

Международный научно-исследовательский журнал

«Прогрессивная экономика»

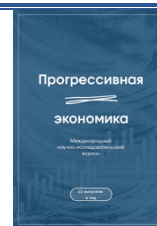
№ 6 / 2026 https://progressive-economy.ru/vypusk_1/razvitie-gosudarstvennoj-podderzhki-passazhirskogo-samoletostroeniya-rossijskoj-federaczii-na-osnove-lizingovo-servisnoj-modeli-zhiznennogo-czikla-vozdushnogo-sudna/

Научная статья / Original article

Идентификатор научной специальности ВАК: 5.2.3

УДК 338.45:629.735

DOI: 10.54861/27131211_2026_6_280



РАЗВИТИЕ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОДДЕРЖКИ ПАССАЖИРСКОГО САМОЛЕТОСТРОЕНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ НА ОСНОВЕ ЛИЗИНГОВО-СЕРВИСНОЙ МОДЕЛИ ЖИЗНЕННОГО ЦИКЛА ВОЗДУШНОГО СУДНА

*Пасюк И.А., аспирант, Университет «Синергия», г. Москва, Россия
129090, Москва, ул. Мещанская, д. 9/14, стр. 1
e-mail: ivan98pas@rambler.ru*

Аннотация. В статье рассматривается проблема повышения эффективности государственной поддержки пассажирского самолетостроения Российской Федерации в условиях необходимости достижения национальных целей по росту авиационной подвижности населения и увеличению доли отечественных воздушных судов в парке российских авиаперевозчиков. Цель исследования состоит в обосновании лизингово-сервисной модели жизненного цикла отечественного воздушного судна как организационно-экономического механизма перехода от поддержки факта производства и поставки самолета к поддержке его устойчивой коммерческой эксплуатации. Научная новизна исследования заключается в объединении субсидируемой входной цены первых серий, льготного лизинга, гарантийных обязательств производителя, обеспечения запасными частями по гарантийным случаям, последующего сервисного сопровождения и нормативного закрепления минимального гарантийно-сервисного стандарта в единую модель государственной поддержки. Методологическую основу исследования составили системный, институциональный, сравнительно-правовой и структурно-логический подходы. В результате выявлены производственный и рыночно-сбытовой разрывы в реализации программных ориентиров по MC-21 и SJ-100, раскрыто содержание лизингово-сервисной модели и предложены направления ее нормативно-институционального обеспечения. Практическая значимость исследования состоит в возможности использования предложенного подхода при корректировке механизмов государственной поддержки, условий льготного лизинга, субсидирования производителей и формирования гарантийно-сервисных обязательств при поставке отечественных пассажирских воздушных судов.

Ключевые слова: пассажирское самолетостроение, государственная поддержка, авиационный лизинг, лизингово-сервисная модель, жизненный цикл, гарантийно-сервисный стандарт.

Конфликт интересов. Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

Для цитирования: Пасюк И.А. Развитие государственной поддержки пассажирского самолетостроения Российской Федерации на основе лизингово-сервисной модели жизненного цикла воздушного судна // Прогрессивная экономика. 2026. № 6. С. 280–301. https://doi.org/10.54861/27131211_2026_6_280.

Статья поступила в редакцию: 17.04.2026 г. Одобрена после рецензирования: 01.06.2026 г. Принята к публикации: 05.06.2026 г.

DEVELOPMENT OF STATE SUPPORT FOR PASSENGER AIRCRAFT MANUFACTURING IN THE RUSSIAN FEDERATION BASED ON A LEASING-AND-SERVICE MODEL OF THE AIRCRAFT LIFE CYCLE

*Pasyuk I.A., Postgraduate Student, Synergy University, Moscow, Russia
129090, Moscow, Meshchanskaya St., 9/14, building 1
e-mail: ivan98pas@rambler.ru*

Abstract. The article examines the problem of improving the effectiveness of state support for passenger aircraft manufacturing in the Russian Federation in the context of achieving national goals related to increasing air mobility and expanding the share of domestically produced aircraft in the fleet of Russian airlines. The purpose of the study is to substantiate a leasing-and-service life-cycle model for domestically produced aircraft as an organizational and economic mechanism for shifting from support for aircraft production and delivery to support for sustainable commercial operation. The scientific novelty of the study lies in integrating the subsidized entry price of initial production batches, preferential leasing, manufacturer warranty obligations, provision of spare parts for warranty cases, subsequent service support, and regulatory consolidation of a minimum warranty-and-service standard into a single state support model. The methodological basis of the study includes systemic, institutional, comparative legal, and structural-logical approaches. The study identifies production and market-sales gaps in the implementation of program targets for the MC-21 and SJ-100 aircraft, reveals the content of the proposed leasing-and-service model, and formulates directions for its regulatory and institutional support. The practical significance of the study lies in the possibility of applying the proposed approach when adjusting state support mechanisms, preferential leasing conditions, manufacturer subsidies, and warranty-and-service obligations for the delivery of domestically produced passenger aircraft.

Keywords: passenger aircraft manufacturing; state support; aircraft leasing; leasing-and-service model; life cycle; warranty-and-service standard.

JEL classification: L52, L62, O38, L93.

Conflict of interest. The author declares that there is no conflict of interest.

For citation: Pasyuk I.A. (2026). Razvitie gosudarstvennoi podderzhki passazhirskogo samoletostroeniya Rossiiskoi Federatsii na osnove lizingovo-servisnoi modeli zhiznennogo tsikla vozдушного судна [Development of state support for passenger aircraft manufacturing in the Russian Federation based on a leasing-and-service model of the aircraft life cycle]. *Progressivnaya ekonomika* [Progressive Economy], 6, 280–301. https://doi.org/10.54861/27131211_2026_6_280. (In Russ., abstract in Eng.)

The article was submitted to the editorial office: 17/04/2026. Approved after review: 01/06/2026. Accepted for publication: 05/06/2026.

Введение

Пассажирское самолетостроение относится к числу отраслей, в которых результат государственной промышленной политики не может быть сведен только к факту разработки, сертификации или выпуска продукции. Для гражданской авиации принципиальное значение имеет способность воздушного судна регулярно использоваться авиаперевозчиком в коммерческой эксплуатации при приемлемой стоимости владения, доступности запасных частей, предсказуемых сроках технического обслуживания и наличии гарантийных обязательств производителя. Поэтому эффективность государственной поддержки пассажирского самолетостроения должна рассматриваться не только через объем бюджетных ресурсов и количество поставленных самолетов, но и через способность обеспечить устойчивый эксплуатационный результат.

Актуальность исследования определяется необходимостью достижения национальных целей развития Российской Федерации. Указом Президента Российской Федерации от 7 мая 2024 г. № 309 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года» (далее – Указ № 309) предусмотрено увеличение к 2030 году авиационной подвижности населения не менее чем на 50 процентов по сравнению с уровнем 2023 года при обеспечении доли самолетов отечественного производства в парке российских авиаперевозчиков не менее 50 процентов [1]. Достижение указанных ориентиров требует не только расширения серийного производства отечественных пассажирских воздушных судов, но и формирования условий для их устойчивого ввода в парк авиакомпаний.

