Программа Правительства Кыргызской Республики по развитию гражданской авиации на 2015-2020 годы

Программа Правительства Кыргызской Республики по развитию гражданской авиации на 2015-2020 годы.
Бишкек 2015 г.
1. Паспорт программы Правительства Кыргызской Республики по развитию гражданской авиации на 2015-2020 годы
Наименование: Программа Правительства Кыргызской Республики по развитию гражданской авиации на 2015-2020 годы (далее по тексту – Программа)
Основание для разработки:
Распоряжение Правительства Кыргызской Республики от 21.01.2014 г. № 12-р Основной разработчик:
Агентство гражданской авиации при Министерстве транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики.
Видение: В Кыргызской Республике будут созданы необходимые условия для
устойчивого развития гражданской авиации, включая современные воздушные суда, высококвалифицированные кадры, развитую наземную инфраструктуру, эффективное управление, что в сочетании обеспечит приемлемый уровень безопасности полетов, качество предоставляемых услуг и конкурентоспособность отрасли.
Цель Программы:
К 2020 г. достичь повышения безопасности полетов до уровня не ниже среднего мирового значения, а также увеличения объема авиаперевозок в два раза, как на внутренних, так и на международных направлениях.
Задачи Программы:
• Достижение приемлемого уровня безопасности полетов и

обеспечение авиационной безопасности в гражданской авиации в соответствии со стандартами гсАО и Европейского Союза;

• Совершенствование системы государственного управления гражданской авиацией КР, разработка нового проекта Воздушного кодекса КР, Правительственной программы обеспечения безопасности полетов в ГА КР, гармонизация Авиационных правил КР с Авиационными правилами ЕС;

• Развитие и расширение рынка авиационных перевозок по внутренним и международным линиям;

• Создание условий для развития низкобюджетных авиаперевозчиков и либерализация законодательства для роста притока инвестиций в гражданскую авиацию;

• Создание транзитных и узловых аэропортов на базе Международных аэропортов
«Манас» и «Ош»;

• Осуществление планомерной комплексной модернизации и развития объектов наземной инфраструктуры (строительство и реконструкция взлетно-посадочных полос, аэродромов и аэровокзальных комплексов, их оснащение современной авиационной спецтехникой и оборудованием для обеспечения авиационной безопасности);

• Создание современного центра технического обслуживания в аэропорту Манас;

• Создание современной системы организации и обслуживания воздушного движения;

• Обновление существующего парка воздушных судов;

• Совершенствование системы подготовки и переподготовки кадров путем внедрения в учебный процесс международных авиационных стандартов и правил.

Сроки реализации Программы:
2015 -2020 годы Источники финансирования:
Финансирование реализации Программы будет осуществляться за счет средств ОАО «Международный Аэропорт «Манас», ГП «Кыргызаэронавигация», средств субъектов гражданской авиации, а также привлекаемых средств на грантовой и кредитной основах и иных источников, не запрещенных законодательством Кыргызской Республики.

Ожидаемые результаты:
Реализация Программы обеспечит:
• Повышение уровня безопасности полетов и обеспечение авиационной безопасности в гражданской авиации до среднего мирового значения;
• Оптимизацию системы управления отраслью;
• Гармонизацию нормативной правовой базы и приведение ее в соответствие с
международными стандартами;
• Улучшение качества предоставляемых услуг;
• Развитие и реконструкция международных и внутренних аэропортов Кыргызской
Республики;
• Создание современного центра технического обслуживания в аэропорту Манас;
• Максимальное использование транзитного потенциала страны путем создания транзитных и узловых аэропортов на базе Международных аэропортов «Манас» и
«Ош»;
• Увеличение объемов авиаперевозок по внутренним и международным линиям;
• Улучшение системы подготовки современных кадров для гражданской авиации.

Введение
Перспективы отрасли
Стратегические цели и задачи
Анализ и оценка текущих тенденций развития
Проблемы
Приоритетные направления, задачи, меры и ожидаемые результаты Оценка вызовов и рисков Оценка ресурсов
Управление реализацией программы Мониторинг и оценка реализации Программы Термины и сокращения Приложение 1. План реализации программы Приложение 2. Финансовый план программы

Программа развития гражданской авиации Кыргызской Республики на 2015-2020 годы разработана в соответствии с Распоряжением Правительства Кыргызской Республики от 21.01.2014 г. № 12-р. Программа определяет цели, приоритеты, задачи, а также

основные направления развития отрасли на 2015-2020 годы.
Программа основывается на положениях Национальной стратегии устойчивого развития Кыргызской Республики на период 2013-2017 гг., Программы и Плана перехода к устойчивому развитию Кыргызской Республики, утвержденных Жогорку Кенешем Кыргызской Республики.
Программа разработана с целью дальнейшего развития и повышения конкурентоспособности гражданской авиации Кыргызской Республики, отвечающей международным требованиям, удовлетворение спроса населения и хозяйствующих субъектов в безопасных, эффективных и качественных авиационных перевозках.
Программа включает:
– Анализ ситуации в отрасли, определение факторов, способствующих и препятствующих устойчивому развитию отрасли, а также перспектив и рисков ее развития;
– Цели, приоритеты, задачи и меры устойчивого развития отрасли;
– Механизмы по управлению реализацией Правительственной программы.
Принципы Программы:
• Сочетание национальных, государственных, региональных целей социально-экономического развития и интересов авиаперевозчиков и пассажиров;
• Устойчивое развитие отрасли, развитие конкуренции в отрасли;
• Эффективное управление отраслью, учет потребительского спроса на услуги и государственных интересов;
• Ориентация на нужды потребителей услуг, в том числе, имеющих специфические
нужды;
• Открытость и доступность разработки и реализации Программы для всех заинтересованных сторон;
• Прозрачность процесса принятия решений.
Уполномоченным органом, ответственным за реализацию Программы является Министерство транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики.
Финансирование реализации Программы будет осуществляться за счет средств ОАО «Международный Аэропорт «Манас», ГП

«Кыргызаэронавигация» средств субъектов гражданской авиации, а также привлекаемых средств на грантовой и кредитной основах и иных источников, не запрещенных законодательством Кыргызской Республики.

