



010000, Қазақстан Республикасы,  
Астана қ., Мәңгілік Ел даңғылы  
55/15, С2.3 блсғы

+7 (7172) 79-82-28  
frontoffice@caa.gov.kz  
www.caa.gov.kz

Block C2.3, 55/15 Mangilik El Ave,  
010000, Astana city,  
Republic of Kazakhstan

**БҰЙРЫҚ**

№ \_\_\_\_\_

Астана қаласы

**ПРИКАЗ**

№ *556 от 22.05.2026*

город Астана

**ORDER**

№ \_\_\_\_\_

Astana city

**Об утверждении Анализа состояния безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации Республики Казахстан за 2025 год**

В соответствии с пунктом 47 Программы по безопасности полетов в сфере гражданской авиации, утвержденной постановлением Правительства Республики Казахстан от 11 марта 2016 года № 136, **ПРИКАЗЫВАЮ:**

1. Утвердить прилагаемый «Анализ состояния безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации Республики Казахстан за 2025 год».
2. Директору Департамента системы управления и нормотворчества:
  - 1) обеспечить публикацию Анализа состояния безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации Республики Казахстан за 2025 год на интернет-ресурсе АО «Авиационная администрация Казахстана»;
  - 2) довести «Анализ состояния безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации Республики Казахстан за 2025 год» до организаций гражданской авиации Республики Казахстан.
3. Контроль за исполнением настоящего приказа оставляю за собой.
4. Настоящий приказ вводится в действие со дня его подписания.

**Главный исполнительный директор -  
председатель Правления**



*[Handwritten signature]*  
**Даниел Майкл Юджин**



АВИАЦИОННАЯ  
АДМИНИСТРАЦИЯ  
КАЗАХСТАНА

АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ ВОЗДУШНЫХ  
СУДОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН ЗА

2025 год


пр-т Мангилик Ел 55/15  
Астана, Республика Казахстан

[www.caa.gov.kz](http://www.caa.gov.kz)

## ВВЕДЕНИЕ

Анализ состояния безопасности полетов гражданской авиации позволяет оценить текущие тенденции и определить приоритетные направления для повышения эффективности мер по предотвращению авиационных происшествий и инцидентов.

Анализ состояния безопасности полетов гражданской авиации является аналитическим документом для оценки текущей ситуации в области безопасности полетов, выявления тенденций роста или падения по соответствующим направлениям (характеристикам) авиационной деятельности. Анализ основывается на фактической информации, полученной в рамках процессов и процедур системы управления безопасностью полётов поставщиков обслуживания, включает информацию об авиационных событиях и проводится в целях оценки состояния безопасности полетов для обобщения и принятия предупреждающих мер по повышению уровня безопасности полетов в сфере гражданской авиации.



Анализ составляется АО «Авиационная администрация Казахстана» (ААК) в соответствии с Законом об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации [1], учитывает цели и задачи Программы по безопасности полётов в сфере гражданской авиации [2], основывается на данных при выполнении поставщиками обслуживания Правил по организации летной работы в гражданской авиации Республики Казахстан [3] и учитывает информацию согласно Правил представления данных и расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации [4].

## СОДЕРЖАНИЕ

<b>ВВЕДЕНИЕ .....</b>	<b>2</b>
<b>1. ИСТОЧНИКИ ДАННЫХ И МЕТОДОЛОГИЯ ИХ ОБРАБОТКИ.....</b>	<b>4</b>
<b>2. КРАТКИЙ ОБЗОР АНАЛИЗА СОСТОЯНИЯ БП АО «ААК» .....</b>	<b>5</b>
<b>3. КОММЕРЧЕСКИЕ ВОЗДУШНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ .....</b>	<b>6</b>
3.1 <b>Авиационные происшествия.....</b>	<b>7</b>
3.2 <b>Инциденты / серьезные инциденты.....</b>	<b>8</b>
3.3 <b>Абсолютные / относительные показатели .....</b>	<b>10</b>
<b>4. АВИАЦИОННЫЕ РАБОТЫ И АВИАЦИЯ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ.....</b>	<b>12</b>
4.1 <b>Авиационные происшествия.....</b>	<b>14</b>
4.2 <b>Инциденты / серьезные инциденты.....</b>	<b>16</b>
4.3 <b>Абсолютные / относительные показатели .....</b>	<b>18</b>
<b>5. АНАЛИЗ ОБЯЗАТЕЛЬНЫХ И ДОБРОВОЛЬНЫХ СООБЩЕНИЙ .....</b>	<b>20</b>
5.1 <b>Обязательные сообщения.....</b>	<b>20</b>
5.2 <b>Добровольные сообщения .....</b>	<b>25</b>
<b>6. РЕЗУЛЬТАТЫ SAFA ИНСПЕКЦИЙ .....</b>	<b>26</b>
<b>7. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ НОРМАТИВНОЙ БАЗЫ .....</b>	<b>27</b>
<b>Список используемых сокращений .....</b>	<b>28</b>
<b>Ссылки .....</b>	<b>29</b>

## 1. ИСТОЧНИКИ ДАННЫХ И МЕТОДОЛОГИЯ ИХ ОБРАБОТКИ

В рамках настоящего Анализа состояния безопасности полетов воздушных судов ГА РК за 2025 год были использованы данные, полученные от полномочного органа по расследованию за 2025 год, проведенного Департаментом по расследованию происшествий и инцидентов на транспорте Министерства транспорта Республики Казахстан (ДРПИТ МТ РК).

Согласно представленным данным полномочного органа по расследованию, общее количество авиационных событий, подлежащих расследованию, составило 35: АП – 4 (число погибших 4), серьезные инциденты – 3, инциденты – 28.

Следует отметить, что отличие (в частности по количеству инцидентов) между данными Анализа состояния безопасности полетов воздушных судов ГА РК за 2025 год, проводимого АО «ААК» и данными полномочного органа по расследованию за 2025 год ДРПИТ МТ РК, связано с применяемыми методами выявления рисков для безопасности полетов. Департамент по расследованию происшествий и инцидентов на транспорте применяет преимущественно реагирующий метод, основанный на учете и анализе авиационных событий, подлежащих расследованию по факту их наступления, АО «ААК» использует предупреждающий и профилактический подходы, предусматривающие учет и анализ авиационных событий, включая события с низким уровнем риска, с целью выявления потенциальных угроз и системных недостатков. Для этого АО «ААК» использует данные из анализов состояния БП и организации летной работы, которые предоставляются поставщиками услуг в рамках собственной системы управления безопасностью полетов.

## 2. КРАТКИЙ ОБЗОР АНАЛИЗА СОСТОЯНИЯ БП АО «ААК»

### Коммерческая авиация

В 2025 году Казахстанскими авиакомпаниями, осуществляющими коммерческие перевозки, было выполнено 127,245 полётов и перевезено 15,4млн пассажиров, что свидетельствует о достаточно высокой интенсивности операционной деятельности, при этом зафиксированы 53 инцидента и 1 серьёзный инцидент.

### Авиационные работы (АР) и авиация общего назначения (АОН)

В 2025 году было выполнено 28,936 полетов при выполнении авиационных работ (АР) и авиации общего назначения (АОН). В течение 2025 года произошло 4 авиационных происшествия (АП) при АР и АОН, из них два АП с человеческими жертвами (ЧЖ). Общее количество человеческих жертв составило 4 человека.

В целом, при значительном объёме перевозок уровень безопасности полётов оценивается как приемлемый, однако наличие АП с человеческими жертвами подчёркивает необходимость усиления профилактических мероприятий, выявления опасных факторов (оценки рисков) и соответствующих корректирующих действий, направленных на предотвращение повторения подобных событий.

**Таблица 1. Количественные данные за 2025 год**

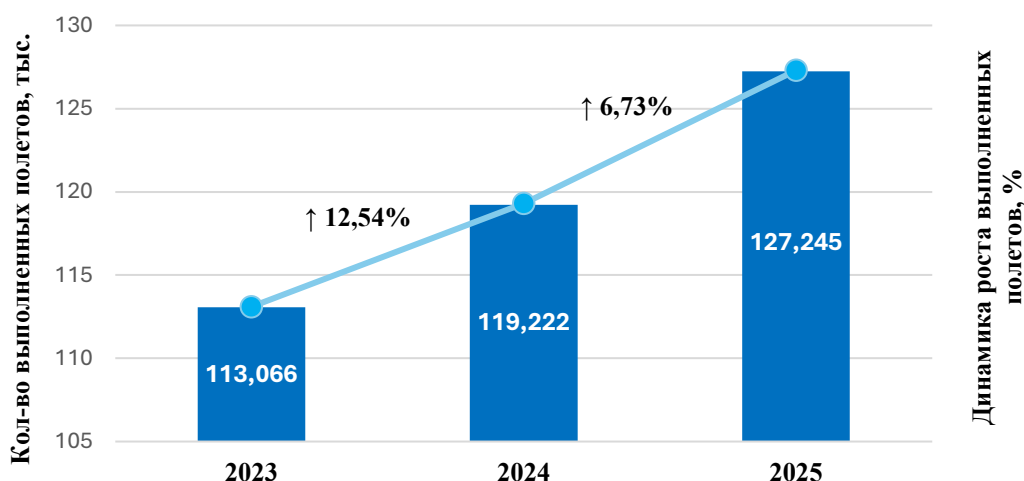
<b>Коммерческая авиация</b>	
1. Выполненных полетов:	<b>127,245</b>
2. Кол-во перевезенных пассажиров Казахстанскими авиакомпаниями:	<b>15,4млн</b>
3. АП:	-
4. Серьезных инцидентов:	<b>1</b>
5. Инцидентов:	<b>53</b>
<b>АР и АОН</b>	
1. Выполненных полетов:	<b>28,936</b>
2. АП с ЧЖ:	<b>2</b>
3. АП без ЧЖ:	<b>2</b>
4. Кол-во ЧЖ:	<b>4</b>
5. Серьезных инцидентов:	<b>1</b>
6. Инцидентов:	<b>5</b>

### 3. КОММЕРЧЕСКИЕ ВОЗДУШНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ



На основании полученных данных от авиакомпаний, осуществляющих коммерческие перевозки, в 2025 году было выполнено 127,245 полетов, что на **6,73%** больше по сравнению с 2024 годом (119,222) и на **12,54%** больше по сравнению с выполненными полётами 2023 года (113,066), что указывает на повышение интенсивности выполнения полётов.

