

ФЕДЕРАЛЬНОЕ СОБРАНИЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
**КОМИТЕТ СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ  
ПО ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКЕ**

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

---

15 июля 2025 г. № 3.6-09/2883@

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

**РЕКОМЕНДАЦИИ**  
**«круглого стола» на тему «О реализации мер по обеспечению транспортной**  
**независимости Российской Федерации за счет расширения производства**  
**отечественной авиационной техники»**

17 апреля 2025 года

Совет Федерации

Комитет Совета Федерации по экономической политике 17 апреля 2025 года провел «круглый стол» на тему «О реализации мер по обеспечению транспортной независимости Российской Федерации за счет расширения производства отечественной авиационной техники».

В мероприятии приняли участие сенаторы Российской Федерации, представители Координационного центра Правительства Российской Федерации, федеральных органов исполнительной власти, государственных и коммерческих организаций.

В рамках достижения национальной цели «Комфортная и безопасная среда для жизни» Президентом Российской Федерации поставлена задача увеличить к 2030 году авиационную подвижность населения не менее чем на 50% по сравнению с показателем 2023 года при обеспечении к 2030 году доли самолетов отечественного производства в парке российских авиаперевозчиков не менее чем 50%.

Согласно Единому плану по достижению национальных целей развития Российской Федерации до 2030 года и на перспективу до 2036 года, обеспечение к

2030 году доли самолетов отечественного производства в парке российских авиаперевозчиков не менее чем 50% отражает динамику замены авиационной техники иностранного производства отечественными аналогами, а также рост технологической независимости авиастроительной отрасли.

Поставка самолетов отечественного производства российским авиакомпаниям будет осуществляться с использованием уже апробированных в прошлые годы механизмов федеральной поддержки авиастроительной промышленности. Увеличение количества поставленных гражданских самолетов и вертолетов, а также доли инновационных решений, внедряемых при разработке авиационной техники, комплектующих, материалов, будет обеспечиваться, в том числе, за счет:

проведения прикладных НИОКР в авиационной промышленности;

возмещения части затрат лизинговым компаниям на уплату процентов по кредитам на закупку воздушных судов с последующей их передачей российским авиакомпаниям по договорам лизинга (аренды);

создания системы послепродажного обслуживания воздушных судов и подготовки авиационного персонала для воздушных судов;

обновления парка воздушных судов для осуществления внутренних региональных и местных воздушных перевозок.

Данные мероприятия реализуются в рамках федерального проекта «Производство самолетов и вертолетов» национального проекта «Промышленное обеспечение транспортной безопасности». По итогам его реализации уровень технологического суверенитета в авиастроении в 2030 году должен достичь 50%. Федеральный проект разработан в соответствии с реализуемой с 2022 года Комплексной программой развития авиатранспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года.

В настоящее время наиболее быстрыми темпами продвигаются работы по подготовке к серийному производству среднемагистрального самолета МС-21, импортозамещенного SJ-100 и регионального самолета Ил-114-300.

Сложность ситуации заключается в том, что вследствие санкций Россия вынуждена до 100% материалов, элементов, технологий, агрегатов, систем разрабатывать и производить у себя в стране. Все остальные страны на 25-75% решают данные задачи в рамках международной кооперации. При этом изначально не менее 50% систем и агрегатов на МС-21 были импортного производства. Российские разработчики отдельных систем и компонентов столкнулись со сложностями в процессе испытания новых изделий. В итоге часть опытных самолетов, на которых будут проходить летные испытания отечественной техники, пока находятся на земле, что затягивает процесс доработки новой техники и соответственно начала серийного производства. Поэтому параллельно с доводкой и сертификацией отдельных импортозамещенных компонентов на предприятиях-подрядчиках, на ИрАЗ идет сборка фюзеляжей новых МС-21. После окончания испытаний это позволит как можно быстрее запустить серийное производство импортозамещенного самолета.

Проект создания импортозамещенного МС-21 создает предпосылки для развития авиастроительных предприятий и в других регионах страны. Так, на нижегородском заводе «Сокол» будут делать детали дверей и подкилевого отсека МС-21.

В 2023 году в Москве на территории индустриального парка «Руднево» началось строительство нового завода для производства комплектующих для МС-21. В 2025 году здесь планируется ввести в строй совершенно новый комплекс механообработки площадью 50 тыс. кв. м и 300 единиц оборудования, встроенных в автоматизированные линии.

В 2025 году начались летные испытания SJ-100. Они проходят по той же схеме, что и МС-21. Испытания проходят 2 разных самолета: один – с отечественным оборудованием и импортными двигателями, другой – с импортным оборудованием и отечественными двигателями. После завершения данных испытаний в небо поднимется полностью импортозамещенный самолет.

Одновременно происходят позитивные сдвиги в российском двигателестроении. Конструкторы Объединенной двигателестроительной корпорации (далее – ОДК) во время работы над ПД-14 разработали и внедрили 16 критических технологий: созданы новые материалы, покрытия и конструктивные решения. Сейчас в мире только Россия, США, Великобритания, Франция и Китай обладают достаточными компетенциями для полного цикла производства таких двигателей. При этом данный двигатель полностью сертифицирован, что позволило начать испытания обновленного МС-21 с этим двигателем.

Участники мероприятия отмечают, что в настоящее время сегмент транспортной системы России – малая авиация – находится в неудовлетворительном состоянии и требует государственного регулирования. Основная проблема заключается в отсутствии законодательно закреплённых и обязательных к реализации целей и планов развития малой авиации. На сегодняшний день сформировалась запретительная правоприменительная практика, что привело к отсутствию планов по достижению глобального лидерства в области авиастроения малой авиации; отсутствию производства отечественных легких самолетов; прекращению местного воздушного сообщения на подавляющем большинстве территорий страны, отсутствию планов по его восстановлению; деградации инфраструктуры (аэродромы, логистические узлы).

Так же участниками отмечено, что текущее состояние рынка авиаперевозок в части обеспечения российских авиакомпаний парком ВС, характеризуется существенным дефицитом парка самолетов, что приводит к невозможности удовлетворения спроса на авиаперевозки населения и отраслей экономики. При наличии спроса в десятки авиалиний не открываются или остаются с недообслуженным спросом из-за отсутствия парка воздушных судов. Такая ситуация сложилась практически во всей стране. Эксперты ЦСРТ оценивают текущий платежеспособный спрос на несколько десятков процентов выше достигнутых показателей (111,7 млн. перевезенных пассажиров российскими авиакомпаниями в 2024 году).

Участники полагают, что при планировании и внесении изменений в Комплексную программу развития авиационной отрасли Российской Федерации до 2030 года, необходимо производить планирование потребности в парке российских авиакомпаний не от сложившейся низкой базы (достигнутой величины удовлетворенного спроса), а с учетом в том числе потенциального спроса на авиаперевозки, который мог бы быть удовлетворен при наличии парка ВС.

Дополнительно отмечают, что при замене парка ВС зарубежного производства на отечественные ВС должны быть разработаны экономически обоснованные условия перехода для отечественных авиакомпаний. С одной стороны, должны быть заранее разработаны меры по поддержке отечественных ВС, стимулирующие к приобретению российских самолетов, с другой стороны необходимо обеспечить финансовую устойчивость российских авиакомпаний при замене парка. Меры, которые рекомендуется рассмотреть, могут быть: согласованная с авиационной промышленностью обусловленная возможность ввоза самолетов зарубежного производства на короткий срок с контролем ввозимого количества ВС с целью укомплектования парка ВС для полного удовлетворения спроса (с учетом невозможности удовлетворения спроса с использованием отечественных ВС при текущих темпах производства).

При замене парка ВС зарубежного производства на отечественные ВС также должны быть разработаны и заранее известны авиакомпаниям меры, стимулирующие к приобретению отечественных самолетов. Процесс замены ВС должен проходить системно и не приводить к существенному единовременному росту затрат и соответственно тарифов, стоимости авиаперевозки (и как следствие – росту объемов субсидий).

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

**1. Правительству Российской Федерации:**

1) проработать вопрос устранения двойного лицензирования организаций, осуществляющих подготовку авиационного персонала;

2) рассмотреть возможность подготовки Федерального закона «О развитии малой авиации»;

3) рассмотреть возможность разработки мер снижения затрат отечественных авиакомпаний при замене парка на отечественные воздушные суда, в том числе путем введения инструментов снижения затрат на владение и эксплуатацию за счет:

субсидирования части кредитных средств на приобретение отечественных воздушных судов;

субсидирования подготовки экипажей и инженерно-технического состава;

установления правила для авиакомпаний с государственным участием по обязательному приобретению воздушных судов отечественного производства при модернизации и расширении парка.

**2. Министерству транспорта Российской Федерации совместно с Министерством промышленности и торговли Российской Федерации и Федеральному агентству воздушного транспорта:**

1) проработать вопрос разработки эффективных мер перехода отечественных авиакомпаний на отечественные воздушные суда, обеспечивающих финансовую устойчивость российских авиакомпаний при замене парка и стимулирующих к приобретению отечественных воздушных судов.

2) при внесении изменений в Комплексную программу развития авиационной отрасли Российской Федерации до 2030 года производить планирование потребности в парке воздушных судов российских авиакомпаний с учетом потенциального спроса на авиаперевозки, который мог бы быть удовлетворен при наличии парка воздушных судов.

Председатель комитета

ДОКУМЕНТ ПОДПИСАН  
ЭЛЕКТРОННОЙ ПОДПИСЬЮ

Сертификат 37671DDD911EB5FF633A3BE512BEE99E  
Владелец **Кутепов Андрей Викторович**  
Действителен с 04.12.2024 по 27.02.2026

А.В. Кутепов