



БҰЙРЫҚ

№ _____ / _____
Қазақстан Республикасы
Астана қаласы

ПРИКАЗ

№ 06/343 / 03.04.2024
город Астана
Республика Казахстан

ORDER

№ _____ / _____
Astana city
Republic of Kazakhstan

Об утверждении Анализа состояния безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации Республики Казахстан за 2023 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 2023 год».
2. Старшему директору Департамента управления безопасностью полетов, качества, стратегии и соответствия стандартам:
 - 1) обеспечить публикацию Анализа состояния безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации Республики Казахстан за 2023 год на интернет-ресурсе АО «Авиационная администрация Казахстана»;
 - 2) довести Анализ состояния безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации Республики Казахстан за 2023 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.

Генеральный директор

К. Раду

АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН ЗА 2023 ГОД

ОГЛАВЛЕНИЕ

ОГЛАВЛЕНИЕ	2
СОКРАЩЕНИЯ	3
1. СТАТИСТИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН.....	6
2. АНАЛИЗ ПОКАЗАТЕЛЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ.....	7
2.1. Анализ авиационных происшествий	7
2.1.1. Краткая информация об авиационных происшествиях в 2023 году	11
2.2. Анализ серьезных инцидентов и инцидентов	12
2.2.1. Краткая информация о серьезных инцидентах в 2023 году	13
3. АНАЛИЗ СИСТЕМЫ СООБЩЕНИЙ О БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЁТОВ.....	15
4. РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОГРАММЫ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПОСТОЯННОГО НАДЗОРА	20
5. РЕЗУЛЬТАТЫ SAFA ИНСПЕКЦИЙ	21
6. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ НОРМАТИВНОЙ БАЗЫ	21

СОКРАЩЕНИЯ

АП	Авиационное происшествие
АИ	Авиационный инцидент
АУЦ	Авиационный учебный центр
БАС	Беспилотная авиационная система
ВС	Воздушное судно
ГА РК	Гражданская авиация Республики Казахстан
ГВС	Гражданское воздушное судно
ГЦ ПВД РГП «Казаэронавигация»	Главный центр планирования воздушного движения Республиканского государственного предприятия «Казаэронавигация»
ДРТП МТ РК	Департамент по расследованию происшествий и инцидентов на транспорте Министерства транспорта Республики Казахстан
КПН	Конструктивно-производственный недостаток
ОВД	Обслуживание воздушного движения
ЛА	Летательные аппараты
ЛЭП	Линии электропередач
СУБП	Система управления безопасностью полетов
ЧФ	Человеческий фактор
ЭВС	Экипаж воздушного судна
ADREP	Система классификации авиационных событий
ARC	Любая посадка или взлет, повлекшие за собой нештатное касание ВПП или посадочной площадки.
АТМ	События, связанные с обслуживанием воздушного движения, проблемами связи, навигации или службой наблюдения.
BIRD	События, связанные со столкновениями и/или опасным сближением с птицами.
CFIT	Столкновение/угроза столкновения в полете с земной/водной поверхностью или препятствием без признаков потери управления.
ЕСАС	Европейская конференция гражданской авиации
LOC-I	Потеря управления воздушным судном при выполнении полета.
SCF-NP	Отказ или неисправность системы или компонента воздушного судна кроме силовой установки.
SCF-PP	Отказ или неисправность системы или комплектующей воздушного судна - связанной с силовой установкой.
SEC	Преступные действия, действия в области авиационной безопасности, которые приводят к несчастным случаям или инцидентам.

SAFA	Оценка безопасности иностранных воздушных судов
------	---

Преамбула

Настоящий анализ составлен Департаментом управления безопасностью полетов, качества, стратегии и соответствия стандартам АО «Авиационная администрация Казахстана» (далее - ААК) в соответствии с:

– Законом Республики Казахстан (далее - РК) от 15 июля 2010 года №339-IV «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации»;

– Постановлением Правительства РК от 11 марта 2016 года №136 «Об утверждении Программы по безопасности полетов в сфере гражданской авиации»;

– Приказом Министра по инвестициям и развитию РК от 31 августа 2017 года №505 «Об утверждении Правил представления данных и расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации»;

– Приказом Министра по инвестициям и развитию РК от 20 марта 2015 года №307 «Об утверждении Правил по организации летной работы в гражданской авиации Республики Казахстан».

Анализ проведен в целях оценки состояния и дальнейшего повышения уровня безопасности полетов в сфере ГА РК, а также реализации положений Приложения 19 ИКАО к Конвенции о Международной организации гражданской авиации и Дос 9859 ИКАО «Руководство по управлению безопасностью полетов».

1. СТАТИСТИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

В 2023 году наблюдается рост налет часов на 16% воздушных судов ГА РК по сравнению с 2022 годом (2023г.-288 742ч., 2022г.-249 285ч.).

Виды эксплуатантов / Налет	2022 (часы)	2023 (часы)
Коммерческая авиация	209 598	251 301
Авиационные работы	37 626	35 301
Авиация общего назначения	2 061	2 140
Общий налет	249 285	288 742

Таблица 1 ОБЩИЙ НАЛЕТ в часах

Общие показатели	2022	2023
Абсолютные показатели безопасности полетов		
Авиационные происшествия	2	3
Инциденты	84	63
Относительные показатели безопасности полетов		
$N_{АП}$	0.08	0.10
$N_{АИ}$	3.36	2.18

Таблица 2 ОБЩИЕ ПОКАЗАТЕЛИ на 10 000 часов

Коммерческая авиация	2022	2023
Абсолютные показатели безопасности полетов		
Авиационные происшествия	0	0
Инциденты	73	56
Относительные показатели безопасности полетов		
$N_{АП}$	0	0
$N_{АИ}$	3.48	2.23

Таблица 3 КОММЕРЧЕСКАЯ АВИАЦИЯ. Показатели безопасности полетов на 10 000 часов

Авиационные работы	2022	2023
Абсолютные показатели безопасности полетов		
Авиационные происшествия	2	3
Инциденты	11	7
Относительные показатели безопасности полетов		
$N_{АП}$	0.53	0.85
$N_{АИ}$	2.92	1.98