На диаграмме 1 представлена информация о выполненных полетах и темпах роста в процентном соотношении.



**Диаграмма 1. Кол-во и процентный рост полетов коммерческой авиации**

Таким образом, принимая во внимание информацию о выполненных полетах коммерческой авиации, в период с 2023 по 2025гг. наблюдается устойчивый и взаимосвязанный рост объемов операционной активности.

Рост в 2025 году интенсивности трафика сопровождающийся увеличением числа полётов приводит и к росту налёта экипажей, количества циклов воздушных судов и общей нагрузки на эксплуатационные и обслуживающие подразделения, что требует усиленного мониторинга показателей безопасности полётов в рамках системы управления безопасностью полетов для сохранения приемлемого уровня риска при продолжающемся потенциальном (возможном) расширении операционной деятельности.

### 3.1 Авиационные происшествия

В период с 2019 по 2025гг. авиационные происшествия носили нерегулярный характер, при этом в коммерческой авиации Казахстана за истекший период АП с человеческими жертвами не зафиксировано, несмотря на рост количества выполненных полётов. В 2021 году произошло два АП без человеческих жертв, тогда как наиболее тяжёлое по последствиям происшествие зафиксировано в 2024 году (1 АП / 38 погибших), связанное с деятельностью иностранной авиакомпании (Azerbaijan Airlines) на территории Республики Казахстан.

В целом увеличение объёма перевозок не сопровождалось ростом числа авиационных происшествий, однако наличие АП с человеческими жертвами (Azerbaijan Airlines) подчёркивает необходимость дальнейших профилактических мероприятий, системного проактивного выявления опасных факторов и реализации корректирующих действий в рамках системы управления безопасностью полётов (СУБП).

На диаграмме 2 представлена статистика количества авиационных происшествий в коммерческой авиации, основанная на информации, предоставленной Департаментом по расследованию происшествий и инцидентов на транспорте Министерства транспорта Республики Казахстан (ДРПИТ МТ РК), а также материалам и анализам организации летной работы (ОЛР) поставщиков услуг в период с 2019 по 2025гг.

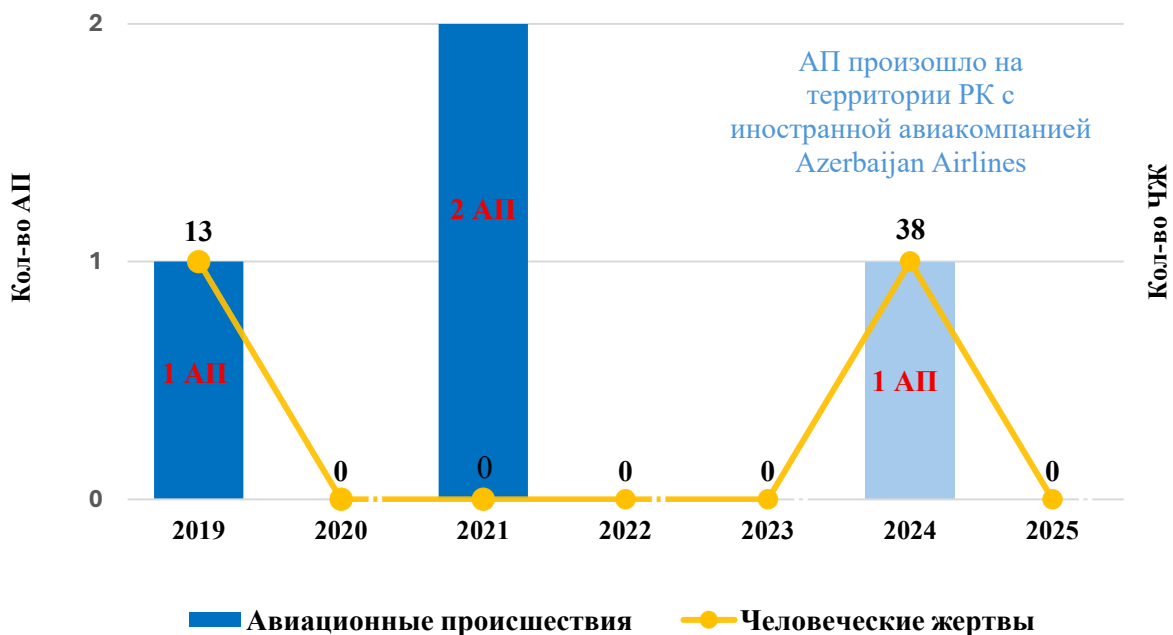


Диаграмма 2. Кол-во АП в коммерческой авиации / кол-во ЧЖ

Важно отметить, что АП имеют серьёзные последствия, включая человеческие жертвы, материальный ущерб и репутационные потери, а также негативно влияют на общее состояние безопасности полётов. Для минимизации последствий АП необходимы оперативное реагирование аварийно-спасательных служб, эффективное применение аварийного плана, внедрение корректирующих и предупреждающих мер в рамках СУБП, направленных на снижение тяжести последствий и предотвращение повторения подобных событий.

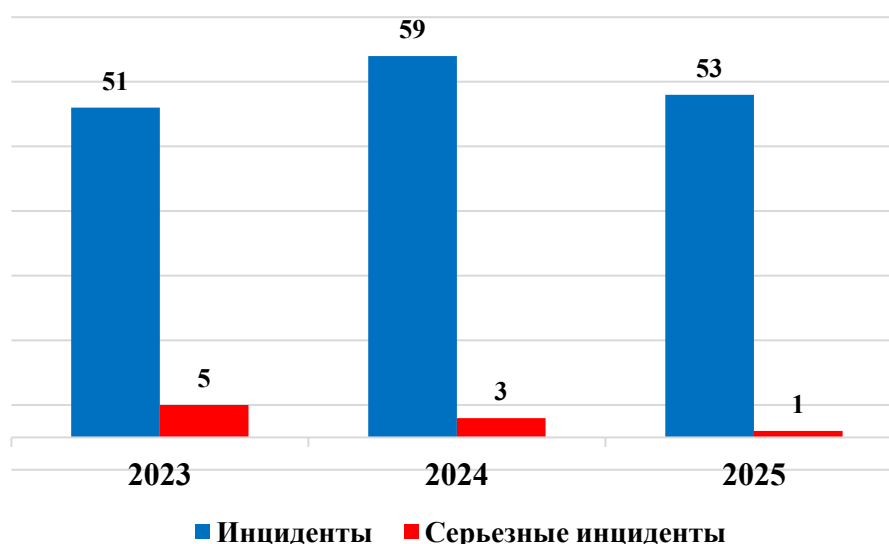
### 3.2 Инциденты / серьёзные инциденты

По данным за период с 2023 по 2025гг. в коммерческой авиации наблюдается общая тенденция снижения количества инцидентов при одновременном устойчивом сокращении числа серьёзных инцидентов.

В 2025 году зафиксировано 53 инцидента, что на 10% ниже показателя 2024 года (59 инцидентов) и в пределах показателя 2022 года (51 инцидент), что свидетельствует о стабилизации уровня событий в условиях сохраняющегося увеличения количества полетов.

Количество серьёзных инцидентов в 2025 году составило 1 случай, что является снижением по сравнению с 2024 годом (3 серьёзных инцидента) и существенно ниже максимального значения, зафиксированного в 2023 году (5 серьёзных инцидентов).

Ниже на диаграмме 3 представлена информация по инцидентам и серьёзным инцидентам в коммерческой авиации на основе данных с 2023 по 2025гг.



**Диаграмма 3. Кол-во инцидентов и серьёзных инцидентов в коммерческой авиации**

В целом, снижение числа серьёзных инцидентов при сохранении сопоставимого уровня общего количества инцидентов указывает на уменьшение тяжести событий и повышение эффективности мер по управлению рисками в рамках действующих СУБП. Данная динамика свидетельствует о результативности профилактических мероприятий, направленных на раннее выявление опасных факторов и предотвращение развития инцидентов до более тяжёлых последствий.

В то же время сохранение значительного количества инцидентов подтверждает необходимость продолжения системного анализа причин авиационных событий, усиления мониторинга ключевых показателей безопасности (SPI), а также профилактических и корректирующих мер. Особое внимание должно уделяться предотвращению повторяемости типовых инцидентов и дальнейшему снижению вероятности их перехода в категорию серьёзных, с целью поддержания приемлемого уровня риска в коммерческой авиации.

Наличие 53 инцидентов за 2025 год указывает на необходимость постоянного мониторинга деятельности и усовершенствования СУБП со стороны поставщиков услуг, а также непрерывного обмена информацией поставщиков услуг с уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации.

Распределение инцидентов и серьёзных инцидентов в коммерческой авиации по причинам представлено в таблице 2.

**Таблица 2. Распределение инцидентов и серьёзных инцидентов по причинам**

Период	Всего	Причины						
		ЧФ	КПН	ОВД	Птицы	Аэропорт	Среда	Другие
2023	56	13,5	25	3*	9	3	0,5	2
2024	62	12	32	0	13	2	2	1
2025	54	7	33	0	8	3	2	1

\* - классифицируемые авиакомпаниями инциденты произошли вне ВП РК.

***Примечание.** Авиационные события, классифицируемые как инциденты (серьёзные инциденты), произошедшие в ВП РК по причинам, связанным с ОВД, отражаются в Анализе состояния БП, проводимом поставщиком аэронавигационного обслуживания.*

Основную часть причин возникновения инцидентов в 2025 году, как и в предыдущих периодах, составляют технические и конструктивно-производственные недостатки (**61%**), а также некорректное выполнение наземных аэродромных процедур (человеческий фактор – **13%**) и столкновение ВС с птицами (попадание птиц – **15%**).

### 3.3 Абсолютные / относительные показатели

В таблице 3 ниже представлен пересчет абсолютных показателей в относительные показатели по авиационным происшествиям ( $K_{АП}$ ), инцидентам ( $K_{И}$ ) и серьезным инцидентам ( $K_{СИ}$ ) из расчета на 10.000\* операций с учетом количества фактически выполненных полетов коммерческой авиации за период с 2023 по 2025гг.

