

Утверждено
Решением Советом директоров
АО «Авиационная администрация
Казахстана»
от «20» августа 2024 год
№ 55

**Стратегия развития
АО «Авиационная администрация Казахстана»
на 2024–2028 годы**

г. Астана, 2024 г.

Введение	3
1. Миссия, виденье и ценности АО «Авиационная администрация Казахстана»	5
2. Стратегические направления развития АО «Авиационная администрация Казахстана».....	8
2.1 Полный контроль и надзор за отраслью гражданской авиации Казахстана.....	8
2.2 Занимать лидирующую позицию в Центральной Азии и стран Содружества Независимых Государств (СНГ)	21
2.3 Международный уровень (ААК в Топ-10 ведомств гражданской авиации)	26

Введение

АО «Авиационная администрация Казахстана» (далее – Авиационная администрация или ААК) в соответствии с пунктом 1 статьи 16-9 Закона Республики Казахстан № 339-IV от 15 июля 2010 года «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации», постановлением Правительства Республики Казахстан от 25 июля 2019 года № 530 определена уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации.

Единственным акционером Авиационной администрации является Комитет гражданской авиации Министерства транспорта Республики Казахстан (далее – Комитет гражданской авиации).

Актуальность разработки Стратегии развития ААК на 2024–2028 годы обусловлена завершением реализации Стратегии развития ААК на 2020–2022 годы с выполнением большинства поставленных основных целей.

Стратегия развития ААК разработана с учетом стратегических и программных документов Республики Казахстан, включая планы развития Министерства транспорта Республики Казахстан и другие документы Системы государственного планирования Республики Казахстан.

В соответствии с Системой государственного планирования в Республике Казахстан, утвержденной в новой редакции постановлением Правительства Республики Казахстан от 26 февраля 2021 года № 99 (далее – СГП), государственные программы заменены на концепции определенной сферы, отрасли.

Концепция развития реализуется через национальные проекты, планы развития государственных органов, областей, городов республиканского значения, столицы, планы развития национальных компаний, законы и иные нормативные правовые акты.

В 2021–2022 годах приняты:

- постановлением Правительства Республики Казахстан от 12 октября 2021 года № 729 Национальный проект «Сильные регионы - драйвер развития страны», одним из направлений которого является «Обеспечение транспортной связанности»;

- постановлением Правительства Республики Казахстан от 30 декабря 2022 года № 1116 Концепция развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года;

- приказ Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 9 июня 2022 года № 331 План развития Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан на 2020–2024 годы.

29 декабря 2022 года принят Закон Республики Казахстан № 174-VII ЗРК «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам транспорта и недропользования», предусматривающий изменения в Закон Республики Казахстан «Об

использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации» в отношении функционирования ААК.

В Стратегии развития ААК учтены изменения СГП, новые нормы Закона Республики Казахстан «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации» и глобальные направления развития отрасли гражданской авиации, представленные в стратегических документах Международной организации гражданской авиации (ИКАО).

Уточнение и корректировка настоящей Стратегии развития будет осуществляться при необходимости, в случае существенных изменений во внешней или внутренней средах.

Стратегия развития ААК определяет миссию, виденье, ценности, стратегические направления, цели и задачи Авиационной администрации на 2024–2028 годы.

Анализ текущего состояния Авиационной администрации, представленный в виде анализов внешней и внутренней среды, а также SWOT анализа описаны в Приложении 1.

1. Миссия, виденье и ценности АО «Авиационная администрация Казахстана»

Миссией ААК является осуществление постоянного контроля и надзора за безопасностью полетов и авиационной безопасностью в целях поддержания экономики Республики Казахстан путем обеспечения безопасной, устойчивой и эффективной авиационной отрасли.

Основная причина нашего существования как организации вытекает из структуры ООН, ценности и убеждения которой были приняты государствами, что привело к созданию ИКАО в 1944 году.

Сегодня эффективность авиации основана, среди прочего, на самом существовании органов гражданской авиации в каждом государстве, подписавшем Чикагскую конвенцию (ИКАО), и на внедрении установленных стандартов и рекомендуемой практики в национальное законодательство.

Назначением ААК является оказание услуг физическим и юридическим лицам Казахстана и содействие развитию авиационной отрасли, которая будет приносить добавленную стоимость социально-экономическому развитию страны, принимая во внимание основные стратегические цели ИКАО: безопасность полетов, авиационная безопасность и устойчивое развитие.

Виденье ААК – эффективные авиационные власти Республики Казахстан - Региональный лидер в Центральной Азии и СНГ, Национальное достояние, Региональная модель, Международное качество.

Ключевые задачи, которые решает Авиационная администрация в рамках реализации своей миссии по обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности в сфере гражданской авиации Казахстана, являются:

- 1) постоянный надзор за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности субъектами отрасли гражданской авиации;
- 2) выдача свидетельств, сертификатов или разрешительных документов на проведение соответствующей авиационной деятельности;
- 3) подготовка и поддержание квалификации авиационных инспекторов;
- 4) разработка и осуществление процесса, обеспечивающего управление рисками для безопасности полетов и авиационной безопасности;
- 5) обеспечение защиты данных и информации о безопасности полетов и авиационной безопасности.

Первая задача решается путем обеспечения достаточного количества ресурсов (финансовых и человеческих), эффективного процесса планирования и подготовки к инспекционным проверкам.

Вторая задача разрешается путем осуществления совместной деятельности Авиационной администрации и уполномоченного органа в сфере гражданской авиации, по документальному оформлению и принятию правил, процессов и процедур для осуществления деятельности, а также эффективного процесса подготовки к процессу сертификации.

Третья задача разрешается путем осуществления деятельности ААК посредством утверждения и реализации программ подготовки и повышения квалификации авиационных инспекторов.

Последние две задачи разрешаются путем разработки и осуществления процесса, обеспечивающего выявление опасностей (опасных факторов), оценку рисков (факторов риска), выработки мер по их снижению, создания механизма для независимого сбора, оценки, обработки, анализа и хранения данных о безопасности полетов и авиационной безопасности.

Обещание бренда ААК - совместный процесс принятия решений в тесном сотрудничестве с отраслью, способствующий быстрому, не бюрократичному и соответствующему законодательству подходу.

Контрольные и надзорные функции Авиационной администрации, а также согласованная разработка проектов нормативно правовых актов с заинтересованными сторонами в целях получения обратной связи и применения практического опыта, будут способствовать своевременной реакции на изменения, поддержке бизнеса, а также развития гражданской авиации в целом.