В действующей системе государственной поддержки значительное внимание уделяется разработке, импортозамещению компонентов, организации серийного производства, поставке воздушных судов и применению лизинговых механизмов. Вместе с тем для авиаперевозчика ключевым является не сам факт получения самолета, а предсказуемость его последующей эксплуатации: величина первоначальной финансовой нагрузки, надежность первых серий, доступность запасных частей, сроки устранения гарантийных дефектов, техническая готовность и возможность сервисного сопровождения после завершения гарантийного периода. При отсутствии такой связки бюджетная поддержка может обеспечивать производственный

результат, но не гарантировать устойчивого использования воздушного судна в регулярных перевозках.

Научная проблема исследования состоит в недостаточной согласованности финансовых, производственных, гарантийных, сервисных и нормативных инструментов государственной поддержки пассажирского самолетостроения. Льготный лизинг снижает финансовую нагрузку на авиаперевозчика, но сам по себе не устраняет эксплуатационные риски первых серий отечественных воздушных судов. Поддержка производителя способствует организации выпуска, однако без гарантийно-сервисных обязательств не обеспечивает авиакомпаниям достаточной предсказуемости стоимости владения и технической готовности парка. В связи с этим повышение эффективности государственной поддержки требует перехода от поддержки факта поставки воздушного судна к поддержке его жизненного цикла на начальном этапе коммерческой эксплуатации.

Таким образом, целью статьи является обоснование направлений повышения эффективности государственной поддержки пассажирского самолетостроения Российской Федерации на основе лизингово-сервисной модели жизненного цикла отечественного воздушного судна, предусматривающей субсидируемую входную цену первых серий, льготный лизинг, пятилетнюю гарантию производителя, обеспечение запасными частями по гарантийным случаям, последующее сервисное сопровождение и нормативное закрепление минимального гарантийно-сервисного стандарта поставки воздушных судов с применением государственной поддержки. Научная новизна исследования заключается в обосновании указанной модели как организационно-экономического механизма перехода от поддержки факта производства и передачи самолета авиаперевозчику к поддержке его устойчивой коммерческой эксплуатации.

Обзор литературы

В научной литературе проблематика развития авиационной промышленности рассматривается преимущественно в контексте стратегической значимости отрасли, высокой капиталоемкости производства, продолжительного жизненного цикла авиационной техники и объективной необходимости государственного участия. Ф.А. Кузнецов указывает, что развитие аэрокосмической отрасли непосредственно зависит от экономической политики и поддержки государства, поскольку данная отрасль обладает стратегическим значением, требует значительных объемов финансирования и нуждается в специальном государственном регулировании [2]. Сходная логика прослеживается в работе Д.В. Мантурова, где конкурентоспособность авиационной промышленности связывается не только с наличием сертифицированного производства, кадрового и технологического потенциала, но и с формированием системы сопровождения продукции на всех этапах жизненного цикла [3]. В.В. Ключков, раскрывая экономическую специфику гражданского авиастроения, подчеркивает высокую длительность

жизненного цикла изделий, значительный объем постоянных затрат, зависимость себестоимости от масштабов выпуска и, как следствие, ограниченность возможностей развития отрасли исключительно на основе частной инициативы [4].

Значительное внимание исследователи уделяют ограничениям, связанным с импортозависимостью российской гражданской авиационной промышленности и нарушением производственно-сервисной кооперации. Е.А. Капогузов показывает, что к числу ключевых проблем отрасли относится зависимость крупнейших российских авиакомпаний от импортных поставок и обслуживания, а также сложность отказа от международной кооперации при производстве гражданских самолетов [5]. Л.В. Кузьмина рассматривает авиационную промышленность как сложную организационно-производственную систему, развитие которой не может обеспечиваться за счет точечной корректировки отдельных направлений. По мнению автора, отраслевые проблемы затрагивают производство, инвестиционное обеспечение, кредитные механизмы, инфраструктуру, эксплуатацию воздушных судов и подготовку персонала, что требует применения системного подхода [6]. Р.В. Лопаткин дополняет данную позицию, отмечая, что конкурентоспособность современного пассажирского самолета определяется не только его техническими характеристиками, но и эксплуатационными параметрами, простотой обслуживания и освоения нового типа воздушного судна авиаперевозчиком [7].

Отдельный блок исследований посвящен авиационному лизингу как одному из ключевых механизмов обновления парка воздушных судов. М.А. Баева и О.Д. Исмагилова показывают, что более половины используемых в мире самолетов эксплуатируется авиакомпаниями на условиях лизинга, поскольку высокая стоимость современной коммерческой авиационной техники ограничивает возможность ее приобретения за счет собственных средств [8]. К.Ю. Решетов и М.С. Пухов, анализируя отечественный авиализинг в нестабильных экономических условиях, также подчеркивают, что самолеты являются основной статьей инвестиционных расходов авиакомпаний, а значительная часть авиапарка формируется посредством лизинговых схем [9]. В.К. Сторожева, рассматривая лизинг воздушных судов в условиях санкций, акцентирует внимание на том, что внешние ограничения затронули не только поставки воздушных судов, но и страхование, техническое обслуживание и обеспечение запасными частями [10]. Это позволяет рассматривать авиационный лизинг не изолированно, а в связи с гарантийными и сервисными условиями эксплуатации воздушного судна.

Важное значение для настоящего исследования имеют работы, раскрывающие экономическое содержание послепродажного обслуживания и сопровождения жизненного цикла авиационной техники. О.А. Болтовский рассматривает послепродажное обслуживание как самостоятельный элемент

жизненного цикла гражданской авиатехники и выделяет связанные с ним затраты: простои воздушных судов, подготовку обслуживающего персонала, формирование логистических цепочек поставки запасных частей, создание складских запасов, разработку технической документации и информационных систем [11]. А.М. Камбаров и Е.А. Ратникова указывают, что этап эксплуатации занимает центральное место в жизненном цикле авиационной техники, а эффективность послепродажного обслуживания зависит от мониторинга технического состояния, информационной поддержки, планирования профилактического обслуживания и своевременного заказа необходимых комплектующих [12]. В развитие этого подхода эти же авторы указывают, что задержки поставок комплектующих и запасных частей могут приводить к простоям техники, нарушению графика полетов, увеличению эксплуатационных расходов и снижению безопасности эксплуатации [13].

Таким образом, анализ научных источников позволяет сделать вывод о наличии нескольких относительно самостоятельных направлений исследования: государственной поддержки авиационной промышленности, импортозависимости гражданского авиастроения, авиационного лизинга, послепродажного обслуживания и рисков поставки запасных частей. Вместе с тем в имеющихся работах указанные элементы, как правило, рассматриваются раздельно. Недостаточно раскрытым остается подход, при котором субсидируемая входная цена первых серий, льготный лизинг, гарантийные обязательства производителя, обеспечение запасными частями по гарантийным случаям, последующее сервисное сопровождение и нормативные условия предоставления государственной поддержки объединяются в единую лизингово-сервисную модель жизненного цикла отечественного воздушного судна. Именно этот исследовательский пробел определяет необходимость разработки минимального гарантийно-сервисного стандарта поставки отечественных пассажирских воздушных судов с применением мер государственной поддержки.

