



# ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

## РАСПОРЯЖЕНИЕ

от 25 июня 2022 г. № 1693-р

МОСКВА

1. Утвердить прилагаемую комплексную программу развития авиатранспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года (далее - Программа).

2. Федеральным органам исполнительной власти руководствоваться положениями Программы при разработке и реализации программных и плановых документов, а также при принятии в пределах своей компетенции решений о регулировании деятельности авиатранспортной отрасли Российской Федерации, мерах ее поддержки и мерах, направленных на обеспечение безопасности воздушных перевозок.

3. Рекомендовать исполнительным органам субъектов Российской Федерации и органам местного самоуправления руководствоваться положениями Программы при разработке и реализации целевых программ и иных документов.

4. Минпромторгу России привести в соответствие с настоящей Программой целевые программы и иные документы в сфере авиастроительной отрасли Российской Федерации в течение 3 месяцев со дня официального опубликования настоящего распоряжения, а также скоординировать последующую актуализацию указанных документов с внесением изменений в Программу.

5. Минтрансу России совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти разработать и в целях реализации Программы утвердить перечень мероприятий на период 2022 - 2023 годов, направленных на поддержку развития авиатранспортной отрасли Российской Федерации и обеспечение авиационной подвижности населения, в течение 3 месяцев со дня официального опубликования настоящего распоряжения.

Председатель Правительства  
Российской Федерации

М.Мишустин

УТВЕРЖДЕНА  
распоряжением Правительства  
Российской Федерации  
от 25 июня 2022 г. № 1693-р

**КОМПЛЕКСНАЯ ПРОГРАММА**  
**развития авиатранспортной отрасли Российской Федерации**  
**до 2030 года**

I. Общие положения

Комплексная программа развития авиатранспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года (далее - Программа) разработана в соответствии с Федеральным законом "О стратегическом планировании в Российской Федерации". Программа является документом отраслевого планирования, синхронизированным с иными программными документами Российской Федерации, направленным на создание регулирующих, инвестиционных, инфраструктурных и технологических условий для устойчивого развития авиатранспортной отрасли Российской Федерации.

Программа является документом, определяющим подходы Российской Федерации к развитию авиатранспортной отрасли Российской Федерации, и ее положения учитываются при разработке и корректировке государственных программ Российской Федерации (их подпрограмм), государственных программ субъектов Российской Федерации (их подпрограмм), стратегических документов и программ развития организаций авиатранспортной отрасли Российской Федерации, в том числе промышленных, а также в иных предусмотренных законодательством Российской Федерации документах стратегического планирования, содержащих мероприятия, направленные на развитие авиатранспортной отрасли Российской Федерации.

Финансовое обеспечение мероприятий Программы предполагает привлечение средств федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации и внебюджетных источников. Конкретизация объемов и источников финансирования осуществляется в рамках

государственных программ Российской Федерации с учетом мероприятий, предусмотренных планом первоочередных действий по обеспечению развития российской экономики в условиях внешнего санкционного давления, одобренного 15 марта 2022 г. на заседании президиума Правительственной комиссии по повышению устойчивости российской экономики в условиях санкций, и иных документов.

Программа разработана в соответствии:

с подпунктом "в" пункта 1 перечня поручений Президента Российской Федерации от 22 апреля 2022 г. № Пр-712;

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

со Стратегией пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 13 февраля 2019 г. № 207-р;

со Стратегией национальной безопасности Российской Федерации, утвержденной Указом Президента Российской Федерации от 2 июля 2021 г. № 400 "О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации";

с положениями государственных программ по видам экономической деятельности.

Цели реализации Программы:

обеспечение авиатранспортной связанности регионов Российской Федерации и мобильности населения;

поддержание необходимого уровня безопасности полетов;

обеспечение технологического суверенитета в авиатранспортной отрасли Российской Федерации.

Задачи разработки Программы:

оценка прогнозных показателей деятельности авиатранспортной отрасли Российской Федерации, в том числе перспективных объемов перевозок пассажиров воздушным транспортом, оптимальной маршрутной сети;

синхронизация оценочных прогнозируемых показателей деятельности авиатранспортной отрасли Российской Федерации с показателями отрасли авиационной промышленности, в том числе в целях:

определения количества воздушных судов, которое требуется российским авиационным компаниям с учетом необходимости обновления и пополнения парка;

формирования оптимальных номенклатуры, объемов и сроков поставок воздушных судов отечественного производства с учетом реализации в возможно короткий срок программ импортозамещения;

формирования графиков производства отечественных комплектующих (в том числе двигателей, агрегатов, приборов и шин), обеспечивающих их поставки;

организации полного цикла технического обслуживания и ремонта воздушных судов силами отечественных предприятий с учетом их обязательств по осуществлению поставок воздушных судов, комплектующих и запасных частей к ним;

стабилизации численности профессионального кадрового авиационного персонала предприятий отрасли на достаточном уровне;

сокращения негативных последствий от введенных отдельными недружественными государствами ограничительных мер в отношении отечественной авиатранспортной отрасли Российской Федерации, включающих поставки, обслуживание и лизинг воздушных судов иностранного производства и компонентов, а также закрытие воздушного пространства для пролета российских воздушных судов.

Программа предполагает сохранение конкурентного рынка авиационных перевозок в Российской Федерации, в рамках которого осуществляется рыночное и техническое регулирование в целях обеспечения устойчивого развития экономики и защиты национальных интересов Российской Федерации.

## II. Оценка текущей ситуации в авиатранспортной отрасли Российской Федерации

### Обзор отрасли авиационных перевозок в Российской Федерации

Авиационные компании Российской Федерации перевезли за 2021 год 111 млн. пассажиров, из них на международных воздушных линиях 23,5 млн. пассажиров и на внутренних воздушных линиях 87,5 млн. пассажиров.

На внутренних воздушных линиях в 2021 году обслуживалось около 4340 маршрутов, из них около 480 маршрутов обеспечили более 95 процентов всего пассажиропотока на внутренних воздушных линиях.

Авиационные перевозки пассажиров осуществлялись через 260 аэропортов и посадочных площадок.

В Государственный реестр аэродромов и вертодромов гражданской авиации Российской Федерации на начало 2022 года включено 236 аэродромов, 91 аэропорт отнесен к аэропортам федерального значения и 79 имеют статус международного аэропорта. Кроме того, в стране существует более 2400 посадочных площадок, часть из которых эксплуатируется в интересах регулярного местного и регионального авиационного сообщения. В перечень эксплуатантов, имеющих сертификат эксплуатанта для осуществления коммерческих воздушных перевозок, включены 110 авиационных компаний.

Российский авиатранспортный рынок характеризуется высокой концентрацией авиационных перевозок - группа компаний "Аэрофлот - российские авиалинии" (включая дочерние авиационные компании) в 2021 году выполнила 43,6 процента общего пассажирооборота на внутренних и международных воздушных линиях (в 2020 году - 41,2 процента).

При этом крупнейшие российские авиаперевозчики (группа компаний "Аэрофлот - российские авиалинии", закрытое акционерное общество "Группа компаний С 7", публичное акционерное общество "Авиакомпания "ЮТэйр" и открытое акционерное общество Авиакомпания "Уральские авиалинии") выполняют около 69,6 процента общего пассажирооборота на внутренних воздушных линиях и международных воздушных линиях. Доля 15 ведущих авиационных компаний в общем пассажирообороте достигла по итогам 2021 года около 95,5 процента, 35 крупнейших пассажирских авиационных компаний Российской Федерации в целом занимают 99,9 процента рынка пассажирских воздушных перевозок.

Развитие гражданской авиации в значительной мере зависит от динамики макроэкономических характеристик экономики страны. В то же время высокотехнологичная авиатранспортная отрасль Российской Федерации и ее базовые звенья (авиационные компании, аэропорты, организации аэронавигационного обслуживания, технического обслуживания и ремонта), организации - поставщики товаров и услуг для гражданской авиации и пассажиров, иные отрасли, в том числе индустрия туризма и отдыха, формируют высокий прямой, косвенный и кумулятивный эффекты.

## Состояние парка воздушных судов авиатранспортной отрасли Российской Федерации

Состав парка самолетов российских авиационных компаний для коммерческих перевозок в апреле 2022 г. насчитывал 1287 воздушных судов, из них пассажирских - 1101 единица, грузовых - 84 единицы, бизнес-джетов - 42 единицы, а также 60 воздушных судов, которые фактически не участвуют в коммерческих перевозках (в том числе эксплуатируются в федеральном государственном бюджетном учреждении "Специальный летный отряд "Россия" Управления делами Президента Российской Федерации, федеральном государственном бюджетном учреждении "Государственная авиакомпания "223 летный отряд" Министерства обороны Российской Федерации и федеральном государственном бюджетном учреждении "Авиационно-спасательная компания Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий" и акционерном обществе "Производственное объединение "Космос").

Прогнозная динамика и потребность парка воздушных судов российских авиационных компаний в разбивке по группам и типам приведены в приложении № 1.