Ценности Авиационной администрации – **Integrity, Accountability, Customer Oriented, Agility:**

**ЦЕЛОСТНОСТЬ
(INTEGRITY)**

- Сохраняет свои ценности и принципы, придерживается высоких этических стандартов, обеспечивает согласованность и единое виденье внутри организации, поддерживает гармоничные отношения между сотрудниками, а также прозрачность в принятии решений и управлении процессами.

**ОТВЕТСТВЕННОСТЬ
(ACCOUNTABILITY)**

- Берёт на себя всю ответственность и выполняет взятые на себя обязательства. Предоставляет результаты, за которые несет ответственность, в установленные сроки, по стоимости и стандартам качества. Поддерживает подчиненных, обеспечивает контроль и берет на себя ответственность за делегированные задания.

КЛИЕНТООРИЕНТИРОВАННОСТЬ (CUSTOMER ORIENTATION)

- Учитывает интересы всех, кому предоставляются услуги, и стремится смотреть на вещи с точки зрения потребителей. Устанавливает и поддерживает продуктивные партнерские отношения с потребителями услуг, завоевывая их доверие и уважение. Выявляет потребности потребителя и сопоставляет их с соответствующими решениями. Отслеживает текущие события внутри и за пределами среды потребителя, чтобы быть в курсе и предвидеть проблемы. Держит потребителей в курсе прогресса или неудач в проектах. Соблюдает сроки оказания услуг.

ГИБКОСТЬ (AGILITY)

- Быстро адаптируется к изменениям как во внутренней, так и внешней среде. Умеет быстро реагировать на изменения путем применения новых технологий и методов, а также эффективного перераспределения ресурсов. В зависимости от требований индустрии быстро изменяет свои процессы и операционные процедуры в целях удовлетворения потребностей и качественного предоставления своих услуг.

2. Стратегические направления развития АО «Авиационная администрация Казахстана»

По каждому из стратегических направлений Авиационной администрацией будет реализован комплекс взаимосвязанных стратегических задач и мероприятий, способствующих достижению установленных стратегических целей в период с 2024 по 2028 годы. Стратегией развития ААК определены три основных стратегических направления деятельности на предстоящий период:

- 1) Полный контроль и надзор за отраслью гражданской авиации Казахстана;
- 2) Занимать лидирующую позицию в Центральной Азии и стран Содружества Независимых Государств (СНГ);
- 3) Международный уровень (ААК в Топ-10 ведомств гражданской авиации).

Кроме того, Авиационная администрация рассматривает корпоративное управление, как один из способов повышения эффективности деятельности и укрепления репутации. Развитие корпоративного управления в ААК будет направлено на улучшение практики посредством проведения не реже одного раза в три года оценки корпоративного управления ААК, по результатам которой будут вырабатываться и реализовываться необходимые мероприятия. Данная оценка корпоративного управления будет направлена на определение уровня развития корпоративного управления и повышение эффективности работы Авиационной администрации.

Авиационная администрация на периодической основе, но не реже одного раза в два года будет проводить стратегические заседания с участием членов Совета директоров с целью рассмотрения проблемных вопросов реализации Стратегии, корректировки или актуализации стратегических целей и задач с учетом существенных изменений внутренней или внешней среды.

2.1 Полный контроль и надзор за отраслью гражданской авиации Казахстана

Эффективная деятельность Авиационной администрации направлена на достижение лидерства, обеспечивающего признание предпринимаемых операционных решений ААК всеми заинтересованными сторонами. Для достижения высокого уровня зрелости и повышения авторитета Авиационной администрации необходимо будет постоянно расширять свои компетенции и повышать качество и эффективность предоставления услуг.

В целом, данное направление развития призвано обеспечить необходимые внутренние условия для усовершенствования деятельности ААК в рамках достижения стратегических целей развития ААК.

Реализация основных функций авиационными инспекторами по постоянному осуществлению контроля и надзора за отраслью гражданской

авиации будет способствовать достижению основной миссии ААК по обеспечению безопасной, устойчивой и эффективной авиационной отрасли. Для реализации данного направления развития будут реализованы ниже представленные цели.

Данное стратегическое направление разработано также с учетом Целей устойчивого развития Организации объединенных наций (ЦУР).

Согласно ЦУР 8 «Содействие поступательному, всеохватному и устойчивому экономическому росту, полной и производительной занятости и достойной работе для всех», ЦУР 9 «Создание стойкой инфраструктуры, содействие всеохватной и устойчивой индустриализации и инновации», ЦУР 17 «Укрепление средств осуществления и активизация работы в рамках Глобального партнерства в интересах устойчивого развития»:

Стратегическая цель 2.1.1: Эффективное обеспечение сертификации, контроля и надзора за безопасностью полетов

Обеспечение безопасности полетов в гражданской авиации является ключевым приоритетом деятельности ААК и обязательством всех субъектов общественных отношений, связанных с использованием воздушного пространства. Эффективное обеспечение контроля и надзора авиационными инспекторами ААК будет способствовать повышению уровня безопасности полетов в сфере гражданской авиации Республики Казахстан с помощью дополнительных элементов, основанных на оценке факторов риска для безопасности полетов, а также реализации систем управления безопасностью полетов авиационной отраслью Республики Казахстан и повседневной культуре безопасности полетов.

Стремительный рост эксплуатации беспилотных авиационных систем (БАС) в системе гражданской авиации Республики Казахстан, побуждает к приведению в соответствие с международными нормами, гармонизируя Правила использования БАС в Республике Казахстан, и проведению работ по усовершенствованию нормативно-правовой базы в области беспилотной авиации, тем самым повышая обеспечение безопасности полетов.

Более того, с целью обеспечения безопасности полетов, стоит острая необходимость побуждения эксплуатантов БАС выполнять полеты, не нарушая правила использования воздушного пространства. Основной трудностью, с которой пришлось столкнуться при работе с заявителями, это относительно малый опыт пользователей беспилотной авиации во взаимодействии с государственными органами, а также трудности понимания устоявшихся в гражданской авиации процедур, что говорит о необходимости тесного взаимодействия с отраслью.

В рамках данной стратегической цели планируется решение следующих задач:

- внедрение сертификационных требований в законодательство Республики Казахстан к организациям по поддержанию лётной годности и

правил сертификации и выдачи сертификата организации по поддержанию летной годности;

- внедрение сертификационных требований в законодательство Республики Казахстан к организациям, участвующих в разработке и производстве воздушных судов и авиационной техники;

- повышение компетенций по надзору за системами по управлению безопасности полетов в организациях гражданской авиации по всем направлениям и подходу к осуществлению надзора на основе оценки риска для безопасности полетов;

- популяризация культуры безопасности полетов;

- выработка предложений по совершенствованию национальных нормативно-правовых актов в сфере беспилотной авиации и разъяснение вводимых законодательных требований всем пользователям воздушного пространства Республики Казахстан.