Перспективы отрасли Видение:

В Кыргызской Республике будут созданы необходимые условия для устойчивого развития гражданской авиации, включая современные воздушные суда, высококвалифицированные кадры, развитую наземную инфраструктуру, эффективное управление, что в сочетании обеспечит приемлемый уровень безопасности полетов, качество предоставляемых услуг и конкурентоспособность отрасли.

В результате реализации мероприятий Программы к 2020 году за счёт гибкой ценовой конкуренции, пассажиропоток на международных и внутренних воздушных линиях увеличится в два раза.

Согласно оптимистическому прогнозу объем перевозок пассажиров к 2020 году составит 4 500 000 человек в год. Будут проведены реконструкции международных аэропортов «Манас» и «Ош» и на их базе будут созданы транзитные узловые центры. Парк самолетов пополнится воздушными судами современных типов.

Стратегическая цель Программы – к 2020 г достичь повышения безопасности полетов до уровня не ниже среднего мирового значения, а также увеличения объема авиаперевозок в два раза, как на внутренних, так и на международных направлениях.

Стратегические задачи:

• Достижение приемлемого уровня безопасности полетов и обеспечение авиационной безопасности в гражданской авиации в соответствии со стандартами ICAO и Европейского Союза;

• Совершенствование системы государственного управления гражданской авиацией КР, разработка нового проекта Воздушного кодекса КР, Правительственной программы обеспечения безопасности полетов в ГА КР, гармонизация Авиационных правил КР с Авиационными правилами ЕС;

• Развитие и расширение рынка авиационных перевозок по внутренним и международным линиям;

• Создание условий для развития низкобюджетных

авиаперевозчиков и либерализация законодательства для роста притока инвестиций в гражданскую авиацию;

• Осуществление планомерной комплексной модернизации и развития объектов наземной инфраструктуры (реконструкция взлетно-посадочных полос, аэродромов и региональных аэровокзальных комплексов, их оснащение современной авиационной спецтехникой и оборудованием для обеспечения авиационной безопасности);

• Максимальное использование транзитного потенциала страны путем создания транзитных и узловых аэропортов на базе Международных аэропортов «Манас» и «Ош», то есть создание условий авиакомпаниям для построения своих хабов;

• Осуществление комплекса мероприятий по подготовке к внедрению новой модели организации воздушного движения и модернизация производственных мощностей обслуживания воздушного движения;

• Обновление существующего парка воздушных судов;

• Совершенствование системы подготовки и переподготовки кадров, путем внедрения в учебный процесс международных авиационных стандартов и правил.

Анализ и оценка текущих тенденций развития

По данным Национального статистического комитета доля авиационных перевозок в общем объеме пассажирооборота составляет 15,8%, а в общем объеме грузоперевозок составляет 5%.

С 2006 по 2013 годы наблюдается увеличение пассажиропотока почти в два раза. Эти данные указывают на возрастание роли авиаперевозок в целом по республике и особенно на международных линиях. На это повлияло увеличение экономической и торговой активности населения и усиление миграционных потоков граждан республики в другие страны. Также Кыргызская Республика становится транзитным пунктом миграции населения из соседних стран.

Пассажиропоток с 2006 по 2013 годы Кыргызской Республики

Таблица 1. Количество вылетов на международных и внутренних направлениях.

Направления/Годы	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Международные	7 215	8570	9457	9653	10 280	12 890	14 691	18 428
Внутренние	9015	10 580	9457	9653	9890	9809	6159	7905

При этом растет количество пассажиров:

Таблица 2. Количество пассажиров по международным и внутренним направлениям.

Направления/Годы	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Международные	423762	551283	633444	599432	754557	1121910	1417249	1772832
Внутренние	294029	367144	354777	349431	412119	481454	505536	647421

Основную массу авиационных перевозок за пределы Кыргызской Республики осуществляют иностранные авиакомпании.

Низкий уровень эксплуатации международных воздушных линий Кыргызской Республики местными авиаперевозчиками, как в количественном, так и емкостном отношении по сравнению с иностранными авиаперевозчиками, существует на протяжении последних нескольких лет. В течении весенне-летнего периода 2013 года общая доля кыргызских авиаперевозчиков в эксплуатации международных воздушных линий из аэропорта «Манас» составила всего около 41%, а за период с 27.10.2013 по 01.05.2014 эта величина составила всего около 33%.

Несмотря на это количество частот полетов по ряду воздушных линий необоснованно увеличиваются. В 2013 году количество частот полетов по воздушной линии Бишкек – Москва и Ош – Москва было увеличено с 14 до 19 и с 12 до 17 для каждой из договаривающихся сторон соответственно.