Материалы и методы

Методологическую основу исследования составили системный, институциональный, сравнительно-правовой и структурно-логический подходы. Системный подход использован для рассмотрения государственной поддержки пассажирского самолетостроения как совокупности взаимосвязанных финансовых, производственных, гарантийных, сервисных и нормативных инструментов. Институциональный подход позволил определить распределение функций между государством, производителем воздушного судна, лизинговой компанией, авиаперевозчиком и сервисными организациями. Сравнительно-правовой подход применен при анализе действующего регулирования лизинга, промышленной политики и предоставления бюджетных субсидий, а структурно-логический подход – при построении лизингово-сервисной модели жизненного цикла отечественного воздушного судна.

Теоретико-методическую основу исследования также составил разработанный автором подход к оценке эффективности мер государственной поддержки пассажирского самолетостроения, предполагающий соотнесение ресурсов государственной поддержки, инструментов промышленной политики, стадий жизненного цикла воздушного судна и достигаемых производственных, рыночных, эксплуатационных и стратегических результатов. Использование данного подхода позволило выявить разрыв между производственным результатом поддержки, выраженным в разработке, выпуске и передаче воздушного судна авиаперевозчику, и эксплуатационным результатом, связанным с его регулярным коммерческим использованием, технической готовностью, доступностью запасных частей и приемлемой стоимостью владения.

Информационную базу исследования составили научные публикации, рассмотренные в разделе «Обзор литературы», а также нормативные правовые акты и документы стратегического и программного планирования Российской Федерации. Нормативно-правовую и программную базу исследования образуют Указ № 309 [1], государственная программа Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. № 303 (далее – Государственная программа) [14], Комплексная программа развития авиационной отрасли Российской Федерации до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 25 июня 2022 г. № 1693-р (далее – Комплексная программа) [15], Федеральный закон от 29 октября 1998 г. № 164-ФЗ «О финансовой аренде (лизинге)» (далее – Федеральный закон № 164-ФЗ) [16], Федеральный закон от 31 декабря 2014 г. № 488-ФЗ «О промышленной политике в Российской Федерации» (далее – Федеральный закон № 488-ФЗ) [17], а также Правила предоставления из бюджетов бюджетной системы Российской Федерации субсидий, в том числе грантов в форме субсидий, юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, физическим лицам – производителям товаров, работ, услуг, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 25 октября 2023 г. № 1780 (далее – Правила № 1780) [18]. Логика исследования включала выявление ограничений действующей модели поддержки, определение элементов лизингово-сервисной модели и формулирование направлений нормативно-институционального закрепления минимального гарантийно-сервисного стандарта поставки отечественных воздушных судов с применением мер государственной поддержки.

Результаты и обсуждение

Для обоснования лизингово-сервисной модели жизненного цикла отечественного воздушного судна необходимо сопоставить программные ориентиры пассажирского самолетостроения с актуализированными производственными ожиданиями и степенью договорной обеспеченности поставок. Такое сопоставление позволяет выявить два принципиальных

ограничения действующей модели государственной поддержки: во-первых, производственный разрыв, связанный с выходом на серийный выпуск; во-вторых, рыночно-сбытовой разрыв, отражающий степень юридической фиксации спроса со стороны авиаперевозчиков.

В рассматриваемом контуре ключевое значение имеют самолеты MC-21 и SJ-100 (ранее SSJ-NEW), поскольку именно они должны обеспечить существенную часть обновления парка российских авиаперевозчиков в сегментах среднемагистральных и региональных пассажирских воздушных судов. Комплексная программа закрепляет плановые параметры поставок указанных самолетов, однако последующие публичные заявления о производственных ориентирах свидетельствуют о корректировке ожидаемых годовых темпов выпуска [15; 19]. Для выявления указанного расхождения программные показатели годового выпуска на 2030 год сопоставлены с актуализированными ожидаемыми значениями. Результаты сопоставления представлены на рисунке 1.

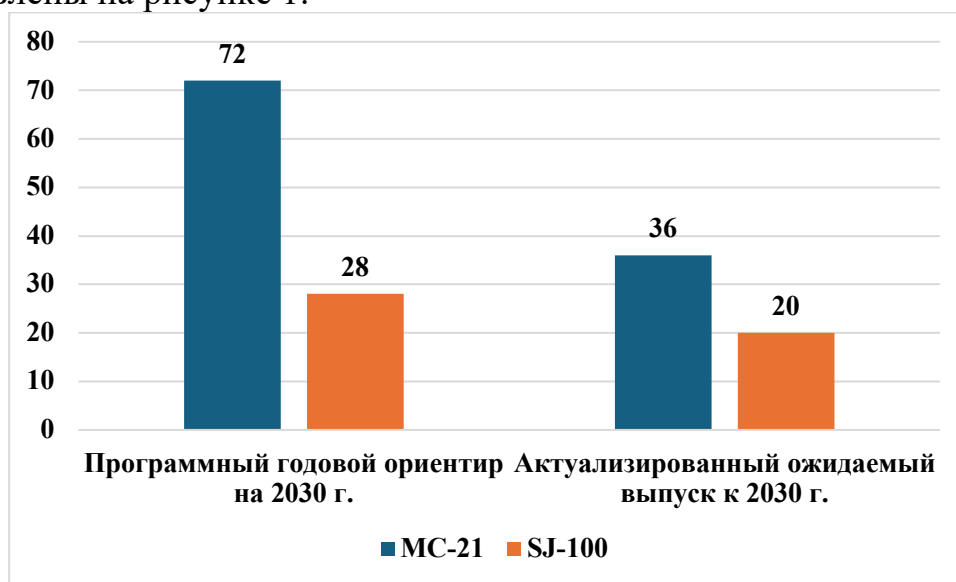


Рис. 1. Сопоставление программного и ожидаемого годового выпуска MC-21 и SJ-100 к 2030 году, ед.

Источник: составлено автором по данным [15;19]

Fig. 1. Comparison of planned and expected annual production of MC-21 and SJ-100 by 2030, ea.

Source: compiled by the author based on [15; 19]

Рисунок 1 показывает наличие производственного разрыва между программными ориентирами и актуализированными ожидаемыми темпами выпуска. По MC-21 программный ориентир на 2030 год составляет 72 самолета в год, тогда как актуализированное ожидаемое значение – 36 самолетов, или 50,0 % от программного уровня. По SJ-100 расхождение менее выражено: ожидаемый выпуск составляет 20 самолетов против 28, предусмотренных Комплексной программой, то есть 71,4 % от программного ориентира. Следовательно, производственный контур государственной

поддержки пока не демонстрирует подтвержденного выхода на параметры серийности, заложенные в программных документах.

Однако оценка эффективности государственной поддержки не может ограничиваться только сопоставлением плановых и ожидаемых объемов выпуска. Даже при достижении производственных ориентиров устойчивость отраслевого результата зависит от того, в какой мере будущие поставки обеспечены спросом со стороны авиаперевозчиков. В связи с этим следующим этапом анализа является сопоставление программного объема поставок до 2030 года с предварительной и контрактной обеспеченностью поставок. Предварительные соглашения отражают заявленный рыночный интерес авиаперевозчиков, тогда как твердые контракты характеризуют более высокий уровень юридической определенности будущих поставок. Соответствующее сопоставление представлено на рисунке 2.