Ключевые показатели деятельности:

- реализация Программы по обеспечению постоянного надзора за обеспечением безопасности полетов эксплуатантами и организациями гражданской авиации на 95% за исключением мероприятий, проведение которых не представляется возможным при приостановлении и/или ограничении и/или отзыва разрешительных документов субъектов отрасли гражданской авиации или при возникновении чрезвычайных ситуаций и непреодолимых сил (стихийные бедствия, военные действия и др.);

- информирование эксплуатантов БАС путем проведения встреч и вебинаров с целью популяризации безопасного использования БАС и повышения их компетенции о существующих мерах обеспечения авиационной безопасности при использовании БАС.

Стратегическая цель 2.1.2: Разработка и реализация планов по безопасности полетов, аэронавигационного плана и авиационной безопасности, плана мероприятий по снижению выбросов CO₂ в гражданской авиации и Генерального плана развития гражданской авиации

В соответствии с Глобальным планом по безопасности полетов (GASP) и Региональным планом по безопасности полетов (RASP) каждому государству члену ИКАО необходимо разработать национальный план обеспечения безопасности полетов (NASP). Каждый план должен разрабатываться в соответствии с целями, задачами GASP и глобальными категориями событий высокого риска (G-HRC). NASP является средством демонстрации приверженности осуществлению мероприятий по повышению безопасности полетов в государстве.

NASP используется для освещения проблем безопасности полетов и описания действий, предпринимаемых для повышения безопасности полетов, а также для доведения их до сотрудников ААК и отрасли гражданской

авиации. NASP определяет, как ААК управляет рисками по безопасности полетов.

В рамках реализации инициатив Глобального аэронавигационного плана ИКАО необходимо также внедрение Национального аэронавигационного плана. Разработка аэронавигационных планов государств в координации с соответствующими заинтересованными сторонами предусматривает стратегию безопасного и эффективного управления его воздушным пространством и аэронавигационной системой в течение определенного периода времени. Аэронавигационный план призван предоставить отрасли четкое представление о подходе, который необходимо принять, включая учет необходимых инвестиций, для поддержания и модернизации авиационной инфраструктуры.

Национальный аэронавигационный план должен включать инициативы, которые должны быть предприняты всеми соответствующими заинтересованными сторонами для обеспечения эффективного управления воздушным пространством государства, а также внедрения новых технологий для удовлетворения прогнозируемого увеличения объема воздушного движения. Национальный аэронавигационный план должен быть связан с национальной политикой, в которой сформулированы желаемые результаты, связанные с проектированием и использованием воздушного пространства и аэронавигационной системы государства.

ИКАО уделяется особое внимание сотрудничеству гражданских и военных органов управления и обслуживания воздушного движения, которое является одним из ключевых факторов, оказывающих влияние на эффективность использования воздушного пространства. Гражданские и военные воздушные суда являются основными пользователями воздушного пространства. Воздушное пространство становится дефицитным ресурсом, который должен использоваться безопасным и эффективным образом, и поэтому его эффективное использование является ключевым элементом сотрудничества и координации гражданских и военных органов.

На сегодняшний день в Казахстане законодательно недостаточно урегулирован вопрос гражданско-военного сотрудничества и координации. Как следствие, отсутствует четкий порядок взаимодействия и координации между военными и гражданскими органами управления и обслуживания воздушного движения.

Планирование использования воздушного пространства в Республике Казахстан осуществляется двумя Главными центрами. Один из них гражданский - Главный центр планирования воздушного движения, а второй военный - Главный центр управления воздушным движением. Такой механизм распределения воздушного пространства не позволяет эффективно распределять воздушное пространство и учитывать интересы всех пользователей.

ИКАО рекомендует государствам-участникам внедрять концепцию гибкого использования воздушного пространства, в рамках которой

воздушное пространство должно обозначаться не как чисто гражданское или военное, а как континуум, в котором в максимально возможной степени реализуются все требования пользователей.

Учитывая рекомендации ИКАО в Республике Казахстан начато внедрение концепции гибкого использования воздушного пространства. Концепция гибкого использования воздушного пространства предполагает образование межведомственного директивного органа, либо совета высокого уровня (стратегический уровень), который бы определял вектор развития сотрудничества и взаимодействия гражданских и военных органов в сфере авиации, распределял бы ресурсы и обеспечивал бы реализацию принятых в государстве политики и стратегий в области авиации.

В свою очередь основной целью национального плана по авиационной безопасности является распределение и расстановка приоритетов на международном, региональном и государственном уровнях. Определение задач, функций и рамок для совместной работы с ИКАО, государственными органами и заинтересованными сторонами над достижениями общих целей в обеспечении авиационной безопасности. Целью разработки национального плана является дополнение нормативной базы программами, правилами и инструктивным материалом посредством определения приоритетных задач в сфере авиационной безопасности с конкретными и измеримыми результатами.

Беспилотные авиационные системы (БАС), являясь объектом повышенной опасности, учитывая скорость движения и кинетическую энергию, в случае выхода из строя либо намеренного воздействия, может нанести серьезный ущерб третьим лицам, окружающей среде и инфраструктуре.

Таким образом, для минимизации рисков и потерь необходимо повышение информированности о персональной ответственности за обеспечение авиационной безопасности эксплуатантом БАС (внешнего пилота или оператора БАС). Обеспечение авиационной безопасности при эксплуатации БАС подразумевает:

- допуск к управлению пультом дистанционного пилотирования или станции внешнего пилота только лиц, обладающих правом выполнять полеты с применением БАС и допущенных к соответствующему беспилотному воздушному судну при выполнении авиационных работ;

- обеспечение соблюдения мер по реагированию на акты незаконного злоумышленного вмешательства и обеспечения защищенного хранения пульта дистанционного пилотирования или расположения станции внешнего пилота, исключающего возможность незаконного проникновения к месту хранения беспилотного воздушного судна и изменения конфигурации программного обеспечения и (или) оборудования в Руководстве по производству полетов БАС;

- обязательный осмотр БАС с целью исключения присутствия на ней оружия, боеприпасов, взрывчатых, радиоактивных, отравляющих,

легковоспламеняющихся и других опасных веществ и предметов, запрещенных к перевозкам на беспилотных воздушных судах перед выполнением полетов;

- использование программного обеспечения строго в соответствии с установленными производителем БАС требованиями, без внесения изменений, не предусмотренных производителем БАС;

- обеспечение наблюдателя для предупреждения и предотвращения вмешательства в деятельность оператора БАС со стороны третьих лиц при выполнении полетов над населенными пунктами или скоплениями людей;

- информирование органов управления воздушным движением в случае совершения акта незаконного вмешательства в деятельность во время полета БАС.