Таблица 4 АВИАЦИОННЫЕ РАБОТЫ. Показатели безопасности полетов на 10 000 часов

Как видно из предоставленной информации, относительные показатели безопасности полетов по авиационным происшествиям (далее - АП) у эксплуатантов, выполняющих **авиационные работы**, выше, чем у эксплуатантов коммерческой авиации. Такая статистика указывает на недостаточный уровень профилактической работы со стороны руководства и персонала эксплуатантов, выполняющих авиационные работы, т. е. на низкий

уровень работы по выявлению опасных факторов. Таким образом действия, направленные на предупреждение и профилактику опасных факторов у таких эксплуатантов, требуют более пристального внимания при осуществлении надзора и контроля со стороны уполномоченной организации в сфере гражданской авиации.

2. АНАЛИЗ ПОКАЗАТЕЛЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

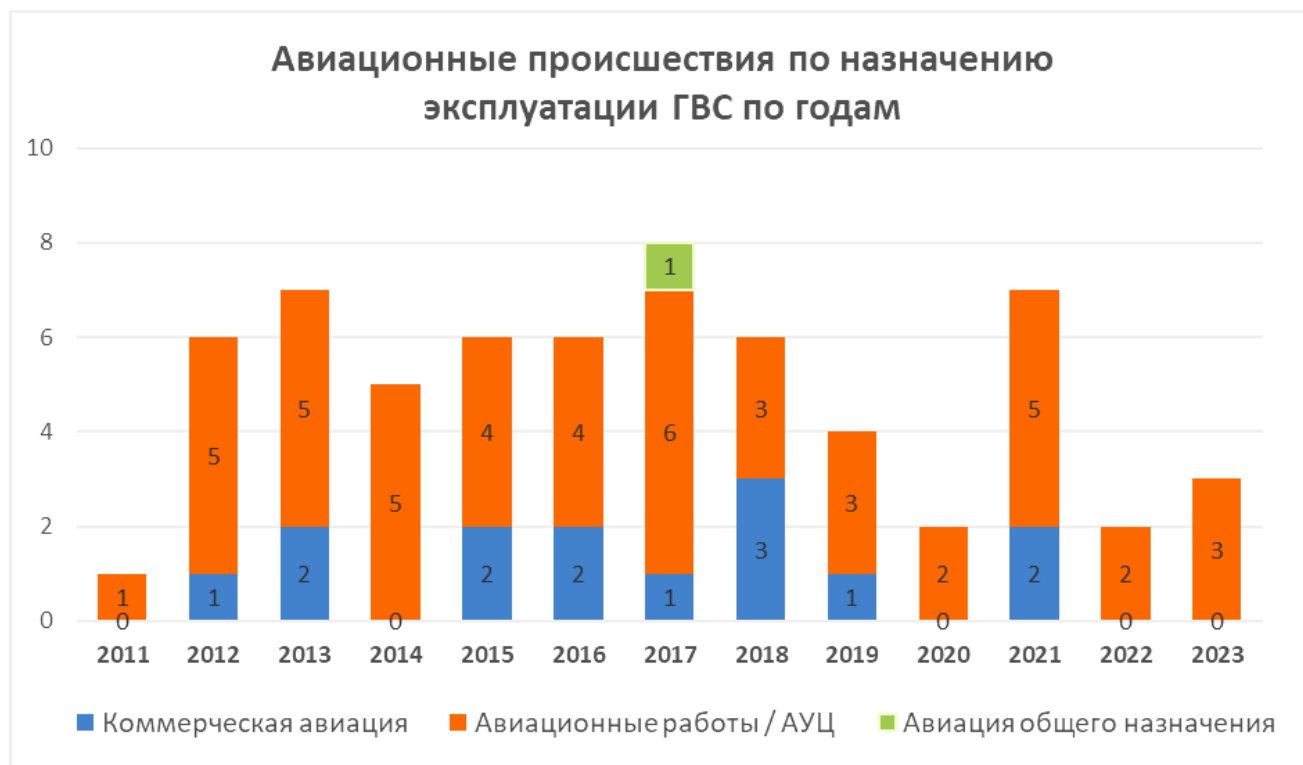
2.1. Анализ авиационных происшествий

В период с 2011 по 2023 годы в ГА РК произошло 63 АП, из них 24 с человеческими жертвами (в среднем 2 АП в год), 39 без человеческих жертв (в среднем 3 АП в год).