Доля воздушных судов иностранного производства в действующем парке пассажирских самолетов для осуществления коммерческих воздушных перевозок в апреле 2022 г. составила 67,1 процента, на них приходится около 95 процентов пассажирооборота.

По состоянию на апрель 2022 г. в эксплуатации российских авиационных компаний находилось 1160 пассажирских самолетов для осуществления коммерческих воздушных перевозок. В составе воздушных судов парка российских авиационных компаний около 700 самолетов получены в лизинг от иностранных лизингодателей и соответственно до марта 2022 г. были зарегистрированы в иностранных реестрах воздушных судов. К апрелю 2022 г. практически весь этот парк воздушных судов перерегистрирован в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации.

Средний возраст пассажирских воздушных судов авиационных компаний, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки, составляет 14,6 года, из них магистральных пассажирских самолетов - около 11 лет, региональных пассажирских самолетов - 31 год, в том числе по наиболее массовым типам воздушных судов A321neo, A320neo - 2 года,

A321, A320 - 11 лет, A319 - 17 лет, A330 - 12 лет, B737-800, B737-900 - 10 лет, B737-700, B737-500, B737-400, B737-300 - 22 года, B777-300 - 12 лет, "Сухой Суперджет 100" - 4,3 года, Як-42 - 28 лет, Ан-24, Ан-26 - 48 лет.

Таким образом, доля эксплуатируемых российскими авиационными компаниями воздушных судов, произведенных в Российской Федерации или в бывшем Союзе Советских Социалистических Республик, составляет 32,9 процента.

### Предпосылки к разработке Программы

В феврале - марте 2022 г. авиатранспортная отрасль Российской Федерации столкнулась с геополитическими вызовами и введением в отношении ее санкционных мер, которые можно условно сгруппировать по следующим видам:

- закрытие воздушного пространства;
- запрет на оказание услуг по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов, комплектующих и систем;
- запрет на продажу самолетов и вертолетов, распространяющийся также на ранее заключенные сделки лизинга;
- запрет на поставку комплектующих, компонентов, систем, а также технологического оборудования для производимых и разрабатываемых отечественных воздушных судов;
- запрет на обновление аэронавигационных баз данных;
- запрет на финансовые операции, включая страхование и перестрахование.

Кроме того, отдельные организации авиатранспортной отрасли Российской Федерации и отрасли авиационной промышленности попали под так называемые блокирующие санкции, в связи с чем им был закрыт прямой доступ к внешним рынкам товаров и услуг.

Введенные ограничения создают следующие вызовы для авиатранспортной отрасли Российской Федерации:

- перспектива потери численного состава современного авиационного парка и соответствующих объемов авиационных перевозок (в первую очередь на международных воздушных линиях, спад на внутренних воздушных линиях), в том числе по причине отсутствия запасных частей;
- резкое ужесточение финансовых проблем авиационных компаний, что может повлечь угрозу банкротства, потерю квалифицированного

профессионального кадрового состава авиационных специалистов организаций и снижение безопасности полетов;

падение доходов аэропортов на фоне сокращения пассажиропотока, резкого сокращения международного сообщения;

деградация маршрутной сети и наземной инфраструктуры;

недостаточно высокие темпы замещения иностранных воздушных судов отечественной авиационной техникой.

При реализации указанных рисков наступит ухудшение транспортной связности регионов Российской Федерации, снижение авиационной мобильности населения, что создаст предпосылки для длительной деградации отрасли.

В сложившихся условиях структура парка воздушных судов российских эксплуатантов является неоптимальной (из 1287 эксплуатируемых российскими авиационными компаниями воздушных судов только 470 судов произведено в Российской Федерации или в бывшем Союзе Советских Социалистических Республик).

Стратегической задачей авиатранспортной отрасли Российской Федерации является ускоренный переход на отечественную авиационную технику. При этом к проблемам, требующим в настоящее время особого подхода к государственному регулированию на воздушном транспорте, относятся:

организация снабжения запчастями современной авиационной техники иностранного производства и российской авиационной техники, производимой в кооперации с иностранными производителями;

обновление парка в необходимом объеме в связи с дефицитом отечественной сертифицированной авиационной техники и изготовление отечественных воздушных судов с использованием иностранных компонентов;

повышение финансовой нагрузки на эксплуатантов воздушных судов из-за роста затрат на лизинг, топливо, накладные расходы в период кризисных явлений в экономике;

отказ ряда иностранных поставщиков на предоставление возможности использования программного обеспечения и цифровых сервисов, обеспечивающих в том числе безопасность полетов;

повышение финансовой нагрузки на операторов аэропортов и других участников авиатранспортной отрасли Российской Федерации в связи с логистическими и иными трудностями при организации поставок импортной техники.

### III. Прогнозный сценарий развития отрасли воздушных перевозок в Российской Федерации

#### Общие подходы к формированию прогнозного сценария развития отрасли воздушных перевозок в Российской Федерации

В сложившихся условиях санкционных ограничений и ведущейся разработки мер по противодействию их последствиям смоделирован прогнозный сценарий развития авиатранспортной отрасли Российской Федерации, являющийся целевым (базовым).

В качестве исходных данных для разработки сценария использованы полученные опросным методом данные по остаточным ресурсам имеющейся в наличии авиационной техники российских эксплуатантов и прогноз поставок воздушных судов отечественного производства.

Прогнозные показатели поставок авиационной техники отечественного производства по годам приведены в приложении № 2.

Реализация сценария и отклонение от него зависят в первую очередь от возможностей поддержания летной годности воздушных судов и доступности запасных частей. Также сценарий зависит от темпов поставки авиационной техники отечественного производства (риски реализации Программы и механизмы мониторинга приведены в разделе X Программы).

Участие вертолетной техники во внутренних пассажирских перевозках не учитывалось в целевом (базовом) сценарии, так как перевозки пассажиров на вертолетах имеют существенное значение лишь в отдельных северных и северо-восточных регионах страны, а в целом по отрасли ограничены относительно низким уровнем до 0,6 - 0,7 процента обслуживаемого пассажиропотока.

#### Основные параметры оптимальной маршрутной сети внутренних воздушных линий

Оптимальная маршрутная сеть внутренних воздушных линий соответствует параметрам маршрутной сети на сезон 2021 и 2022 годов (до введения ограничений в феврале 2022 г.). Внутренний рынок сформирован с учетом сбалансированного спроса на перевозки, насыщение его дополнительными емкостями с международных направлений нецелесообразно. Кроме того, Министерство транспорта Российской Федерации ведет работу по развитию альтернативных рынков

международных авиационных перевозок, расширению географии полетов и развитию новых хабов.

С учетом подвижности внешнеполитической ситуации, а также долгосрочного характера планирования Программы оптимальным является сохранение маршрутной сети в параметрах 2021 и 2022 годов.

Принципы оказания и развития транспортных услуг, их географические приоритеты установлены в стратегических документах Российской Федерации, в первую очередь в Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р.

Данные параметры воздушной сети положены в основу указанных сценарных условий при формировании прогнозной оценки и направлений развития авиатранспортной отрасли Российской Федерации.

Дальнейшее масштабирование объемов перевозок предлагается осуществлять с учетом удовлетворения изменяющегося спроса населения, предложений глав субъектов Российской Федерации и увеличения частоты перевозок по сформированной маршрутной сети.

Инфраструктурное обеспечение воздушных перевозок по сформированной маршрутной сети будет реализовано в рамках комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации 30 сентября 2018 г. № 2101-р, предусматривающего в основном модернизацию и ремонт действующих аэропортов и аэродромов.

Предлагаемые темпы количественного роста парка воздушных судов связаны с необходимостью гарантированного обеспечения показателей пассажиропотока и выполнения программ перевозок авиационных компаний.

При этом маршрутная сеть может корректироваться в соответствии с:

решениями авиационных компаний;

отдельными решениями авиационных властей Российской Федерации, направленными на оптимизацию использования остаточного ресурса воздушных судов иностранного производства и воздушных судов российского производства, в производстве которых используются иностранные авиационные двигатели, агрегаты и комплектующие.

## Сценарные условия развития авиатранспортной отрасли Российской Федерации

Обеспечиваемый имеющимся авиационным парком объем перевозок пассажиров на внутренних воздушных линиях в Российской Федерации в 2022 году соответствует достигнутому в 2021 году уровню - около 90 млн. пассажиров, что позволит в основном сохранить достигнутую интенсивность (наивысшую во внутреннем авиационном сообщении с начала рыночных реформ 90-х годов XX века) и структуру воздушных перевозок, а также в целом с учетом полетов на международных воздушных линиях позволит российской гражданской авиации перевезти не менее 100 млн. пассажиров (90 млн. пассажиров - на внутренних воздушных линиях, 10 млн. пассажиров - на международных воздушных линиях) в 2022 году. На основе указанных показателей работы авиатранспортной отрасли Российской Федерации, отдельных макроэкономических оценок, полученных данных о перспективах поддержания летной годности воздушных судов, прогноза производства воздушных судов, а также исходных данных об оптимальной маршрутной сети сформулированы сценарные условия развития, используемые в качестве базовых для расчета показателей работы отрасли до 2030 года.