Усовершенствование Программы упрощения формальностей при воздушных перевозках является одним из ключевых механизмов регулирования растущего объема пассажиропотока в части обслуживания пассажиров в аэропортах. По показателям 2022 года наблюдается рост количества пассажиров на 15% в сравнении с показателями 2021 года. Данная тенденция является глобальной. В долгосрочной перспективе мировой пассажиропоток может удвоиться к 2040 году по сравнению с показателями 2019 года согласно прогнозам ИАТА.

Учитывая, что в ближайшие 15 лет объем авиаперевозок удвоится, необходимо заблаговременно принимать меры по устранению существующих и потенциальных рисков, связанных с упрощением формальностей, с тем чтобы обеспечить эффективное управление и поддержку такого значительного увеличения нагрузки на пропускную способность аэропортов с помощью стратегических мер регулирования.

Устойчивое развитие гражданской авиации является движущей силой экономического развития, торговли и туризма. Воздушный транспорт играет важную роль в содействии гуманитарному реагированию на кризисы и чрезвычайные ситуации в области общественного здравоохранения. Доказано, что плохо финансируемая и игнорируемая авиационная отрасль, не отвечающая международным требованиям, принятым ИКАО, создает риски и препятствия для устойчивого развития государств. Сосредоточение внимания на определении приоритетов и финансировании развития устойчивых систем воздушного транспорта имеет потенциал для раскрытия преимуществ, которые дает устойчивое развитие авиации.

В настоящее время наблюдается все более явное осознание необходимости рассматривать вклад авиации в формирование трех краеугольных камней устойчивого развития – экономики, экологии и социальной сферы – как ускоряющийся интеграционный процесс.

Так, согласно ЦУР 11 «Обеспечение открытости, безопасности, жизнестойкости и экологической устойчивости городов и населенных пунктов», ЦУР 12 «Ответственное потребление и производство», ЦУР 13 «Борьба с изменением климата» гражданская авиация Республики

Казахстан и ААК в частности должны проводить мероприятия по сокращению воздействия гражданской авиации на климат.

Указом Президента Республики Казахстан от 4 мая 1995 г. была ратифицирована Рамочная Конвенция Организации Объединенных Наций об изменении климата (далее – РКИК ООН), которая обязывает развитые и развивающиеся страны сократить или стабилизировать выбросы парниковых газов. ИКАО, как консолидированный орган ООН, разработал глобальные рыночные меры по сокращению выбросов углерода от международной авиации, которая не входит в национально-определенные обязательства государств в рамках РКИК ООН.

Приложение 16 ИКАО содержит стандарты охраны окружающей среды от воздействия авиации, такие как эмиссия авиационных двигателей и самолетов, авиационный шум и Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA). Однако, в рамках политики ИКАО «ни одна страна не остается в стороне», для обеспечения государствам не располагающим техническими и финансовыми ресурсами, ИКАО призвала государства разработать и предоставить Планы мероприятий по снижению выбросов CO₂ в гражданской авиации.

В целях обеспечения дальнейшего устойчивого развития отрасли гражданской авиации Республики Казахстан необходимо определить Генеральный план развития гражданской авиации до 2035 года. Данный план должен способствовать реализации транспортно-логистического потенциала пассажирских и грузовых перевозок воздушного транспорта в стране, в том числе с учетом роли беспилотной авиации.

В рамках данной стратегической цели планируется решение следующих задач:

- анализ текущей ситуации отрасли гражданской авиации в Казахстане и ее положения на региональном и международном уровне;
- определения ключевых целей, а также способов и механизмов их достижения;
- непрерывной адаптации лучшей мировой практики регулирования гражданской авиации авиационными властями Республики Казахстан.
- повышение эффективности обеспечения авиационной безопасности на основе Глобального плана обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ) ИКАО в целях реализации Дорожной карты (резолюции 2309 (2016) СБ ООН и Ассамблеи ИКАО);
- повышение уровня сотрудничества и координации гражданских и военных органов в области авиации;
- повышение уровня эффективности использования воздушного пространства;
- определение порядка взаимодействия гражданских и военных органов;

- надлежащая координация деятельности со всеми заинтересованными государственными органами, отраслью и сторонами, участвующим в обеспечении авиационной безопасности, в принятии мер по реализации целей и задач ГПАБ и дорожной карты;
- улучшение осведомленности о рисках в авиационной безопасности и реагирования на них;
- усовершенствовать Программу упрощения формальностей при воздушных перевозках согласно стандартам Приложения 9 ИКАО;
- определить цель, задачи Программы упрощения формальностей при воздушных перевозках и ответственность других государственных органов по согласованию в рамках данной Программы.
- повысить уровень информированности эксплуатантов БАС по обеспечению авиационной безопасности.
- участие в Системе компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA) и законодательного закрепления мониторингового и отчетного механизма для субъектов отрасли;
- поддерживать отрасль гражданской авиации в достижении нулевого уровня выбросов углерода к 2050 году;
- способствовать постоянному снижению негативного воздействия на окружающую среду от авиационной отрасли.

Ключевые показатели деятельности:

- разработка и утверждение Плана по безопасности полетов на 2024–2028 годы на основе Глобального и Регионального планов по безопасности полетов;
- разработка и утверждение Аэронавигационного плана на основе Глобального аэронавигационного плана (ИКАО);
- создание межведомственного директивного органа гражданско-военной координации и проведение регулярных совещаний;
- обновление плана по авиационной безопасности гражданской авиации Республики Казахстан.
- утверждение обновленной редакции Программы упрощения формальностей при воздушных перевозках.
- ежегодное предоставление в ИКАО отчетности о количестве выбросов углерода от международных полетов, выполняемых Казахстанскими эксплуатантами гражданских воздушных судов;
- утверждение Плана мероприятий по снижению выбросов CO₂ в гражданской авиации.
- разработка проекта Генерального плана развития гражданской авиации Республики Казахстан до 2035 года.
- реализация контроля и надзора по мерам авиационной безопасности не менее 95% за исключением мероприятий, проведение которых не представляется возможным при приостановлении и/или ограничении и/или отзыва разрешительных документов субъектов отрасли гражданской авиации

или при возникновении чрезвычайных ситуаций и непреодолимых сил (стихийные бедствия, военные действия и др.);

Стратегическая цель 2.1.3: Повышение операционной эффективности деятельности Авиационной администрации

Решением совета директоров ААК от 26 августа 2022 утверждена действующая организационная структура Авиационной администрации. Функционировавшая до августа 2022 года структура ААК была неэффективной в части:

- наличия дисбаланса управленческой нагрузки (*обязанности между руководством были распределены неравномерно*);
- отсутствия службы внутреннего аудита;
- отсутствия структурного подразделения, ответственного за управление рисками (факторами риска) и внутреннего контроля.

