

ФЕДЕРАЛЬНОЕ СОБРАНИЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
КОМИТЕТ СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ
ПО ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКЕ

ул. Б.Дмитровка, д. 26, Москва, 103426

1 июля 2025 г. № 3.6-09/2680@

УТВЕРЖДЕНЫ
на заседании
Комитета Совета Федерации
по экономической политике
1 июля 2025 года

РЕКОМЕНДАЦИИ

«круглого стола» на тему «Первоочередные меры в области развития программ экспериментальных правовых режимов в сфере цифровых инноваций по эксплуатации беспилотных авиационных систем»

20 мая 2025 года

Совет Федерации

Комитет Совета Федерации по экономической политике 20 мая 2025 года провел «круглый стол» на тему «Первоочередные меры в области развития программ экспериментальных правовых режимов в сфере цифровых инноваций по эксплуатации беспилотных авиационных систем».

В мероприятии приняли участие сенаторы Российской Федерации, представители федеральных органов исполнительной власти, государственных органов власти субъектов Российской Федерации, государственных, научных и коммерческих организаций.

Развитие беспилотных авиационных систем – это не просто технологический прорыв, но и формирование нового уклада в сфере государственного управления промышленности и безопасности. Национальный проект «Беспилотные авиационные системы», стартовавший в 2024 году, стал платформой для консолидации усилий государства, науки и бизнеса в целях создания самостоятельной отрасли, способной удовлетворить внутренний спрос и выйти на международные рынки.

Как заявил заместитель Руководителя Администрации Президента – пресс-секретарь Президента Дмитрий Сергеевич Песков на ПМЭФ 2025 дроны могут стать решением большинства логистических и демографических проблем России. Он подчеркнул, что беспилотники — это не просто технология, а инструмент для развития страны с ее обширными территориями. Д.С. Песков отметил, что дроны — это проявление искусственного интеллекта в реальной среде, и их применение должно быть направлено на мирные цели. Он также спрогнозировал, что тема дронов станет ключевой на будущих форумах.

Также на форуме Минпромторг представил первый рейтинг «дронификации» регионов. Лидерами стали Калужская, Рязанская, Сахалинская и Самарская области, а также Башкирия. В расчетах учитывались доступность инфраструктуры, кадровое обеспечение и эффективность применения БПЛА. В 2025 году в рейтинге участвовали 47 регионов, с 2026-го участие станет обязательным.

На текущем этапе особую значимость приобретает стратегическая оценка, выработка рекомендаций для устранения барьеров и формирование условий для масштабного, устойчивого развития отрасли и всей экономики в целом. Федеральный проект «Разработка, стандартизация и серийное производство БАС и их комплектующих» стал индустриальным ядром НП «БАС». В 2024 году, по данным Минпромторга, производство гражданских беспилотников увеличилось в 2,5 раза по сравнению с 2023 годом и достигло 16,4 тысячи единиц, что свидетельствует о росте производственных мощностей и спросе на отечественные БАС. Как отметил в январе этого года Президент Владимир Владимирович Путин, в рамках НП «БАС» в России уже работают 15 научно-производственных центров, но это было на январь, сейчас уже 20, насколько мы проинформированы. Это технологические платформы для отработки решений, трансфера разработок и подготовки кадров. Более 400 компаний стали резидентами этих центров, по состоянию на май 2025 года статус НПЦ уже получили 20 регионов и с начала года семь регионов страны разделили 4 млрд рублей на покупку оборудования.

Утверждена программа стандартизации до 2032 года, 227 ГОСТ, 36 из которых уже в работе. Это шаг к созданию единой нормативно-технической базы. Реализуется множество мер государственной поддержки, включая субсидирование сквозных НИОКР, гранты на сертификацию и разработку баз, лизинг по льготным ставкам и много других мер, направленных на эффективное развитие отрасли. Но при достижении плановых контрольных точек мы сталкиваемся с необходимостью перехода от количественного роста к качественному скачку, а именно к построению зрелой отрасли с устойчивыми правовыми, образовательными и экономическими контурами.