Пересчет показателей из абсолютных в относительные производится по формуле:

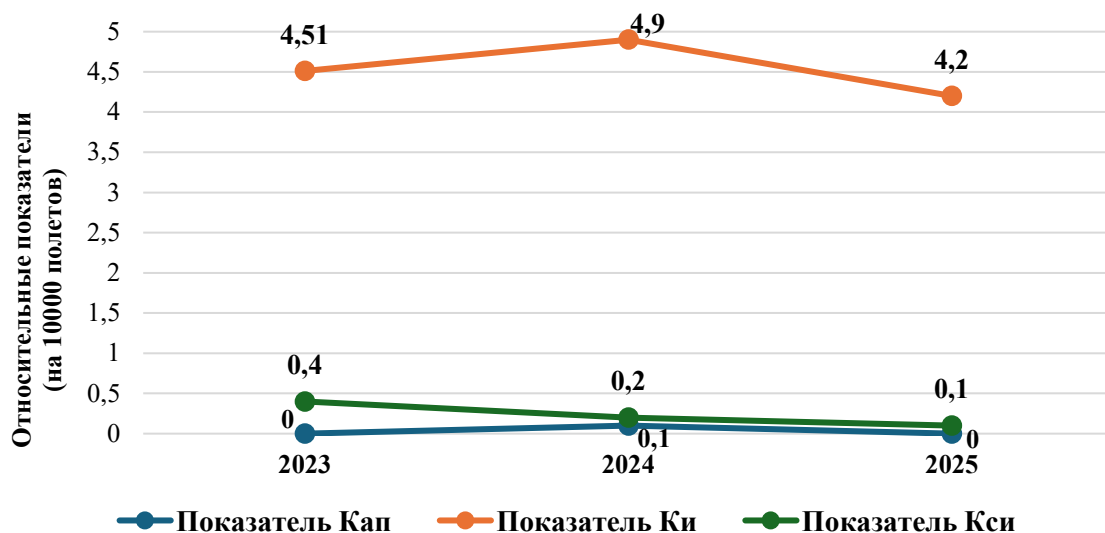
$$\text{Относительный показатель } K_{АП/И/СИ} = \frac{\text{Абсолютный показатель (АП/ И/ СИ)}}{\text{Кол-во полетов}} \times 10\,000$$

**Таблица 3. Абсолютные и относительные показатели по БП**

События	Кол-во полетов		
	2023	2024	2025
	113 066	119 222	127 245
<b>Абсолютные показатели по безопасности полетов</b>			
Авиационные происшествия	0	1	0
Инциденты	51	59	53
Серьезные инциденты	5	3	1
<b>Относительные показатели по безопасности полетов</b>			
Показатель $K_{АП}$	0	0,1	0
Показатель $K_{И}$	4,51	4,9	4,2
Показатель $K_{СИ}$	0,4	0,2	0,1

\* - числовое значение, применяемое для расчёта относительных показателей авиационных событий, которое может выражаться в количестве полетов.

На диаграмме 4 представлены относительные показатели по безопасности полетов (коэффициент по АП, по инцидентам и серьезным инцидентам) в коммерческой авиации.



**Диаграмма 4. Кол-во полетов и коэффициент по АП, инцидентам, серьезным инцидентам в коммерческой авиации**

Анализ относительных показателей безопасности полётов за период 2023-2025гг., рассчитанных на 10 000 выполненных полётов, позволяет объективно оценить уровень состояния БП с учётом изменения объёма операционной деятельности коммерческой авиации.

Показатель  $K_{АП}$  в течение анализируемого периода остаётся на нулевом уровне в 2023г. и 2025г., при единичном значении 0,1 в 2024г., что свидетельствует об отсутствии системного роста авиационных происшествий при увеличении объёма полётов (увеличении интенсивности эксплуатации ВС и расширении авиационной деятельности). Показатель  $K_{И}$  сохраняется на относительно стабильном уровне, составив 4.51 в 2023 году, 4.9 в 2024 году и 4.2 в 2025 году, что указывает на отсутствие негативной тенденции и подтверждает контролируемый характер инцидентов в условиях растущей операционной нагрузки.

Наиболее выраженная положительная динамика отмечается по показателю  $K_{СИ}$ , который последовательно снизился с 0,4 в 2023 году до 0,2 в 2024 году и 0,1 в 2025 году. Снижение относительного количества серьёзных инцидентов свидетельствует об уменьшении тяжести авиационных событий и эффективности реализуемых профилактических и корректирующих мероприятий в рамках СУБП.

В целом совокупный анализ абсолютных и относительных показателей показывает, что рост количества выполненных полётов за 2023-2025гг. не привёл к ухудшению уровня безопасности полётов. Вместе с тем, полученные результаты подтверждают необходимость дальнейшего системного мониторинга ключевых показателей безопасности (SPI), приоритетного анализа причин инцидентов и продолжения реализации мероприятий, направленных на поддержание приемлемого уровня риска в коммерческой авиации.

## 4. АВИАЦИОННЫЕ РАБОТЫ И АВИАЦИЯ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ

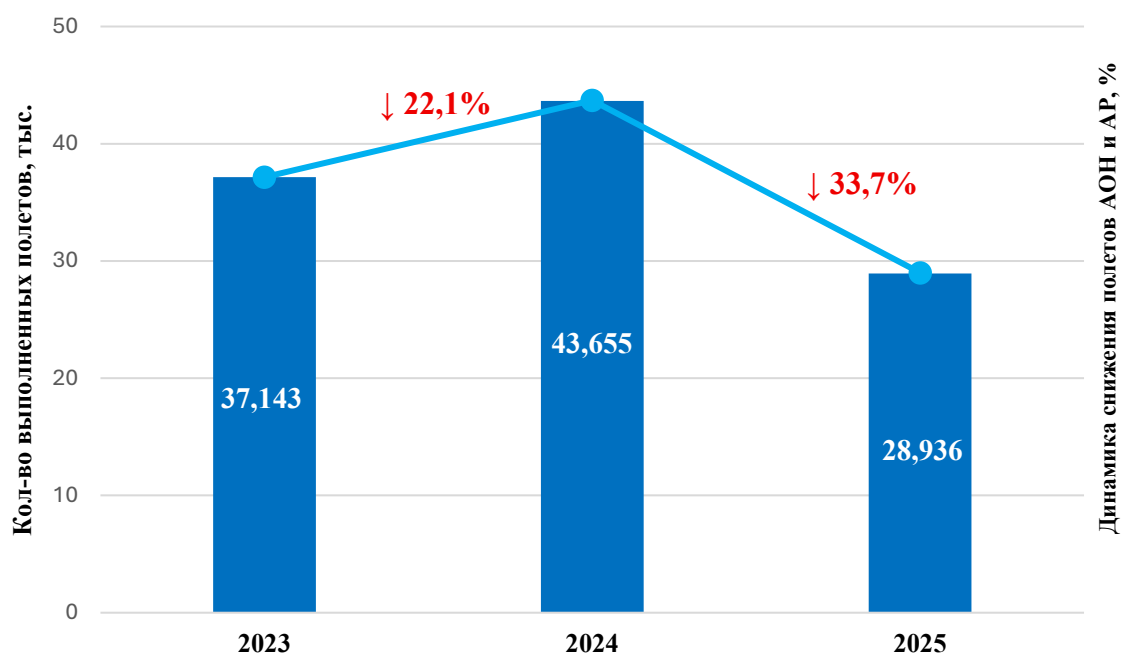
На основании полученных данных по количеству полетов авиацией общего назначения (АОН) и при выполнении авиационных работ (АР), в 2025 году было выполнено 28,936 полетов, что на **33,7%** меньше по сравнению с 2024 годом (43,655) и на **22,1%** меньше по сравнению с выполненными полётами 2023 года (37,143).

Сравнительные данные по количеству полетов авиацией общего назначения и при выполнении авиационных работ за 2023-2025гг. представлены в таблице 4.

**Таблица 4. Полеты АОН и при выполнении АР**

Вид деятельности	2023	2024	2025
Авиационные работы	36016	42700	28554
Авиация общего назначения	1127	955	382
<b>Итого:</b>	<b>37143</b>	<b>43655</b>	<b>28936</b>

На диаграмме 5 представлена общая информация о налете ВС (АОН, АР) и темпах снижения в процентном соотношении.



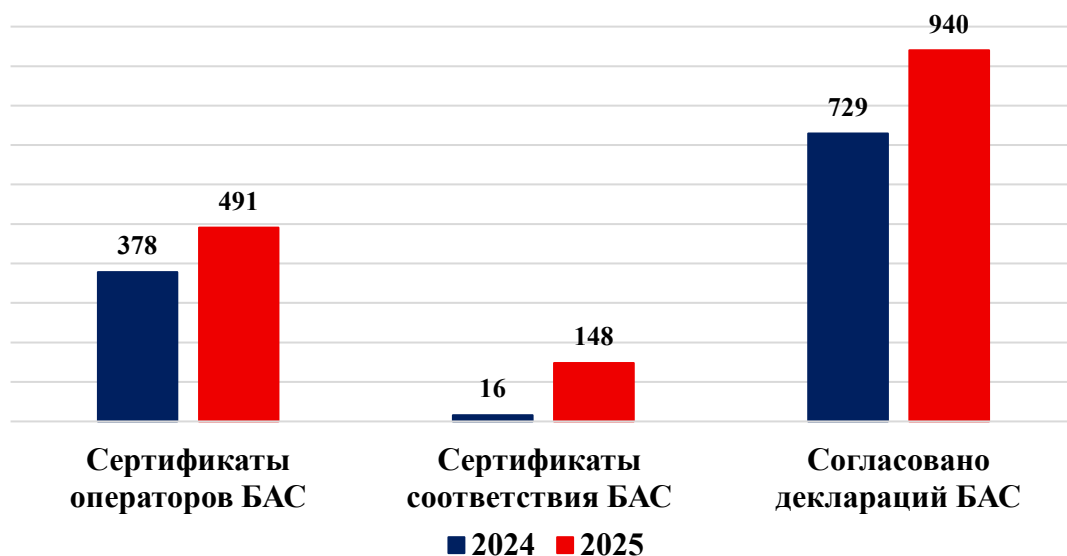
**Диаграмма 5. Кол-во и процентное соотношение полетов АОН и АР**

Количество полетов АОН сократилось больше чем в два раза (на **60%**) за указанный период (с 955 в 2024г. до 382 в 2025г.).