В целом действующую организационную структуру управления ААК можно охарактеризовать как структуру функционального типа. Учитывая тенденции изменений в составе подразделений и их функциях, можно сказать, что Авиационная администрация находится в начальной фазе перехода от линейно-функциональной к функциональной структуре.

Оба типа относятся к иерархическим структурам управления и различаются принципами разделения управленческой деятельности.

Линейно-функциональная – это структура управления, в которой сочетаются как линейные, так и функциональные принципы организации между производственными управленческими элементами системы. Однако, недостаток линейной структуры - руководитель должен быть компетентен во всех областях управления, что приводит к перегрузке руководителя.

Функциональная структура основана на разделении функций между структурными подразделениями с одновременным подчинением всех нижестоящих подразделений.

Для неё характерно создание структурных подразделений, каждое из которых имеет свою четко определенную, конкретную задачу и обязанности.

Главные преимущества: в работе могут быть использованы консультации опытных специалистов, снижается потребность в специалистах более широкого профиля; снижается риск принятия ошибочных решений; исключается дублирование функций управления.

В целях повышения эффективности организационной структуры ААК и разработки предложений и рекомендаций по оптимизации системы управления по результатам работы за 2023 год, необходимы незначительные изменения.

Кроме того, в 2023 году введена новая модель финансирования деятельности Авиационной администрации по результатам

функционирования которой, будут также вноситься необходимые изменения в целях повышения устойчивого развития.

В рамках данной стратегической цели планируется решение следующих задач:

- повышение эффективности и оптимизация организационной структуры Авиационной администрации;
- обеспечение стабильного финансирования деятельности ААК;
- постоянная оптимизация имеющихся ресурсов организации и использование потенциальных возможностей.

Ключевые показатели деятельности:

- достижение исполнения расходной части бюджета Авиационной администрации на 85% и более;
- утверждение новой организационной структуры Авиационной администрации.

Согласно ЦУР 3 «Обеспечение здорового образа жизни и содействие благополучию для всех в любом возрасте» и ЦУР 4 «Обеспечение всеохватного и справедливого качественного образования и поощрение возможности обучения на протяжении всей жизни для всех», а также ЦУР 5 «Обеспечение гендерного равенства и расширение прав и возможностей всех женщин и девочек» была выделена следующая цель:

Стратегическая цель 2.1.4: Развитие человеческого капитала

Относительно невысокий уровень текучести кадров за прошедшие 3 года подтверждают стабильность Авиационной администрации, правильно выстроенную работу и нагрузку, а также привлекательные условия оплаты труда для персонала.

Рассмотрение частных фактов увольнения и перемещения сотрудников, показывает, что увольняют в основном исполнителей нижнего уровня, которые не имеют значительного стажа работы в ААК и не успели зарекомендовать себя в качестве профессионально-грамотных работников. Увольнение руководителей или сотрудников, имеющих значительный стаж, наблюдается в основном в связи с повышением в системе гражданской авиации, либо перехода на политические должности.

Вместе с тем существует положительная практика привлечения специалистов международного уровня.

По отношению к работоспособным сотрудникам, проявляющим инициативу, являющимися грамотными и умеющими применять знания в практике, используется метод перевода на другую должность, если имеется соответствующая должность либо возможно повышение заработной платы в соответствии со схемой оплаты труда, утвержденной Советом директоров.

Также ведется постоянная работа по повышению уровня квалификации инспекторского состава ААК. Обучение авиационных инспекторов проводится в различных отечественных и зарубежных авиационных учебных центрах.

В рамках данной стратегической цели планируется решение следующих задач:

- непрерывное обучение, постоянное повышение квалификации и расширения компетенций сотрудников Авиационной администрации;
- подготовка высококвалифицированных авиационных инспекторов и инструкторов международного уровня;
- организация центра тестирования в ААК с целью выдачи свидетельств авиационному персоналу и определения уровня владения авиационным английским языком;
- улучшение условий труда, поддержание благоприятного микроклимата и поддержка сотрудников Авиационной администрации;
- равноправное вовлечение сотрудников в целях стимулирования культуры высокой производительности, пропаганды чувства сопричастности, корпоративных ценностей, что позволит привлекать самых высококвалифицированных сотрудников;
- создание гендерно сбалансированного коллектива ААК;
- предотвращение коррупционных фактов в ААК;

Ключевые показатели деятельности:

- реализация ежегодных планов обучения сотрудников Авиационной администрации;
- ежегодный коэффициент текучести кадров не будет превышать 10%.

Стратегическая цель 2.1.5: Цифровая трансформация деятельности Авиационной администрации

Программное обеспечение играет ключевую роль в управлении и регулировании авиационной отрасли, обеспечивая эффективность и безопасность во всех аспектах гражданской авиации. Для ААК существует необходимость цифровизации процессов сертификационного обследования организаций гражданской авиации, инспекционных проверок, управления данными о беспилотных авиационных системах, ведение реестров воздушных судов, авиационного персонала и эксплуатантов, а также авиационных учебных центров и организаций, занимающихся техническим обслуживанием и ремонтом. Цифровизация этих процессов позволяет автоматизировать и упорядочить сбор, хранение и анализ больших объемов данных, что значительно повышает эффективность внутренних бизнес-процессов. Кроме того, использование программного обеспечения для управления данными авиационного персонала, включая их лицензирование и медицинские данные, обеспечивает более высокий уровень точности и доступности информации, что критически важно для безопасности полетов.

Внедрение электронных баз данных и информационных систем в авиационной сфере также включает управление здоровьем летного состава. Консолидация данных с Авиационными медицинскими центрами и интеграция с Единой государственной информационной системой здравоохранения позволяют эффективно отслеживать состояние здоровья

летного персонала, что является ключевым фактором для обеспечения безопасности полетов. Электронные базы данных медицинских пунктов аэропортов и автоматизация процессов создания отчетных форм по их деятельности улучшают управление медицинским обслуживанием в аэропортах. Оцифровка процессов, связанных с экзаменами и оценкой квалификации авиационного персонала, также способствует повышению стандартов обучения и сертификации.