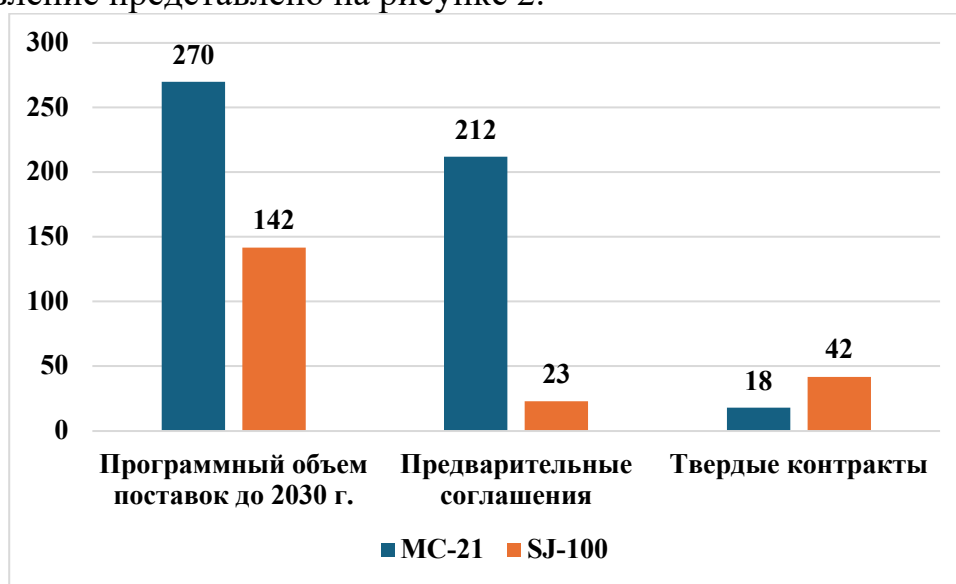


Рис. 2. Сопоставление программных поставок, предварительной и контрактной обеспеченности по MC-21 и SJ-100, ед.

Источник: составлено автором по данным [15;20;21;22;23]

Fig. 2. Comparison of planned deliveries, preliminary and contractual coverage for MC-21 and SJ-100, ea.

Source: compiled by the author based on [15;20;21;22;23]

При формировании показателя предварительной обеспеченности по MC-21 учитывались актуализированные планы группы «Аэрофлот» по получению 200 самолетов MC-21, соглашение авиакомпании «Аврора» на 5 самолетов MC-21 и соглашение авиакомпании «ИрАэро» на 7 самолетов MC-21. По SJ-100 в расчет включены соглашение авиакомпании «Аврора» на 2 самолета и соглашение авиакомпании «ИрАэро» на 21 самолет. Ранее заявленный объем поставки 89 SJ-100 для группы «Аэрофлот» в актуализированном расчете не учитывается в связи с отсутствием планов эксплуатации указанных воздушных судов группой, при этом твердый

контракт на 34 SJ-100 сохраняется и рассматривается в составе контрактной обеспеченности.

Рисунок 2 отражает неоднородную структуру договорной обеспеченности по двум проектам. По МС-21 предварительная обеспеченность охватывает 212 самолетов из 270, или 78,5 % программного объема поставок до 2030 года. Основную часть данного объема формируют планы группы «Аэрофлот» по получению 200 самолетов МС-21; дополнительно учитываются соглашения авиакомпаний «Аврора» на 5 самолетов и «ИрАэро» на 7 самолетов. Вместе с тем твердыми контрактами обеспечено только 18 самолетов, что составляет 6,7 % программного ориентира. Следовательно, по МС-21 сформирован значительный заявленный спрос, однако его трансформация в юридически закреплённые обязательства пока остается ограниченной.

По SJ-100 ситуация имеет обратную конфигурацию. Предварительная обеспеченность охватывает 23 самолета из 142, или 16,2 % программного ориентира и формируется за счет соглашений авиакомпаний «Аврора» на 2 самолета и «ИрАэро» на 21 самолет. При этом твердые контракты составляют 42 самолета, или 29,6 % программного объема поставок до 2030 года, включая 34 самолета по контракту группы «Аэрофлот» и 8 самолетов по ранее заключенному договору авиакомпании «Аврора». Это означает, что по SJ-100 уровень твердой контрактной обеспеченности относительно выше, чем по МС-21, однако общий масштаб заявленного и юридически оформленного спроса также остается недостаточным для полного покрытия параметров Комплексной программы.

Таким образом, статистическое сопоставление позволяет выделить два взаимосвязанных ограничения действующей модели государственной поддержки. Первое ограничение имеет производственный характер и выражается в снижении ожидаемых годовых темпов выпуска относительно программных ориентиров. Второе ограничение имеет рыночно-сбытовой характер и проявляется в неполной трансформации предварительной обеспеченности и заявленного спроса в твердые контракты. При этом фактические поставки импортозамещенных МС-21 и SJ-100 авиакомпаниям на дату анализа отсутствуют, вследствие чего договорная база еще не перешла в стадию коммерческой эксплуатации.

Именно стадия коммерческой эксплуатации имеет принципиальное значение для оценки конечного результата государственной поддержки. На ней проверяется не только способность отрасли произвести и передать самолет авиаперевозчику, но и эксплуатационная состоятельность воздушного судна: техническая готовность, доступность запасных частей, сроки устранения дефектов, гарантийные обязательства производителя, стоимость владения и качество сервисного сопровождения. Поэтому отсутствие фактических поставок импортозамещенных самолетов усиливает значимость

не только производственных и финансовых мер поддержки, но и гарантийно-сервисного контура.

Следовательно, ключевая проблема заключается не только в необходимости наращивания серии, но и в недостаточной связанности производственного, финансового, сбытового и эксплуатационного контуров государственной поддержки. Для авиаперевозчика значение имеет не сам факт будущей поставки самолета, а предсказуемость его последующего использования в регулярной коммерческой эксплуатации. Поэтому повышение эффективности государственной поддержки пассажирского самолетостроения должно быть связано не с механическим расширением субсидирования поставки, а с формированием лизингово-сервисной модели жизненного цикла отечественного воздушного судна.

Под лизингово-сервисной моделью в настоящем исследовании предлагается понимать организационно-экономический механизм государственной поддержки, при котором передача воздушного судна авиаперевозчику на условиях льготного лизинга дополняется субсидируемой входной ценой первых серий, пятилетней гарантией производителя, обеспечением запасными частями по гарантийным случаям, последующим сервисным сопровождением и нормативным закреплением минимального гарантийно-сервисного стандарта поставки. Такая модель позволяет перейти от поддержки факта производства и передачи самолета к поддержке его устойчивой коммерческой эксплуатации.

При этом льготный лизинг в предлагаемой модели не рассматривается как самостоятельный канал прямого субсидирования авиаперевозчика. Его экономическое содержание связано с льготным фондированием лизингодателя за счет средств ФНБ, федерального бюджета или иных источников государственной поддержки и последующей трансляцией данного эффекта в условия договора лизинга. Иными словами, финансовая поддержка должна быть встроена в цепочку «государство – лизингодатель – авиаперевозчик» таким образом, чтобы снижение стоимости фондирования действительно приводило к уменьшению лизинговой нагрузки для конечного пользователя воздушного судна.

Наряду с финансовым механизмом принципиальное значение имеет нормативно-институциональный механизм модели. Его содержание заключается в установлении гарантийно-сервисных обязательств производителя как условия предоставления соответствующей субсидии, закреплении минимального гарантийно-сервисного стандарта и закреплении льготных условий лизинга для авиаперевозчика при осуществлении фондирования лизингодателя. Такой подход позволяет рассматривать гарантийное и сервисное сопровождение не как факультативную коммерческую услугу производителя, а как обязательный элемент поставки воздушного судна, осуществляемой с применением мер государственной поддержки.