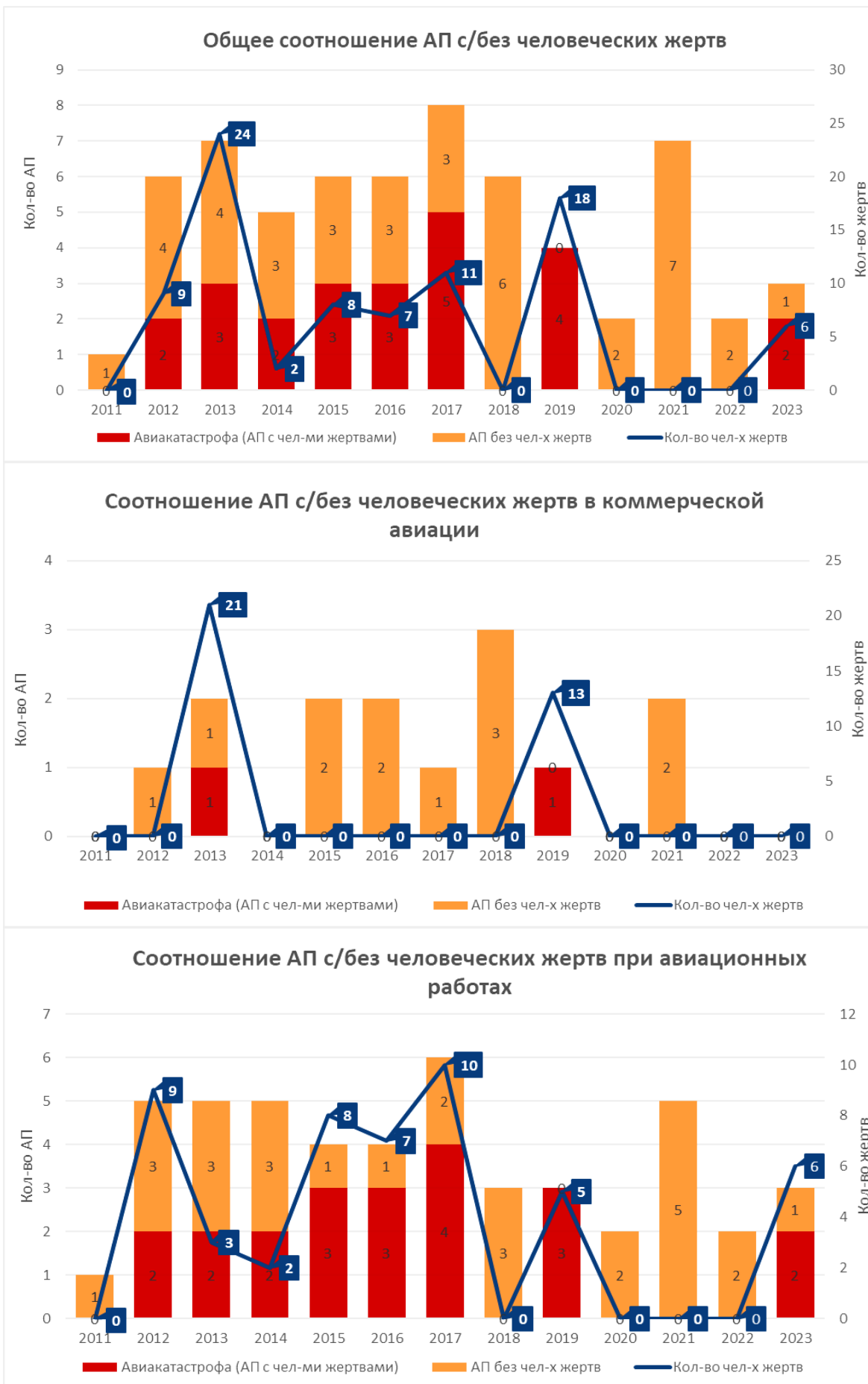
Доля авиационных происшествий по видам деятельности:

- Эксплуатанты **коммерческой авиации** составили **22%** (14 АП) от общего количества АП;
- Эксплуатанты, выполняющие **авиационные работы**, включая авиационные учебные центры – **76%** (48 АП) от общего количества АП;
- Эксплуатанты **авиации общего назначения** – **2%** (1 АП) от общего количества АП.

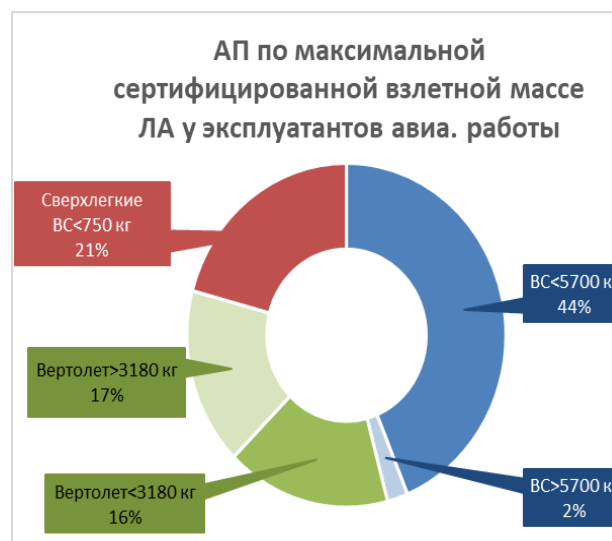
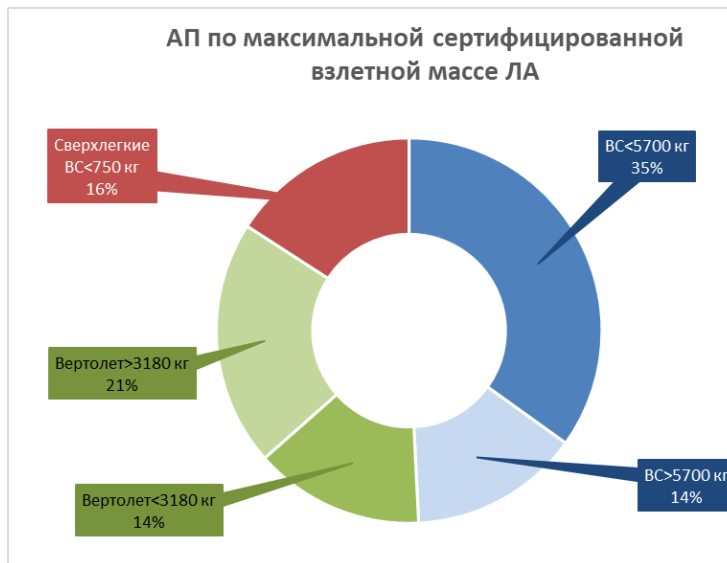


По информации, представленной Управлением по расследованию авиационных происшествий и инцидентов ДРТП МТ РК, ГЦ ПВД РГП «Казэронавигация», материалам и анализам по безопасности полетов эксплуатантов и организаций ГА РК в 2023 году на территории и в воздушном пространстве РК с ВС ГА РК произошло 3 АП - 2 с человеческими жертвами и 1 без человеческих жертв и 63 АИ.

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
АП с человеческими жертвами	0	2	3	2	3	3	5	0	4	0	0	0	2
АП без человеческих жертв	1	4	4	3	3	3	3	6	0	2	7	2	1
Общее кол-во АП	1	6	7	5	6	6	8	6	4	2	7	2	3
Кол-во жертв	0	9	24	2	8	7	11	0	18	0	0	0	6



Ниже представлена статистика по АП в зависимости от максимальной сертифицированной взлетной массы летательных аппаратов и видов выполняемых работ.