Существует несколько способов цифровизации ААК, включая приобретение готовых решений на рынке. Однако, создание собственной команды разработки программного обеспечения представляет собой стратегически важное решение. Разработка собственного программного обеспечения позволяет точно соответствовать уникальным требованиям и специфике работы ААК. Это исключает риски, связанные с покупкой стандартных решений, которые могут не полностью соответствовать нуждам организации или требовать дорогостоящей настройки. Кроме того, собственная разработка обеспечивает лучший контроль над безопасностью данных и гибкость в вопросах масштабирования и адаптации системы под меняющиеся условия и требования. Таким образом, инвестиции в собственную команду разработки и создание индивидуального программного обеспечения являются долгосрочной стратегией, направленной на повышение эффективности и безопасности авиационной отрасли.

В рамках данной стратегической цели планируется решение следующих задач:

- повышение эффективности осуществления сертификационных обследований и инспекционных проверок организаций гражданской авиации;
- повышение эффективности внутренних бизнес-процессов ААК;
- оцифровка базы данных в части авиационного персонала, беспилотных авиационных систем, реестра воздушных судов, эксплуатантов гражданских воздушных судов, авиационных учебных центров, организаций по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники, аэропортов (аэродромы и вертодромы);
- ведение конфиденциальной электронной базы данных авиационного персонала с последующей консолидацией с Авиационными медицинскими центрами (ведение информационных систем (ИС) Единой государственной информационной системы здравоохранения, ИС состояния здоровья летного состава) с формированием отчетных форм по деятельности авиационных медицинских центров и авиационных медицинских экспертов;
- внедрение электронной базы данных медицинских пунктов аэропортов с формированием отчетных форм по их деятельности;
- оцифровка процессов связанных с отчетностью проводимых экзаменов физическими лицами, назначенными определять уровень квалификации авиационного персонала.

Ключевые показатели деятельности:

- создание ИС бизнес-процессов обеспечения контрольных и надзорных функций и оказываемых услуг ААК субъектам отрасли гражданской авиации;
- создание цифрового реестра воздушных судов.

Стратегическая цель 2.1.6: Совершенствование качества предоставляемых услуг

Внедрение системы менеджмента качества (СМК) позволяет добиться таких преимуществ, как использование подходов с учетом факторов риска, эффективная коммуникация, лучшее понимание и более эффективный контроль над процессами. Управление качеством — это средство стандартизации процесса и обеспечение соответствия определенным требованиям. СМК предлагает возможность формализовать процессы Авиационной администрации и обеспечить уверенность в том, что требования к процессам выполняются.

Реализация Программы по безопасности полетов в сфере гражданской авиации, утвержденной постановлением Правительства Республики Казахстан от 11 марта 2016 года №136 (далее - SSP), а также внедрение СМК позволит более эффективно управлять выявленными факторами риска для безопасности полетов. Кроме того, будет способствовать своевременному и качественному оказанию государственных и иных услуг ААК физическим и юридическим лицам отрасли гражданской авиации.

SSP и СМК дополняют друг друга и должны тесно взаимодействовать для гарантированного достижения общих целей безопасности полетов и улучшения качества предоставляемых услуг.

В рамках данной стратегической цели планируется решение следующих задач:

- оптимизация и стандартизация бизнес-процессов;
- создание благоприятных условий международной регистрации воздушных судов для привлечения зарубежных компаний;
- своевременное и качественное оказание государственных, платных и других услуг субъектам отрасли гражданской авиации, а также ответов на поступающие обращения;
- улучшение системы управления качеством.

Ключевые показатели деятельности:

- прохождение соответствующей аккредитации по международным стандартам управления ISO 9001;
- своевременность предоставления государственных услуг;
- качество предоставляемых ответов на поступившие обращения.

2.2 Занимать лидирующую позицию в Центральной Азии и стран Содружества Независимых Государств (СНГ)

Авиационной администрацией с момента своего функционирования с августа 2019 года была проведена плодотворная работа на международном уровне. Так, за истекший период ААК совместно с Комитетом гражданской авиации подписали Меморандум о сотрудничестве с Европейской конференцией гражданской авиации (далее - ЕСАС). В результате Казахстан получил статус Наблюдателя ЕСАС и стал третьей страной СНГ в ЕСАС.

Также Авиационная администрация заключила ряд соглашений 83 bis с другими авиационными властями, в числе которых Бермудские Острова и Ирландия.

Основные положения к Соглашению с Ирландским авиационным управлением (далее – IAA) были подписаны 17 мая 2021 года, согласно которым ААК и IAA заключили 7 сентября 2022 года соглашение о предоставлении информационных услуг в области международной гражданской авиации. В свою очередь 22 декабря 2022 года подписано Трехстороннее соглашение между ААК, IAA и EASA. 19 декабря 2023 года был подписан Договор по оказанию информационных услуг в сфере гражданской авиации между ААК и EASA.

Кроме того, заключены Меморандумы о Взаимопонимании с авиационными властями Румынии, Международные партнеры по развитию авиации, инновациям и обеспечению устойчивости (iPADIS), Airports Council International Europe и Airports Council International World (ACI), Международной ассоциацией воздушного транспорта (IATA) о сотрудничестве. Также был подписан Меморандум о взаимопонимании между ААК и «Боинг Коммерческие самолеты», в рамках которого Боинг будет оказывать дальнейшую техническую поддержку ААК в ряде мероприятий, необходимых для открытия прямых рейсов между Казахстаном и США.

В июле 2023 года Авиационная администрация получила членство в Объединённом комитете авиационных властей по разработке нормативных документов по беспилотным авиационным системам (далее – JARUS). JARUS – это группа национальных авиационных властей, работающих над созданием гармонизированных правил для полетов с применением БАС. Членство в данной организации дают ААК инструменты для развития в области беспилотной авиации, а также эффективного регулирования и обеспечения безопасности полетов на приемлемом для государства уровне в сфере беспилотной авиации.

Также на регулярной основе представители ААК активно принимают участие в совещаниях и рабочих встречах ИКАО. Данная международная активность позволяет принимать участие в формировании будущих стандартов и рекомендуемой практики ИКАО, а также повышает имидж авиационных властей Казахстана на международной арене. Стратегическое направление регионального и международного сотрудничества позволит продолжить планомерное присутствие авиационных властей Казахстана в международном авиационном сообществе, будет способствовать узнаваемости и укреплению авторитета ААК и регионального лидерства.

Стратегическая цель 2.2.1: Развитие регионального сотрудничества с фокусом на Евразийский регион

Авиационная администрация в 2023 году в рамках мероприятия «1-го Казахстанского авиационного диалога», выступила с инициативой создания Евразийской Конференции Гражданской Авиации (далее – ЕАСАС) – объединения авиационных властей Евразийского региона с целью укрепления технического сотрудничества и осуществления координационной деятельности в области гражданской авиации и ее развития.