Лизингово-сервисная модель государственной поддержки жизненного цикла отечественного пассажирского воздушного судна представлена на рисунке 3.

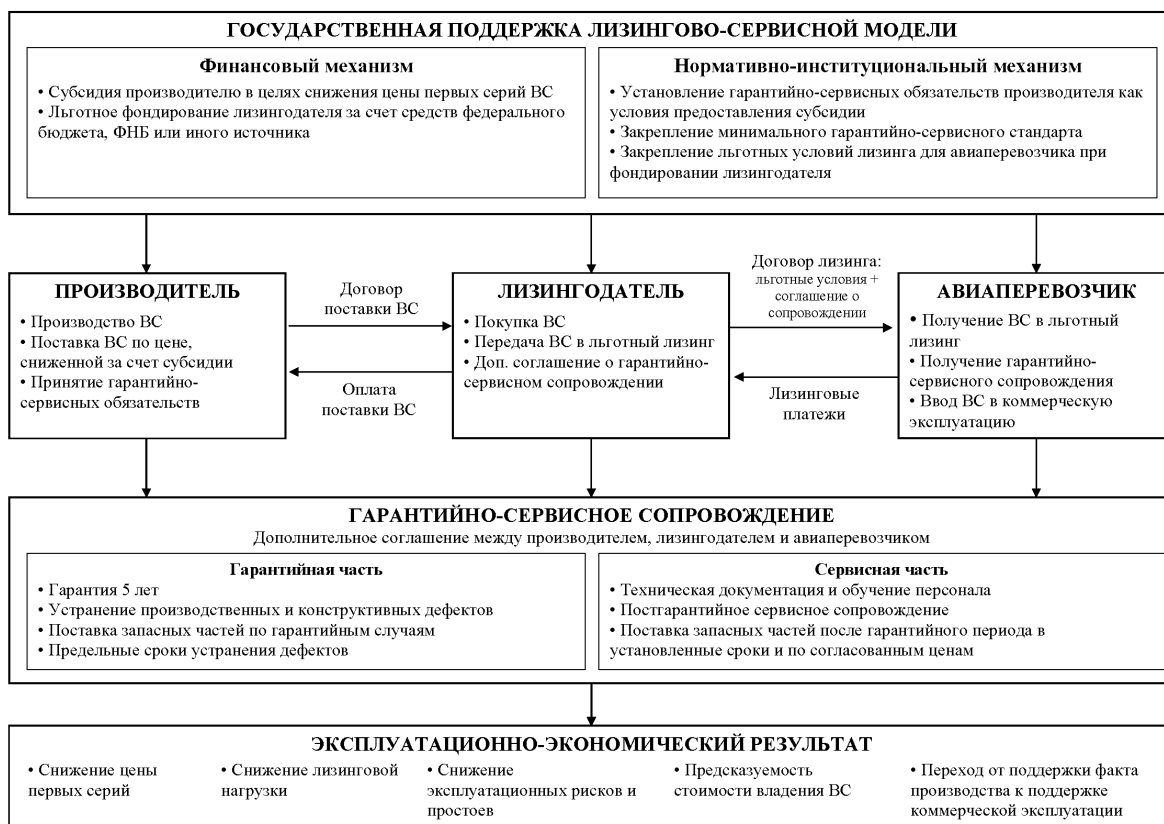


Рис. 3. Лизингово-сервисная модель государственной поддержки жизненного цикла отечественного пассажирского воздушного судна

Источник: составлено автором

Fig. 3. Leasing-and-service model of state support for the life cycle of a domestically produced passenger aircraft

Source: compiled by the author

Как следует из рисунка 3, модель включает два взаимосвязанных механизма государственной поддержки. Финансовый механизм предполагает предоставление субсидии производителю в целях снижения цены первых серий воздушных судов, а также льготное фондирование лизингодателя. Нормативно-институциональный механизм обеспечивает закрепление гарантийно-сервисных обязательств производителя, минимального гарантийно-сервисного стандарта и льготных условий лизинга как обязательных элементов модели. В совокупности данные механизмы формируют не разрозненный набор мер поддержки, а единую систему, ориентированную на снижение финансовых и эксплуатационных рисков авиаперевозчика.

В рамках модели производитель осуществляет выпуск воздушного судна, поставляет его по цене, сниженной за счет субсидии, и принимает

гарантийно-сервисные обязательства. Лизингодатель приобретает воздушное судно у производителя, транслирует эффект льготного фондирования в условия договора лизинга и передает воздушное судно авиаперевозчику на льготных условиях. Авиаперевозчик, в свою очередь, получает не только воздушное судно как объект лизинга, но и гарантийно-сервисное сопровождение, обеспечивающее более предсказуемые условия ввода нового типа воздушного судна в коммерческую эксплуатацию.

Ключевым элементом модели выступает гарантийно-сервисное сопровождение воздушного судна, осуществляемое производителем в интересах авиаперевозчика. Оно реализуется через дополнительное соглашение между производителем, лизингодателем и авиаперевозчиком и включает две взаимосвязанные части: гарантийную и сервисную. Гарантийная часть предполагает гарантию производителя, устранение производственных и конструктивных дефектов, поставку запасных частей по гарантийным случаям и установление предельных сроков устранения дефектов. Сервисная часть включает техническую документацию и обучение персонала, последующее сервисное сопровождение, поставку запасных частей после гарантийного периода в установленные сроки и по согласованным ценам.

Предлагаемая конструкция позволяет перераспределить акценты государственной поддержки. Если традиционная модель фактически концентрируется на финансировании производства, поставки и приобретения воздушного судна, то лизингово-сервисная модель дополнительно связывает получение государственной поддержки с эксплуатационными обязательствами производителя. Тем самым предметом поддержки становится не только факт выпуска и передачи воздушного судна, но и его способность использоваться авиаперевозчиком в регулярной коммерческой эксплуатации с приемлемой стоимостью владения и сниженным уровнем эксплуатационных рисков.

Эксплуатационно-экономический результат модели выражается в снижении цены первых серий для авиаперевозчика, уменьшении лизинговой нагрузки, снижении эксплуатационных рисков и простоев, повышении предсказуемости стоимости владения воздушным судном и переходе от поддержки факта производства к поддержке устойчивой коммерческой эксплуатации. Следовательно, лизингово-сервисная модель позволяет устранить разрыв между финансовой доступностью отечественного воздушного судна и его эксплуатационной привлекательностью для авиаперевозчика, что является необходимым условием повышения эффективности государственной поддержки пассажирского самолетостроения.

После раскрытия содержания модели следующим логическим шагом является определение направлений ее нормативно-институционального закрепления. Поскольку предложенная конструкция предполагает увязку субсидирования, льготного фондирования, лизинговой передачи воздушного

судна и гарантийно-сервисного сопровождения, ее реализация требует корректировки действующих правил предоставления поддержки и договорной архитектуры поставки отечественных воздушных судов. Без такого закрепления гарантийные и сервисные обязательства производителя будут зависеть от условий отдельных сделок, переговорной позиции конкретного авиаперевозчика и текущих возможностей производителя.