Эти частоты используются кыргызскими авиаперевозчиками немногим больше чем на половину (по воздушной линии Бишкек – Москва на 58%, а по воздушной линии Ош – Москва на 53%). Данные о фактическом использовании частот по данным воздушным линиям приведены в Таблице 3:

Таблица 3

Авиаперевозчик	Частота		% выполнения
	Выдано	Используется	
Бишкек - Москва			
Кыргызские авиаперевозчики	19	11	58%
Российские авиаперевозчики	19	19	100%
Ош - Москва			
Кыргызские авиаперевозчики	17	9	53%
Российские авиаперевозчики	17	15	88%

Однако, при всем этом, наблюдается тенденция увеличения рынка пассажирских авиаперевозок. Согласно оптимистическому прогнозу объем перевозок пассажиров к 2020 году составит 4 500 000 человек в год.

Сравнительный анализ эффективности государственных и частных авиакомпаний и авиапредприятий показывает, что частная форма собственности является наиболее оптимальной с точки зрения доходности и инвестиционной привлекательности. Опыт авиакомпаний «Кыргызстан Аба Жолдору» и других, позволяет сделать вывод, о том, что государственные предприятия являются убыточными в этой отрасли, и не являются привлекательными для инвесторов. Необходимо пересмотреть подходы государства к управлению этими компаниями.

В отношении аэропортов страны можно констатировать следующее. В целях экономии финансовых средств ОАО «Международный аэропорт Манас» проводило работу по их консервации. Необходимо отметить, что затраты на восстановление аэропортов оказываются на порядок выше, чем экономия от консервации. Аэропорты, которые не поддерживаются в рабочем состоянии, требуют больших затрат на восстановление. На данный период создана минимальная аэродромная сеть, которую необходимо поддерживать в рабочем состоянии в целях развития авиационного сообщения с регионами республики.

В то же время, необходимо отметить что, аэропорты внутренних воздушных линий в большей степени были и являются убыточными.

Механизма государственной поддержки региональным аэропортам не имеется. Органы местной власти не оказывают соответствующей помощи, а некоторые аэропорты не включены в генеральные планы городов (Баткен, Джалал-Абад).

Проблемы.

1. Низкий уровень безопасности полетов отечественных авиаперевозчиков.

Максимальный рост количества инцидентов с 2003 года имел место в 2008 году с дальнейшим его снижением к 2013 году.

Таблица 4. Количество авиационных происшествий

Годы	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Авиапроисшествия	14	9	15	17	15	9	15	0	5	8	6
Авиапроисшествия с жертвами	-	1	1	0	0	2	0	0	0	0	1
Инциденты	9	9	13	17	15	9	15	3	4	8	5
Повреждение ВС на земле	5	0	2	1	3	0	0	0	1	0	0

Данные Таблицы 4 указывают на то, что количество авиационных происшествий с 2003 по 2013 годы имеют общую тенденцию к снижению. Что касается повреждений воздушных судов на земле, то их общая тенденция остается постоянной. В то же время анализ причин авиационных происшествий и инцидентов показывает рост количества инцидентов связанных с конструктивно-производственными недостатками воздушных судов, что указывают на изношенность авиационной техники.

На сегодняшний день Гражданская авиация Кыргызской Республики находится в «Черном списке» Европейского союза. Основной причиной нахождения в вышеуказанном списке является то, что гражданская авиация Кыргызской республики не соответствует в целом основным требованиям безопасности полетов, которые приняты сегодня в международном сообществе. В качестве этих оснований выступают 8 критических элементов указанные, в отчете международных аудиторов.

2. Недостаточное финансирование Агентства гражданской авиации

Агентство гражданской авиации при Министерстве транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики осуществляет государственное регулирование, надзор за обеспечением безопасности полетов и другие функции в области гражданской авиации. Недостаточное финансирование Агентства гражданской авиации КР является причинами следующих проблем:

- Низкая зарплата инспекторского состава, что не позволяет привлекать квалифицированные кадры;

- Недостаточное обучение и тренировка инспекторского состава;
- Невозможность проведения расследования авиационных происшествий и инцидентов специалистами КР;
- Слабая материальная база Агентства гражданской авиации;
- Невозможность приобретения необходимой печатной и электронной продукции
  ИКАО;
- Невозможность участия в работе международных организаций и организуемых ими программах;
- Несвоевременная и неполная оплата членских взносов в ИКАО и Межгосударственный авиационный комитет.

3. Средний возраст эксплуатируемых пассажирских воздушных судов составляет более 22 лет, что естественно сказывается на их техническом состоянии. В Кыргызской Республике отсутствует современный технический центр для обслуживания воздушных судов западных производителей.

Как было указано выше парк воздушных судов морально и физически изношен. Приобрести новые воздушные суда от производителей кыргызские авиакомпании в настоящее время не имеют возможностей.

В реестр гражданских воздушных судов Кыргызской Республики занесены воздушные суда советского, российского и западного производства. На 01.02.2014 г. в Реестре воздушных судов Кыргызской Республики зарегистрировано 61 воздушное судно, из них 33 с летной годностью и 28 без летной годности.

Информация о парке воздушных судов авиакомпаний Кыргызской Республики приведена в Таблице 5.

Таблица 5. Типы и количество воздушных судов, зарегистрированных в Кыргызской Республике.