В сегменте АР зафиксировано снижение объема полетов на **33,1%** (с 42,700 в 2024г. до 28,554 в 2025г.). Снижение объема полетов в сегменте АР обусловлено снижением спроса на отдельные виды услуг. Вероятнее всего, снижение активности в сфере АР обусловлено тенденцией к расширению использования беспилотных авиационных систем (БАС), которые всё активнее применяются для выполнения соответствующих задач. Использование БАС позволяет существенно повысить оперативность выполнения работ и снизить риски для экипажей при выполнении задач в труднодоступных или потенциально опасных районах.

**Таблица 5. Действующие сертификаты/разрешения БАС**

Документы	2024	2025
Сертификаты операторов БАС	378	491
Сертификаты соответствия БАС	16	148
Согласовано деклараций БАС	729	940
Согласовано программ подготовки операторов БАС	20	15



**Диаграмма 6. Данные по БАС**

## 4.1 Авиационные происшествия

По информации, предоставленной ДРПИТ МТ РК, материалам и анализам ОЛР и состояния БП эксплуатантов за 2025 год на территории РК произошло 4 АП, два из которых с ЧЖ. За период 2024 года произошло 5 авиационных происшествий, одно из которых с ЧЖ.

### **Авиационное происшествие без человеческих жертв (жесткая посадка г. Аркалык)**

**05.02.2025г.** при выполнении полета по заявке санитарной авиации по маршруту Костанай – Аркалык произошло АП с ВС Ан-2. При заходе на посадку в г. Аркалык, в процессе снижения на высоте 30м., экипаж ВС попал в низовую метель (зону с ограниченной видимостью). Экипаж принял решение произвести уход на второй круг и при повторном заходе совершил жесткую посадку. ВС получило значительные повреждения. Жертв и пострадавших нет. В настоящее время ДРПИТ МТ РК проводится расследование.

### **Авиационное происшествие с человеческими жертвами (катастрофа, падение вблизи аэродрома «Жоламан» Акмолинская обл.)**

**22.06.2025г.** при выполнении учебно-тренировочного полета в районе аэродрома «Жоламан» произошло авиационное происшествие (катастрофа) с легкомоторным воздушным судном TL-2000. ВС принадлежало частному лицу. На борту находилось два человека (пилот и пассажир), оба погибли. В настоящее время ДРПИТ МТ РК проводится расследование.

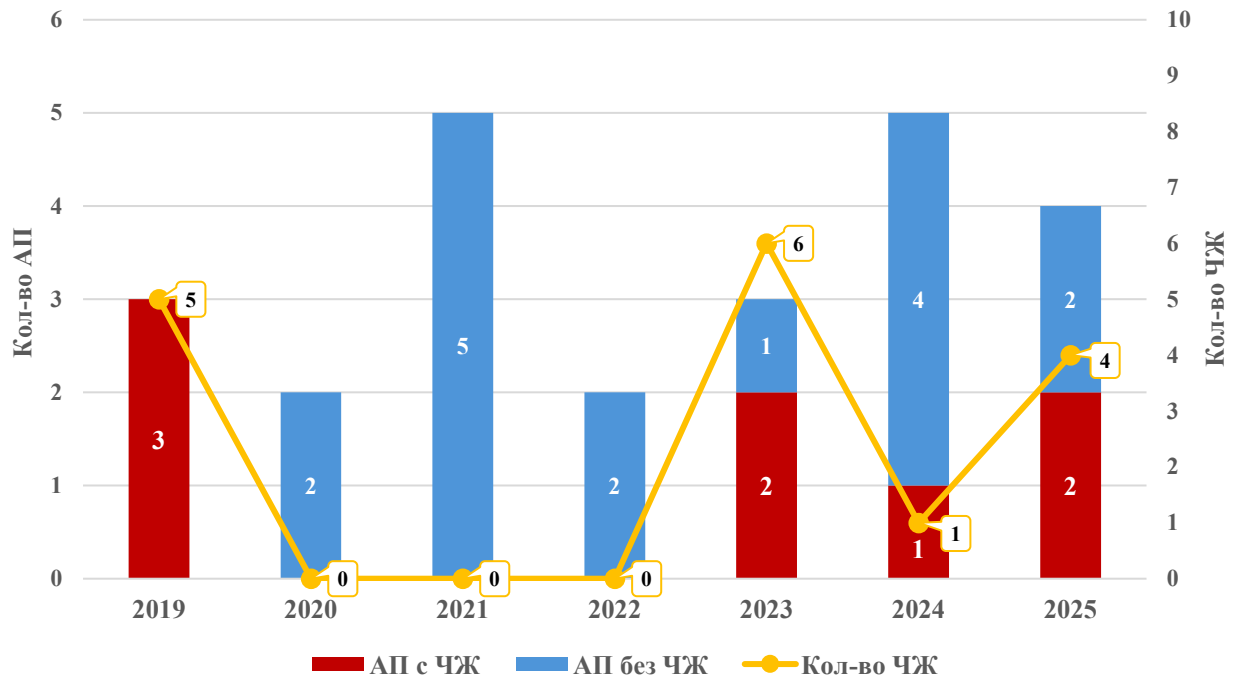
### **Авиационное происшествие с человеческими жертвами (катастрофа, падение вблизи н/п «Тонкерис» Акмолинская обл.)**

**17.08.2025г.** на открытой территории произошло падение частного легкомоторного самолета марки Aerostar R40F (UP-LA229) без последующего горения. В результате авиационного происшествия погибло 2 человека (пилот и пассажир). В настоящее время ДРПИТ МТ РК проводится расследование.

### **Авиационное происшествие без человеческих жертв (авария, касание земли, н/п Жалпактал ЗКО)**

**24.09.2025г.** при выполнении полёта по линии медицинской авиации по маршруту Уральск - Жалпактал – Уральск в процессе выполнения посадки на открытой местности в районе н/п Жалпактал, экипаж не выдержал направление на пробеге и допустил неуправляемый разворот с дальнейшим касанием левым нижнем крылом с грунтовой поверхностью. Лица, находившиеся на борту самолёта, не пострадали. В настоящее время ДРПИТ МТ РК проводится расследование.

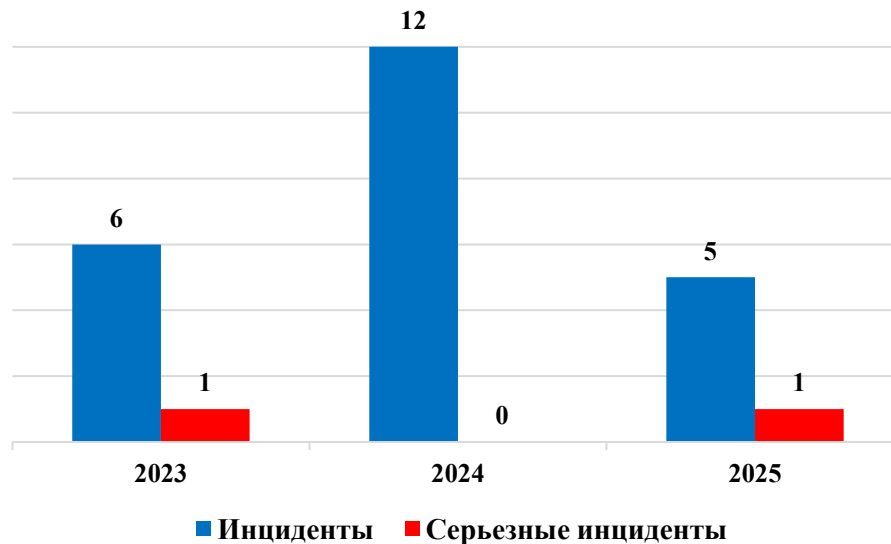
На диаграмме 7 представлена статистика авиационных происшествий при выполнении полетов авиации общего назначения и авиационных работ, основанная на информации, предоставленной Департаментом по расследованию происшествий и инцидентов на транспорте Министерства транспорта Республики Казахстан, а также материалам и анализам организации летной работы поставщиков услуг в период с 2019 по 2025гг.



**Диаграмма 7. Соотношение АП / кол-во ЧЖ авиации общего назначения и авиационных работ**

## 4.2 Инциденты / серьезные инциденты

Ниже на диаграмме 8 представлена информация по инцидентам и серьезным инцидентам при выполнении полетов АОН и АР на основе данных за 2023-2025 гг.



**Диаграмма 8. Кол-во серьезных инцидентов и инцидентов авиации общего назначения и авиационных работ**

Распределение инцидентов по причинам на основе полученных данных и информации от эксплуатантов ВС, инцидентам при выполнении полетов АОН и АР.

**Таблица 6. Распределение инцидентов и серьезных инцидентов по причинам**

Период	Всего	Причины						
		ЧФ	КПН	ОВД	Птицы	Аэропорт	Среда	Другие
2023	7	3	3	1*	0	0	0	0
2024	12	4	6	0	0	0	2	0
2025	6	2	4	0	0	0	0	0

\* - инцидент произошел в неконтролируемом воздушном пространстве (НКВП) РК.