Объединение ЕАСАС позволит авиационными властями государств – участников эффективно взаимодействовать в обмене опытом, знаниями и лучшими бизнес-практиками в части безопасности полетов, авиационной безопасности, упрощения формальностей, устойчивого развития, развития беспилотной авиации, подготовки авиационного персонала, а также создаст площадку для обсуждения и решения проблемных вопросов и готовности к современным вызовам. Более того, ЕАСАС будет способствовать налаживанию отношений между странами-участниками и расширению связей на региональном и международном уровне.

В рамках ЕАСАС будут реализованы следующие направления сотрудничества:

- продвижение регионального сотрудничества и оказание взаимной поддержки;
- разработка и реализация общих политик и процедур в части повышения безопасности полетов, авиационной безопасности, упрощения формальностей, устойчивого развития, развития беспилотной авиации для эффективного развития гражданской авиации;
- координация и внедрение международных стандартов гражданской авиации и рекомендуемых практик на региональном уровне;
- укрепление авиационного потенциала и присутствия государств – участников в международном авиационном сообществе;
- оказание технической помощи и взаимодействие в части профессиональной подготовки авиационных кадров и создание единого «пула» ресурсов в регионе.

Потенциальными государствами – участниками ЕАСАС являются авиационные власти следующих государств: Республика Казахстан,

Республика Армения, Кыргызская Республика, Республика Молдова, Монгольская Народная Республика, Республика Таджикистан, Туркменистан и другие страны в качестве государств – обозревателей.

Более того, в целях продвижения ЕАСАС на международном уровне, планируется сотрудничество с международными и региональными организациями, такими как, Европейская Конференция Гражданской Aviации (ECAC), Латино-Американская Конференция Гражданской Aviации (LACAC), Африканская Конференция Гражданской Aviации (AFCAC), Арабская Организация Гражданской Aviации (АСАО), Международная Ассоциация Воздушного Транспорта (ИАТА), Международный Совет Аэропортов (АСИ), Межгосударственный Aviационный Комитет (МАК), Евразийская Экономическая Комиссия (ЕЭК), Международная Организация по Миграции (ИОМ), Международное Партнерство Aviационного Развития, Инноваций и Устойчивого Развития (iPADIS), Организация Гражданского Аэронавигационного Обслуживания (CANSO), Объединение по нормотворчеству в области беспилотных систем (JARUS), EUROCONTROL, Европейское Агентство Безопасности Полетов (EASA), Международная Ассоциация Aviационных Грузов (ТИАСА), Европейская Комиссия (ЕС) и другие.

В рамках данной стратегической цели планируется решение следующих задач:

- регулярный обмен опытом и информацией по вопросам технического сотрудничества на региональном уровне;
- способствовать региональному эффективному внедрению стандартов и рекомендуемой практики ИКАО.

Ключевые показатели деятельности:

- проработка вопроса создания региональной конференции по вопросам технического сотрудничества, а также утверждения Секретариата на базе ААК.

Стратегическая цель 2.2.2: Развитие международного сотрудничества по вопросам безопасности полетов и авиационной безопасности

Данная стратегическая цель направлена на укрепление международного присутствия Aviационной администрации и интеграции в международное авиационное сообщество. Планируется активное участие представителей ААК в работе региональных рабочих групп ИКАО по вопросам безопасности полетов, авиационной безопасности и т. д., а также по реализации инициатив на глобальном уровне.

Высокая вовлеченность представителей ААК в работе международных организаций будет способствовать повышению уровня компетентности экспертов Aviационной администрации, отстаивание позиций отечественной отрасли гражданской авиации, авторитета авиационных властей Республики Казахстан и узнаваемости международного брэнда ААК. Активная работа

также позволит получать актуальную информацию о вводимых и планируемых к внедрению новых стандартов по безопасности полетов и авиационной безопасности на уровне ИКАО и Европейских стран.

В рамках данной стратегической цели планируется решение следующих задач:

- регулярный обмен опытом и информацией по вопросам безопасности полетов и авиационной безопасности на международном уровне;
- проработка вопроса совместно с Комитетом гражданской авиации и Министерством иностранных дел Республики Казахстан открытия представительства Казахстана в штаб-квартире ИКАО;
- проработка вопроса командирования специалистов ААК в Европейский и североатлантический региональный офис ИКАО и Европейское агентство по безопасности полетов (EASA).

Ключевые показатели деятельности:

- участие в международных мероприятиях (рабочие совещания, рабочие встречи, воркшопы и т. д.) по вопросам безопасности полетов и авиационной безопасности.

Стратегическая цель 2.2.3: Развитие регионального центра передового опыта

Актуальность регионального сотрудничества в области подготовки авиационных инспекторов имеет высокую значимость в связи с потребностью авиационных властей в регионе в полной подготовке авиационных инспекторов, в том числе проведению стажировки на рабочем месте. Ежегодное повышение квалификации и наличие подготовленных авиационных инспекторов ААК способных проводить стажировку на рабочем месте будет служить одним из механизмов укрепления сотрудничества в регионе.

В связи с высокой текучестью кадров в авиационных властях соседних стран данная стратегическая цель позволит использовать конкурентное преимущество применения новой модели регулирования отрасли гражданской авиации Республики Казахстан путем использования человеческого капитала ААК. Приглашая представителей авиационных властей в регионе на обучающие мероприятия, проводимые на базе Авиационной администрации, также позволит обмениваться опытом регулирования соседних стран по вопросам безопасности полетов и авиационной безопасности.

В рамках данной стратегической цели планируется решение следующих задач:

- укрепление регионального лидерства;
- повысить обмен опытом и информацией по вопросам безопасности полетов и авиационной безопасности на региональном уровне.

Ключевые показатели деятельности:

- участие представителей авиационных властей СНГ, в обучающих мероприятиях организуемых Авиационной администрацией.

2.3 Международный уровень (ААК в Топ-10 ведомств гражданской авиации)

Авиационной администрацией осуществляется деятельность, направленная на обеспечение безопасности полетов, авиационной безопасности и устойчивого развития отрасли гражданской авиации Республики Казахстан. Проводится работа по повышению эффективности обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности, направленная на внедрении международных стандартов и рекомендуемой практики ИКАО, EASA и FAA, создание эффективного механизма международного взаимодействия в достижении ключевых приоритетов Глобальных планов ИКАО по безопасности полетов и авиационной безопасности.