Таким образом, большее количество АП произошло с эксплуатантами, выполняющими **авиационные работы**, включая авиационные учебные центры (летные школы). В этой связи, таким субъектам ГА РК необходимо уделять повышенное внимание к выявлению опасных факторов и поддержанию рисков на приемлемом уровне, принимать упреждающие меры в рамках реализации СУБП и анализа ее эффективности, а также при осуществлении надзора и контроля со стороны уполномоченной организации в сфере гражданской авиации.

2.1.1. Краткая информация об авиационных происшествиях в 2023 году

1. **23.02.2023г.** Столкновение ВС Ми-8 АО «Казавиаспас» с земной поверхностью при выполнении рейса КЗС-1428 по облету нефтепровода Узень-Атырау-Самара по маршруту Атырау-Уральск-Атырау. На борту находились 6 человек, в том числе 5 членов экипажа. В результате АП погибли 4 члена экипажа и 2 человека получили телесные повреждения.

2. **21.05.2023г.** ВС Мотодельтаплан МД-50 ТОО «PoliaRis» в районе населенного пункта Акжар Кармакшинского района в Кызылординской области при выполнении несанкционированного полета, при заходе на посадку зацепило провода ЛЭП. КВС получил серьезные травмы и был доставлен на карете скорой помощи в областную больницу. ВС утратило летную годность.

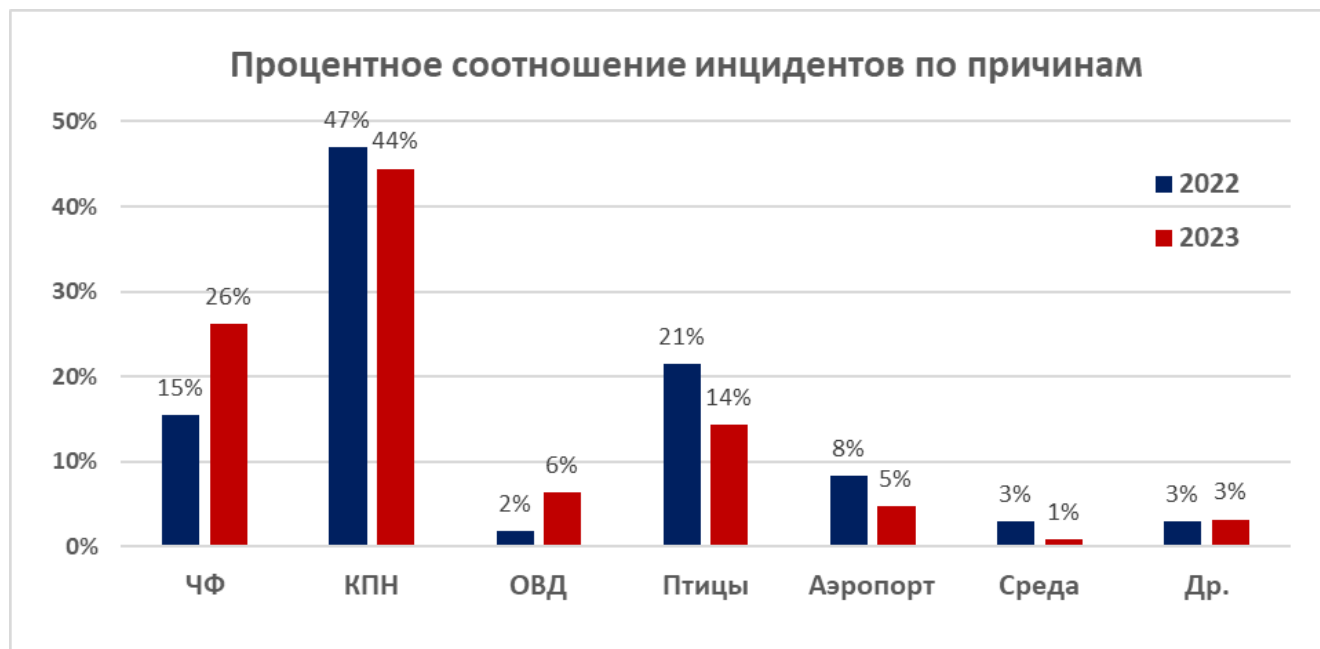
3. **30.09.2023г.** ВС Tecnam P2002 ТОО «Авиационный учебно-тренировочный центр «Балапан» выполняло учебно-тренировочный полет в Карагандинской области. После невыхода на связь в пилотажную зону был направлен самолет-лидер, который доложил, что наблюдает на земле разрушенный самолет под рег. номером UP-LA286. После приземления возле разрушенного ВС обнаружен пилот-инструктор и курсант без признаков жизни.

2.2. Анализ серьезных инцидентов и инцидентов

Распределение авиационных инцидентов в ГА РК по причинам:

Период	Всего	Причины						
		ЧФ	КПН	ОВД	Птицы	Аэропорт	Среда	Другие
2019	66	16	27	3	5	7	6	2
2020	49	4	27	6	10	1	0	1
2021	55	12	22	3	6	5	4	3
2022	84	13	39.5	1.5	18	7	2.5	2.5
2023	63	16.5	28	4	9	3	0.5	2