Предлагаемая модель не требует изменения всей системы законодательства о промышленной политике. Федеральный закон № 488-ФЗ может рассматриваться как общая правовая рамка государственной поддержки промышленной продукции длительного жизненного цикла. Однако непосредственное закрепление лизингово-сервисной модели целесообразно осуществлять через специальное регулирование финансовой аренды, подзаконный акт Правительства Российской Федерации о минимальном гарантийно-сервисном стандарте, программные документы авиационной промышленности, механизм предоставления субсидий и договорную архитектуру поставки воздушного судна.

Ключевым федеральным уровнем должен выступать Федеральный закон № 164-ФЗ. В нем целесообразно предусмотреть особенности лизинга отечественных гражданских воздушных судов, передаваемых авиаперевозчикам с применением мер государственной поддержки. Такие особенности должны включать возможность обязательного гарантийно-сервисного соглашения между производителем, лизингодателем и авиаперевозчиком, а также полномочие Правительства Российской Федерации по утверждению минимального гарантийно-сервисного стандарта для соответствующих сделок.

Содержание указанного стандарта должно раскрываться на уровне акта Правительства Российской Федерации. В нем целесообразно определить пятилетнюю гарантию производителя, перечень гарантийных случаев, включая производственные, конструктивные и материальные дефекты первых серий, порядок бесплатного обеспечения запасными частями по гарантийным случаям, предельные сроки устранения дефектов, требования к технической документации, обучению персонала, инженерной поддержке и последующему сервисному сопровождению. При этом стандарт не должен подменять плановое техническое обслуживание или коммерческую эксплуатацию воздушного судна: его назначение состоит в снижении специфических рисков первых серий и обеспечении минимального сервисного контура, необходимого для устойчивого ввода самолета в эксплуатацию.

Государственная программа должна выполнять программно-целевую функцию в предлагаемой модели. Ее целесообразно дополнить мероприятиями по развитию гарантийно-сервисного сопровождения отечественных пассажирских воздушных судов, формированию сервисной инфраструктуры, обменного фонда запасных частей и системы мониторинга ввода самолетов в регулярную коммерческую эксплуатацию. Тем самым

программа будет ориентирована не только на выпуск и поставку воздушных судов, но и на достижение эксплуатационного результата. Направления нормативно-институционального закрепления лизингово-сервисной модели представлены в таблице 1.

Таблица 1

Нормативно-институциональное обеспечение лизингово-сервисной модели жизненного цикла отечественного воздушного судна

Table 1

Regulatory and institutional support for the leasing-and-service life-cycle model of domestically produced aircraft

Уровень закрепления	Предлагаемое содержание	Функция в модели
Федеральный закон № 164-ФЗ	Введение особенностей лизинга отечественных гражданских воздушных судов с господдержкой; закрепление гарантийно-сервисного соглашения и полномочий Правительства РФ по утверждению минимального стандарта	Правовая основа модели
Постановление Правительства РФ о минимальном гарантийно-сервисном стандарте	Определение срока гарантии, гарантийных случаев, порядка обеспечения запасными частями, сроков устранения дефектов, требований к документации, обучению и сервисному сопровождению	Конкретизация обязательного гарантийно-сервисного минимума
Государственная программа	Включение мероприятий по развитию сервисной инфраструктуры, обменного фонда запасных частей и показателей ввода самолетов в эксплуатацию	Программно-целевое закрепление эксплуатационного результата
Механизм предоставления субсидий: Правила № 1780, решение ГРБС и соглашение о субсидии	Закрепление условий о снижении входной цены, соблюдении минимального стандарта, заключении гарантийно-сервисного соглашения, показателях результата и ответственности получателя поддержки	Увязка бюджетных средств с производственными и эксплуатационными обязательствами
Распоряжение Правительства РФ о предоставлении средств ФНБ, если ФНБ используется как источник фондирования	Установление целевого характера средств, трансляции эффекта льготного фондирования в договор лизинга и применения минимального стандарта	Снижение лизинговой нагрузки авиаперевозчика
Договорный пакет: договор лизинга и гарантийно-сервисное соглашение	Закрепление льготных условий лизинга, связи с гарантийно-сервисным соглашением, обязательств производителя по гарантии, запасным частям, технической поддержке и сервису	Передача самолета на льготных условиях и снижение эксплуатационных рисков

Источник: составлено автором на основе [14;16;18] и авторских предложений

Source: compiled by the author based on [14;16;18] and the author's proposals

Представленная конструкция позволяет выстроить последовательный переход от общего правового основания к программному, финансовому и договорному обеспечению модели. Федеральный закон о лизинге должен закрепить возможность специального режима лизинга отечественных гражданских воздушных судов, передаваемых с применением государственной поддержки. Постановление Правительства Российской Федерации о минимальном гарантийно-сервисном стандарте конкретизирует обязательный состав гарантийных и сервисных условий. Государственная программа обеспечивает включение данного стандарта в систему отраслевого планирования, мероприятий и показателей.

Механизм предоставления субсидий, включающий Правила № 1780, решение главного распорядителя бюджетных средств и соглашение о предоставлении субсидии, должен переводить указанные требования в условия конкретной меры поддержки. В этом блоке могут закрепляться снижение входной цены первых серий, обязанность соблюдения минимального гарантийно-сервисного стандарта, заключение гарантийно-сервисного соглашения, показатели результата, характеристики результата и ответственность получателя субсидии. Тем самым бюджетные средства увязываются не только с фактом выпуска или поставки воздушного судна, но и с обязательствами, влияющими на его последующую эксплуатацию.

Если льготное фондирование лизингодателя осуществляется за счет средств Фонда национального благосостояния, соответствующее распоряжение Правительства Российской Федерации должно дополнительно закреплять целевой характер предоставляемых средств, требование о трансляции финансового эффекта в условия договора лизинга и обязательность применения минимального гарантийно-сервисного стандарта. Это необходимо для того, чтобы эффект государственной поддержки не оставался внутри финансового посредника, а снижал лизинговую нагрузку конечного пользователя воздушного судна.

На договорном уровне реализация модели должна осуществляться через единый договорный пакет, включающий договор лизинга и гарантийно-сервисное соглашение. Договор лизинга фиксирует финансовые условия передачи воздушного судна авиаперевозчику, порядок учета эффекта государственной поддержки и связь с гарантийно-сервисным соглашением. Гарантийно-сервисное соглашение, в свою очередь, закрепляет обязательства производителя по гарантии, устранению дефектов первых серий, обеспечению запасными частями, технической поддержке, обучению персонала и последующему сервисному сопровождению. Такое разделение позволяет не возлагать на лизингодателя несвойственные ему функции производителя и одновременно сделать гарантийно-сервисный контур обязательной частью сделки.

Таким образом, нормативно-институциональное обеспечение лизингово-сервисной модели должно формироваться не путем механического расширения перечня мер государственной поддержки, а через увязку правового режима лизинга, минимального гарантийно-сервисного стандарта, программных мероприятий, условий бюджетного финансирования, льготного фондирования и договорных обязательств участников сделки. Это позволяет перевести государственную поддержку пассажирского самолетостроения из режима поддержки факта производства и передачи воздушного судна в режим поддержки его устойчивого ввода в коммерческую эксплуатацию.