**Таблица 7. Распределение инцидентов и серьезных инцидентов по видам деятельности гражданских ВС**

Период	Авиационные работы	Авиация общего назначения
2023	6 инцидентов / 1 серьезный инцидент	0
2024	10 инцидентов	2 инцидента
2025	5 инцидентов / 1 серьезный инцидент	0

По количеству инцидентов/серьезных инцидентов, зарегистрированных в период с 2023 по 2025 год, установлено следующее:

- в 2023 году зарегистрировано 6 инцидентов и 1 серьезный инцидент. Все события произошли при выполнении АР по причине ЧФ и конструктивно-производственного характера. Инциденты в АОН отсутствуют;

- в 2024 году зафиксировано 12 инцидентов. Из них при выполнении АР – 10 инцидентов, АОН – 2 инцидента. Основные причины также являются ЧФ и КПН. Отсутствие серьезных инцидентов на фоне роста количества инцидентов может свидетельствовать о том, что выявляемые технические и конструктивно-производственные недостатки не приводили к существенному снижению уровня безопасности полётов, однако указывают на увеличение числа отказов и неисправностей;

- в 2025 году было зарегистрировано 5 инцидентов и 1 серьезный инцидент. Данные события произошли в сегменте АР. Как и в 2023 году, все события произошли по причине ЧФ и КПН. Инциденты в АОН не зафиксированы. По сравнению с 2023 годом количество серьезных инцидентов в 2025 году не изменилось, что указывает на сохранение риска развития более тяжёлых последствий при наличии технических и конструктивно-производственных недостатков.

Отдельно следует отметить, что причины инцидентов и серьезных инцидентов являются общими и связаны с техническими и конструктивно-производственными недостатками авиационной техники, задействованной при выполнении АР, указывая на необходимость:

- усиления контроля за техническим состоянием ВС;
- анализа повторяемости отказов авиационной техники;
- взаимодействия с разработчиками и изготовителями авиационной техники.

Несмотря на положительную динамику в общем снижении количества инцидентов, ЧФ является одним из основных источников угрозы безопасности полётов.

В этой связи в целях предупреждения возникновения подобных авиационных событий рекомендуется:

- обращать повышенное внимание к качеству подготовки и переподготовки авиационного персонала;
- проводить анализ повторяющихся ошибок, выявлять системные причины и предпринимать соответствующие упреждающие меры;
- развивать культуру безопасности полетов, при которой персонал осознаёт последствия своих действий и активно участвует в процессе повышения уровня безопасности.

### 4.3 Абсолютные / относительные показатели

В таблице 8 представлен пересчет абсолютных показателей в относительные показатели по авиационным происшествиям ( $K_{АП}$ ), инцидентам ( $K_{И}$ ) и серьезным инцидентам ( $K_{СИ}$ ) из расчета на 10.000 операций с учетом фактически выполненных полетов АОН и АР за 2023-2025гг.

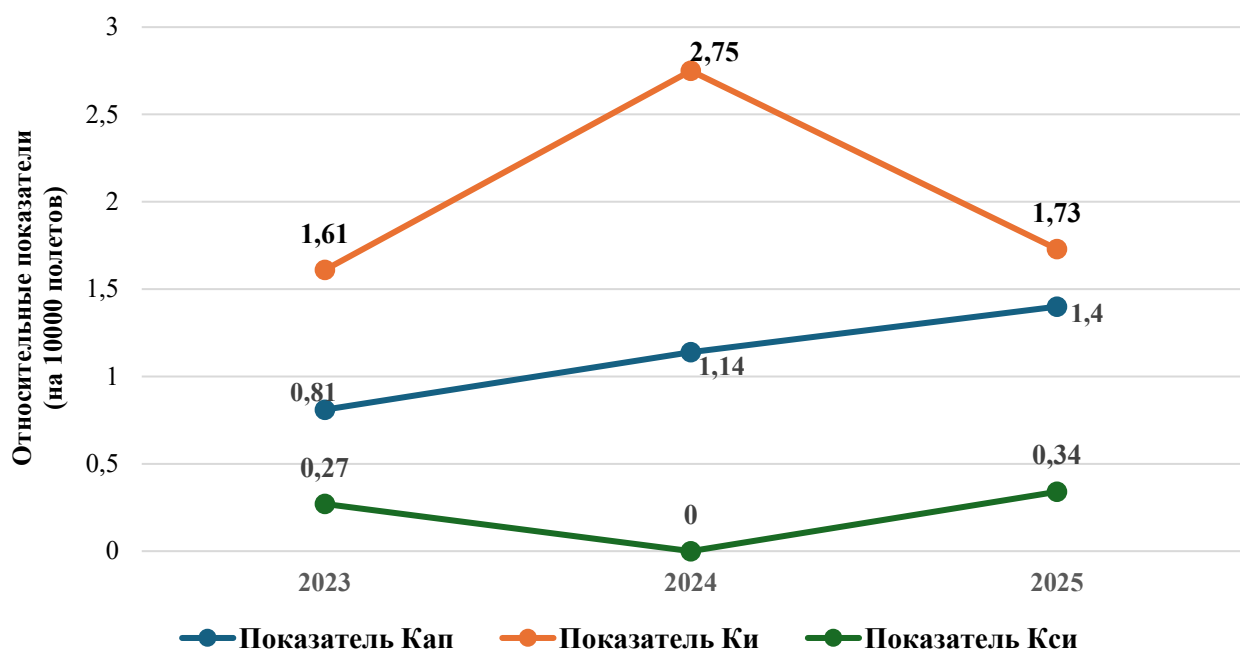
Пересчет показателей из абсолютных в относительные производится по формуле:

$$\text{Относительный показатель } K_{АП/И/СИ} = \frac{\text{Абсолютный показатель (АП/ И/ СИ)}}{\text{Кол-во полетов}} \times 10\,000$$

**Таблица 8. Абсолютные и относительные показатели по БП**

События	2023	2024	2025
	Кол-во полетов	37143	43655
<b>Абсолютные показатели по безопасности полетов</b>			
Авиационные происшествия	3	5	4
Инциденты	6	12	5
Серьезные инциденты	1	0	1
<b>Относительные показатели по безопасности полетов</b>			
Показатель $K_{АП}$	0,81	1,14	1,4
Показатель $K_{И}$	1,61	2,75	1,73
Показатель $K_{СИ}$	0,27	0	0,34

На диаграмме 9 представлены количество полетов при выполнении АОН и АР с привязкой к относительным показателям по безопасности полетов.



**Диаграмма 9. Кол-во полетов и коэффициент по АП, инцидентам, серьезным инцидентам АОН и АР**

Анализ относительных показателей безопасности полётов за 2023-2025гг., рассчитанных на 10 000 полётов, позволяет оценить уровень риска с учётом изменения объёма операционной деятельности АОН и АР.

Показатель  $K_{АП}$  показывает устойчивую тенденцию к росту, увеличившись с 0.81 в 2023 году до 1.4 в 2025 году, что свидетельствует о повышении удельного уровня авиационных происшествий, особенно в условиях снижения объёма полётов в 2025 году.

Показатель  $K_{И}$  достиг максимального значения 2.75 в 2024 году на фоне наибольшей интенсивности полётов, и далее снизился до 1.73 в 2025 году, однако остался выше уровня 2023 года (1.61), что указывает на сохраняющийся уровень возникновения инцидентов.

Показатель  $K_{СИ}$  носит переменный характер, составив 0.27 в 2023 году, 0 в 2024 году и 0.34 в 2025 году, при этом рост значения в 2025 году обусловлен единичным серьёзным инцидентом при сокращении общего количества полётов.

В целом совокупный анализ абсолютных и относительных показателей показывает, что снижение объёма полётов в 2025 году не привело к пропорциональному снижению уровня риска, что подтверждает необходимость дальнейшего системного мониторинга ключевых показателей безопасности, углублённого анализа причин авиационных событий и реализации профилактических мероприятий, направленных на стабилизацию уровня безопасности полётов.

## 5. АНАЛИЗ ОБЯЗАТЕЛЬНЫХ И ДОБРОВОЛЬНЫХ СООБЩЕНИЙ

### 5.1 Обязательные сообщения



В 2025 году Операционным центром ААК в базе данных зарегистрировано 1603 сообщения об авиационных событиях в соответствии с таксономией ICAO ADREP, что на 44% превысило показатели 2024 года (1114 сообщений).

Рост количества сообщений свидетельствует о повышении уровня активности информирования со стороны поставщиков услуг (организаций гражданской авиации), а также о развитии культуры безопасности (в частности reporting culture) и доверия к системе обязательного и добровольного представления данных.

На сравнительной диаграмме 10 представлены сообщения за 2024 и 2025 гг.