Целевой (базовый) сценарий предполагает возможность нахождения каналов пополнения запасов запчастей и расходных материалов, совершенствование программ летной годности воздушных судов, расширение программ субсидирования перевозок на внутренних воздушных линиях, в том числе за счет мероприятий по развитию внутреннего туризма. В условиях сохраняющихся внешних ограничений предполагается умеренный рост авиационных перевозок на 1 - 3 процента.

С учетом имеющейся избыточности провозных мощностей для закрытия потребности в авиационных перевозках допустима частичная разборка воздушных судов некоторой части парка воздушных судов. В итоге не менее 70 процентов иностранного авиационного парка к концу 2025 года останется в эксплуатации, что соответствует прогнозируемым потребностям в мощностях.

### Оценочные прогнозные показатели перевозок до 2030 года

С учетом динамики парка воздушных судов российских авиационных компаний и интенсивности их эксплуатации в рамках сценария ожидаемый объем пассажирских авиационных перевозок

на внутренних воздушных линиях составляет по целевому (базовому) сценарию - 92,9 млн. пассажиров в 2025 году и около 104,5 млн. пассажиров в 2030 году.

В связи с постепенным выводом из парка авиационных компаний воздушных судов, произведенных за рубежом, и их замещением авиационной техникой, произведенной в Российской Федерации, в течение периода реализации рассматриваемого сценария существенно меняется структура парка воздушных судов авиационных компаний, снижается удельный вес иностранной авиационной техники, при этом средняя пассажироместимость эксплуатируемых воздушных судов снижается, адаптируясь под структуру обслуживаемых пассажиропотоков.

Оценочный прогноз авиационных перевозок на международных воздушных линиях разработан исходя из доступности провозных емкостей и возможности осуществлять международные перевозки в пункты назначения в дружественных и нейтральных государствах. При этом ввиду высокой степени неопределенности геополитических факторов и приоритета обеспечения перевозок на внутренних воздушных линиях (в соответствии с целями разработки Программы) оценочный прогноз авиационных перевозок на международных воздушных линиях разработан на базе фактической ситуации и маршрутной сети по состоянию на апрель 2022 г.

Ожидаемый объем пассажирских авиационных перевозок на международных воздушных линиях составит по целевому (базовому) сценарию - 10,3 млн. пассажиров в 2025 году и около 11,6 млн. пассажиров в 2030 году.

Целевые значения Программы по объемам перевозок по годам приведены в приложении № 3.

#### IV. Оценочный прогноз развития авиационной промышленности

Текущее состояние отечественной промышленности и оценка влияния ограничений на планы производства воздушных судов в краткосрочной (на 2022 - 2023 годы) и долгосрочной перспективах

Пандемия коронавируса COVID-19 в 2020 и 2021 годах значительно повлияла на большинство отраслей мировой экономики, при этом в лидерах по нанесенному ущербу оказались отрасли, связанные с авиационным строением. В 2021 году большинство стран и макрорегионов мира продлили действие таких ограничительных мер, как

закрытые границы, ограничения на передвижение людей, новые требования к условиям работы промышленных предприятий и сферы услуг. Это способствовало относительно низкому уровню деловой активности и покупательной способности всех участников мирового рынка и населения, что соответствующим образом сказалось на отечественной авиационной промышленности, - ряд предприятий авиационной промышленности частично перешел на удаленный режим работы. Остались проблемы с поставками комплектующих изделий (были увеличены сроки поставок), финансовые проблемы у иностранных заказчиков отечественной авиационной техники. На фоне сложившейся ситуации отечественные предприятия авиационной промышленности были вынуждены корректировать свои производственные программы (зачастую в сторону снижения объемов выпускаемой продукции), что негативно сказалось на реализации ряда проектов авиационного строения и привело к смещению их сроков.

Несмотря на сложности, по итогам 2021 года предприятиями авиационной промышленности было поставлено на внешний и внутренний рынки 83 воздушных судна, из них 32 самолета и 51 вертолет, 851 авиационный двигатель гражданского и военного назначения. Авиационная промышленность вносит весомый вклад в валовой внутренний продукт страны (около 0,34 процента), создавая около 240 тыс. высокопроизводительных рабочих мест (без учета смежных отраслей экономики). За 2021 год темпы роста объемов выпуска гражданской продукции промышленными организациями авиастроительной отрасли выросли на 5,6 процента (по отношению к 2020 году на 3,8 процента), при этом доля гражданской продукции составила 24,8 процента (в 2020 году - 23,7 процента).

В настоящее время в авиационной промышленности сохраняются компетенции по разработке и серийному выпуску гражданской и военной продукции во всех основных подотраслях (самолетостроение, вертолетостроение, двигателестроение, приборостроение и агрегатостроение). В начале 2022 года общая численность работающих в 268 организациях авиационной промышленности составляла 415,4 тыс. человек. Производственная деятельность организаций 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. Объем реализации

продукции гражданского назначения (особенно самолетов) незначителен, что приводит к ее высокой стоимости и снижению конкурентоспособности. Особое внимание необходимо также уделить производственной базе предприятий, характеризующейся значительной степенью физического и морального износа имеющегося оборудования, недостатком современного научного, экспериментального и производственного оборудования, а также недостаточным уровнем внедрения современных технологий, в том числе цифровых.

Негативным фактором, влияющим на развитие российской авиационной промышленности, стала санкционная политика некоторых иностранных государств, последствия которой выражались в ограничении в импорте критических технологий, снижении возможности закупки иностранных комплектующих изделий и материалов, а также оборудования в рамках инвестиционных проектов. В начале 2022 года масштаб санкций стал беспрецедентным. Восполнить выбывающий парк иностранных воздушных судов за счет отечественных самолетов быстро не получится - все еще высока степень импортозависимости отечественного авиационного строения, хотя определенные шаги в этом направлении уже ведутся, в частности, в рамках таких ключевых проектов самолетостроения, как MC-21 и SSJ-NEW.

Аналогичные работы по максимальному импортозамещению систем и агрегатов российскими аналогами ведутся и по самолету "Сухой Суперджет 100". В 2022 и 2023 годах планируется выполнить работы по изготовлению опытных воздушных судов SSJ-NEW с максимальным импортозамещением агрегатов и систем, включая российскую маршевую силовую установку ПД-8. Сертификацию самолета SSJ-NEW планируется завершить в 2023 году.

До конца 2023 года планируется получение сертификата типа на легкий многоцелевой самолет "Байкал" (ЛМС-901), предназначенный для обновления парка воздушных судов, используемых на международных воздушных линиях, и повышения транспортной доступности на Дальнем Востоке.

В 2022 - 2024 годах предусмотрен значительный объем работ по замене импортных материалов, агрегатов и систем иностранного производства в типовой конструкции самолета MC-21 на российские аналоги. Ведется работа по сертификации самолета MC-21 с российским двигателем ПД-14.

На замену морально устаревшего и выбывающего парка самолетов для местных перевозок Ан-24 и Ан-26 с 2023 года запланированы поставки российского турбовинтового самолета Ил-114. В 2024 году планируется выход на сертификацию самолета "Ладога" (ТВРС-44 "Ладога").

Запланирован большой объем работ и по вертолетной тематике, направленной на расширение условий эксплуатации и улучшение летно-технических характеристик вертолетов Ми-38, Ансат и Ка-62.

Предприятия авиационной промышленности в настоящее время вынуждены пересмотреть свои производственные программы в условиях геополитического и санкционного давления на развитие российской экономики в сторону снижения поставок в краткосрочной перспективе самолетов MC-21 и SSJ-NEW (с учетом необходимости ускоренного импортозамещения), а также развертывания программ по наращиванию выпуска самолетов Ту-214, Ил-114, "Байкал" (ЛМС-901) и ТВРС-44 "Ладога".

Усиливается роль вертолетной техники, которая возьмет на себя основные транспортные функции в труднодоступных регионах Российской Федерации. В долгосрочной перспективе влияние санкционных ограничений будет минимизировано за счет активного роста доли отечественных материалов и комплектующих в составе российской авиационной продукции.

Прогноз производства воздушных судов, включающий оптимальную номенклатуру, объемы и сроки поставок с учетом реализации в возможно короткий срок программ импортозамещения

С учетом успешной реализации программ импортозамещения в 2022 - 2030 годы предусматриваются поставки 1036 самолетов для нужд гражданской авиации, из них 142 единицы SSJ-NEW, 270 единиц MC-21-310, 70 единиц Ил-114-300, 70 единиц Ту-214, 12 единиц Ил-96-300, 140 единиц ТВРС-44 "Ладога", 178 единиц Л-410 и 154 единицы "Байкал" (ЛМС-901).

В условиях санкционных ограничений опросные данные авиационных компаний подтверждают, что данные объемы техники будут в полной мере востребованы отечественными эксплуатантами.