Заключение

В процессе исследования установлено, что действующая система государственной поддержки пассажирского самолетостроения Российской Федерации нуждается не столько в механическом расширении объема финансирования, сколько в изменении логики его применения. Проведенное сопоставление программных ориентиров и актуализированных ожиданий по выпуску MC-21 и SJ-100 выявило наличие производственного разрыва, а анализ договорной обеспеченности поставок показал неполную трансформацию заявленного спроса в твердые контрактные обязательства. Это подтверждает, что достижение отраслевых и национальных целей зависит не только от способности произвести воздушное судно, но и от готовности обеспечить его устойчивое использование в регулярной коммерческой эксплуатации.

Научный результат исследования заключается в обосновании лизингово-сервисной модели жизненного цикла отечественного воздушного судна как организационно-экономического механизма повышения эффективности государственной поддержки. В отличие от традиционного подхода, ориентированного преимущественно на разработку, производство, поставку и лизинговое финансирование, предлагаемая модель объединяет субсидируемую входную цену первых серий, льготное фондирование лизингодателя, пятилетнюю гарантию производителя, обеспечение запасными частями по гарантийным случаям и последующее сервисное сопровождение. Такая конструкция позволяет снизить финансовые и эксплуатационные риски авиаперевозчиков, повысить предсказуемость стоимости владения воздушным судном и создать условия для формирования устойчивого внутреннего спроса.

Практическая значимость предложенного подхода состоит в определении нормативно-институциональной архитектуры его реализации. Закрепление модели целесообразно осуществлять через внесение специальных положений в законодательство о финансовой аренде, принятие постановления Правительства Российской Федерации о минимальном гарантийно-сервисном стандарте, дополнение государственной программы «Развитие авиационной промышленности» мероприятиями и показателями эксплуатационного результата, а также включение соответствующих условий

в механизм предоставления субсидий, распоряжения о средствах ФНБ при их использовании и договорный пакет между производителем, лизингодателем и авиаперевозчиком. Перспективы дальнейших исследований связаны с адаптацией предложенной лизингово-сервисной модели к другим отраслям промышленности, производящим продукцию с длительным жизненным циклом, высокой капиталоемкостью и значимой стадией послепродажного сопровождения.

Литература

1. О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года : Указ Президента Российской Федерации от 7 мая 2024 г. № 309 // СПС «КонсультантПлюс». URL: <https://consultant.ru/>.
2. Кузнецов Ф.А. Современная роль государства в развитии коммерческой авиационной отрасли России и ее присутствии на мировом рынке // Российский внешнеэкономический вестник. 2021. № 6. С. 102–111.
3. Мантуров Д.В. Оценка эффективности реализации государственной программы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности на 2013–2025 годы» // Экономический анализ: теория и практика. 2013. № 15 (318). С. 9–16.
4. Ключков В.В. Управление инновационным развитием гражданского авиастроения : монография. М. : ГОУ ВПО МГУЛ, 2009. 282 с.
5. Капогузов Е.А. Импортозависимость российской гражданской авиационной промышленности // Вестник Томского государственного университета. Экономика. 2022. № 58. С. 58–76.
6. Кузьмина Л.В. Авиационная промышленность России: современные проблемы и перспективы развития // Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета. 2019. № 5–1 (119). С. 163–166.
7. Лопаткин Р.В. Гражданское авиастроение РФ: баланс национальных интересов и интеграция в глобальные производственные цепочки // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Экономика. 2014. № 4. С. 27–37.
8. Баева М.А., Исмагилова О.Д. Мировой рынок авиационного лизинга и участие в нем российских компаний // Экономическое развитие России. 2023. Т. 30. № 2. С. 4–15.
9. Решетов К.Ю., Пухов М.С. Отечественный авиализинг в современных нестабильных экономических условиях // Вестник Национального института бизнеса. 2023. № 3 (51). С. 67–76.
10. Сторожева В.К. Лизинг воздушного судна в условиях санкций // Актуальные проблемы авиации и космонавтики. 2022. Т. 3. С. 780–782.

11. Болтовский О.А. Экономические аспекты послепродажного обслуживания современной гражданской авиационной техники // Инновации и инвестиции. 2023. № 3. С. 301–303.

12. Камбаров А.М., Ратникова Е.А. Механизм поддержки жизненного цикла авиационной техники на этапе послепродажного обслуживания в условиях сопутствующих рисков // Естественно-гуманитарные исследования. 2024. № 5 (55). С. 139–149.

13. Ратникова Е.А., Камбаров А.М. Анализ и учет рисков, сопутствующих поставкам комплектующих и запасных частей, при организации послепродажного обслуживания и ремонта авиационной техники // Естественно-гуманитарные исследования. 2025. № 1 (57). С. 326–337.

14. Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности» : Постановление Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. № 303 // СПС «КонсультантПлюс». URL: <https://consultant.ru/>.

15. Об утверждении Комплексной программы развития авиационной отрасли Российской Федерации до 2030 года : распоряжение Правительства Российской Федерации от 25 июня 2022 г. № 1693-р // СПС «КонсультантПлюс». URL: <https://consultant.ru/>.

16. О финансовой аренде (лизинге) : Федеральный закон от 29 октября 1998 г. № 164-ФЗ // СПС «КонсультантПлюс». URL: <https://consultant.ru/>.

17. О промышленной политике в Российской Федерации : Федеральный закон от 31 декабря 2014 г. № 488-ФЗ // СПС «КонсультантПлюс». URL: <https://consultant.ru/>.

18. Об утверждении Правил предоставления из бюджетов бюджетной системы Российской Федерации субсидий, в том числе грантов в форме субсидий, юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, физическим лицам : Постановление Правительства Российской Федерации от 25 октября 2023 г. № 1780 // СПС «КонсультантПлюс». URL: <https://consultant.ru/>.

19. «Ростех» рассчитывает выпускать к 2030 году по 36 самолетов MC-21 // Интерфакс : информационное агентство. 2026. URL: <https://www.interfax.ru/russia/1088240>.

20. «Аэрофлот» планирует передать законтрактованные 34 SJ-100 в сублизинг другим авиакомпаниям // Интерфакс : информационное агентство. 2024. URL: <https://www.interfax.ru/business/979617>.

21. «Аэрофлот» к 2033 году рассчитывает получить 200 самолетов MC-21 // Интерфакс : информационное агентство. 2025. URL: <https://www.interfax.ru/forumspb/1032194>.

22. «Яковлев» поставит авиакомпании «Аврора» семь самолетов // ТАСС. 2024. URL: <https://tass.ru/ekonomika/21776477>.

23. Авиакомпания «ИрАэро» намерена приобрести 37 самолетов, включая «Суперджет», MC-21 и Ту-214 // Авиатранспортное обозрение :

деловой авиационный портал. 2024. URL:
<https://www.ato.ru/content/aviakompaniya-iraero-namerena-priobresti-37-samoletov-vklyuchaya-superdzhets-21-i-tu-214>.