Наименование	**Общее количество воздушных судов**	**Количество с действующим сертификатом**
Ми-8	21	11
Ан-2	14	4

Наименование	Общее количество воздушных судов	Количество с действующим сертификатом
B737	9	9
Ил-18	3	1
A-320	3	3
Ан-24	2	0
Ту-154м	2	1
Bae146-200	2	2
Ил-76	1	0
Як-40	1	0
Saab-340a	1	1
AH26	1	1
Be-300	1	0

Легкий ремонт и техническое обслуживание самолетов западных производителей производится силами собственных технических служб, а более сложные формы обслуживания производятся за рубежом.

В Кыргызской Республике имеется единственная организация по техническому обслуживанию авиационной техники советского производства с полным производственным циклом – ОсОО «Манас авиасервис». Однако, данный центр не сертифицирован для технического обслуживания воздушных судов западных производителей. Средний возраст воздушных судов приведен в Таблице 6.

Таблица 6. Средний возраст судов, зарегистрированных в Кыргызской Республике.

Наименование воздушного судна	Средний возраст воздушного судна
Be-300	5
A-320	20
Ту-154М	21
B 737-300, 400, 500	22

Наименование воздушного судна	Средний возраст воздушного судна
Bae-146-200	23
Ил-76	24
SAAB340A	24
Ми-8	26
Ан-26	32
Ан-2	33
Ан-24	38
Як-40	38
Ил-18	47
Средний возраст всего парка:	27

География текущих и потенциальных международных воздушных перевозок Кыргызской Республики требует наличия у отечественных авиаперевозчиков современных региональных, среднемагистральных и дальнемагистральных воздушных судов с вместимостью от 50 до 250 пассажиров и дальностью полета от 2000 до 6000 км и более. Стоимость таких новых воздушных судов достаточно высокая и составляет порядка от 20 и более млн. долларов США. По этой причине кыргызские авиакомпании, до настоящего времени, вынуждены приобретать в собственность воздушные суда с большим сроком эксплуатации в целях соответствия требованиям Воздушного кодекса Кыргызской Республики. В связи с этим приобретение воздушных судов в эксплуатационную (или оперативную) аренду является наиболее возможной с точки зрения текущих финансовых возможностей отечественных авиакомпаний.

Кыргызская Республика не является производителем воздушных судов, запасных частей к ним и другого авиационного оборудования. В Кыргызской Республике не производится учебное оборудование, которое необходимо для обучения персонала воздушных судов, которые начали эксплуатироваться вместо воздушных судов производства бывшего Советского Союза, особенно, такое оборудование, как тренажеры воздушных судов для подготовки пилотов.

Кроме этого, определенные виды технического обслуживания и

ремонта воздушных судов, требующие наличия соответствующих помещений (ангаров, лабораторий, испытательных стендов и других видов средств и оборудования) приобретение в собственность или строительство которых отечественными авиаперевозчиками на данный момент является невозможным или нецелесообразным из- за их дороговизны. В связи с этим такие виды технического обслуживания производятся в соответствующих сертифицированных организациях за пределами Кыргызской Республики.

В Кыргызской Республике зарегистрировано 19 авиакомпаний. 6 авиакомпаний осуществляют регулярные пассажирские перевозки по международным и внутренним воздушным линиям, остальные авиакомпании выполняют грузовые перевозки и задействованы на спецработах. Список авиакомпаний типы и количество эксплуатируемых ими воздушных судов приведен в Таблице 7.

Таблица 7. Парк воздушных судов авиакомпаний

Наименование компании	**Количество воздушных судов**	**Из них с действующим сертификатом летной годности**
CAAS	9	5
Air Kyrgyzstan	8	4
Air Manas	8	2
Heli Sky LLC	7	5
Avia Traffic Company	5	5
Air Bishkek	4	4
Supreme Aviation	4	1
SAEMES	3	0
S. GROUP International	3	1
Valor Air	2	0
Sky way air	1	1
Click Airways	1	0
Tez Jet	1	1
Manas Airways	1	1
Sky Kg Airlines	1	1

Наименование компании	Количество воздушных судов	Из них с действующим сертификатом летной годности
Kyrgyz Airlines	1	1
Sky Bishkek	1	1
Aerostan	0	0
Itek Air	0	0

4. Текущее состояние подготовки и переподготовки кадров не отвечают современным требованиям.

Гражданская авиация является одной из самых высокотехнологических и быстроразвивающихся отраслей экономики, которая в первую очередь зависит от профессионализма и квалификации авиационного менеджмента и летно-технического персонала.

Государством не уделяется достаточного внимания системе подготовки авиационных специалистов. Кыргызский авиационный колледж и ОсОО «Манас Тренинг Центр» в настоящее время не могут в полной мере удовлетворить потребности гражданской авиации в специалистах соответствующей подготовки.

Создание соответствующей учебной базы для подготовки и переподготовки членов летного экипажа (особенно тренажерная подготовка) для отечественных авиакомпаний является достаточно дорогим. Отечественные учебные заведения не имеют, как финансовых, так и других возможностей, для осуществления подготовки персонала на эксплуатируемые в настоящее время в Кыргызской Республике новые типы воздушных судов, так как отсутствуют соответствующие тренажеры для подготовки летного персонала.

Первоначальная система подготовки авиационных дипломированных специалистов осуществляется в Кыргызском авиационном колледже им. И. Абдраимова, а дальнейшая переподготовка на другие типы авиационной техники, повышение квалификации действующих авиационных летно-технических специалистов осуществляется на базе ОсОО «Манас Тренинг Центр». Дальнейшее переучивание летного и технического составов на авиационную технику западного производства осуществляется за рубежом.