При этом с 2024 года планируется выйти на поставку 20 единиц в год самолетов SSJ-NEW, а программа создания самолетов MC-21 предусматривает поставку 72 единиц в год с 2029 года с началом поставок первых 6 машин в 2024 году. Кроме того, предусматривается большой

объем поставок малоразмерных самолетов (ТВРС-44 "Ладога", Л-410, "Байкал" (ЛМС-901) - 20 - 25 самолетов ежегодно, начиная с 2026 года.

Поставки вертолетов в 2022 - 2030 годах составят 764 единицы, при этом основной упор предусматривается сделать на вертолеты "Ансат" (201 единица) и Ми-8 в модификациях Ми-8МТВ-1 и Ми8АМТ (276 единиц) как на наиболее востребованные.

Для успешной реализации программы поставок и обеспечения равномерной загрузки предприятий авиационной промышленности формируется программа консолидированного гражданского заказа авиационной техники.

При выполнении программы поставок прогнозируется увеличение выпуска гражданской продукции в 2030 году по отношению к 2021 году в 3,4 раза.

Разработка, производство и обслуживание авиационных двигателей осуществляются в основном акционерным обществом "Объединенная двигателестроительная корпорация".

В обеспечение выпуска всей линейки гражданских воздушных судов (за исключением легких воздушных судов) акционерное общество "Объединенная двигателестроительная корпорация" проводит работу по разработке, модернизации и наращиванию объемов выпуска силовых установок в классе от 8 до 50 тонн.

Графики производства отечественных комплектующих по годам представлены в приложении № 4.

С учетом успешной реализации программ импортозамещения и подготовки серийного производства акционерным обществом "Объединенная двигателестроительная корпорация" предусмотрено в 2022 - 2030 годах производство 4964 единиц двигателей в обеспечение серийного выпуска самолетов и вертолетов отечественного производства.

Подотрасль авиационного агрегато- и приборостроения включает около 50 крупных организаций. Благодаря последовательной государственной поддержке предприятий агрегато- и приборостроения в течение нескольких лет выполнялись научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы, учитывающие необходимость импортозамещения в указанных подотраслях, по разработке современных образцов агрегатов и систем на основе интегрированных комплексов бортового оборудования и интегральной модульной авионики.

Достигнутые компетенции российских организаций агрегато- и приборостроения обеспечивают потребности авиастроения в области

боевой авиации и существенно ускоряют работы по импортозамещению в гражданском сегменте.

На воздушные суда иностранного производства агрегаты российских производителей не устанавливаются. Это связано в первую очередь со сложными условиями выхода на мировой рынок.

#### Перечень мероприятий, направленных на повышение финансовой привлекательности эксплуатации отечественных воздушных судов

Государственной программой Российской Федерации "Развитие авиационной промышленности", утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. № 303 "Об утверждении государственной программы Российской Федерации "Развитие авиационной промышленности", предусмотрена реализация мер государственной поддержки, направленных на удовлетворение потребностей перевозок на территории Российской Федерации за счет авиационной техники российского производства с достижением к 2030 году долей самолетов и вертолетов российского производства в парке крупнейших российских авиационных перевозчиков не менее 30 процентов и 90 процентов соответственно.

Основные меры государственной поддержки, направленные в том числе на повышение финансовой привлекательности эксплуатации отечественных воздушных судов, предусматривают:

- снижение затрат российских лизинговых компаний на погашение процентов по кредитам, полученным на закупку самолетов и вертолетов;

- снижение затрат авиационных компаний на уплату лизинговых платежей за воздушные суда, а также затрат, связанных с обслуживанием воздушных судов;

- развитие внутренних региональных и местных воздушных перевозок за счет воздушных судов российского производства;

- создание развитой сети послепродажного обслуживания отечественных самолетов, вертолетов и двигателей.

Вместе тем для расширения производства и формирования пула запасных частей российских поставщиков необходимо дополнительно рассмотреть возможность предоставления государственных гарантий по привлекаемым кредитам организациями и предусмотреть меры государственной поддержки на погашение процентных ставок.

Показателями, характеризующими снижение стоимости приобретения и эксплуатации воздушных судов отечественного производства, а также владения ими, являются:

- снижение себестоимости производства;
- снижение трудозатрат на единицу готового изделия;
- сокращение стоимости поддержания летной годности воздушных судов.

При этом по мере освоения серийного производства воздушных судов, а также импортозамещенных отечественных комплектующих ожидается с 2025 - 2026 годов снижение себестоимости производства самолетов Ту-214, Ил-114, МС-21 и SSJ-NEW.

Повышение серийности выпускаемых самолетов и увеличение общего количества произведенных новых типов воздушных судов МС-21 и Ил-114 позволят дополнительно снизить трудозатраты на единицу готового изделия за счет освоения производства, что также скажется на себестоимости продукции.

Планируемое снижение цены воздушных судов составит 2 процента ежегодно с 2026 года в течение 5 лет (от базовой цены 2025 года, без индексации).

Помимо затрат на лизинговые платежи, которые зависят от цены приобретаемых самолетов, существенный вклад в стоимость владения для авиационных компаний вносят затраты на поддержание летной годности воздушных судов.

Ожидаемо высокая стоимость обслуживания на начальном этапе ввода в эксплуатацию новых типов воздушных судов будет уменьшаться по мере увеличения их серийности, обучения персонала, выстраивания логистики и увеличения общего количества центров технического обслуживания и ремонта.

В 2030 - 2035 годах ожидается выход на уровень затрат на поддержание летной годности воздушных судов, соответствующий мировым аналогам.

Прогноз сокращения стоимости поддержания летной годности воздушных судов по мере увеличения парка воздушных судов с указанием доли снижения к предыдущему году приведен в приложении № 5.

## V. Состояние кадрового обеспечения и прогноз потребности штатной численности летного и технического потенциала

В организациях гражданской авиации в 2021 году было занято почти 200 тыс. человек, из них свыше 43 тыс. человек авиационного персонала. В среднесрочной перспективе численность занятых в отрасли может меняться, однако прогнозирование указанной динамики затруднено высокой степенью неопределенности, связанной с геополитическими факторами. С учетом этого приведена оценка потребности отрасли в первую очередь в пилотах для обеспечения выполнения коммерческих перевозок. Корректировка оценки потребностей отрасли в иных специалистах авиационного персонала будет осуществляться в результате мониторинга реализации Программы.

Ежегодный объем выпуска пилотов для обеспечения выполнения коммерческих перевозок образовательными организациями гражданской авиации, подведомственными Федеральному агентству воздушного транспорта, составляет в среднем 800 пилотов (всего выпускается ежегодно в среднем 3500 специалистов авиационного персонала, включая персонал наземных служб).

При прогнозировании потребности отрасли в численности летного и технического персонала до 2030 года необходимо учитывать:

ежегодное списание авиационного персонала по состоянию здоровья (составляет в среднем 2100 человек, из них летного состава в среднем 300 человек);

возрастной диапазон летного состава (в возрастной группе 50 - 59 лет находятся 5683 человека);

нормативный срок подготовки пилотов по программам высшего профессионального образования составляет 5 лет, а по программам среднего профессионального образования - 3 года, в связи с чем выпуск принимаемых в 2022 - 2024 годах абитуриентов приходится на 2025 - 2029 годы, которые характеризуются планируемым восстановительным ростом объемов перевозок и значительными темпами поставки авиационной техники российского производства в авиационные компании (ежегодно рост от 102 воздушных судов в 2025 году до 186 воздушных судов в 2029 году);

риск оттока квалифицированного персонала в связи с переходом на работу в иностранные авиационные компании (количество обращений пилотов по подтверждению наличия действующего свидетельства

специалиста авиационного персонала, в том числе от авиационных властей иностранных государств, составляет до 70 обращений в месяц).

Указанные обстоятельства свидетельствуют о высоких рисках нехватки пилотов для обеспечения выполнения объема воздушных перевозок в будущем.

Задачей государства в условиях внешнего санкционного давления является сохранение существующего объема подготовки пилотов для обеспечения выполнения коммерческих перевозок в Российской Федерации, в том числе с учетом длительного и затратного в финансовом отношении процесса подготовки летного состава при восстановлении объемов воздушных перевозок, посредством:

сохранения контрольных цифр приема по летным специальностям и направлениям подготовки на 2022 - 2024 годы в утвержденном размере 806 абитуриентов (по программам высшего профессионального образования - 316, по программам среднего профессионального образования - 490) для обеспечения их выпуска в 2025 - 2029 годах;

подготовки пилотов для обеспечения выполнения коммерческих перевозок, в том числе в целях обеспечения потребности региональной авиации, с учетом роста перевозок, выполнения поручений Президента Российской Федерации по развитию гражданской авиации Дальнего Востока, развитию межрегиональных и местных авиационных перевозок в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, а также реализации проекта по развитию санитарной авиации;

обеспечения совершенствования материально-технической базы и учебных программ для подготовки технических специалистов с учетом необходимости освоения новых типов отечественных самолетов, самолетов Ту-214 и Ил-96, а также исходя из потребностей предприятий по техническому обслуживанию и ремонту с учетом освоения более сложных форм обслуживания иностранных воздушных судов в Российской Федерации.

