и 70-х годах и спроектированы с одинаковой концепцией.

Концепция состоит в следующем:

- 1) 1 или 1/2 уровня

- 2) 6-ти метровый структурный модуль (по длине)
- 3) компоновка, рассчитанная на внутренних пассажиров.

Среди данных 5 аэропортов, Атырау, Актюбинск, Акмола провели расширение своих аэропортов для принятия иностранных пассажиров.

Атырау существенно расширил контролируемую площадь, тогда как два других ограничили расширение в пределах здания. Площади этажей варьируются от 3108 м² до 4486 м².

Здания находятся в удовлетворительном состоянии. Они пригодны в течение нескольких лет, при условии малой загруженности.

(6) Средства общественного пользования.

Так как спрос на услуги гражданской авиации падает, то явного недостатка в средствах общественного пользования ощущаться не будет. Однако большинство средств изношено. Доступ для пассажиров обеспечивается дорожным транспортом. Общественные транспортные средства, главным образом, такси и автобусы, которые эксплуатируются местной администрацией.

2.3.9 Краткое Изложение Эксплуатации и Технического Обслуживания Аэропорта

Информация по эксплуатации и техническому обслуживанию аэропорта была получена для 9 месторасположений: Кызыл-Орда, Актау, Атырау, Уральск, Актюбинск, Акмола, Караганда, Павлодар и Алматы.

Аварийно-спасательные и противопожарные работы

Для аэропортов Казахстана используется 9 категорий аварийно-спасательных и противопожарных работ, основанных на оставшихся от СССР стандартах. Категории вычисляются таким же образом, как и категории, определенные в Приложении 14 МОГА. Осмотренные аэропорты имеют категории от 6 до 8 и работают в круглосуточном режиме. Число аварийно-спасательных и противопожарных машин на 50 - 100% превышает минимально необходимое для подобных категорий МОГА. Используются два стандартных типа машин:

большая 12.000/900 литров (водно - пенный концентрат) и малая 4.000/250 литров. Нет легких машин быстрого реагирования, и только в некоторых месторасположениях имеются машины скорой помощи. Некоторые из машин достаточно старые и в не очень хорошем состоянии, а финансовые затруднения осложняют деятельность по техническому обслуживанию оборудования. Все месторасположения заявили о том, что формально они имеют планы на экстренные ситуации, и что один или два раза в месяц проводятся специальные тренировки. Более крупные тренировки обычно проводятся два раза в год с привлечением местных противопожарных служб и госпиталей. Большая часть штата нанята из местных жителей, и только некоторые члены аппарата управления прошли формальную подготовку в области аварийно-спасательных и противопожарных работ в других республиках во времена СССР.

Авиационная Безопасность

В каждом аэропорту обычно представлены две организации: Служба Безопасности Аэропорта и Комитет Национальной Безопасности, Большая часть функций по обеспечению безопасности выполняется Службой Безопасности Аэропорта и включает:

- обеспечение безопасности периметра аэропорта;
- охрана особо важных объектов, таких как топливные резервуары;
- охрана перронов;
- проверка отбывающих за границу пассажиров и багажа;
- первоначальные меры по пресечению незаконных актов по отношению к пассажирам или самолетам.

Большинство аэропортов имеют электронное оборудование для проверки пассажиров и багажа; там, где такого оборудования нет, проверка производится вручную. Все аэропорты слабо оснащены электронной системой наблюдения. Большинство аэропортов заявили о наличии формальных планов обеспечения безопасности и о проведении специальных тренировок по крайней мере два раза в год с привлечением других организаций национальной

безопасности. Большая часть персонала службы безопасности получила милицейскую или армейскую подготовку.

Некоторые члены аппарата управления прошли подготовку в области безопасности в других республиках СССР. Существует план организации подобной подготовки в Академии Гражданской Авиации в Алматы. Ни один из аэропортов не заявил о действительных случаях незаконных актов против пассажиров и багажа.

Таможенный Контроль

От зарубежных перевозчиков были получены многочисленные жалобы относительно Таможенной и Иммиграционной Служб в Алматинском аэропорту, через которые проходит большая часть Казахстанского международного движения. Жалобы были следующими:

- необъяснимые отказы во входе/выходе пассажиров с очевидно действительными документами;
- медленное передвижение и обработка;
- ограниченное время для предполетной обработки, даже когда аэропорт занят;
- недостаток согласованности в работе персонала аэропорта и служб пограничного контроля.

Национальной Программы Оснащения, как того требует Приложение 9 Оснащение МОГА, в Казахстане нет.