Подготовка авиационных специалистов слабо ориентирована на образовательные профессиональные программы, обеспечивающие

внедрение в учебный процесс международных стандартов, правил и норм.

5. Техническое оснащение органа обслуживания воздушного движения, организация и использование воздушного пространства не отвечает современным требованиям.

Общая площадь обслуживаемого воздушного пространства составляет около 198 000 кв.км, протяженность международных воздушных трасс составляет 3540 км. Перекрытие верхнего воздушного пространства страны полем ультракоротковолновой радиосвязи составляет 80%, радиолокационным полем – 85%.

Отмечается отставание от современных международных стандартов и требований, а также физический и моральный износ наземной инфраструктуры аэронавигационного, радиотехнического и метеорологического оборудования органа обслуживания воздушного движения Кыргызской Республики из-за недостатка финансовых средств на приобретение нового оборудования и его модернизацию. Недостаточное автоматизированное взаимодействие систем, участвующих в аэронавигационном обслуживании полетов, (функционирование системы, в основном происходит, посредством участия голосовой передачи). Недоукомплектованность нженерно-технических специалистов, а также острая необходимость подготовки и переподготовки в связи с проводимой модернизацией оборудования.

Наличие трех разрозненных центров организации воздушного движения и отсутствие интегрированной системы организации воздушного движения с единым центром в международном аэропорту «Манас» приводит к отсутствию единой системы связи, навигации и наблюдения.

В настоящее время осуществляются проекты по модернизации национальной системы организации воздушного движения (ОВД) по техническому гранту, выделенному Правительством США в размере 28,5 млн. дол. США. В рамках данного проекта построена новая командно-диспетчерская вышка в аэропорту «Манас», по территории Кыргызстана устанавливается мультилатерационная система, состоящая из 26 приемо¬передающих станций, которые позволят с высокой точностью определять местоположение воздушных судов при полетах в воздушном пространстве Кыргызской Республики. Установлены 8 ретрансляторов, позволяющих обеспечить связью диспетчера с воздушными судами, находящимися в зоне обслуживания.

Вместе с тем, необходима модернизация и обновление

аэронавигационного и метеорологического оборудований во всех аэропортах республики.

6. Сокращение сети аэропортов и недостаточное финансирование для содержания действующих аэропортов Кыргызской Республики.

За последние десятилетия произошло существенное сокращение сети аэропортов Кыргызской Республики с 26 до 11 аэропортов, из которых в настоящее время функционируют – 9, в том числе 5 международных («Манас», «Ош», «Иссык-Куль», «Каракол», Баткен), остальные – аэропорты внутренних воздушных линий – «Исфана», «Жалалабат», «Нарын», «Казарман».

Все аэропорты республики эксплуатируются ОАО «Международный аэропорт «Манас», 80% долевого участия находится в собственности государства.

Действующие аэропорты сертифицированы и имеют необходимый для эксплуатации аэродрома Сертификат соответствия, выданный Агентством гражданской авиации при Министерстве транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики.

Недостаточное финансирование явилось причиной отзыва сертификата соответствия аэропортов «Талас» и «Караван». Под угрозой отзыва вышеуказанного сертификата находится аэропорт «Нарын».

Особо следует отметить то, что инфраструктура всех аэропортов для обслуживания пассажиров нуждается в развитии. Большинство аэропортов не могут предоставлять услуги, соответствующие ожиданиям пассажиров, прежде всего тех, кто имеет особые потребности, такие как пожилые люди, матери с детьми, лица с ограниченными физическими возможностями и другие.

Приоритетные направления решения проблем, меры и ожидаемые результаты.

Приоритет 1 – Повышение уровня безопасности полетов отечественных авиаперевозчиков.

Задача 1. Разработка нового Воздушного кодекса.

Меры:

1. Создание нового проекта Воздушного кодекса КР;

2. Внесение проекта Воздушного кодекса КР на рассмотрение ЖК КР.

Задача 2. Разработка Правительственной Программы обеспечения безопасности полетов.

Меры:

1. Создание Межведомственной Рабочей группы с участием

представителей негосударственного сектора;
2. Разработка проекта Правительственной Программы обеспечения безопасности полетов;
3. Утверждение Правительственной Программы обеспечения безопасности полетов.
Задача 3. Создание условий авиакомпаниям и аэропортам для прохождения международных аудитов эксплуатационной безопасности полетов (IOSA для авиакомпаний, ISAGO для аэропортов).
Меры:
1. Привлечение независимых аудиторов IOSA и ISAGO;
2. Разработка НПА, регулирующих прохождение международных аудитов обеспечения безопасности полетов;
3. Организация консультационной и образовательной поддержки компаний по прохождению международных аудитов обеспечения безопасности полетов.
Результаты:
1. Новый Воздушный кодекс КР, предусматривающий:
• Гармонизацию Авиационных правил КР с Авиационными правилами ЕС;
• Увеличение финансирования Агентства гражданской авиации за счет платежей от хозяйствующих субъектов;
• Наделение соответствующими полномочиями инспекторов Агентства гражданской авиации для обеспечения безопасности полетов;
• Обеспечение набора в Агентство гражданской авиации квалифицированного персонала;
• Обеспечение регулярного процесса подготовки и тренинга инспекторов Агентства гражданской авиации.
2. Внедрение современных систем управления безопасностью полетов в авиакомпаниях, аэропортах, службах аэронавигационного обеспечения, авиационно-технических центрах и учебных заведениях;
3. Повышение конкурентоспособности авиаперевозчиков на рынке авиационных перевозок;
4. Созданы условия для выхода Кыргызских авиаперевозчиков из «Черного списка» Европейского Союза.