Вместе с тем, с учетом возрастания угроз террористических проявлений в мире, складывающейся сложной геополитической обстановки в настоящее время ужесточены стандарты и рекомендуемая практика ИКАО по авиационной безопасности. Также по причине недостаточности финансирования и убыточности деятельности отечественных аэропортов сохраняется негативная ситуация касательно процессов своевременной модернизации технических средств безопасности, текучести кадров и недостатка квалифицированного персонала.

В этой связи, в качестве приоритетного стратегического направления авиационной безопасности является проработка вопроса создания в Республике Казахстан единого оператора по обеспечению авиационной безопасности, который по прогнозным оценкам позволит повысить уровень безопасности стратегических аэропортов страны и будет способствовать успешному прохождению международных аудитов.

Реализация стратегических целей по данному направлению позволит выйти ААК на лидирующие позиции среди ведомств гражданской авиации государств членов ИКАО.

С учетом изложенного, в качестве основной стратегической цели по данному направлению определено:

Стратегическая цель 2.3.1: Внедрение международных стандартов безопасности полетов

Работа по гармонизации национального законодательства и правоприменительной практики со стандартами и рекомендуемой практикой ИКАО, а также внедрение европейских требований и лучшей мировой практики ведется на постоянной основе. Деятельность в данном направлении будет также способствовать достижению и реализации новых инициатив ИКАО, представленных в Глобальном плане обеспечения безопасности полетов и Глобальном аэронавигационном плане ИКАО. Своевременное внедрение и реализация стандартов ИКАО и лучшей мировой практики позволит обеспечить достижение задач в рамках Концепции развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года.

В рамках обеспечения авиационной безопасности ААК проводится работа по повышению эффективности обеспечения авиационной безопасности, направленная на внедрение международных стандартов и рекомендуемой практики ИКАО, создание эффективного механизма международного взаимодействия в достижении ключевых приоритетов Глобального плана ИКАО по авиационной безопасности.

Вместе с тем, с учетом возрастания угроз террористических проявления во всем мире, складывающейся сложной геополитической обстановки в настоящее время ужесточены стандарты и рекомендуемой практики ИКАО по авиационной безопасности. Слабые показатели по результатам аудита ИКАО могут стать основанием для ограничения полетов иностранных воздушных судов в казахстанские аэропорты и в целом оказать отрицательное влияние на имидж Казахстана.

Переход и гармонизация европейских требований и стандартов по авиационной безопасности позволит повысить уровень безопасности стратегических аэропортов страны и будет благоприятствовать успешному прохождению международных аудитов.

В свою очередь, проект по созданию единой Службы авиационной безопасности в аэропортах страны (далее – САБ Казахстана) планируется внедрить с применением международной практики по защите гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, способствующим также повышению уровня авиационной безопасности и антитеррористической защищенности объекта, проведения при этом единой политики по инженерно-техническому перевооружению служб авиационной безопасности в аэропортах, целевому использованию средств выделяемых на укрепление мер авиационной безопасности, а также проведения единой кадровой политики с профессиональной подготовкой и переподготовкой в учебных центрах по авиационной безопасности ИКАО.

На сегодняшний день разработана общая стратегия создания и развития САБ Казахстана, выработаны оптимальные варианты финансовой модели, источников финансирования и механизмов тарифообразования, а также разработки организационной структуры, финансово-хозяйственных взаиморасчетов между задействованными субъектами и определена форма собственности.

Следует отметить, что на первоначальном этапе рассматривается вариант финансирования проекта САБ Казахстана из внебюджетных средств в течение первых 3-х лет, с последующим переходом на самоокупаемость за счет изменения механизма тарифных сборов за авиационную безопасность.

Таким образом, финансирование проекта САБ Казахстана за счет внебюджетных средств позволит уменьшить финансовую нагрузку на бюджет государства в целом, а также существенно сократит сроки процедур согласования и реализации проекта.

В рамках данной стратегической цели планируется решение следующих задач:

- обеспечение непрерывного мониторинга поправок в действующие стандарты и рекомендуемую практику ИКАО, уведомление ИКАО о имеющихся различиях с действующим законодательством и внесение соответствующих изменений в законодательство Республики Казахстан, процедуры и инструктивные материалы;
- разработка и реализация планов корректирующих действий по протокольным вопросам ИКАО для успешного прохождения аудита ИКАО и валидационных миссий ИКАО по безопасности полетов;
- успешное прохождение международной оценки по безопасности полетов IASA FAA для запуска прямых авиасообщений из Казахстана в США;
- успешное прохождение регулярных технических оценок Европейской комиссии;
- в рамках реализации инициатив Глобального аэронавигационного плана ИКАО необходимо внедрение Блоков обновления авиационной системы ИКАО (Aviation System Block Upgrade (ASBU)) в части развития аэронавигационного обслуживания в сфере гражданской авиации Республики Казахстан, внедрение концепции свободной маршрутизации полетов в воздушном пространстве Республики Казахстан и изменение установленных интервалов эшелонирования между воздушными судами;
- оценка и анализ эффективности использования воздушного пространства с провайдерами аэронавигационного обслуживания;
- обеспечение цифрового аэронавигационного обслуживания при предоставлении услуг пользователям воздушного пространства;
- реализация подходов общесистемного управления информацией (SWIM) на воздушном транспорте. Переход на цифровые модели обмена информацией, включая метеорологическую и аэронавигационную информацию и данные;
- повышение уровня авиационной безопасности эксплуатантов аэропортов, воздушных судов и поставщиков аэронавигационного обслуживания;
- проведение единой политики по обеспечению авиационной безопасности.
- развитие гражданской авиации Казахстана в направлении внедрения и соответствия европейской модели обеспечения авиационной безопасности;
- прохождение аудита ИКАО с более высокими показателями;
- создание условий для благоприятного и успешного прохождения международных аудитов.

Ключевые показатели деятельности:

- подготовка проектов нормативно-правовых актов с целью приведения в соответствие со стандартами и рекомендуемой практикой ИКАО и гармонизации с лучшей европейской практикой;
- повышение уровня внедрения стандартов и рекомендуемой практики

ИКАО по безопасности полетов до 90%, за исключением области расследования авиационных происшествий и инцидентов (AIG);

- получение статуса FAA Category 1 для запуска прямых авиасообщений из Казахстана в США;

- отсутствие Казахстанских авиаперевозчиков в списке безопасности полетов Европейской комиссии из-за ненадлежащего надзора за безопасностью полетов со стороны авиационных властей Республики Казахстан;

- повышение уровня соответствия стандартам и рекомендуемой практике ИКАО по авиационной безопасности до 90%;

- внедрение единой Службы авиационной безопасности в отечественных аэропортах.

В Приложении 2 представлены все ключевые показатели деятельности ААК с 2024 по 2028 годы и методология расчета достижения каждого показателя.