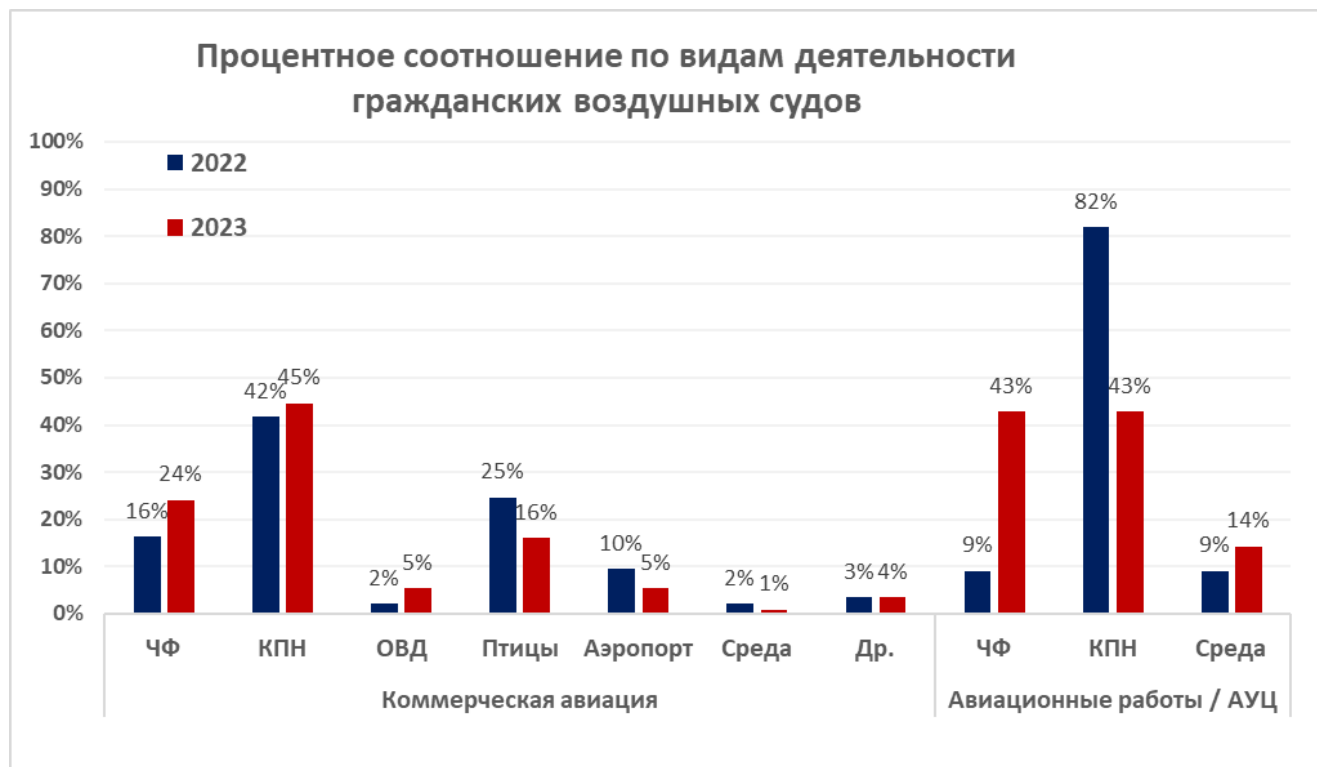
Процентное соотношение инцидентов за 2022-2023 с учетом вида выполняемых работ:



Из представленного выше графика видно, что наибольшее количество инцидентов в 2023 году произошло по причине конструктивно-производственных недостатков (КПН), составивших 44%, по причине влияния человеческого фактора - 26% и по причине столкновений летательных аппаратов с птицами, которые привели к повреждению ВС - 14%.

Распределение АИ по видам деятельности гражданских ВС:

Период	Коммерческая авиация	Авиационные работы / АУЦ	Авиация общего назначения
2022	73	11	0
2023	56	7	0


2.2.1. Краткая информация о серьезных инцидентах в 2023 году

1. **17.06.2023г.** Не уборка передней стойки шасси после выполнения взлета ВС Embraer-135BJ TOO «COMLUX-KZ» при выполнении рейса по маршруту Кызылорда-Алматы. КВС принято решение произвести вынужденную посадку на аэродром вылета. Посадка была выполнена благополучно.

2. **24.06.2023г.** Срабатывание датчика давления масла левого двигателя ВС Boeing 767 АО «SCAT» при выполнении рейса DV-5210 по маршруту Алматы-Анталья. После взлета, примерно через 15 минут (около 04:40 UTC) после занятия эшелона полета FL300 на приборной панели EICAS экипаж заметил сообщение L ENG OIL PRESS (давление масла левого двигателя). ЭВС выполнил процедуры по QRH и принял решение вернуться на аэродром вылета. Посадка выполнена в штатном режиме.

3. **04.07.2023г.** Повреждение ВС Ан-2 TOO «SAMGAU AGRO» при выполнении утренних авиационно-химических работ против саранчи в районе населенного пункта Жуантобе Созакского района Туркестанской области. В 00:48 UTC по устному докладу экипажа при выполнении посадки с подбором площадки с воздуха близ территории выполнения авиационных работ после посадки самолет выкатился за пределы площадки и наехал на бруствер в связи с чем самолет получил повреждения. Экипаж не пострадал.

4. **17.09.2023г.** Разрушение двигателя ВС Airbus A320N АО «Air Astana» при выполнении рейса КС-127 по маршруту Алматы-Ташкент. ЭВС во время набора высоты, приблизительно на эшелоне полета FL285 услышал хлопок и вибрацию, который шел с правой стороны ВС. После этого произошло резкое падение оборотов двигателя №2 и появились различные Master Caution и Master Warning. В итоге появилось сообщение на панели приборов ECAM ENG 2 FAIL (отказ двигателя №2). В соответствии с Руководством по летной эксплуатации самолета Airbus 320 экипаж объявил сигнал «PAN-PAN», выключил правый двигатель и доложив диспетчеру, принял решение о возврате на аэродром вылета в г. Алматы. При послеполетном осмотре было выявлено полное разрушение двигателя.