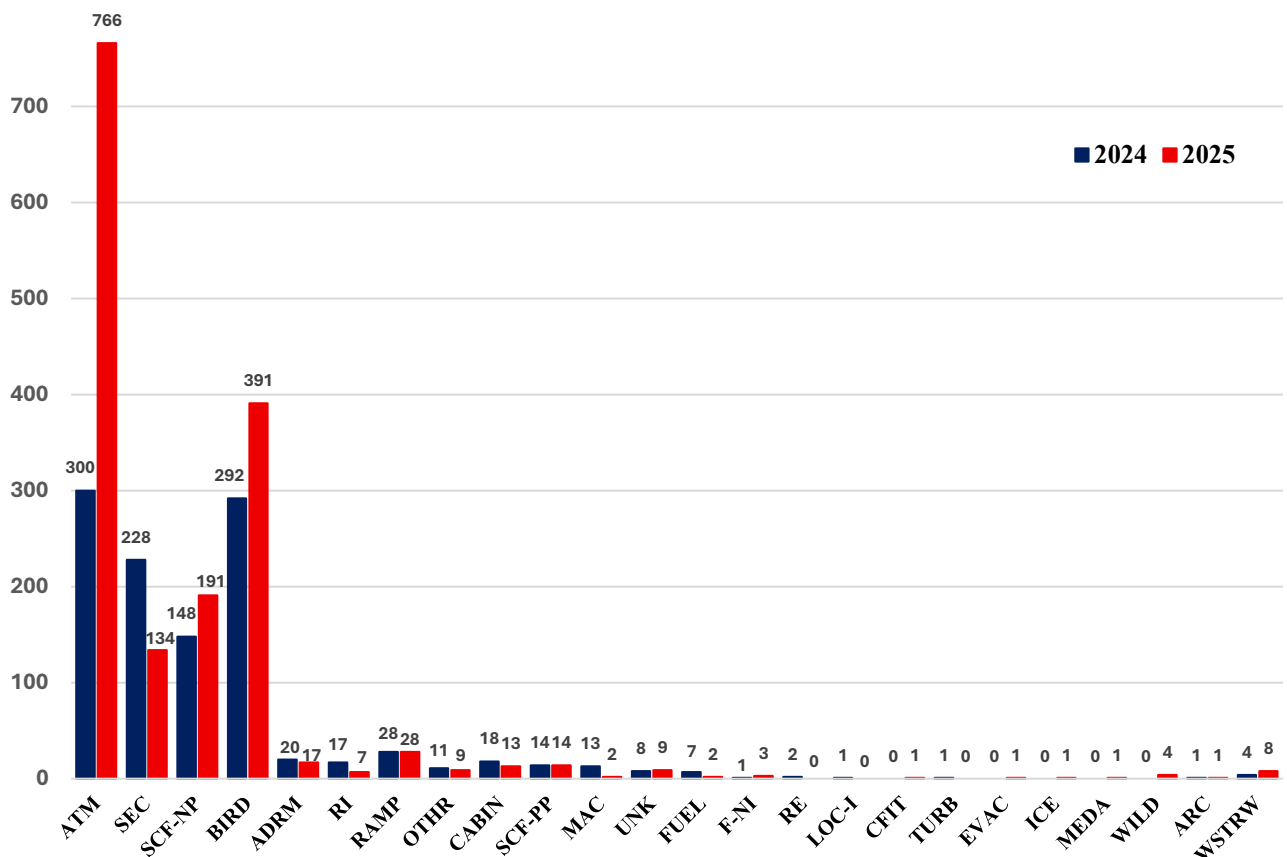
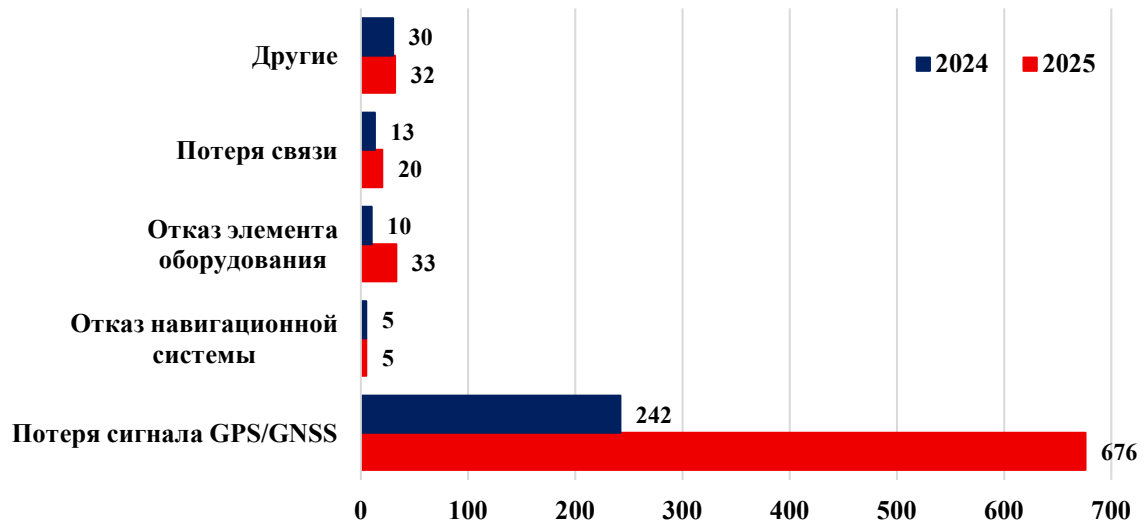


Диаграмма 10. Кол-во сообщений по категориям ICAO ADREP

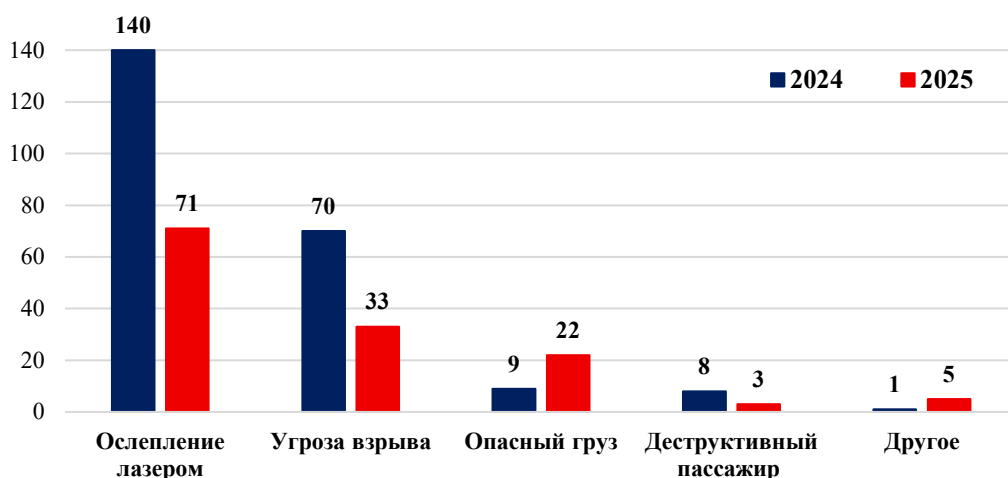
Ниже на диаграмме 11 представлено распределение статистических данных по сообщениям, входящим в категорию АТМ.



**Диаграмма 11. Сообщения категории АТМ**

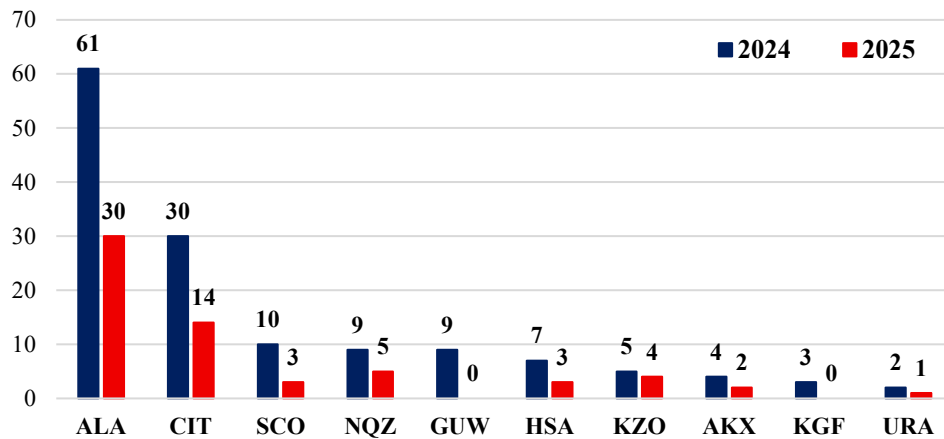
Отдельно можно выделить значительный рост количества сообщений категории АТМ (242 за 2024г. и 676 за 2025г.), вызванных потерей (глушением/подменой) сигнала GPS/GNSS. Необходимо отметить, что в этой связи ААК были выданы рекомендации, касательно проведения оценки рисков при выполнении полетов в регионы с возможным пропаданием/подменой сигнала GPS и использования информации по безопасности полетов (информационный бюллетень) «Смягчение последствий сбоев в работе GPS» от 17 февраля 2025 года, а также в апреле 2025 года было проведено совещание по вопросам потери сигналов GPS/GNSS с участием эксплуатантов гражданских ВС.

Анализ сообщений входящих в категорию SEC (авиационная безопасность), показал следующую статистику (диаграмма 12).



**Диаграмма 12. Сообщения в категории «авиационная безопасность»**

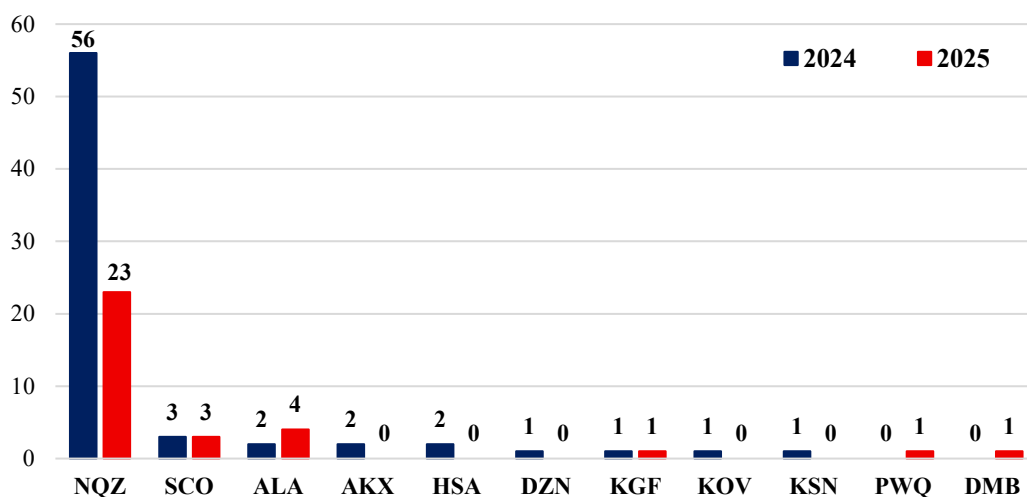
Аналитика сообщений, входящих в категорию «авиационная безопасность» показывает спад по подкатегориям ослепление лазером, угроза взрыва и деструктивные пассажиры при этом, как и в предыдущий период, лазерные атаки сосредоточены в основной своей массе в районе аэродромов Алматы, Шымкент, Актау, Астана и Атырау (диаграмма 13).



**Диаграмма 13. Распределение лазерных атак**

Необходимо отметить, что до недавнего времени законодательство не предусматривало специальной ответственности за подобные действия (ослепление экипажей), что затрудняло привлечение нарушителей к ответственности. На сегодняшний день в уголовный кодекс Казахстана была введена новая статья 352-1, устанавливающая уголовную ответственность за создание помех управлению воздушным судном с использованием лазеров или беспилотных летательных аппаратов.

Дополнительно были проанализированы сведения о местоположении (ближайший аэропорт), куда поступали сообщения об угрозе взрыва. За 2025 год чаще всего события, связанные с угрозами взрыва происходили в аэропорту г. Астана, но вместе с тем необходимо отметить, что по сравнению с 2024 годом общее количество событий сократилось более чем в два раза.