Участники отмечают, несмотря на то, что в стране создана первичная правовая основа, нормативная среда по-прежнему сдерживает динамику развития БАС. Также отмечают проблему доступа в воздушное пространство остается критичной. Минтрансом установлено 60 специальных зон для полета БПЛА, ну и география не способна охватить потребности бизнеса и региональных служб, что препятствует тестированию и коммерческой эксплуатации.

Второе – цифровая сертификация, в частности проект "Авиасерт", не внедрена полностью. В 2025 году только планируется довести прототип до полного функционала, пройти проверку в реальных условиях эксплуатации и аттестации по безопасности. На текущий момент отсутствуют онлайн-контуры стандартизации и сертификации, что тормозит разработку и вывод новых моделей на рынок.

Отсутствует инфраструктура планирование, согласования и контроля полетов БАС в реальном времени, а также отсутствуют унифицированные требования и единая среда для средств мониторинга и контроля применения БАС, в том числе для субъектов, эксплуатирующих БАС, в составе муниципальных, региональных или отраслевых служб.

Практические результаты показывают, что внедрение БАС повышает эффективность надзорных и управленческих функций. Как пример, в Иркутской области проводится мониторинг лесных пожаров и вырубок с помощью 49 закупленных БАС. В Красноярском крае было зафиксировано 100 правонарушений,

в том числе браконьерство, с ущербом более 400 тыс. рублей. В Новгородской области были проведены испытания по воздушному лазерному сканированию дорожного полотна, что позволило выявить дефекты, невидимые при наземной проверке. В Республике Башкортостан благодаря использованию БАС инспекция линий электропередач ускорена в пять раз, снижения аварийности – в восемь раз. В ХМАО за прошедший год выявлено 140 нарушений охотничьего законодательства, 11 – уголовного характера.

Это говорит о том, что БАС обеспечивает опережающий сбор информации и визуализацию угроз, снижение затрат и людских ресурсов, возможность охвата территории, ранее технически недоступных. Тем не менее требуется нормативная фиксация процедур использования данных с БАС, их юридическая сила, а также интеграция в автоматизированной системе ведомств.

Запланированный бюджет национального проекта "БАС" в ближайшие семь лет, во всяком случае, как это прописано у нас в документах, 713,6 млрд рублей. 559 – в федеральный, 41 – региональный, 113 – внебюджетные средства. Это задает масштаб, однако эффективность использования средств требует усиления.

Действующие меры, гранты, субсидии, лизинг, НДС, льготы работают, но фрагментарно. Производители затрудняются пройти путь от НИОКР до готового продукта из-за недостатка гибких инструментов поддержки. Не разработан механизм стимулирования экспорта, выход на зарубежные рынки требует сертификации, маркетинга и правовой помощи.

Системное развитие компетенций демонстрирует хорошие начальные результаты. По данным Минобрнауки, более 7 тысяч россиян обучались по программам в сфере БАС в 2024 году. Для вузов разработаны и утверждены три модуля для включения в программы высшего образования. Обучение по ним началось с 1 сентября 2024 года в 42 университетах. По состоянию на май 2025 года создано 523 специализированных класса в школах и 30 центров практической подготовки в колледжах, более 41 тысячи обучающихся уже вовлечены в программы, связанные с беспилотными технологиями.

Однако все равно наблюдается кадровый дефицит и проблемы с этим связанные: различный уровень преподавания в регионах, отсутствие у институтов практикоориентированных стажировок на НПЦ, нехватка специалистов по системной интеграции, цифровым двойникам, искусственному интеллекту для БАС.