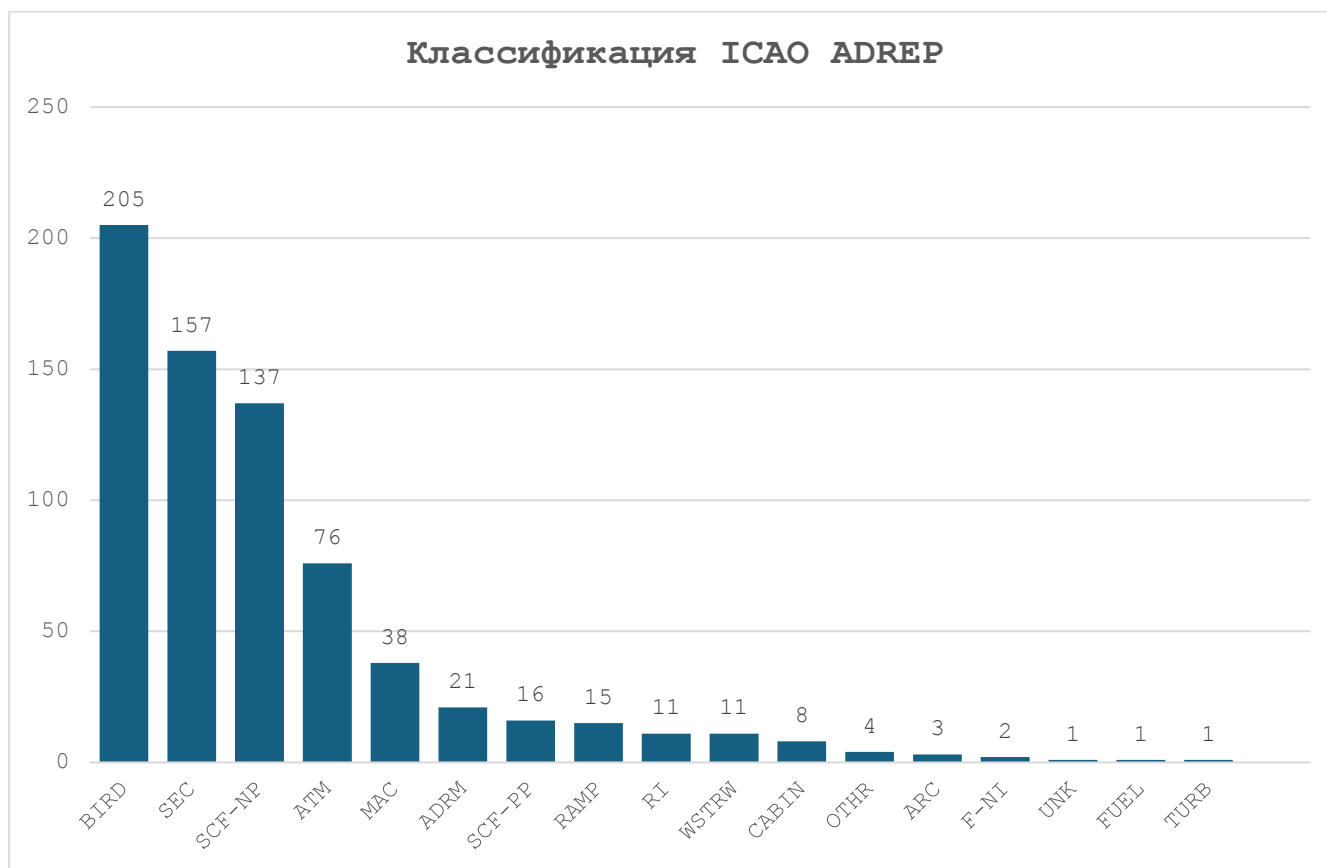
5. **18.09.2023г.** Отказ правого двигателя ВС Boeing-777 авиакомпании Red Wings при выполнении рейса WZ-3072 по маршруту Анталья-Екатеринбург. В 05:26 UTC произошел отказ правого двигателя, ЭВС произвел вынужденную посадку в Международном аэропорту имени Алия Молдагулова в г. Актобе.

6. **14.10.2023г.** Отключение 3-го двигателя ВС Boeing 747-400F АО «ASL Airlines Belgium» при выполнении транзитного грузового рейса TAV802 по маршруту Шанхай-Алматы. В 15:47 UTC от диспетчера ЦОУА поступила информация диспетчеру ОВД о том, что ЭВС рейса TAV802 доложил о выключении третьего двигателя из-за повышенной вибрации, принято решение о посадке на аэродроме г. Алматы с выключенным двигателем. ЭВС тревогу не объявлял. Посадка на аэродроме в г. Алматы в 16:47 UTC. Посадка выполнена в штатном режиме.

3. АНАЛИЗ СИСТЕМЫ СООБЩЕНИЙ О БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЁТОВ

В 2023 году Операционным центром ААК было получено и зарегистрировано в базе данных Access Database 707 сообщений об авиационных событиях. Сообщения были получены от РГП «Казэронавигация» согласно схеме оповещения посредством СМС-оповещений, входящих радиogramм по АФТН каналу Операционного центра, электронных сообщений от организаций гражданской авиации и сообщений от департаментов ААК. Для сравнения в 2022 году было зарегистрировано и внесено в базу данных ААК 717 сообщений об авиационных событиях.

Операционный центр регистрирует сообщения об авиационных событиях, присваивает им категорию в соответствии с таксономией ICAO ADREP и направляет информацию о событии Директору соответствующего департамента ААК или профильному эксперту для анализа и определения категории рисков.



В соответствии с Планом по безопасности полетов на 2024-2027 годы были выбраны 5 категорий событий повышенного риска в сфере гражданской авиации Республики Казахстан как наиболее приоритетные из-за высокого уровня смертности и риска гибели людей, связанных с такими авиационными происшествиями. Они были выявлены на основе анализа системы обязательных донесений и отчетов о расследовании авиационных происшествий и инцидентов. К этим категориям относятся:

- 1) Потеря управления в полете (LOC-I);
- 2) Столкновение с землёй в контролируемом полёте (CFIT);

- 3) Столкновение в воздухе (MAC);
- 4) Выезд за пределы ВПП (RE);
- 5) Несанкционированное занятие ВПП (RI).