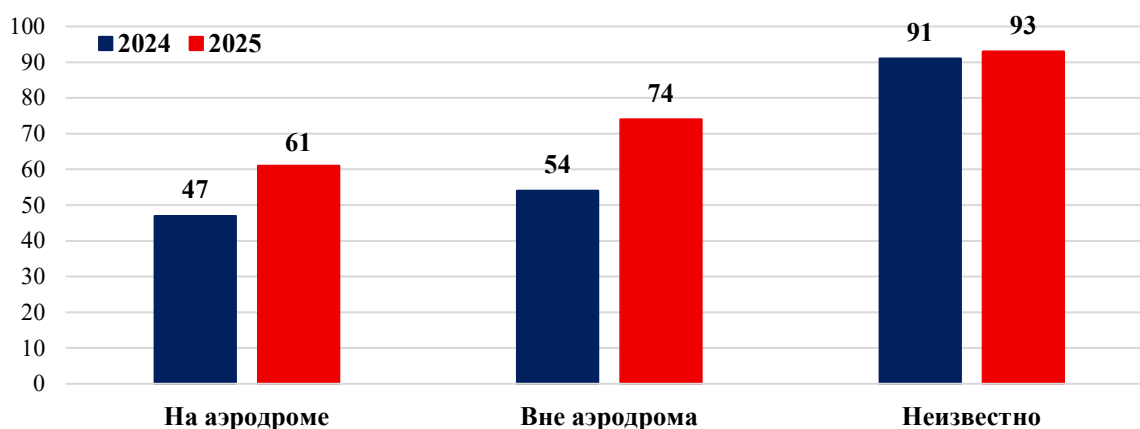


**Диаграмма 14. Распределение сообщений об угрозе взрыва**

При анализе статистической информации по категории BIRD использовались фактические доклады о событиях, поступивших от эксплуатантов аэродромов и воздушных судов.

Данная категория BIRD была разделена на группы в зависимости от места столкновения: на аэродроме, вне аэродрома и неизвестно.

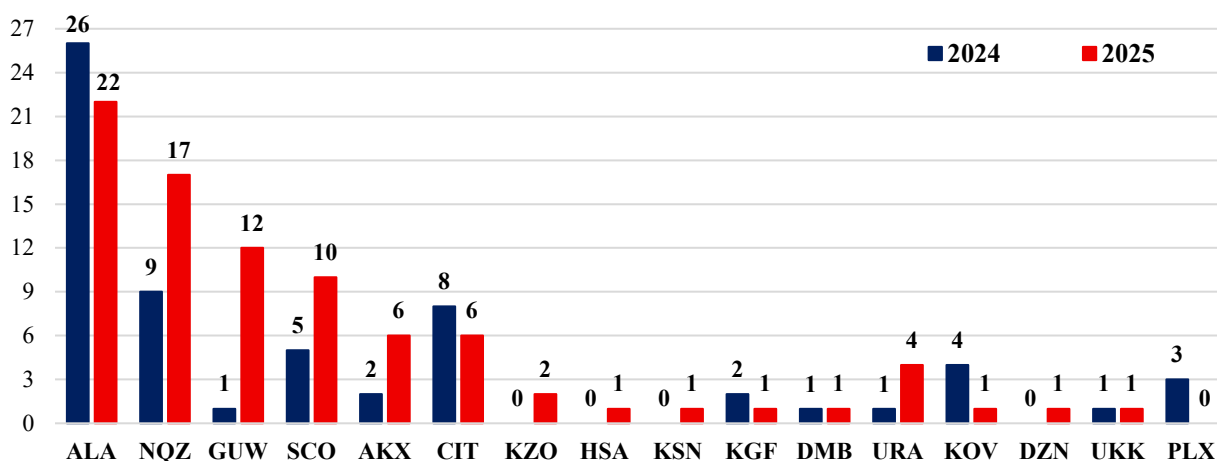
За отчетный период на территории Республики Казахстан, согласно фактическим докладам о событиях birdstrike, было зафиксировано 228 случаев столкновения, из них 61 случай попадания птиц произошло на аэродроме, вне аэродрома – 74, и неизвестно – 93 (диаграмма 15).



**Диаграмма 15. События в категории BIRD**

Значительная доля событий с неустановленным местом столкновения ограничивает возможность проведения адресных профилактических мероприятий и требует совершенствования процедур анализа, а также повышения качества первичной информации от эксплуатантов аэродромов и воздушных судов.

Кроме того, дополнительно, был проведен сравнительный анализ случаев столкновения с птицами по аэропортам Республики Казахстан.

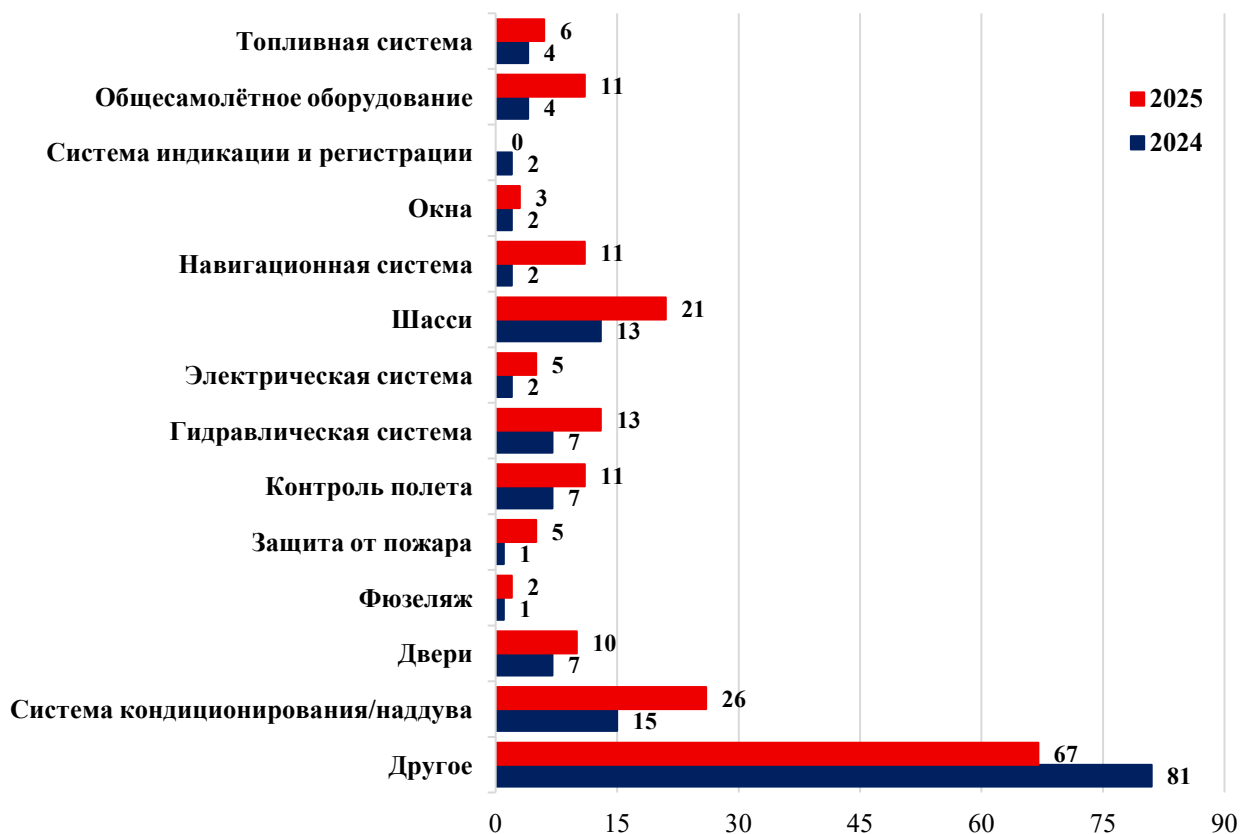


**Диаграмма 16. Распределение случаев столкновения с птицами непосредственно по аэропортам**

В 2025 году по сравнению с 2024 годом отмечается общий рост числа столкновений с птицами. Наибольшее количество инцидентов зафиксировано в аэропорту ALA (26 случаев в 2024 году и 22 в 2025 году), несмотря на небольшое снижение показателя. Значительный рост наблюдается в аэропортах NQZ (с 9 до 17 случаев), GUW (с 1 до 12) и SCO (с 5 до 10). В ряде аэропортов количество столкновений остаётся низким и относительно стабильным (DMB, UKK, KGF), тогда как в некоторых аэропортах случаи носят единичный характер или отсутствуют в отдельные годы. Данные показывают, что наибольшая концентрация столкновений приходится на крупнейшие и наиболее загруженные аэропорты. При этом в отдельных регионах наблюдается рост числа инцидентов, что может быть связано с природно-географическими условиями, сезонной миграцией птиц и особенностями эксплуатации аэродромов.

В целом анализ по категории BIRD свидетельствует о функционировании системы отчетности, тенденции увеличения столкновения с птицами, и как следствие наличие устойчивого риска столкновения с птицами как на аэродромах, так и вне их, что требует продолжения реализации мер по орнитологическому обеспечению полетов и мониторингу динамики показателя в последующих отчетных периодах.

События по отказам и неисправностям систем/компонентам ВС кроме силовой установки (SCF-NP) были распределены согласно классификации стандартной системы нумерации ассоциации воздушного транспорта ATA Chapters (диаграмма 17).