Таким образом, с учетом развития отечественной авиационной отрасли и увеличения объемов поставки в авиационные компании новых отечественных воздушных судов возможный дефицит в пилотах будет покрываться за счет выпускников учебных заведений, принятых на обучение в 2022 - 2024 годах.

## VI. Состояние сферы услуг технического обслуживания и ремонта воздушных судов

Количество организаций по техническому обслуживанию воздушных судов в Российской Федерации с начала 2022 года увеличилось на 34 единицы и в апреле 2022 г. составило 241 единицу. Потребности авиационных компаний в обслуживании авиационной техники в начале 2022 года полностью обеспечивались возможностями организаций по техническому обслуживанию.

В связи с регистрацией воздушных судов иностранного производства в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации значительно увеличился потребный объем услуг, связанных с изменением номенклатуры обслуживаемой авиационной техники. Текущие трудности в сопровождении иностранными разработчиками воздушных судов своих функций в области поддержания летной годности и в организации снабжения импортируемыми запчастями для воздушных судов иностранного производства и российской авиационной техники, производимой с кооперацией в части иностранных авиационных двигателей, комплектующих систем и агрегатов, ведут к необходимости формирования в Российской Федерации сертифицированных отечественных организаций-разработчиков, способных частично выполнять функции разработчика для одобрения изменений конструкции (в том числе одобрения замены компонентов на уровне воздушных судов) и выпуска ремонтной документации, а также проработки и формирования альтернативных каналов поставки комплектующих.

Основным элементом процедуры поддержания летной годности воздушного судна является техническое обслуживание гражданского воздушного судна, которое включает в себя проведение проверок воздушного судна, замену его частей, устранение неисправностей, а также осуществление изменения конструкции гражданского воздушного судна или выполнение его ремонта.

Для решения сложившейся в условиях санкционного давления проблематики технического обслуживания первоначально определены 11 ключевых организаций, осуществляющих техническое обслуживание воздушных судов и подтвердивших в установленном порядке свое соответствие требованиям федеральных авиационных правил.

Как предполагается, синергетическое взаимодействие данных организаций обеспечит имеющийся парк иностранных воздушных судов всеми формами технического обслуживания - от оперативного

технического обслуживания до более сложных форм технического обслуживания (C-Check, D-Check) и ремонта.

Отдельным вызовом для отечественной сферы услуг технического обслуживания и ремонта воздушных судов является организация обслуживания тех типов воздушных судов, которые ранее обслуживались исключительно за рубежом (DHC-8 и Airbus A350). При этом по самолетам DHC-6 и DHC-8 выполнение ремонта авиационного двигателя, винтов и шасси в настоящее время возможно выполнить также исключительно за пределами территории Российской Федерации.

Для самолетов Airbus A350 формы технического обслуживания C-Check и D-Check планируется освоить до конца 2022 года и выполнять на территории Российской Федерации.

Первостепенной задачей для выполнения любых форм технического обслуживания воздушных судов является обеспечение работ запасными частями и расходными материалами (текущий уровень обеспеченности по отдельным позициям составляет от 2 до 5 месяцев).

Особо острой является потребность в ремонте (наварке) авиационных шин и в восстановлении тепловых накладок тормозов. В рамках покрытия обозначенной потребности уже проходят лабораторные испытания прототипа основного колеса самолета "Сухой Суперджет 100". По оценкам производителя, весь комплекс испытаний займет около одного года, прежде чем шина получит одобрение на установку на самолет.

Государство будет содействовать в снятии избыточных в сложившихся условиях санкционного давления административных барьеров для обеспечения необходимых поставок через регулирование.

В рамках применяемых мер поддержки организовано признание талонов годности компонентов Соединенных Штатов Америки, Канады, Бразилии, Китайской Народной Республики, Великобритании, Турции, Объединенных Арабских Эмиратов, Иордании, Таиланда, Израиля, Египта, Индии, Ирана, Узбекистана, Мексики, Бермуд, Ирландии, Арубы и Европейского агентства безопасности полетов в целях установки компонентов на воздушные суда, внесенные в Государственный реестр гражданских воздушных судов Российской Федерации.

Кроме того, для полноценного поддержания летной годности будут осуществляться меры по возобновлению поддержки эксплуатации воздушных судов иностранного производства посредством сертификации российских организаций в качестве разработчиков, в том числе для модификации иностранных комплектующих и их полного

импортозамещения. Предполагается также расширение компетенций российских организаций в области второстепенных изменений типовой конструкции воздушного судна.

## VII. Состояние рынка цифровых сервисов для гражданской авиации и направления развития

Отрасль гражданской авиации Российской Федерации характеризуется высоким уровнем проникновения цифровых сервисов.

Вся номенклатура цифровых сервисов гражданской авиации может быть разделена на следующие основные категории:

сервисы, обеспечивающие основную деятельность авиационной компании, включающие расчет планов полетов, формирование расписания, бронирование и продажу билетов, регистрацию пассажиров, планирование загрузки и центровки воздушного судна, обслуживание и ремонт воздушного судна и управление персоналом наземного обслуживания;

сервисы, обеспечивающие информационный обмен между участниками воздушных перевозок, включающие отслеживание багажа и грузов на всех этапах технологической обработки;

сервисы, обеспечивающие воздушное судно и экипаж информацией для осуществления авиационной перевозки, включающие обмен сообщениями между воздушным судном и центром управления полетов, план полета, метеоусловия, навигацию и электронный документооборот;

сервисы, обеспечивающие деятельность аэропортов, включающие управление багажом, персоналом и техникой наземного обслуживания воздушного судна, управление зданиями и сооружениями аэропорта.

При этом рынок цифровых сервисов гражданской авиации в Российской Федерации исторически ориентирован на применение иностранных проприетарных решений и сервисов. Данный факт был обусловлен тем, что гражданская авиация в Российской Федерации - отрасль, глубоко интегрированная в международные отраслевые сообщества, объединения перевозчиков, использующие типовые цифровые решения, стандарты работы и бизнес-процессы с непрерывным информационным обменом всех участников.

Можно отметить текущий низкий уровень проникновения отечественных цифровых сервисов и решений основных критически важных технологических процессов, в том числе влияющих на непосредственную возможность выполнения процесса перевозки и безопасность (система информационного взаимодействия (авиационная

телеграфия), система цифровой связи "земля-воздух-земля", картографические и метеорологические информационные системы и системы планирования полетов).

В целях повышения уровня цифрового суверенитета в гражданской авиации Российской Федерации необходимы формирование программы приоритетного импортозамещения по каждой категории цифровых сервисов с формированием отраслевых групп участников и концентрация усилий на решении задач скорейшего внедрения отечественных программных продуктов. При этом реализацию тех цифровых сервисов, которые подразумевают создание государственного информационного сегмента, использование единых отраслевых стандартов либо "единое окно" цифровых услуг отрасли, целесообразно рассматривать в рамках создания и развития цифровой платформы транспортного комплекса Российской Федерации.

При реализации указанной задачи необходимо ориентироваться не столько на существующие иностранные аналоги, многие из которых были разработаны 10 и более лет назад, а учитывать и применять самые современные отечественные решения на базе сквозных цифровых технологий (искусственный интеллект, большие данные, Интернет вещей и биометрическая идентификация).

Принимая во внимание критичность оперативного импортозамещения цифровых сервисов и координацию усилий по решению задач по разработке и внедрению отечественных программных продуктов для гражданской авиации, возможно использовать механизм центров компетенций (центр компетенций по импортозамещению программного обеспечения транспортной отрасли) с такими функциями, как:

подбор отечественного или свободно распространяемого аналога программного обеспечения;

методологическое сопровождение организаций гражданской авиации - пользователей программного обеспечения, подлежащего импортозамещению;

формирование сводных отраслевых требований к функциональным возможностям отечественного программного обеспечения;

сопровождение тестирования и взаимодействия с отраслевыми центрами технологической экспертизы отечественного программного обеспечения и свободно распространяемого программного обеспечения в целях обеспечения проверки его функциональных возможностей,

совместимости между собой для целей их дальнейшего использования в организациях гражданской авиации.

Одновременно с этим центр компетенций по импортозамещению программного обеспечения транспортной отрасли обеспечит мониторинг и системную координацию хода разработки и выполнения планов перехода участников отрасли гражданской авиации на использование отечественного программного обеспечения.

### VIII. Предложения к смежным отраслям

На основе анализа надежности технической эксплуатации воздушных судов иностранного производства для промышленности сформирован перечень необходимых компонентов для формирования плана изготовления и ремонта данных компонентов в отечественных организациях.

В первую очередь предполагается освоить выпуск расходных материалов (включая крепеж, прокладки и уплотнения). Для этого готовятся к передаче в организации образцы материалов и имеющаяся техническая документация, определены возможности по производству шин.