№	ICAO ADREP	2022	2023
1	LOC-I	2	0
2	CFIT	1	0
3	MAC	36	38
4	RE	1	0
5	RI	11	11

Вышеуказанные категории событий повышенного риска будут анализироваться на ежегодной основе в целях оценки состояния и дальнейшего повышения уровня безопасности полетов. Данная статистика приведена в качестве точки отсчета для последующего анализа.

Для дальнейшего анализа выбраны следующие категории:

- **SEC** – Преступные действия, действия в области авиационной безопасности, которые приводят к несчастным случаям или инцидентам.

- **BIRD** – События, связанные со столкновениями и/или опасным сближением с птицами.

- **SCF-NP** – Отказ или неисправность системы или компонента воздушного судна кроме силовой установки.

Анализ событий входящих в категорию **SEC**, показал следующую статистику:



В 2023 году количество сообщения о **деструктивных пассажирах** имеет хорошую динамику по сравнению с 2022 годом и уменьшилось на 81,5%.

Отрицательную динамику показывает количество сообщений, связанных со случаями использования **лазеров** в отношении ВС. В общей сложности было получено 70 сообщений, что более чем в три раза больше по сравнению с 2022 годом.

Дополнительно были проанализированы сведения о местоположении (аэропорт), где чаще всего происходили лазерные атаки:



Данная статистика указывает на необходимость проведения более детального изучения и разработки мероприятий, направленных на предотвращение лазерных атак на ВС.

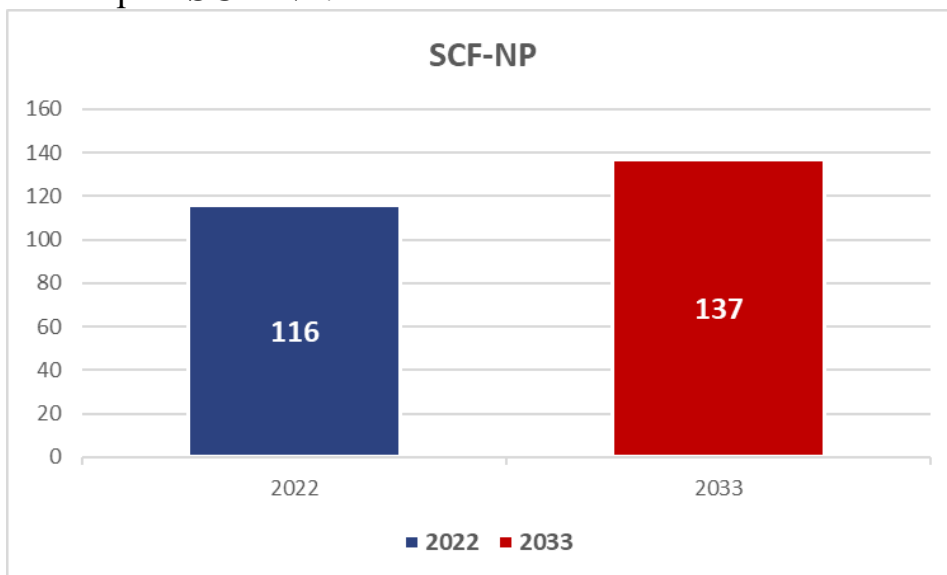
Следующая категория, которая была проанализирована, связана с сообщениями категории **ПТИЦЫ**. Данная категория была разделена на две группы: на аэродроме и за пределами аэродрома. В 2022 и 2023 году по птицам было получено по 142 сообщения.



Также информация была проанализирована в отношении местоположения и ниже приведены коэффициенты по аэропортам. При расчете коэффициентов использовалось соотношение сообщений о птицах на 1000 взлет-посадок.



Следующая категория, которая была проанализирована, связана с сообщениями категории **SCF-NP**.



Согласно вышеуказанной статистике, в 2023 году число сообщений об отказах или неисправностях систем или компонентов ВС, кроме силовой установки (SCF-NP) составило 137, что на 21 сообщение больше, чем в 2022 году.

События, входящие в категорию SCF-NP, были проанализированы в соответствии с классификацией АТА:



4. РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОГРАММЫ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПОСТОЯННОГО НАДЗОРА

В 2023 году ААК в целях повышения уровня безопасности полетов и оценки рисков осуществлялась проверка субъектов отрасли ГА РК в соответствии с Программой надзора и контроля на 2023 год.

Проведенные проверки (инспекции / сертификации)	2022	2023
Летная эксплуатация	137	156
Летная годность	232	289
Аэронавигация	21	57
Медицинская служба	77	60
Аэродромы и наземное обслуживание	38	76
Лицензирование	45	45
Авиационная безопасность	117	70

Выданные лицензии/сертификаты	2022	2023
Летная эксплуатация	15	17
Летная годность (СЛГ)	177	154
Летная годность (СГР)	159	147
Летная годность (ТОиРАТ)	23	32
Аэронавигация	1	4
Медицинская служба	6	3
Аэродромы и наземное обслуживание	22	15
Лицензирование (сертификат АУЦ)	25	15
Лицензирование (сертификат летного тренажера)	8	
Лицензирование (свидетельство авиа персоналу)	401	443
Авиационная безопасность	11	10
Беспилотные авиационные системы (выданные сертификаты внешних пилотов/операторов БАС)	107	134
Беспилотные авиационные системы (выданные разрешения)	36	34