Уборка Льда и Снега и Техническое обслуживание

За исключением Алматы все проверенные аэропорты, кажется, имеют достаточно хорошее льдо- и снегоуборочное оборудование для того, чтобы очистить перрон, одну ВПП и рулежную дорожку (РД) в течение часа почти при любых условиях. Техническое обслуживание некоторого наиболее старого оборудования становится проблематичным; в большинстве случаев фонды для замены оборудования недостаточны. Для уборки снега и льда не используются химические препараты. Техническое обслуживание ВПП, РД и перронов осуществляется достаточно хорошо, если учесть всеобщую нехватку

финансирования; однако многие эти поверхности вышли за пределы объема текущего ремонта и требуют капитального ремонта или реконструкции. Хотя многие аэропорты имеют приспособления для измерения коэффициента сцепления, похоже, они используются только после уборки снега и льда, и нет никаких свидетельств существования каких-либо программ выполнения проверок и удаления скоплений резины с площадей, прилегающих к входным зонам ВПП.

2.3.10 Управление.

(1) Общие положения

После распада СССР в конце 1991 года, 12 стран СНГ сформировали Международный Комитет по Авиации, основной функцией которого было безопасное управление.

Департамент Гражданской Авиации (ДГА) Министерства Транспорта и Коммуникаций (МТК) был образован в январе 1994 года с основной обязанностью Регулирования и Рекомендательной Политики правительству по развитию транспорта. Департамент начал свою работу имея в штате лишь 20 сотрудников, вследствие чего испытывал большие трудности в выполнении своих функций.

Президентский указ обнародованный 20 декабря 1995 года обеспечил Казахстан собственным Законом о Национальной Гражданской Авиации. Его нельзя полностью назвать законом о Национальной Гражданской Авиации потому-что он не получил утверждения в Парламенте, но тем не менее имеет силу закона до получения этого утверждения.

Указом премьер-министра, обнародованным 30 апреля 1996 года, штат сотрудников Департамента Гражданской Авиации, начиная с 1 июня 1996 года, будет увеличен до 40 человек. В течение примерно 3-х месяцев после этого, правительство решит будет ли ДГА расширен до Комитета по Использованию Воздушного Пространства и Гражданской Авиации.

(2) Управление Воздушной Безопасностью Полетов

Как уже было сказано ранее, любое регулирование воздушной безопасностью полетов в Казахстане проводилось Межгосударственным Комитетом по Авиации стран СНГ. В основном, вся их деятельность сводилась к лицензированию и сертификации воздушных перевозчиков, поддержке технической базы, аэропортов, пригодности самолетов к эксплуатации и т.д. Казахстан Аэе Жолы исполняя функции по лицензированию персонала. Очень мало было сделано в отношении мониторинга и контроля за исполнением, то есть воздушные перевозчики и другие организации воздушного транспорта эффективно управляли сами собой с незначительным контролем или вообще с его отсутствием.

Ситуация в некоторой мере улучшилась с обнародованием национального Закона об Авиации (НЗА) в декабре 1995 года. Например, был дан старт развитию основы регулирующих актов и стандартов в соответствии с НЗА.

Также была сформирована Комиссия по Лицензированию Персонала. В настоящее время она лишь выдает лицензии экипажам воздушных судов и диспетчерам воздушного движения, но до сих пор, эта функция пока лишь сводится к выдаче лицензий после начального обучения и лицензий высшего ранга, которые обычно выдаются экипажам обслуживающим особо важных лиц. Функции выдачи лицензий по переквалификации всех экипажей воздушных судов и выдачи лицензий персоналу по техническому обслуживанию были переданы Комиссией компании Казахстан Аэе Жолы.

ДГА намеревается начать программу мониторинга и проверки за соответствием выполнения правил после 1 июня 1996 года. До этого времени инспекции проводились только в случае каких-либо происшествий, связанных с безопасностью полетов.

(3) Экономическое управление.

На май 1996 года не было никакого экономического управления внутренней воздушной транспортной системой в Казахстане. Множество региональных подразделений Казахстана Аэе Жолы уже сами способны определять свои направления полетов и их регулярность. Эта деятельность начнется после 1

июня 1996 года. Кажется, что роль вмешательства ДГА в отношении экономического управления усилится, по сравнению со странами с прогрессивными секторами воздушных транспортных систем сегодняшнего дня. Специалисты ДГА были неофициально проинструктированы применять тонкие и “с минимальным вмешательством” подходы в решении этих вопросов.

Основой международного экономического управления является Соглашение о Воздушных Сообщениях которое было обсуждено или находится в процессе обсуждения между Казахстаном и 25 другими странами, включая страны СНГ. Правительство также выдало лицензии 20 частным чартерным воздушным перевозчикам, которые в основном обслуживают коммерческие рейсы (шоппуты) в Стамбул и страны Ближнего Востока.

Нет специальных условий в НЗА, которые бы ограничивали владение аэропортами иностранными лицами или воздушными перевозчиками зарегистрированными в Казахстане; однако, существуют определенные условия и другие юридические механизмы, что уже ограничивают максимальную долю иностранного капитала (не более 49%) во владении приватизируемых государственных предприятий.