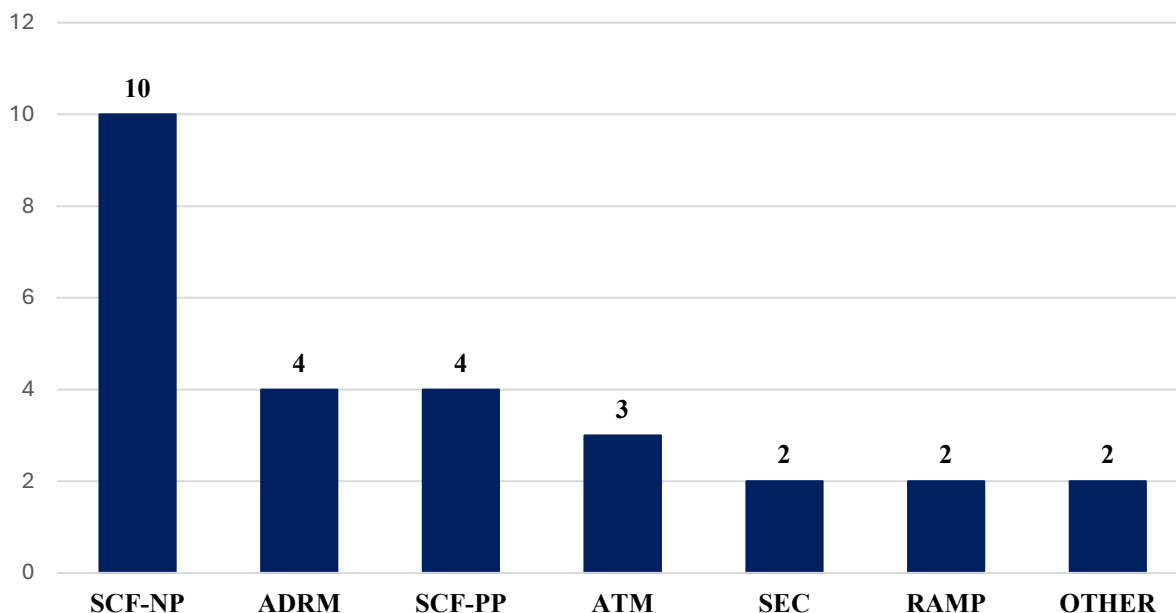
**Диаграмма 17. Технические неисправности по классификатору ATA Chapters**

## 5.2 Добровольные сообщения

За 2025 год было зафиксировано 26 добровольных сообщений по сравнению с 3 сообщениями в 2024 году, что свидетельствует о положительной динамике в рамках функционирования системы обязательных и добровольных сообщений, открытости субъектов гражданской авиации в повышении уровня безопасности полетов гражданской авиации Республики Казахстан, а также на формирование более эффективной культуры безопасности полётов, основанной на принципах reporting culture, при которой участники авиационной деятельности активнее информируют о событиях для их последующего анализа и принятия мер по недопущению подобных событий в будущем.



26 добровольных сообщений за 2025 год были зарегистрированы в базе данных Access Database в соответствии с таксономией ICAO ADREP (диаграмма 18). Отмечается, что имеющаяся информация была направлена в соответствующие структурные подразделения ААК для проведения соответствующих (профилактических) мероприятий.



**Диаграмма 18. Добровольные сообщения классифицированные по категориям ICAO ADREP**

## 6. РЕЗУЛЬТАТЫ SAFA ИНСПЕКЦИЙ

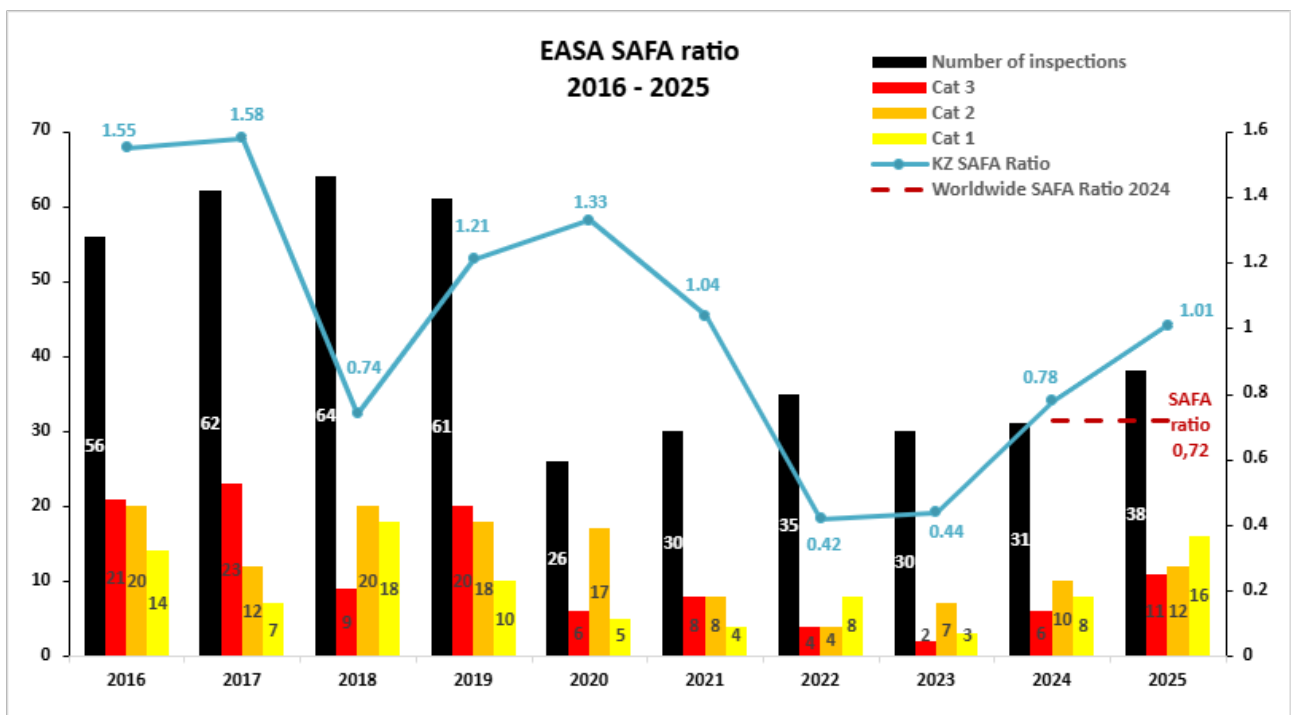
За 2025 год казахстанские ВС прошли 38 SAFA инспекций (Safety Assessment of Foreign Aircraft), проведенных инспекторами Европейского Союза.

7 казахстанских авиакомпаний были проверены, по итогам было выявлено:

- 11 замечаний категории 3;
- 12 замечаний категории 2;
- 16 замечаний категории 1.

На полученные замечания казахстанскими эксплуатантами ВС были даны ответы с приложением доказательной документации по их устранению и предупреждению повторения в будущем.

Для проверки состояния безопасности полетов эксплуатантов ВС программой инспекторских проверок SAFA разработан коэффициент безопасности. Значение данного коэффициента по результатам за 2025 год для казахстанских эксплуатантов ВС составило 1.01.



## 7. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ НОРМАТИВНОЙ БАЗЫ

В соответствии с подпунктом 3) пункта 2 статьи 16-9 Закона РК «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации» от 15 июля 2010 года №339-IV, ААК на постоянной основе ведутся работы по разработке проектов нормативных правовых актов (НПА) в сфере гражданской авиации в целях приведения их в соответствие со стандартами и рекомендуемой практикой ИКАО.

Приказом Генерального Директора ААК от 31 января 2025 года №01-03/121 был утвержден План разработки проектов подзаконных НПА в ААК на 2025 год (План).

Всего в План НПА ААК на 2025 год структурными подразделениями ААК включены - 55 проектов подзаконных НПА.

С учетом внесенных изменений на второе полугодие 2025 года (*Приказ ОД № 1165 от 19 сентября 2025 года*) внесены изменения в План, итого в План включены **45 проектов подзаконных НПА** в сфере гражданской авиации.

За 2025 год разработано ААК и направлено в Комитет гражданской авиации - **39 проектов подзаконных НПА**, из них принято Министерством транспорта Республики Казахстан - 19 проектов.

Кроме того, оказано содействие МТ РК по разработке проекта Закона по внесению изменений в Закон и Кодекс «Об административных правонарушениях» в целях реализации рекомендаций по итогам Технической оценки состояния безопасности полетов Федерального управления гражданской авиации США (FAA).

Также оказано содействие МТ РК по направлению в Аппарат Правительства Республики Казахстан, Мажилис и далее в Сенат Парламента Республики Казахстан проекта Закона «О ратификации Протокола, касающегося изменения статьи 50 а) Конвенции о международной гражданской авиации и Протокола касающегося изменения статьи 56 Конвенции о международной гражданской авиации», в части увеличение численного состава Совета ИКАО с 36 до 40 членов и увеличение членского состава Аэронавигационной комиссии с 19 до 21 члена.

## Список используемых сокращений

<b>ААК</b>	АО «Авиационная администрация Казахстана»
<b>АП</b>	Авиационное происшествие
<b>АИ</b>	Авиационный инцидент
<b>БАС</b>	Беспилотные авиационные системы
<b>ВС</b>	Воздушное судно
<b>ГА РК</b>	Гражданская авиация Республики Казахстан
<b>ДРПИТ МТ РК</b>	Департамент по расследованию происшествий и инцидентов на транспорте Министерства транспорта Республики Казахстан
<b>КПН</b>	Конструктивно-производственный недостаток
<b>МТ РК</b>	Министерство транспорта Республики Казахстан
<b>НПА</b>	Нормативно правовые акты
<b>ОВД</b>	Обслуживание воздушного движения
<b>СУБП</b>	Система управления безопасностью полетов
<b>ЧФ</b>	Человеческий фактор
<b>АТМ</b>	События, связанные с обслуживанием воздушного движения, проблемами связи, навигации или службой наблюдения
<b>ЭВС</b>	Экипаж воздушного судна
<b>ADREP</b>	Система классификации авиационных событий
<b>BIRD</b>	События, связанные со столкновениями и/или опасным сближением с птицами
<b>SCF-NP</b>	Отказ или неисправность системы или компонента воздушного судна кроме силовой установки
<b>SCF-PP</b>	Отказ или неисправность системы или компонента силовой установки ВС
<b>SEC</b>	Преступные действия, действия в области авиационной безопасности, которые приводят к несчастным случаям или инцидентам

## Ссылки

- [1] Закон Республики Казахстан от 15 июля 2010 года №339-IV «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации»;
- [2] Постановление Правительства РК от 11 марта 2016 года №136 «Об утверждении Программы по безопасности полетов в сфере гражданской авиации»;
- [3] Приказ Министра по инвестициям и развитию РК от 20 марта 2015 года №307 «Об утверждении Правил по организации летной работы в гражданской авиации Республики Казахстан»;
- [4] Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 27 июля 2017 года № 505 «Об утверждении Правил представления данных и расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации».