



ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 22 ноября 2022 г. № 2114

МОСКВА

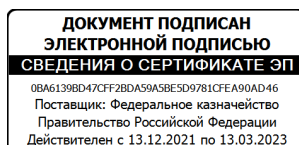
О внесении изменений в государственную программу Российской Федерации "Развитие авиационной промышленности"

Правительство Российской Федерации **п о с т а н о в л я е т :**

1. Утвердить прилагаемые изменения, которые вносятся в государственную программу Российской Федерации "Развитие авиационной промышленности", утвержденную постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. № 303 "Об утверждении государственной программы Российской Федерации "Развитие авиационной промышленности" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2014, № 19, ст. 2413; 2021, № 50, ст. 8599).

2. Министерству промышленности и торговли Российской Федерации разместить государственную программу Российской Федерации "Развитие авиационной промышленности" с изменениями, утвержденными настоящим постановлением, на своем официальном сайте, а также в аналитической информационной системе обеспечения открытости деятельности федеральных органов исполнительной власти в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет" в 2-недельный срок со дня официального опубликования настоящего постановления.

Председатель Правительства
Российской Федерации



М.Мишустин

УТВЕРЖДЕНЫ
постановлением Правительства
Российской Федерации
от 22 ноября 2022 г. № 2114

**ИЗМЕНЕНИЯ,
которые вносятся в государственную программу
Российской Федерации "Развитие авиационной промышленности"**

Изложить государственную программу Российской Федерации
"Развитие авиационной промышленности" в следующей редакции:

"УТВЕРЖДЕНА
постановлением Правительства
Российской Федерации
от 15 апреля 2014 г. № 303
(в редакции постановления
Правительства Российской Федерации
от 22 ноября 2022 г. № 2114)

**ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПРОГРАММА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
"Развитие авиационной промышленности"**

Стратегические приоритеты

Оценка текущего состояния сферы реализации государственной
программы Российской Федерации "Развитие авиационной
промышленности"

Авиационная промышленность - одна из ключевых высокотехнологичных отраслей российской экономики, в рамках которой осуществляется деятельность по разработке, испытаниям, серийному производству, подконтрольной эксплуатации, послепродажному обслуживанию и утилизации авиационной техники в целях обеспечения

транспортной доступности и экономической связанности территорий и обеспечению национальной обороны Российской Федерации.

Предприятия авиационной промышленности и научные организации отрасли расположены в различных регионах России, что позволяет формировать высокотехнологичные отрасли в этих регионах за счет развития межрегиональных экономических связей.

Развитие авиационной промышленности оказывает мультипликативный эффект на развитие российской экономики в целом, создавая предпосылки для повышения эффективности целого ряда смежных отраслей (станкостроение, металлообработка, производство конструкционных материалов и химических веществ, радиоэлектроника). Кроме того, трансфер создаваемых в отрасли технологий способствует разработке и применению новых технологических решений в автомобильной промышленности, судостроении, энергетике, ракетно-космической промышленности.

На начало 2022 года авиационная промышленность насчитывала 268 организаций и предприятий, а общая численность работающих составляла 415,4 тыс. человек.

В настоящее время в авиационной промышленности сохраняются компетенции по разработке и серийному выпуску гражданской продукции во всех основных подотраслях (самолетостроение, вертолетостроение, двигателестроение, приборостроение и агрегатостроение). Однако производственная деятельность обеспечивается в основном за счет выпуска и реализации продукции военного назначения, обладающей конкурентоспособностью по техническим и стоимостным характеристикам, а также за счет значительных объемов государственной поддержки, необходимость в которой связана с неудовлетворительными результатами в области производства и поставки гражданской продукции. Незначительные объемы поставок гражданской продукции приводят к низкой серийности ее выпуска и, следовательно, ее высокой стоимости. Результатами этого являются снижение конкурентоспособности отечественной авиационной продукции, низкая или отрицательная рентабельность авиастроительных программ, рост объема кредитной нагрузки предприятий отрасли.

С целью объединения компетенций в разработке и производстве воздушных судов, двигателей, авионики и авиационных агрегатов корпорации авиационной промышленности (публичное акционерное общество "Объединенная авиастроительная корпорация", акционерное

общество "Вертолеты России", акционерное общество "Объединенная двигателестроительная корпорация", акционерное общество "Технодинамика" и акционерное общество "Концерн Радиоэлектронные технологии") были объединены в авиационный кластер Государственной корпорации по содействию разработке, производству и экспорту высокотехнологичной промышленной продукции "Ростех".

Публичное акционерное общество "Объединенная авиастроительная корпорация" является системообразующим звеном российского самолетостроения и реализует такие ключевые проекты, как среднемагистральный самолет МС-21, ближнемагистральный самолет Сухой Суперджет в модификациях с максимальным импортозамещением компонентов и систем (SSJ-NEW), региональный пассажирский самолет Ил-114-300 и широкофюзеляжный дальнемагистральный российско-китайский самолет. Рынок пассажирских самолетов является наиболее емким сегментом мирового авиационного рынка. По критериям объема и доходности наиболее привлекательными являются узко- и широкофюзеляжные лайнеры, поэтому мировые лидеры - компании "Эйрбас" и "Боинг" стремятся не допустить конкурентов в эти сегменты. Несмотря на их высокое давление на производство гражданской авиационной техники, перспективные отечественные воздушные суда обладают достаточными преимуществами для выхода на мировой рынок.

Акционерное общество "Вертолеты России" является системообразующим звеном российского вертолетостроения и реализует такие ключевые проекты, как завершение создания вертолетов Ми-38 и Ка-62, модернизация вертолета Ансат, создание модификации вертолета Ми-171А - Ми-171А3 "офшор". Существующий модельный ряд отечественных гражданских вертолетов включает машины легкого, среднего и тяжелого классов, работы по усовершенствованию которых продолжаются в рамках программ их модернизации. Кроме того, планируется вывести на рынок новые модели гражданских вертолетов, а также беспилотную авиационную систему, которые позволят указанному акционерному обществу в среднесрочной перспективе занять новые для него ниши.

Акционерное общество "Объединенная двигателестроительная корпорация" является системообразующим звеном российского двигателестроения и реализует такие проекты по созданию двигателей для гражданского сегмента, как ПД-8, ПД-14, ПД-35 и ТВ7-117СТ-01. Сегодня в указанном акционерном обществе собран практически весь

интеллектуальный и производственный ресурс отрасли. Благодаря этому входящие в него предприятия не только занимаются производством двигателей, но и на базе единого инженерного центра работают над проектами, которые обеспечивают конкурентоспособность отечественных изделий. В перспективе акционерное общество намерено закрепиться в пятерке мировых лидеров двигателестроения.

Подотрасль авиационного агрегат- и приборостроения включает около 50 крупных организаций. Благодаря последовательной государственной поддержке предприятиями агрегат- и приборостроения в течение нескольких лет выполнялись научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы по научно-методическому и технологическому обеспечению разработки современных образцов агрегатов и систем на основе интегрированных комплексов бортового оборудования и интегральной модульной авионики. В настоящее время ведутся работы по импортозамещению систем, агрегатов и комплексов бортового радиоэлектронного оборудования в гражданском секторе системами, агрегатами и комплексами российского производства.

Российская авиационная наука располагает компетенциями мирового уровня практически по всем направлениям теоретических и экспериментальных исследований (аэро- и гидродинамика, авиационная акустика, динамика полета, прочность авиационных конструкций, автоматизация и роботизация, системы управления, связи и навигации), что позволяет ей создавать, поддерживать и развивать научно-технологический базис для разработки конкурентоспособной авиационной техники. На постоянной основе проводится работа по эффективному использованию созданной базы знаний и полученных результатов интеллектуальной деятельности, установлены актуальные направления научных исследований на ближайшие 15 - 20 лет, проводится работа по подготовке к смене приоритетов научных исследований.

Сегодня перед российской авиационной промышленностью стоит ряд ключевых вызовов, которые оказывают непосредственное влияние на ее развитие. Одним из таких вызовов является невысокая эффективность существующих производств по большинству направлений по ряду причин, в числе которых значительная степень физического и морального износа имеющегося оборудования, а также вычислительных мощностей, недостаточный уровень внедрения современных материалов, технологий производства и управления производством, включая технологии цифрового производства, бережливого производства, а также

недостаточное количество высококвалифицированного научного, инженерно-конструкторского и производственного персонала.

В последние годы негативным фактором, влияющим на развитие российской авиационной промышленности, стала зарубежная санкционная политика, которая привела к ограничению в импорте критических технологий, снижению возможности закупки иностранных покупных комплектующих изделий и материалов, а также оборудования в рамках инвестиционных проектов. Следствием этого в условиях высокой импортозависимости отечественного авиастроения стали задержки или невозможность завершения программ создания новых видов авиационной техники и оборудования. Однако это, в свою очередь, явилось катализатором развертывания при участии государства программ импортозамещения в отечественном авиастроении, в частности в таких ключевых проектах самолетостроения, как MC-21 и SSJ-NEW в различных модификациях, и таких проектах двигателестроения, как ПД-14, ТВ7-117СТ-01, SaM146, ПД-35 и ПД-8. Стала активно развиваться система послепродажного обслуживания отечественной авиационной техники, направленная на поддержание летной годности и послепродажного обеспечения эксплуатации воздушных судов, обучение персонала.

Для мирового авиастроения 2020 и 2021 годы стали достаточно сложными - коронавирусная пандемия COVID-19 привела мировой рынок гражданской авиации к глубокому кризису. Коснулось это и российской авиационной промышленности. Вследствие введения временных мер по предотвращению распространения на территории Российской Федерации новой коронавирусной инфекции ряд предприятий авиационной промышленности частично перешел на удаленный режим работы. Резкое ограничение воздушного сообщения привело к резкому падению спроса на авиаперевозки, а следовательно - на новые воздушные суда со стороны авиаэксплуатантов. Кроме того, увеличились сроки поставок покупных комплектующих изделий, возникли финансовые проблемы у иностранных заказчиков авиатехники. В этих условиях предприятия авиационной промышленности были вынуждены пересмотреть свои производственные программы в сторону снижения объемов выпускаемой продукции. Все это привело к значительным негативным последствиям, включая влияние на доходы и денежные потоки всех заинтересованных сторон, в том числе производителей авиационной продукции, авиакомпаний, аэропорты, компании по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники.

Несмотря на вышеперечисленные сложности, по итогам 2021 года предприятиями авиационной промышленности, участвующими в реализации структурных элементов государственной программы Российской Федерации "Развитие авиационной промышленности" (далее - Программа), была достигнута выручка в размере 1,2 трлн. рублей, поставлено на внешний и внутренний рынки 86 самолетов (в том числе 32 гражданских) и 133 вертолета (в том числе 51 гражданский). Создавая порядка 240 тыс. высокопроизводительных рабочих мест (без учета смежных отраслей экономики), авиационная промышленность вносит вклад в валовый внутренний продукт страны в размере порядка 0,34 процента.

Отличительной чертой начала 2022 года стало беспрецедентное усиление санкционной политики со стороны недружественных стран: для российских самолетов была закрыта большая часть воздушного пространства, введен запрет на продажу иностранных самолетов, запасных частей к ним и оборудования российским авиакомпаниям, а иностранные самолеты, находящиеся в лизинге на территории Российской Федерации, остались без технического обслуживания.

В этих условиях первостепенной задачей становится восполнение выбывающего парка иностранных судов российских авиаперевозчиков, в том числе на начальном этапе за счет развертывания производства авиационной техники предыдущих поколений (Ту-214, Ил-96), и одновременно форсирования программ максимального импортозамещения материалов, агрегатов и систем для обеспечения выпуска на последующих этапах современных российских самолетов (SSJ-NEW с двигателем ПД-8, MC-21 с двигателем ПД-14).

Описание приоритетов и целей государственной политики в сфере реализации государственной программы Российской Федерации "Развитие авиационной промышленности"

Приоритеты и цели государственной политики в сфере реализации Программы определены исходя из следующих актов:

Стратегия национальной безопасности Российской Федерации, утвержденная Указом Президента Российской Федерации от 2 июля 2021 г. № 400 "О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации";

Стратегия развития авиационной промышленности Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 24 декабря 2020 г. № 3524-р;

Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р;

Федеральный закон "О государственном регулировании развития авиации";

прогноз долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года;

комплексная программа развития авиатранспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 25 июня 2022 г. № 1693-р;

Основы государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности на период до 2030 года, утвержденные Указом Президента Российской Федерации от 31 декабря 2021 г. № 758 "Об утверждении Основ государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности на период до 2030 года".

Основными целями государственной политики в сфере реализации Программы являются:

защита государственных интересов Российской Федерации в области авиационной деятельности;

повышение уровня транспортной доступности и связанности территорий Российской Федерации;

обеспечение устойчивого развития российской авиационной промышленности и воздушного транспорта Российской Федерации;

повышение уровня авиационной безопасности и безопасности полетов воздушных судов;

удовлетворение потребностей внутрироссийских перевозок за счет авиационной техники российского производства с достижением к 2030 году долей самолетов и вертолетов российского производства в парке крупнейших российских авиаперевозчиков не менее 50 процентов и 90 процентов соответственно.

Основными приоритетными направлениями государственной политики в сфере реализации Программы являются:

повышение эффективности реализации принимаемых мер государственного регулирования в области развития авиации;

постоянное обновление научно-технического задела по ключевым технологиям в отечественном авиастроении;

расширение сфер применения авиационной техники в различных отраслях экономики (в сельском и лесном хозяйстве, в рыболовстве, в медицине, при спасательных операциях);

развитие системы послепродажного обслуживания и ремонта авиационной техники российского производства;

модернизация инфраструктуры воздушного транспорта федерального, регионального и местного значения в целях увеличения уровня транспортной доступности для населения всей территории Российской Федерации (включая отдаленные и труднодоступные местности);

повышение уровня безопасности полетов воздушных судов и беспилотных летательных аппаратов;

обеспечение независимости Российской Федерации от иностранных государств в области авиационной деятельности;

использование авиационных технологий, материалов и разработок в других отраслях промышленности.

Основными характеристиками целевого состояния авиационной промышленности к 2030 году, предусмотренного Стратегией развития авиационной промышленности Российской Федерации на период до 2030 года, являются:

разработка и производство новых видов воздушных судов, авиационных двигателей и силовых установок;

обеспечение технического обслуживания и ремонта существующих и перспективных видов воздушных судов с созданием эффективной системы послепродажного обслуживания;

развитие авиационной промышленности за счет поставок гражданских воздушных судов для внутреннего рынка Российской Федерации, рынка стран, входящих в Евразийский экономический союз, государств - участников Содружества Независимых Государств, стран Латинской Америки, Африки и Юго-Восточной Азии;

обеспечение поэтапного импортозамещения ключевых компонентов и технологий с целью снижения риска срыва программ создания новой авиационной техники.

С учетом успешной реализации программ импортозамещения согласно комплексной программе развития авиатранспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года предусматривается поставка

1036 самолетов для нужд гражданской авиации, в том числе 142 единицы SSJ-NEW, 270 единиц MC-21-300, 70 единиц Ил-114-300. Поставки вертолетов в этот период запланированы в объеме 764 единицы.

Достижению указанных целей, успешной реализации государственной политики в области авиационной деятельности, достижению целевого состояния авиационной промышленности к 2030 году, а также обеспечению парков российских авиакомпаний отечественной авиатехникой будет способствовать реализация Программы. Так, повышение уровня транспортной доступности и связанности территорий Российской Федерации, обеспечение устойчивого развития российской авиационной промышленности и воздушного транспорта будет решено за счет достижения цели по удовлетворению потребностей внутрироссийских перевозок за счет авиационной техники российского производства с достижением к 2030 году долей самолетов и вертолетов российского производства в парке крупнейших российских авиаперевозчиков не менее 50 процентов и 90 процентов соответственно. Эта же цель отвечает первым трем позициям целевого состояния авиационной промышленности к 2030 году. Одновременно с этим реализация мероприятий Программы будет обеспечивать техническое обслуживание и ремонт существующих и перспективных видов воздушных судов с созданием эффективной системы послепродажного обслуживания, а также повышение авиационной безопасности и безопасности полетов отечественных воздушных судов.

При этом успешная реализация Программы предусматривает выполнение мероприятий в соответствии со следующими принципами реализации:

- последовательность и поэтапность развития отрасли, консолидация ресурсов;

- дифференцированный подход к финальным интеграторам и производителям авиационных компонентов, инновационных территориальных кластеров при сохранении преимущественного права российских комплектаторов;

- управление жизненным циклом производимых изделий и развитие сети послепродажного обслуживания;

- формирование семейств производимой продукции, диверсификация на смежные рынки;

- соответствие мер государственной поддержки требованиям Всемирной торговой организации.

В целях наиболее эффективного использования имеющихся интеллектуальных, производственных и финансовых ресурсов Программа предполагает поэтапную реализацию проектов. Каждый следующий крупный проект, предусматривающий выход в смежные сегменты и расширение модельного ряда, необходимо реализовать на базе достигнутого опыта и репутации российской авиационной промышленности. Расширение присутствия новой продукции на рынке планируется обеспечивать в том числе за счет высокой степени унификации с существующими образцами авиационной техники, что сократит издержки на их создание, освоение в производстве и эксплуатации.

Задачи государственного управления и обеспечения национальной безопасности Российской Федерации, определенные в том числе в соответствии с национальными целями, способы их эффективного решения в сфере реализации государственной программы Российской Федерации "Развитие авиационной промышленности"

Задачами государственного управления и обеспечения национальной безопасности Российской Федерации в области авиационной деятельности являются:

выявление и оценка по результатам мониторинга существующих и потенциальных вызовов и угроз безопасности в области авиационной деятельности;

оценка ресурсов, необходимых и достаточных для предотвращения указанных вызовов и угроз;

планирование мер по реализации государственной политики в сфере обеспечения безопасности в области авиационной деятельности, определение задач федеральных органов исполнительной власти, государственных корпораций и иных заинтересованных организаций по осуществлению этих мер;

выработка, контроль за реализацией и оценка эффективности мер по противодействию санкциям, введенным в отношении российских юридических и (или) физических лиц, отраслей экономики Российской Федерации, а также ответных мер в отношении государств, которые вводят указанные санкции.

С целью эффективного решения задач государственного управления и обеспечения национальной безопасности Российской Федерации, а также объединения компетенций при разработке и производстве воздушных

судов, двигателей, авионики и авиационных агрегатов в наблюдательный совет Государственной корпорации по содействию разработке, производству и экспорту высокотехнологичной промышленной продукции "Ростех", объединившей в авиационный кластер финальных интеграторов (самолето- и вертолетостроение) и производителей авиационных компонентов (двигатели, авионика, агрегаты), участвующих в реализации Программы, входит Министр промышленности и торговли Российской Федерации.

Успешная реализация Программы позволит достичь цели по удовлетворению потребностей внутрироссийских перевозок за счет авиационной техники российского производства с достижением к 2030 году долей самолетов и вертолетов российского производства в парке крупнейших российских авиаперевозчиков не менее 50 процентов и 90 процентов соответственно с получением следующих результатов:

- увеличение выпуска авиационной гражданской продукции;
- повышение конкурентоспособности отечественных воздушных судов и авиационных двигателей за счет создания развитой сети послепродажного обслуживания;
- повышение эффективности функционирования организаций авиационной промышленности;
- увеличение количества современного оборудования на предприятиях авиационной отрасли.

Задачи, определенные в соответствии с национальными целями развития
Российской Федерации

Успешная реализация Программы будет способствовать достижению целей, определенных Указом Президента Российской Федерации от 21 июля 2020 г. № 474 "О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года" в части достижения целевого показателя, характеризующего достижение национальных целей к 2030 году "Обеспечение темпа роста валового внутреннего продукта страны выше среднемирового при сохранении макроэкономической стабильности" в рамках национальной цели "Достойный, эффективный труд и успешное предпринимательство" за счет достижения планового значения показателя Программы "Валовая добавленная стоимость отрасли авиастроения".

Задачи по обеспечению достижения показателей социально-экономического развития субъектов Российской Федерации, входящих в состав приоритетных территорий, уровень которых должен быть выше среднего уровня по Российской Федерации

Программа не содержит отдельных мероприятий, направленных на социально-экономическое развитие субъектов Российской Федерации, входящих в состав приоритетных территорий. Однако результаты реализации Программы оказывают косвенное влияние на такие приоритетные территории, как Арктическая зона, Дальний Восток и Северный Кавказ.

Развитию Арктической зоны в части обеспечения круглогодичных магистральных, межрегиональных и местных (региональных) авиаперевозок будет способствовать вывод на рынок таких новых образцов авиатехники, как ближнемагистральный самолет Ил-114-300 (с российским двигателем ТВ7-117СТ-01) и легкий многоцелевой самолет "Байкал" (ЛМС-901), разработка которых была начата в рамках Программы.

Основным приоритетом реализации Программы на Дальнем Востоке и Северном Кавказе является создание конкурентоспособной авиационной промышленности с использованием новых подходов к организации производства.

На Дальнем Востоке авиационная промышленность представлена в 4 субъектах Российской Федерации - Хабаровский край, Приморский край, Забайкальский край и Республика Бурятия. В частности, в Хабаровском крае отраслеобразующими организациями являются производственные центры в г. Комсомольске-на-Амуре (обособленное подразделение филиала публичного акционерного общества "Научно-производственная корпорация "Иркут" "Региональные самолеты" и филиал публичного акционерного общества "Объединенная авиастроительная корпорация" - Комсомольский-на-Амуре авиационный завод имени Ю.А. Гагарина), а также предприятие, обеспечивающее нужды авиастроительной отрасли - акционерное общество "Дальневосточный авиационный сервисный центр", в Приморском крае - акционерное общество "Арсеньевская авиационная компания "Прогресс" им. Н.И. Сазыкина", в Республике Бурятия - акционерное общество "Улан-Удэнский авиационный завод" и акционерное общество "Улан-Удэнское приборостроительное производственное объединение",

в Забайкальском крае - акционерное общество "810 авиационный ремонтный завод".

На Северном Кавказе авиационная промышленность представлена 4 отраслеобразующими организациями в 2 субъектах Российской Федерации - Республике Дагестан и Карачаево-Черкесской Республике. В частности, в Республике Дагестан такими организациями являются акционерное общество "Концерн Кизлярский Электромеханический Завод", акционерное общество "Буйнакский агрегатный завод" и открытое акционерное общество "Авиаагрегат", в Карачаево-Черкесской Республике - акционерное общество "Каскад".

Успешное развитие авиационной промышленности на Дальнем Востоке и Северном Кавказе предусматривает решение следующих задач:

обеспечение полной загрузки существующих авиационных предприятий Дальнего Востока и Северного Кавказа;

модернизация производственно-технической инфраструктуры предприятий авиационной промышленности Дальнего Востока и Северного Кавказа в рамках мероприятий по предоставлению субсидий;

максимальная локализация производств авиационной техники и сопутствующей продукции, работ и услуг на территории дальневосточного авиационного промышленного кластера и отраслеобразующих предприятий на территории Северного Кавказа;

продвижение продукции, произведенной организациями авиационной промышленности на территориях Дальневосточного федерального округа и Северо-Кавказского федерального округа, на внутренние и внешние рынки;

расширение производства гражданских самолетов в рамках мероприятий по поддержке спроса на продукцию авиационной промышленности.

Таким образом, развитие авиационной промышленности на Дальнем Востоке и Северном Кавказе обеспечивается за счет равного доступа ко всем мерам государственной поддержки российских организаций в рамках Программы."