References

1. O natsional'nykh tselyakh razvitiya Rossiiskoi Federatsii na period do 2030 goda i na perspektivu do 2036 goda: Ukaz Prezidenta Rossiiskoi Federatsii ot 7 maya 2024 g. No. 309 [On the national development goals of the Russian Federation for the period up to 2030 and for the future up to 2036: Decree of the President of the Russian Federation No. 309 dated May 7, 2024]. (In Russ.).
2. Kuznetsov F.A. Sovremennaya rol' gosudarstva v razvitiі kommercheskoi aviatsionnoi otrasli Rossii i ee prisutstvii na mirovom rynke [The modern role of the state in the development of Russia's commercial aviation industry and its presence in the global market] // Rossiiskii vneshneekonomicheskii vestnik. 2021. No. 6. P. 102–111. (In Russ.).
3. Manturov D.V. Otsenka effektivnosti realizatsii gosudarstvennoi programmy Rossiiskoi Federatsii «Razvitie aviatsionnoi promyshlennosti na 2013–2025 gody» [Evaluation of the effectiveness of the state program "Development of the aviation industry for 2013–2025"] // Ekonomicheskii analiz: teoriya i praktika. 2013. No. 15(318). P. 9–16. (In Russ.).
4. Klochkov V.V. Upravlenie innovatsionnym razvitiem grazhdanskogo aviastroeniya [Management of innovative development of civil aircraft manufacturing]. Moscow: MGUL, 2009. 282 p. (In Russ.).
5. Kapoguzov E.A. Importozavisimost' rossiiskoi grazhdanskoi aviatsionnoi promyshlennosti [Import dependence of the Russian civil aviation industry] // Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Ekonomika. 2022. No. 58. P. 58–76. (In Russ.).
6. Kuzmina L.V. Aviatsionnaya promyshlennost' Rossii: sovremennye problemy i perspektivy razvitiya [Russian aviation industry: current problems and development prospects] // Izvestiya Sankt-Peterburgskogo gosudarstvennogo ekonomicheskogo universiteta. 2019. No. 5-1(119). P. 163–166. (In Russ.).
7. Lopatkin R.V. Grazhdanskoe aviastroenie RF: balans natsional'nykh interesov i integratsiya v global'nye proizvodstvennye tsepochki [Civil aircraft manufacturing in the Russian Federation: balancing national interests and integration into global value chains] // Vestnik Rossiiskogo universiteta druzhby narodov. Seriya: Ekonomika. 2014. No. 4. P. 27–37. (In Russ.).
8. Baeva M.A., Ismagilova O.D. Mirovoi rynek aviatsionnogo lizinga i uchastie v nem rossiiskikh kompanii [The global aircraft leasing market and participation of Russian companies] // Ekonomicheskoe razvitie Rossii. 2023. Vol. 30. No. 2. P. 4–15. (In Russ.).
9. Reshetov K.Yu., Pukhov M.S. Otechestvennyi avializing v sovremennykh nestabil'nykh ekonomicheskikh usloviyakh [Domestic aircraft

leasing under current unstable economic conditions] // Vestnik Natsional'nogo instituta biznesa. 2023. No. 3(51). P. 67–76. (In Russ.).

10. Storozheva V.K. Lizing vozdušnogo sudna v usloviyakh sanktsii [Aircraft leasing under sanctions] // Aktual'nye problemy aviatsii i kosmonavтики. 2022. Vol. 3. P. 780–782. (In Russ.).

11. Boltovskii O.A. Ekonomicheskie aspekty posleprodazhnogo obsluzhivaniya sovremennoi grazhdanskoi aviatsionnoi tekhniki [Economic aspects of after-sales support for modern civil aircraft] // Innovatsii i investitsii. 2023. No. 3. P. 301–303. (In Russ.).

12. Kambarov A.M., Ratnikova E.A. Mekhanizm podderzhki zhiznennogo tsikla aviatsionnoi tekhniki na etape posleprodazhnogo obsluzhivaniya v usloviyakh soputstvuyushchikh riskov [Mechanism for supporting the life cycle of aviation equipment at the after-sales service stage under associated risks] // Estestvenno-gumanitarnye issledovaniya. 2024. No. 5(55). P. 139–149. (In Russ.).

13. Ratnikova E.A., Kambarov A.M. Analiz i uchet riskov, soputstvuyushchikh postavkam komplektuyushchikh i zapasnykh chastei, pri organizatsii posleprodazhnogo obsluzhivaniya i remonta aviatsionnoi tekhniki [Analysis and accounting of risks associated with the supply of components and spare parts in organizing after-sales service and repair of aviation equipment] // Estestvenno-gumanitarnye issledovaniya. 2025. No. 1(57). P. 326–337. (In Russ.).

14. Ob utverzhdenii gosudarstvennoi programmy Rossiiskoi Federatsii «Razvitie aviatsionnoi promyshlennosti»: Postanovlenie Pravitel'stva Rossiiskoi Federatsii ot 15 aprelya 2014 g. No. 303 [On approval of the State Program of the Russian Federation "Development of the Aviation Industry": Decree of the Government of the Russian Federation No. 303 dated April 15, 2014]. (In Russ.).

15. Ob utverzhdenii Kompleksnoi programmy razvitiya aviatsionnoi otrasli Rossiiskoi Federatsii do 2030 goda: Rasporyazhenie Pravitel'stva Rossiiskoi Federatsii ot 25 iyunya 2022 g. No. 1693-r [On approval of the Comprehensive Program for the Development of the Aviation Industry of the Russian Federation until 2030: Order of the Government of the Russian Federation No. 1693-r dated June 25, 2022]. (In Russ.).

16. finansovoi arende (lizinge): Federal'nyi zakon ot 29 oktyabrya 1998 g. No. 164-FZ [On Financial Lease (Leasing): Federal Law No. 164-FZ dated October 29, 1998]. (In Russ.).

17. promyshlennoi politike v Rossiiskoi Federatsii: Federal'nyi zakon ot 31 dekabrya 2014 g. No. 488-FZ [On Industrial Policy in the Russian Federation: Federal Law No. 488-FZ dated December 31, 2014]. (In Russ.).

18. Ob utverzhdenii Pravil predostavleniya iz byudzhetrov byudzhetnoi sistemy Rossiiskoi Federatsii subsidei, v tom chisle grantov v forme subsidei, yuridicheskim litsam, individual'nym predprinimatel'nyam, fizicheskim litsam: Postanovlenie Pravitel'stva Rossiiskoi Federatsii ot 25 oktyabrya 2023 g. No. 1780 [On approval of the Rules for granting subsidies, including grants in the form of subsidies, from the budgets of the budget system of the Russian Federation: Decree

of the Government of the Russian Federation No. 1780 dated October 25, 2023]. (In Russ.).

19. «Rostekh» rasschityvaet vypuskat' k 2030 godu po 36 samoletov MS-21 [Rostec expects to produce 36 MC-21 aircraft annually by 2030] // Interfax. 2026. (In Russ.).

20. «Aeroflot» planiruet peredat' zakontraktovannye 34 SJ-100 v sublizing drugim aviakompaniyam [Aeroflot plans to sublease 34 contracted SJ-100 aircraft to other airlines] // Interfax. 2024. (In Russ.).

21. «Aeroflot» k 2033 godu rasschityvaet poluchit' 200 samoletov MS-21 [Aeroflot expects to receive 200 MC-21 aircraft by 2033] // Interfax. 2025. (In Russ.).

22. «Yakovlev» postavit aviakompanii «Avrora» sem' samoletov [Yakovlev will supply seven aircraft to Aurora Airlines] // TASS. 2024. (In Russ.).

23. Aviakompaniya «IrAero» namerena priobresti 37 samoletov, vklyuchaya «Superdzhets», MS-21 i Tu-214 [IrAero Airlines intends to acquire 37 aircraft, including Superjet, MC-21 and Tu-214] // Aviatranstportnoe obozrenie. 2024. (In Russ.).

© Пасюк И.А., 2026