Приоритет 2 – Совершенствование государственного управления в области гражданской авиации предусматривает следующее:
Задача 1. Совершенствование системы государственного управления гражданской авиацией.
Меры:
1. Изменение статуса Агентства гражданской авиации (по примеру Государственного агентства связи и Г осударственного агентства по регулированию в ТЭК);
2. Усиление потенциала Агентства гражданской авиации и изменение структуры финансирования путем введения отчислений от хозяйствующих субъектов и сокращение финансирования из государственного бюджета;
3. Разработка и внедрение Программы по повышению квалификации и разработка новых квалификационных требований инспекторского состава Агентства гражданской авиации в соответствии с международными стандартами;
4. Разработка законодательной базы для финансово-экономического регулирования авиационной отрасли;
5. Создание независимого органа по расследованию авиационных происшествий и инцидентов;
6. Гармонизация авиационных правил со стандартами ЕС;
7. Ратификация Монреальской Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок;
8. Разработка и внедрение нормативно-правовых актов, регулирующих распределение рейсов (частот) по международным воздушным линиям;
9. Доработка и внедрение недостающих элементов системы обеспечения инспекторского персонала техническими инструктивными материалами, средствами и информацией важной с точки зрения безопасности полетов.
Задача 2. Повышение инвестиционной привлекательности авиационной отрасли КР Меры:
1. Поэтапное внедрение режима «Открытое небо» по новым направлениям на паритетной основе;
2. Внесение для ратификации Жогорку Кенешем Кыргызской Республики Кейптаунской конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования;

3. Оценка эффективности государственных предприятий в авиационной отрасли и разработка рекомендаций по их оптимизации или приватизации.

Результаты:

1. Выполнены основные международные требования по «критическим элементам», которые позволяют государству выполнять свои обязательства в отношении организации и контроля, за обеспечением безопасности полетов и создание необходимых условий для выхода из «Черного списка» Европейского союза;

2. Повышение привлекательности рынка авиаперевозок для инвесторов и увеличение грузо- и пассажиропотока;

3. Будет оптимизирована система управления отраслью и повышена результативность принимаемых решений;

4. Повысится уровень безопасности полетов;

5. Открыты новые направления на паритетной основе в режиме «Открытое небо»;

6. Проведена оценка эффективности государственных предприятий в авиационной отрасли и разработаны рекомендации по их оптимизации или приватизации.

Приоритет 3 – Стимулирование обновления парка воздушных судов и создание современного центра технического обслуживания.

Задача 1.

Создание условий для обновления парка воздушных судов.

Меры:

1) Совершенствование законодательства, регулирующего создание авиакомпаний и правил ввоза воздушных судов и запасных частей;

2) Внесение изменений и дополнений в Закон КР «О финансовом лизинге», в части касающейся лизинга воздушных судов.

Задача 2. Создание современного технического центра обслуживания воздушных судов.

Меры:

1. Привлечение инвесторов к развитию технического центра;

2. Содействие в международной сертификации технического центра.

Результаты:

1. Снижение среднего возраста эксплуатируемых воздушных судов;

2. Повышение привлекательности местных авиакомпаний для

инвесторов, что скажется на повышении безопасности полетов;
3. Создание современного технического центра, отвечающего современным международным требованиям;
4. Повышение качества предоставляемых услуг;
5. Снижение себестоимости авиаперевозок;
6. Снижение вредного воздействия на окружающую среду.
Приоритет 4 – Совершенствование системы кадрового обеспечения гражданской авиации.
Задача 1. Совершенствование системы подготовки кадров Меры:
1. Создание на базе авиационного колледжа высшего авиационного учебного заведения (институт) и переход на подготовку авиационных специалистов как с высшим (бакалавр), так и средним профессиональным образованием (техник) по отдельным техническим специальностям;
2. Формирование преподавательско-инструкторского состава для реализации ступенчатой подготовки летных экипажей переход на освоение специальностей, как авиационного, так и других направлений, необходимых для развития отрасли;
3. Расширение сферы сотрудничества в подготовке авиационных специалистов с международными учебными заведениями;
4. Прохождение процедуры международной сертификации учебных центров;
5. Обновление материально-технической базы колледжа;
6. Поэтапный переход на английский язык обучения по специальным дисциплинам в соответствии с международными стандартами.
Задача 2. Совершенствование системы повышения квалификации и переподготовки кадров
Меры:
1. Совершенствование материально-технической базы и обучающих программ учебных центров, структуры и методов управления;
2. Реализация программы «Учебный центр полного цикла» для летных экипажей;
3. Создание условий для изучения государственного языка специалистами гражданской авиации.
Результаты:
1. В Кыргызстане будет создан современный институт гражданской