Уже разработаны и проходят сертификацию 2 вида противообледенительной жидкости из отечественных компонентов.

Отрабатываются мероприятия по импортозамещению горюче-смазочных материалов, в первую очередь масел для авиационных двигателей и гидравлических систем.

В части формирования требований к смежным отраслям и реализации политики импортозамещения предлагается обеспечить:

оперативную разработку и изготовление в необходимом объеме из отечественного сырья на российских предприятиях дефицитных импортозамещаемых расходных материалов, компонентов воздушных судов, особенно для тех, которые проблематично получать по альтернативным каналам поставок;

разработку, проведение сертификационных работ и изготовление в необходимом объеме из отечественного сырья и отечественных компонентов на российских предприятиях отечественных воздушных судов;

разработку, производство, допуск к эксплуатации отечественными организациями полной номенклатуры технических средств и систем, включая их программное обеспечение, необходимых для наземного

(аэропортового) обеспечения полетов воздушных судов, обеспечения транспортной безопасности;

разработку и внедрение российского программного обеспечения и сервисов, предоставляемых российскими компаниями с использованием оборудования, расположенного на территории Российской Федерации и управляемого российскими юридическими лицами;

разработку и производство в необходимом объеме горюче-смазочных материалов полностью из отечественного сырья;

разработку и производство в необходимом объеме из отечественного сырья на российских предприятиях химических реагентов для эксплуатационного содержания летного поля аэродромов в осенне-зимний период и противообледенительной жидкости для обработки воздушных судов, а также получение производителями указанных средств всех необходимых разрешений, включая заключение экологической экспертизы.

Силами отраслевого сообщества предполагается организация единой специализированной платформы для обмена актуальной отраслевой информацией при участии авиационных компаний, поставщиков авиационно-технического имущества, а также производителей продукции, в том числе ремонтных предприятий.

Такой подход позволит обеспечить прямое взаимодействие участников процесса с учетом нужд заказчиков и производственных возможностей изготовителей (поставщиков), что в свою очередь позволит осуществить поэтапный переход замещения импортной продукции в авиатранспортной отрасли Российской Федерации.

В сфере информационных технологий предлагается продолжить внедрение технологий использования биометрических данных о пассажирах на этапах предполетного обслуживания, в том числе при проведении мероприятий транспортной (авиационной) безопасности.

## IX. Финансовое обеспечение Программы

Финансовое обеспечение Программы структурировано в рамках действующей системы государственного планирования через механизмы государственных программ, внебюджетных фондов и иных источников.

Финансовые показатели в части объемов и источников финансирования Программы приведены в приложении № 6.

В части перевозок воздушным транспортом предлагается:

реализация программы субсидирования в отношении перевозок граждан по специальным тарифам с Дальнего Востока в европейскую часть страны и в обратном направлении, в г. Симферополь и в обратном направлении, из г. Калининграда в европейскую часть страны и в обратном направлении путем предоставления субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта в соответствии с поступившими заявлениями (постановление Правительства Российской Федерации от 2 марта 2018 г. № 215 "Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта в целях обеспечения доступности воздушных перевозок населению и о признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации"). На финансирование этой программы в 2022 году выделено 12,3 млрд. рублей, к перевозке планируется 1,4 млн. человек. В 2023 и 2024 годах объем финансирования этой программы будет сохранен;

реализация программы доступности воздушных перевозок пассажиров по социально значимым маршрутам Дальневосточного федерального округа (постановление Правительства Российской Федерации от 13 июля 2021 г. № 1172 "Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление воздушных перевозок пассажиров по социально значимым маршрутам Дальневосточного федерального округа"). На финансирование этой программы в 2022 году выделено 5,9 млрд. рублей, к перевозке планируется 250 тыс. человек, в 2023 и 2024 годах объем финансирования программы будет сохранен. Вопрос увеличения финансирования этой программы будет рассматриваться при корректировке Программы;

реализация программы субсидирования региональных воздушных перевозок пассажиров на территории Российской Федерации в рамках формирования региональной маршрутной сети (постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2013 г. № 1242 "О предоставлении субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории Российской Федерации и формирование региональной маршрутной сети"). На финансирование этой программы в 2022 году выделено 9,3 млрд. рублей, к перевозке планируется 3,4 млн. человек. В 2023 и 2024 годах объем финансирования этой программы будет сохранен;

реализация программы предоставления в 2022 году субсидий из федерального бюджета российским авиационным компаниям на возмещение операционных расходов в целях осуществления перевозок по внутренним воздушным линиям в условиях внешнего санкционного воздействия. На указанные цели распоряжением Правительства Российской Федерации от 21 апреля 2022 г. № 961-р выделено 100 млрд. рублей (дополнительные средства резервного фонда в объеме 10 млрд. рублей возможно привлечь по итогам оценки реализации субсидии). Реализация этой программы позволит стимулировать перевозчиков к сохранению действующего уровня тарифов за счет обострения конкуренции за каждого пассажира, оказывать поддержку за фактически осуществляемую деятельность и обеспечить перевозку 90 млн. человек по внутренним воздушным линиям в 2022 году.

Кроме этого, в рамках государственной программы Российской Федерации "Развитие авиационной промышленности", утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. № 303 "Об утверждении государственной программы Российской Федерации "Развитие авиационной промышленности", предлагается:

реализация программы субсидирования изготовителей воздушных судов и их составных частей на финансовое обеспечение части затрат, связанных с созданием, производством, реализацией и обслуживанием самолетов семейства МС-21 (постановление Правительства Российской Федерации от 25 января 2019 г. № 36 "Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета изготовителям воздушных судов и их составных частей на финансовое обеспечение части затрат, связанных с созданием, производством, реализацией и обслуживанием самолетов семейства МС-21");

реализация программы субсидирования российских лизинговых компаний на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях и в государственной корпорации развития "ВЭБ.РФ" на закупку воздушных судов с последующей их передачей российским авиационным компаниям по договорам лизинга (аренды), а также указанным компаниям и производителям воздушных судов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях и в государственной корпорации развития "ВЭБ.РФ" на приобретение тренажеров для российских воздушных судов (постановление Правительства Российской Федерации от 22 октября 2012 г. № 1073 "О предоставлении

субсидий российским лизинговым компаниям на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях и в государственной корпорации развития "ВЭБ.РФ" на закупку воздушных судов с последующей их передачей российским авиакомпаниям по договорам лизинга (аренды), а также указанным компаниям и производителям воздушных судов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях и в государственной корпорации развития "ВЭБ.РФ" на приобретение тренажеров для российских воздушных судов");

реализация программы субсидирования российских лизинговых компаний на возмещение части затрат на выплату купонного дохода по размещенным облигациям и (или) на уплату процентов по кредитам (займам), полученным в российских кредитных организациях, в государственной корпорации развития "ВЭБ.РФ" и в Государственной корпорации по содействию разработке, производству и экспорту высокотехнологичной промышленной продукции "Ростех" (ее дочерних организациях) на закупку воздушных судов и тренажеров для российских воздушных судов с последующей их передачей по договорам лизинга (аренды) (постановление Правительства Российской Федерации от 28 декабря 2017 г. № 1675 "Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета российским лизинговым компаниям на возмещение части затрат на выплату купонного дохода по размещенным облигациям и (или) на уплату процентов по кредитам (займам), полученным в российских кредитных организациях, в государственной корпорации развития "ВЭБ.РФ" и в Государственной корпорации по содействию разработке, производству и экспорту высокотехнологичной промышленной продукции "Ростех" (ее дочерних организациях) на закупку воздушных судов и тренажеров для российских воздушных судов с последующей их передачей по договорам лизинга (аренды)");

создание системы послепродажного обслуживания воздушных судов и подготовки авиационного персонала для воздушных судов (постановление Правительства Российской Федерации от 19 марта 2018 г. № 301 "Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета российским компаниям на финансовое обеспечение затрат, связанных с созданием системы послепродажного обслуживания воздушных судов и подготовкой авиационного персонала для воздушных судов");

реализация программы субсидирования авиационных компаний на компенсацию части затрат на уплату лизинговых (арендных) платежей за воздушные суда, а также затрат, связанных с обслуживанием воздушных судов (постановление Правительства Российской Федерации от 22 февраля 2021 г. № 245 "Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета авиакомпаниям на компенсацию части затрат на уплату лизинговых (арендных) платежей за воздушные суда, а также затрат, связанных с обслуживанием воздушных судов");

государственная поддержка российских авиационных компаний, региональных унитарных предприятий, не являющихся российскими авиационными компаниями, в целях обновления парка воздушных судов для осуществления внутренних региональных и местных воздушных перевозок (постановление Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2011 г. № 1212 "Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета российским авиакомпаниям, региональным унитарным предприятиям, не являющимся российскими авиакомпаниями, в целях обновления парка воздушных судов для осуществления внутренних региональных и местных воздушных перевозок");

имущественный взнос Российской Федерации в Государственную корпорацию по содействию разработке, производству и экспорту высокотехнологичной промышленной продукции "Ростех", в том числе для осуществления последующего взноса в уставный капитал публичного акционерного общества "Объединенная авиастроительная корпорация" в целях доработки и восстановления летной годности воздушных судов.