В связи с вышеизложенным, участники «круглого стола» **рекомендуют:**

1. Правительству Российской Федерации:

1) обеспечить разработку долгосрочного плана государственного заказа на беспилотные авиационные системы для обеспечения потребностей ключевых отраслей экономики;

2) рассмотреть возможность применения риск-ориентированного подхода на базе подхода Specific Operations Risk Assessment (SORA) (с возможностью применения подхода, аналогичного Predefined Risk Assessment (PDRA)) для подтверждения приемлемого уровня безопасности применения БАС массой более 30 кг, не предназначенных для перевозки людей или опасных грузов и не предназначенных для полётов над массовыми скоплениями людей, в зависимости от планируемых условий применения;

3) проработать вопрос отмены обязательной сертификации типовой конструкции БАС с беспилотным воздушным судном (далее – БВС) максимальной взлётной массой до 750 кг сельскохозяйственного назначения, предназначенных для выполнения полётов на высотах до 10 метров в пределах прямой видимости (выдачу сертификатов лётной годности осуществлять на основании акта оценки, оформляемого в соответствии с ФАП-61 независимо от количества однотипных изделий);

4) проработать вопрос отмены обязательной сертификации разработчиков и изготовителей БАС с БВС максимальной взлётной массой для 750 кг сельскохозяйственного назначения, предназначенных для выполнения полётов на высотах до 10 метров в пределах прямой видимости;

5) проработать вопрос упрощения требований для разработчиков и изготовителей БАС исходя из фактического уровня опасности создаваемых серийных изделий;

б) проработать вопрос централизованной разработки оборудования в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 30.11.2024 № 1701:

6.1) аппаратно-программных средств, не позволяющих выполнять полеты в пределах элементов структуры воздушного пространства, в которых предусмотрены запреты или ограничения использования воздушного пространства;

6.2) оборудования удаленной идентификации, обеспечивающего формирование и передачу информации, содержащей опознавательный индекс, категорию БВС, высоту его полета и координаты его местоположения;

6.3) оборудования линий управления БАС и контроля БАС, работающего на частотах, разрешенных Решением ГКРЧ, обеспечивающего непрерывность обмена данными между станцией внешнего пилота и БВС на протяжении всего полета БВС (за исключением участков маршрута полета, по которому БВС выполняет полет в автономном режиме) и имеющим средства криптографической защиты информации;

6.4) малогабаритного оборудования радиовещательного автоматического зависимого наблюдения, обеспечивающим передачу информации в соответствии с приложением № 10 «Авиационная электросвязь» к Конвенции о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция), или приемоответчиками, взаимодействующими с бортовыми датчиками БВС для выполнения полетов в воздушном пространстве класса А или С;

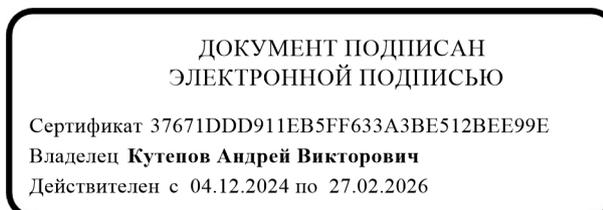
6.5) малогабаритной бортовой системы предупреждения столкновений, обеспечивающей автоматическое уклонение БВС от иного воздушного судна, находящегося в опасной близости, передачу данных о координатах и траектории полета БВС, скорости сближения БВС по горизонтали и по вертикали с иным воздушным судном, находящимся в опасной близости, передачу сигналов внешнему пилоту об опасном сближении с воздушным судном и рекомендаций по устранению опасного сближения;

6.6) малогабаритной бортовой системы записи параметрической информации, обеспечивающей запись и энергонезависимое сохранение всех параметров полета, информации о работе бортовых устройств и агрегатов, полученных управляющих команд и формализованных сообщений в цифровом виде с момента включения БВС для выполнения полета до момента считывания этих данных и (или) получения команды о возможности их стирания, а также оборудованием записи речевой информации;

7) проработать вопрос разработки мер поддержки для производителей БАС: введение экспортных субсидий, переход от компенсационного механизма к сопровождению жизненного цикла проекта, гибкие формы финансирования для стартапов, включая акселераторы и займы в отложенным возвратом;

8) проработать вопросы внедрения отраслевых стандартов подготовки, привлечения представителей отрасли беспилотной авиации к разработке образовательных программ, создания сеть опорных ВУЗов по модели инжиниринговых кампусов.

Председатель комитета



А.В. Кутепов