авиации, выпускающий высококвалифицированных специалистов, признаваемых в международном авиационном сообществе.
2. Создание системы повышения квалификации и переподготовки кадров, соответствующая международным стандартам и удовлетворяющая потребностям отрасли в квалифицированных кадрах.
Приоритет 5. Совершенствование системы обслуживания воздушного движения.
Задача 1. Модернизация системы обслуживания воздушного движения Меры:
1. Модернизация и внедрение аэронавигационного оборудования, современных радиотехнических средств обслуживания воздушного движения, системы метеорологического обеспечения полетов соответствующих международным стандартам;
2. Развертывание навигационного оборудования VOR/DME и DME по воздушным трассам с одновременным сокращением отдельных приводных радиостанций;
3. Внедрение средств управления наземным движением и защиты взлетно-посадочной полосы от несанкционированного въезда;
4. Модернизация радиолокаторов и многопозиционной системы до режима АЗН-В и интеграция с автоматизированной системой управления воздушным движением «Альфа».
Задача 2. Интеграция в международную аэронавигационную систему Меры:
1. Инициировать деятельность по гармонизации и совместимости аэронавигационных систем с аналогичными системами сопредельных государств;
2. Обеспечение организации и обслуживания движения воздушных судов в верхнем воздушном пространстве из единого центра обслуживания воздушным движением;
3. Внедрение системы менеджмента качествав в службе аэронавигационной информации (САИ);
4. Переход к перспективным наземным и спутниковым средствам и системам связи, навигации, наблюдения (GNSS – глобальная навигационная спутниковая система).
Результаты:
1. Будет проведена модернизация технической базы

аэронавигационной системы, устранив недостаточную координацию развития систем связи и радиотехнического обеспечения полетов, бортовых пилотажно-навигационных комплексов, служб аэронавигационной информации и метеорологического обслуживания;
2. Все системы связи, навигации и наблюдения будут интегрированы в единую систему обслуживания воздушного движения;
3. Будет обеспечена организация и обслуживание воздушного движения в верхнем воздушном пространстве из единого центра ОВД;
4. Проведены работы по интеграции в мировую аэронавигационную систему.
Приоритет 6 – Развитие инфраструктуры аэропортов КР.
Задача 1. Развитие инфраструктуры аэропортов «Манас» и «Ош»
Меры:
1. Обновление и модернизация средств перронной механизации;
2. Строительство дополнительных телескопических трапов;
3. Проведение реконструкции залов вылета, прилета и ожидания;
4. Модернизация и реконструкция системы обработки багажа;
5. Строительство, реконструкция и ремонт взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек.
6. Обновление и приобретение аэродромной техники для обслуживания воздушных судов и аварийно-спасательных работ;
7. Реконструкция электроснабжения аэропорта «Ош» и освещения перрона;
8. Строительство пассажирского аэровокзального комплекса в аэропорту «Ош» пропускной способностью до 700 пасс/час.
Задача 2. Развитие инфраструктуры региональных аэропортов
Меры:
1. Возобновление и расширение деятельности региональных аэропортов;
2. Внедрение механизма государственно-частного партнерства для развития региональных аэропортов;
3. Развитие наземной инфраструктуры и технического обеспечения региональных аэропортов;
4. Модернизация рабочих мест службы обслуживания и организации

пассажирских перевозок;
5. Капитальный ремонт искусственного покрытия рабочей площади аэродромов (ВПП, РД и перрона).
Результаты:
1. Повышение уровня безопасности полетов;
2. Улучшение качества обслуживания пассажиров в том числе лиц с ограниченными возможностями, пожилых, беременных женщин и пассажиров с детьми;
3. Повышение привлекательности региональных аэропортов для инвесторов;
4. Увеличение вклада отрасли в формирование бюджета государства;
5. Соответствие деятельности аэропортов санитарно-экологическим нормам;
6. Создание условий авиакомпаниям для построения «ХАБа» в аэропорту Манас и Ош, то есть транзитного узлового центра в воздушных перевозках.
Оценка вызовов и рисков.
Реализация Программы сопряжена с рисками и угрозами, которые могут препятствовать достижению запланированных результатов. К таким рискам можно отнести:
– Макроэкономические риски, связанные с возможностью снижения темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности, кризиса банковской системы, возникновения бюджетного дефицита и инфляции.
Гражданская авиация напрямую зависит от уровня мировых цен на авиационное топливо, воздушные суда, запчасти и комплектующие изделия, а также стоимость услуг по обслуживанию воздушного движения. Неблагоприятное изменение цен может привести к увеличению транспортных издержек, что способствует снижению развития воздушных перевозок.
– Операционные риски, связанные с несовершенством принятых процедур, недостаточной технической и нормативной правовой поддержкой данной Программы.
Эффективное и динамичное развитие перевозок на воздушном транспорте во многом зависит от принятия важнейших законов и подзаконных актов регламентирующих деятельность субъектов

гражданской авиации и позволяющих интеграцию авиационной отрасли Кыргызской Республики в мировое авиационное сообщество. Отсутствие или несовершенство нормативных правовых актов регулирующих данную сферу могут стать серьезным препятствием в реализации настоящей Программы.

– Геополитические риски.

Успешная интеграция Кыргызской Республики в международную авиационную транспортную систему во многом зависит от стабильной политической ситуации в стране и соседних регионах. Нестабильность международной обстановки негативно повлияет на реализацию проектов по расширению географии перевозок на воздушном транспорте.

– Техногенные и экологические риски.

Любая крупная катастрофа на воздушном транспорте (в следствие высокой степени физического и морального износа технических средств, человеческого фактора и.т.д.), природного (наводнения, землетрясения, оползни и т.п.) или социального характера (неправомерное вмешательство в функционирование транспорта, терроризм, нанесение ущерба и хищение имущества, относящегося к инфраструктуре и т.п.) требует серьезных дополнительных капиталовложений что негативно может сказаться на развитии гражданской авиации Кыргызской Республики.