## Х. Риски реализации Программы и механизмы мониторинга

Риски реализации Программы в первую очередь связаны с проблемами эксплуатации имеющегося парка воздушных судов в переходный период и темпов поставки новых судов отечественного производства (баланс производства и выбытия воздушных судов).

Среди системных рисков, влияющих на ключевые показатели Программы, следует отметить:

выбытие имеющегося парка воздушных судов из-за сложностей с техническим обслуживанием и организацией поставок запасных частей;

неисполнение графика поставок отечественной авиационной техники;

дефицит кадров для производства, эксплуатации и обслуживания новых или вновь производимых типов воздушных судов;

внешние риски (ухудшение экономической конъюнктуры, геополитической обстановки и другие внешние факторы).

Мониторинг реализации Программы будет осуществляться в рамках обязательных ежегодных докладов в Правительство Российской Федерации. Указанные доклады должны направляться ежегодно, до 1 июля, вплоть до 2030 года. Решение о необходимости корректировки Программы принимается по итогам рассмотрения докладов (в случае наличия указанных рисков и существенных отклонений от целевых показателей Программы).

---

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1  
к комплексной программе  
развития авиатранспортной отрасли  
Российской Федерации до 2030 года

**ПРОГНОЗНАЯ ДИНАМИКА И ПОТРЕБНОСТЬ**  
**парка воздушных судов российских авиационных компаний в разбивке по группам и типам**

Группы воздушных судов	Апрель 2022 г.	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год	2026 год	2027 год	2028 год	2029 год	2030 год
<b>Целевой (базовый) сценарий</b>										
<b>Отечественные воздушные суда</b>										
Дальнемагистральные	0	0	0	0	2	4	6	8	10	12
Среднемагистральные	0	0	3	16	38	70	116	176	258	340
Ближнемагистральные	170	170	172	192	212	232	252	272	292	312
Региональные	105	105	105	107	115	127	139	151	163	175
Самолеты местных воздушных линий	88*	102	122	156	206	276	346	416	486	556
Итого**	363*	377	402	471	573	709	859	1023	1209	1395
<b>Иностранные воздушные суда</b>										
Дальнемагистральные	120	112	111	109	106	101	93	83	72	52

Группы воздушных судов	Апрель 2022 г.	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год	2026 год	2027 год	2028 год	2029 год	2030 год
Среднемагистральные	472	439	438	427	415	399	368	325	283	205
Ближнемагистральные	23	21	21	21	20	19	18	16	14	10
Региональные	84	78	78	76	74	71	65	58	50	36
Самолеты местных воздушных линий	39	36	36	35	34	33	30	27	23	16
Итого	738	686	684	668	649	623	574	509	442	319
Всего воздушных судов**	1101	1063	1086	1139	1222	1332	1433	1532	1651	1714

\* Без учета 4 воздушных судов Л-410, поступивших в I квартале 2022 г. (до апреля 2022 г.).

\*\* Без учета самолетов бизнес-авиации (42 единицы), грузовых самолетов (84 единицы) и самолетов, которые фактически выведены из коммерческой эксплуатации для перевозки пассажиров, но числящиеся в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации (60 единиц), в том числе воздушных судов, находящихся в парке федерального государственного бюджетного учреждения "Специальный летный отряд "Россия" Управления делами Президента Российской Федерации, федерального государственного бюджетного учреждения "Государственная авиакомпания "223 летный отряд" Министерства обороны Российской Федерации, федерального государственного бюджетного учреждения "Авиационно-спасательная компания Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий" и акционерного общества "Производственное объединение "Космос". Таким образом, на апрель 2022 г. в гражданской авиации Российской Федерации эксплуатируется 1287 воздушных судов, из них - 1101 воздушное судно осуществляет коммерческие воздушные перевозки пассажиров. Типы воздушных судов, необходимых для использования российскими авиационными компаниями:

дальнемагистральные - Ил-96-300, А330-200, А330-300, А350-900, В747-400, В767-300, В-777, В-777-200, В-777-300;

среднемагистральные - Ту-204, Ту-214, МС-21, А319, А320, А320neo, А321, А321neo, В-737-800, В-737-900;

ближнемагистральные - Як-42, "Сухой Суперджет 100", SSJ-NEW, EMB170, EMB190;

региональные - Ил-114-300, Ан-26, Ан-24, Ан-38, Як-40, EMB135, CRJ-100, CRJ-200, ДЭШ8-300, ДЭШ8-400, ATR72, ATR42;

самолеты местных воздушных линий - Ан-28, Л-410, Ан-3, Ан-2, ТВС-2МС, ТВРС-44 "Ладога", "Байкал" (ЛМС-901), С-208В, РС-6, РС-12, Се-172, Се-172S, Се-182, DA-40.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2  
к комплексной программе  
развития авиатранспортной отрасли  
Российской Федерации до 2030 года

**ПРОГНОЗНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ**  
**поставок авиационной техники отечественного производства по годам**

Тип воздушного судна	Вместимость, человек	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год	2026 год	2027 год	2028 год	2029 год	2030 год	Всего, единиц
Самолеты:											
SSJ-NEW	98 - 103	-	2	20	20	20	20	20	20	20	142
МС-21-310	181 - 211	-	-	6	12	22	36	50	72	72	270
Ил-114-300	64 - 68	-	-	2	8	12	12	12	12	12	70
Ту-214	150 - 215	-	3	7	10	10	10	10	10	10	70
Ил-96-300	237 - 300	-	-	-	2	2	2	2	2	2	12
ТВРС-44 "Ладога"	44	-	-	-	15	25	25	25	25	25	140
Л-410	15 - 19	18*	20	20	20	20	20	20	20	20	178*
"Байкал" (ЛМС-901)	9	-	-	14	15	25	25	25	25	25	154
Итого:		18*	25	69	102	136	150	164	186	186	1036*

Тип воздушного судна	Вместимость, человек	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год	2026 год	2027 год	2028 год	2029 год	2030 год	Всего, единиц
Вертолеты:											
Ансат	7 - 8	20	23	25	19	22	23	23	23	23	201
Ми-171А2	24	4	6	6	7	7	7	8	10	11	66
Ка-32А11М	13	-	4	5	6	5	5	5	4	3	37
Ка-62	15	-	-	-	11	11	14	16	18	20	90
Ми-38	30	4	4	1	5	5	5	5	5	5	39
Ми-171А3	24	-	5	6	6	7	7	7	6	5	49
Ми-8МТВ-1	26	39	27	24	5	5	5	5	5	5	120
Ми-8АМТ	26	24	42	30	10	10	10	10	10	10	156
Ми-26Т2/ТС	82	-	1	1	-	-	1	1	1	-	5
Ка-226	6-7	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1
Итого:		91	113	98	69	72	77	80	82	82	764

\* Из них 4 воздушных судна Л-410 поступило в I квартале 2022 г.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 3  
к комплексной программе  
развития авиатранспортной отрасли  
Российской Федерации до 2030 года

**ЦЕЛЕВЫЕ ЗНАЧЕНИЯ**

**комплексной программы развития авиатранспортной отрасли  
Российской Федерации до 2030 года по объемам перевозок по годам**

Показатель	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год	2026 год	2027 год	2028 год	2029 год	2030 год
Целевой (базовый) сценарий									
Объем перевозок пассажиров на внутренних воздушных линиях (млн. человек)	90	91,1	92	92,9	94,7	96,5	98,4	101,4	104,5
Объем перевозок пассажиров на международных воздушных линиях (млн. человек)	10	10,1	10,2	10,3	10,5	10,7	10,9	11,3	11,6
Доля самолетов отечественного производства в парке российских авиакомпаний, в том числе доля исправных воздушных судов отечественного производства (по группам воздушных судов) (процентов):	35,5	37	41,4	46,9	53,2	59,9	66,8	73,2	81,3
самолеты магистральные (RRJ-95, MC-21, Ту-214, Ил-96);	80	81	86	87	88	90	92	93	94
самолеты региональные (Ан-24, Ан-26, Ил-114-300, ТВРС-44 "Ладога");	43	43	47	49	54	59	65	69	73

Показатель	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год	2026 год	2027 год	2028 год	2029 год	2030 год
самолеты местных авиационных линий (Л-410, "Байкал" (ЛМС- 901);	36	36	38	42	51	62	71	79	81
вертолеты (Ансат, Ка-32, Ка-62, Ка-226, Ми-8, Ми-26, Ми-38, Ми-171)	70	71	73	75	77	79	81	84	86

---

ПРИЛОЖЕНИЕ № 4  
к комплексной программе  
развития авиатранспортной отрасли  
Российской Федерации до 2030 года