5. РЕЗУЛЬТАТЫ SAFA ИНСПЕКЦИЙ

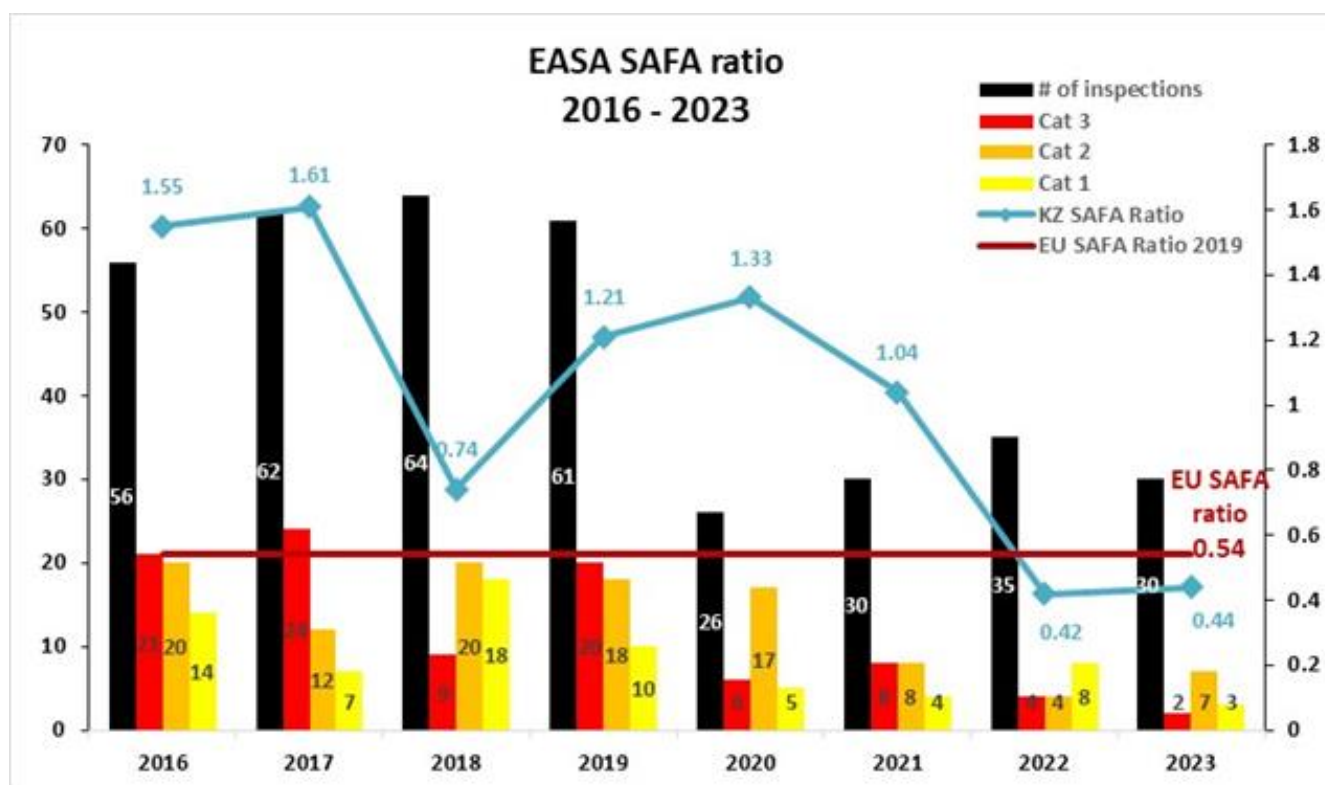
В 2023 году казахстанские ВС прошли 30 инспекций SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft – оценка безопасности иностранных воздушных судов), проверенных членами EASA.

8 казахстанских авиакомпаний были проверены, по итогам было выявлено:

- 2 замечания категории 3;
- 7 замечания категории 2;
- 3 замечаний категории 1.

На полученные замечания были даны ответы с приложением доказательной информацией по их устранению и предупреждению повторения в будущем.

Для проверки состояния безопасности полетов парка ВС программой инспекторских проверок SAFA разработан коэффициент безопасности. Значение данного коэффициента по результатам 2023 года для казахстанских ВС составило 0.44.



6. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ НОРМАТИВНОЙ БАЗЫ

В 2023 году в связи с принятием Закона Республики Казахстан «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты по вопросам транспорта и недропользования» (от 29 декабря 2022 года) в целях его реализации были приняты новые, а также были внесены изменения и дополнения в действующие нормативные правовые акты (далее - НПА) в сфере гражданской авиации.

Всего ААК совместно с Комитетом гражданской авиации было разработано и принято 43 подзаконных НПА, которые включали такие поправки как:

- утверждение новых правил по противообледенительной защите воздушного судна на земле;
- внедрение понятия «управление опасностями создаваемыми птицами и иными животными», а также утверждение соответствующих правил в новой редакции, регулирующих порядок управления опасностями создаваемыми птицами и иными животными, включая использование летального метода;
- введение перечня платных услуг ААК, ставок платежей и порядка взимания платежей в сфере гражданской авиации;
- внедрение технических требований к БАС, требований к программе обучения, требований к инструктору, экзаменатору и пилоту БАС, требований к базовой сертифицированной категории, требований к удаленной идентификации, к руководству по оценке рисков, основных требований авиационной безопасности, разрешений на работу БАС в воздухе (эквивалент EASA LUC);
- пересмотрены требования к классификации БАС, руководству по летной эксплуатации, руководству по контролю технического обслуживания БАС;
- введены условия, при которых пассажир может быть включен в «черный список» авиакомпаний;
- введена классификация аэродромов на сертифицируемые и несертифицируемые;
- обновлена Программа по безопасности полетов в гражданской авиации;
- обновлена Программа авиационной безопасности в гражданской авиации;
- внедрены требования по внедрению СУБП для авиационных учебных центров гражданской авиации, деятельность которых связана с выполнением полетов ВС в ходе предоставления услуг;
- и другие поправки направленные на дальнейшую имплементацию в законодательство Республики Казахстан стандартов и рекомендуемой практики ИКАО, совершенствование механизма организации деятельности гражданской авиации.

Также за 2023 год в рамках реализации Плана подготовки проектов НПА Министерства транспорта РК (далее – МТ РК) на 2023 год ААК разработано и внесено в МТ РК 4 проекта подзаконных НПА, которые были одобрены и приняты.

Кроме того, в 2023 году отдельным пакетом разработаны и внесены в МТ РК 13 проектов НПА в целях перевода отдельных государственных услуг,

оказываемых ААК на платную основу на базе платежей в сфере гражданской авиации.

Указанные проекты были объединены МТ РК в один проект приказ «О внесении изменений и дополнений в некоторые приказы Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан и Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан», который был принят 17 января 2024 года.