Оценка ресурсов

Финансирование реализации Программы будет производиться с учетом дальнейшего развития рынка авиаперевозок, обновления и модернизации парка воздушных судов, совершенствования технического обслуживания воздушных судов, дальнейшего развития и оснащения аэропортов Кыргызской Республики, а также создание благоприятных экономических условий развития перевозок на воздушном транспорте, включая проведение гибкой нормативно-технической и фискальной политики и содействия государства в реализации частной инициативы по развитию субъектов гражданской авиации.

Основной пакет предлагаемых мер будет реализовываться за счет средств участников рынка авиационных перевозок.

Реализация Программы не приведет к дополнительным расходам из государственного бюджета Кыргызской Республики.

Управление реализацией Программы

Механизмы реализации определяют комплекс мер, осуществляемых государством, как заказчиком Программы в целях повышения эффективности реализации мероприятий по обеспечению устойчивого развития отрасли и достижения планируемых результатов при стабильном выполнении задач в рамках Положения государственного органа.

Министерство транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики, как координатор Программы, осуществляет:

-Планирование реализации мероприятий Программы, в том числе контроль соответствия отдельных мероприятий требованиям и содержанию Программы, обеспечение согласованности их выполнения, анализ представленного перечня программных мероприятий, составление и представление в установленном порядке отчетности по выполнению плана-реализации Программы;

-Общую координацию мероприятий Программы, выполняемых в увязке с мероприятиями других программ в отрасли гражданской авиации, в том числе мероприятий по развитию Международных аэропортов «Манас» и «Ош», как крупных узловых аэропортов;

— Мониторинг эффективности реализации мероприятий Программы и расходования выделяемых средств на основе анализа предоставляемой информации, подготовку докладов о ходе реализации Программы и представление их в установленном порядке заинтересованным государственным органам, в том числе и с привлечением социальных партнеров и независимых оценщиков;

— Внесение предложений о корректировке мероприятий Программы или отдельных подразделов в соответствии с основными параметрами и приоритетами социально¬экономического развития Кыргызской Республики;

-Размещение на официальных сайтах Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики и Агентства гражданской авиации, информации о ходе и результатах реализации Программы;

-Анализ и обобщение результатов выполненных работ по реализации мероприятий Программы, подготовка и предоставление информации Правительству, как заказчику Программы;

Органом текущего управления реализацией Программы является Агентство гражданской авиации при Министерстве транспорта и

коммуникаций Кыргызской Республики, а Министерство транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики выполняет функции координатора по общепрограммным мероприятиям Программы.

Основные сведения о результатах реализации Программы, выполнении объемных показателей, объемы затраченных на выполнение Программы финансовых ресурсов, а также о результатах мониторинга реализации мероприятий Программы публикуются в средствах массовой информации не реже 1 раза в год.

Реализация Программы будет осуществляться совместно с партнерами из международных организаций, бизнес сектора и профессиональных ассоциаций.

Мониторинг и оценка реализации Программы

В целях анализа результативности и эффективности реализации Программы будут проводиться мониторинг и оценка на протяжении всего периода выполнения работ в отношении достигнутых результатов реализации Программы в отчетном году и по итогам завершения соответствующего раздела и реализации Программы в целом, в том числе по степени достижения целевых показателей, отраженных в Плане реализации и на основе согласованных индикаторов.

Мониторинг и оценка реализации организуются Агентством гражданской авиации и осуществляется разными способами, в том числе на основе государственного социального заказа независимым организациям. Результаты мониторинга и оценки рассматриваются уполномоченным государственным органом, принимающим на их основе решение о корректировке Программы.

Информационной базой мониторинга реализации Программы будут данные статистического наблюдения, информация государственных органов и их подразделений, участников реализации мероприятий программы, а также результаты независимых опросов.

Термины и сокращения

Задача – это локальные в самом стратегировании цели, достижение которых желательно к определенному моменту времени в пределах периода, на которых рассчитано управленческое решение.

Индикаторы – это критерии (показатели), которые помогают

сравнить желаемые результаты с реально достигнутыми.
Мониторинг – это процесс регулярного отслеживания хода выполнения работ, направленных на достижение целей и решение задач.
Оценка – анализ данных о результатах реализации стратегии или проекта с использованием научных методов и исследовательских методик.
Проблема – это сложный практический вопрос, требующий разрешения, противоречие, возникающее в процессе познания, какого-либо явления.
Проблемная ситуация – ситуация, когда неудовлетворительность существующего положения осознана, но не ясно что следует сделать для его изменения.
Риски – возможность возникновения некоторой угрозы, связанной с реализацией принятого решения.
Стратегия – это документ, представляющий обзор действий, осуществляющихся всеми заинтересованными сторонами, имеет долгосрочное стратегическое значение для развития территорий, направлен на пользу экономики и других сфер местного сообщества.
Устойчивое развитие – правильно, гармоничное (равномерное, сбалансированное) развитие.
Цель (в стратегировании) – это ожидаемый результат, или желаемое состояние в развитии местного сообщества на момент завершения разрабатываемой стратегии.
КР – Кыргызская Республика;
ЖК – Жогорку Кенеш;
МТиК – Министерство транспорта и коммуникаций;
МОиН -Министерство образования и науки;
АГА – Агентство гражданской авиации»;
ГП «КАН» – Государственное предприятие «Кыргызаэронавигация»;
ОАО «МАМ» – Открытое акционерное общество «Международный Аэропорт «Манас»; ИКАО – Международная организация гражданской авиации;
АП КР – Авиационные правила Кыргызской Республики;
ВС – Воздушное судно.