**Г Р А Ф И К И**  
**производства отечественных комплектующих по годам**

Тип силовой установки	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год	2026 год	2027 год	2028 год	2029 год	2030 год	Всего
Силовые установки:										
ПД-8	-	6	44	44	44	44	44	44	44	314
ПД-14	-	-	14	26	52	80	108	152	152	584
ПС-90	-	6	14	20	20	20	20	20	20	140
ТВ7-117СТ-01	-	6	8	16	26	26	26	26	26	160
ТВ7-117В	20	20	20	20	25	25	25	25	25	205
ВК-650В	0	86	120	120	100	100	100	100	100	826
ВК-1600В	0	12	21	24	37	28	32	36	41	231
ВК-2500/ ТВ3-117	276	340	382	256	250	250	250	250	250	2504
Итого:	296	476	623	526	554	573	605	653	658	4964

ПРИЛОЖЕНИЕ № 5  
к комплексной программе  
развития авиатранспортной отрасли  
Российской Федерации до 2030 года

**ПРОГНОЗ**

**сокращения стоимости поддержания летной годности воздушных судов по мере увеличения парка воздушных судов  
с указанием доли снижения к предыдущему году**

Тип воздушного судна	Единица измерения	2026 год	2027 год	2028 год	2029 год	2030 год
Самолеты:						
SSJ 100	процентов	6	6	7	7	8
МС-21	процентов	5	5	5	6	6
Ил-114	процентов	2	7	7	8	9
Ту-214	процентов	-	5	5	5	5









II. Государственная программа Российской Федерации  
"Развитие авиационной промышленности"

(тыс. рублей)

	на 2022 - 2025 годы		на 2026 - 2030 годы		2022 - 2030 годы
	всего	в том числе дополнительная потребность к базе	всего	в том числе дополнительная потребность к базе	
Всего, в том числе:	173985006,3	-	226592280,5	-	400577286,8
федеральный бюджет	173985006,3	-	226592280,5	-	400577286,8
средства Фонда национального благосостояния	-	-	-	-	-
<p align="center">Субсидии изготовителям воздушных судов и их составных частей на финансовое обеспечение части затрат, связанных с созданием, производством, реализацией и обслуживанием самолетов семейства МС-21 (постановление Правительства Российской Федерации от 25 января 2019 г. № 36 "Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета изготовителям воздушных судов и их составных частей на финансовое обеспечение части затрат, связанных с созданием, производством, реализацией и обслуживанием самолетов семейства МС-21")</p>					
Всего, в том числе:	19960447,8	-	27426158	-	47386605,8
федеральный бюджет	19960447,8	-	27426158	-	47386605,8
средства Фонда национального благосостояния	-	-	-	-	-
<p>Субсидии российским лизинговым компаниям на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях и в государственной корпорации развития "ВЭБ.РФ" на закупку воздушных судов с последующей их передачей российским авиакомпаниям по договорам лизинга (аренды), а также указанным компаниям и производителям воздушных судов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях и в государственной корпорации развития "ВЭБ.РФ" на приобретение тренажеров для российских воздушных судов (постановление Правительства Российской Федерации от 22 октября 2012 г. № 1073 "О предоставлении субсидий российским лизинговым компаниям на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях и в государственной корпорации развития "ВЭБ.РФ" на закупку воздушных судов с последующей их передачей российским авиакомпаниям по договорам лизинга (аренды), а также указанным компаниям и производителям воздушных судов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях и в государственной корпорации развития "ВЭБ.РФ" на приобретение тренажеров для российских воздушных судов")</p>					

	на 2022 - 2025 годы		на 2026 - 2030 годы		2022 - 2030 годы
	всего	в том числе дополнительная потребность к базе	всего	в том числе дополнительная потребность к базе	
Всего, в том числе:	37601185,6	-	46008627,5	-	83609813,1
федеральный бюджет	37601185,6	-	46008627,5	-	83609813,1
средства Фонда национального благосостояния	-	-	-	-	-
<p>Субсидии российским лизинговым компаниям на возмещение части затрат на выплату купонного дохода по размещенным облигациям и (или) на уплату процентов по кредитам (займам), полученным в российских кредитных организациях, в государственной корпорации развития "ВЭБ.РФ" и в Государственной корпорации по содействию разработке, производству и экспорту высокотехнологичной промышленной продукции "Ростех" (ее дочерних организациях) на закупку воздушных судов и тренажеров для российских воздушных судов с последующей их передачей по договорам лизинга (аренды) (постановление Правительства Российской Федерации от 28 декабря 2017 г. № 1675 "Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета российским лизинговым компаниям на возмещение части затрат на выплату купонного дохода по размещенным облигациям и (или) на уплату процентов по кредитам (займам), полученным в российских кредитных организациях, в государственной корпорации развития "ВЭБ.РФ" и в Государственной корпорации по содействию разработке, производству и экспорту высокотехнологичной промышленной продукции "Ростех" (ее дочерних организациях) на закупку воздушных судов и тренажеров для российских воздушных судов с последующей их передачей по договорам лизинга (аренды)")</p>					
Всего, в том числе:	7392662	-	9294070	-	16686732
федеральный бюджет	7392662	-	9294070	-	16686732
средства Фонда национального благосостояния	-	-	-	-	-
<p>Создание системы послепродажного обслуживания воздушных судов и подготовки авиационного персонала для воздушных судов (постановление Правительства Российской Федерации от 19 марта 2018 г. № 301 "Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета российским компаниям на финансовое обеспечение затрат, связанных с созданием системы послепродажного обслуживания воздушных судов и подготовкой авиационного персонала для воздушных судов")</p>					
Всего, в том числе:	7622443,6	-	7653054,5	-	15275498,1
федеральный бюджет	7622443,6	-	7653054,5	-	15275498,1
средства Фонда национального благосостояния	-	-	-	-	-

	на 2022 - 2025 годы		на 2026 - 2030 годы		2022 - 2030 годы
	всего	в том числе дополнительная потребность к базе	всего	в том числе дополнительная потребность к базе	

Субсидии авиакомпаниям на компенсацию части затрат на уплату лизинговых (арендных) платежей за воздушные суда, а также затрат, связанных с обслуживанием воздушных судов (постановление Правительства Российской Федерации от 22 февраля 2021 г. № 245 "Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета авиакомпаниям на компенсацию части затрат на уплату лизинговых (арендных) платежей за воздушные суда, а также затрат, связанных с обслуживанием воздушных судов")

Всего, в том числе:	49083300	-	81848500	-	130931800
федеральный бюджет	49083300	-	81848500	-	130931800
средства Фонда национального благосостояния	-	-	-	-	-

Государственная поддержка российских авиакомпаний, региональных унитарных предприятий, не являющихся российскими авиакомпаниями, в целях обновления парка воздушных судов для осуществления внутренних региональных и местных воздушных перевозок (постановление Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2011 г. № 1212 "Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета российским авиакомпаниям, региональным унитарным предприятиям, не являющимся российскими авиакомпаниями, в целях обновления парка воздушных судов для осуществления внутренних региональных и местных воздушных перевозок")

Всего, в том числе:	35128700	-	52361925	-	87490625
федеральный бюджет	35128700	-	52361925	-	87490625
средства Фонда национального благосостояния	-	-	-	-	-

Субсидии российским производителям самолетов, вертолетов и авиационных двигателей на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях и в государственной корпорации "Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)" в 2008 - 2011 годах на техническое перевооружение, а также части затрат на уплату лизинговых платежей за технологическое оборудование, поставляемое российскими лизинговыми компаниями по договорам лизинга, заключенным с 2006 года (постановление Правительства Российской Федерации от 16 февраля 2008 г. № 91 "Об утверждении Правил предоставления субсидий российским производителям самолетов, вертолетов и авиационных двигателей на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях и в государственной корпорации "Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)" в 2008 - 2011 годах на техническое перевооружение, а также части затрат на уплату лизинговых платежей за технологическое оборудование, поставляемое российскими лизинговыми компаниями по договорам лизинга, заключенным с 2006 года")

Всего, в том числе:	1799967,3	-	1999945,5	-	3799912,8
---------------------	-----------	---	-----------	---	-----------

	на 2022 - 2025 годы		на 2026 - 2030 годы		2022 - 2030 годы
	всего	в том числе дополнительная потребность к базе	всего	в том числе дополнительная потребность к базе	
федеральный бюджет	1799967,3	-	1999945,5	-	3799912,8
средства Фонда национального благополучия	-	-	-	-	-
Имущественный взнос Российской Федерации в Государственную корпорацию по содействию разработке, производству и экспорту высокотехнологичной промышленной продукции "Ростех", в том числе для осуществления последующего взноса в уставный капитал публичного акционерного общества "Объединенная авиастроительная корпорация" в целях доработки и восстановления летной годности воздушных судов (постановление Правительства Российской Федерации разрабатывается)					
Всего, в том числе:	15396300	-	-	-	15396300
федеральный бюджет	15396300	-	-	-	15396300
средства Фонда национального благополучия	-	-	-	-	-

\* Вопрос увеличения финансирования этой программы будет рассматриваться при корректировке комплексной программы развития авиатранспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 25 июня 2022 г. № 1693-р.