

Уважаемые коллеги!

Комитетом по развитию поставщиков САП разрабатывается проект «Стратегия развития авиационных поставщиков до 2030 года».

Направляем вам проект Стратегии на рассмотрение и внесение предложений по структуре и наполнению информацией.

Все материалы направлять до 14 октября 2022 года контактному лицу:

Валентина Александровна Смирнова [v.smirnova@rt-](mailto:v.smirnova@rt-techpriemka.ru)

[techpriemka.ru](mailto:v.smirnova@rt-techpriemka.ru)

/495/927-07-55 (доб.203)

Стратегия развития авиационных поставщиков до 2030 года

I. Общие положения

Стратегия развития авиационных поставщиков до 2030 года (далее – Стратегия) определяет основные направления развития авиационных поставщиков, осуществляющих свою деятельность для нужд авиационной промышленности Российской Федерации на период до 2030 года.

Стратегия направлена на создание нового конкурентоспособного облика авиационного поставщика на основе вовлечения и стимулирования всех участников бизнес-процессов к созданию авиационной техники и ее обслуживания.

Правовую основу Стратегии составляют Конституция Российской Федерации, федеральные конституционные законы, федеральные законы, а также правовые акты Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации в области авиастроения.

Стратегия разработана в соответствии с Федеральным законом "О стратегическом планировании в Российской Федерации".

Стратегия обеспечивает реализацию следующих документов стратегического планирования:

- Комплексной программы развития авиатранспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 25 июня 2022 г. № 1693-р;

- Государственной программы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности». Стратегические приоритеты», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. № 303.

Для реализации Стратегии необходима консолидация усилий органов государственной власти Российской Федерации, научного, научно-образовательного и предпринимательского сообществ (включая малый и средний бизнес) по формированию благоприятного правового, инвестиционного и делового климата, обеспечению необходимого технологического и кадрового потенциалов.

Стратегия является основой для формирования и реализации государственной политики в области развития авиационных поставщиков, а также для разработки государственных программ Российской Федерации.

1. Общее состояние авиастроительной отрасли

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 акционерным обществом "Производственное объединение "Космос").

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 А321neo, А320neo - 2 года, А321, А320 - 11 лет, А319 - 17 лет, А330 - 12 лет, В737-800, В737-900 - 10 лет, В737-700, В737-500, В737-400, В737-300 - 22 года, В777-300 - 12 лет, "Сухой Суперджет 100" - 4,3 года, Як-42 - 28 лет, Ан-24, Ан-26 - 48 лет.

2. В настоящей Стратегии используются следующие понятия:

«авиационная техника» (далее - АТ) соответствует определению, приведенному в федеральном законе от 8 января 1998 г. № 10-ФЗ «О государственном регулировании развития авиации»;

«авиационный поставщик» - организация, предприятие или иное юридическое лицо:

осуществляющее предпринимательскую деятельность на основе обладания документально подтвержденным статусом об удовлетворении требованиям национального законодательства к юридическому лицу в области его заявленной хозяйственной деятельности;

входящее в состав участников по разработке и/или изготовлению авиационной техники, поддержанию ее летной годности в эксплуатации, в том числе за рубежом;

обязавшееся в соответствии с контрактом (договором) на поставку продать, либо оказать услуги потребителю, который предварительно одобрил его как своего поставщика, в обусловленный срок или сроки производимые или закупленные им товары (продукцию авиационно-технического назначения, авиационные материалы, горюче-смазочные материалы, сырье, авиационно-техническое имущество) в согласованном количестве и качестве, либо специализированные услуги (техническое обслуживание, ремонт, обеспечение технологических процессов, программное обеспечение и др. виды обеспечения производственной деятельности) для использования в предпринимательской деятельности потребителя или в иных целях, не связанных с личным, семейным, домашним и иным подобным использованием.

«консолидация поставщиков» - интеграция усилий правового, экономического, управленческого и иного характера, как со стороны государства, так и со стороны взаимодействующих организаций разных форм собственности, направленных на:

смягчение последствий «структурных изменений» в экономике Российской Федерации, в отношении мер краткосрочного характера;

формирование условий для создания конкурентной авиатехники, в отношении мер долговременного характера.

«развитие поставщиков авиационной техники» – процесс формирования условий и отношений между поставщиком и потребителем для обеспечения соответствия продукции авиационно-технического назначения требованиям к качеству, гарантирующему её требуемую конкурентоспособность, в том числе:

вовлечение и стимулирование всех участников бизнес-процессов к участию в авиационной деятельности и создании авиационной техники;

разработку и внедрение мер контроля качества и безопасности при создании авиационной техники и их обеспечения;

повышение ответственности авиационных поставщиков перед своими потребителями;

снижение рисков всех форм и видов при создании авиационной техники;

повышения компетентности авиационных поставщиков в вопросах управления качеством и безопасностью продукции авиационно-технического назначения.

II. Оценка состояния развития авиационных поставщиков

В 2022 году национальная авиационная промышленность оказалась в ситуации, когда вследствие санкций с российского рынка ушли иностранные поставщики, которые наполняли авиационной продукцией внутренний рынок Российской Федерации.

Техническая политика, проводимая авиационными интегрированными структурами в последние годы, была направлена на преодоление ограничения доступа российских организаций из сегмента малого и среднего бизнеса к процессам разработки, производства и поставки авиационно-технической продукции, в том числе для поддержания летной годности отечественной АТ, эксплуатируемой за рубежом.

Сохраняющиеся внутренние проблемы поставщиков, такие как отсутствие достаточных компетенций в управлении цепочками поставок, управлении проектами, комплексировании продукции, маркетинге, продажах и проектировании компонентов ВС.

Большинство отечественных поставщиков представителей МСП не соответствуют базовым требованиям заказчиков. Все еще предстоит ликвидировать «пробелы» в части уровня системы менеджмента качества, управления производством, управления издержками, стандартов проектирования и т.д. Даже при наличии продукта, отечественные поставщики упираются в отсутствие выстроенной системы послепродажного обслуживания.

Системные проблемы экономики Российской Федерации, такие как дорогие кредитные ресурсы, действующая схема ценообразования на гособоронзаказ (далее - ГОЗ) «издержки плюс», позволяющая зарабатывать при росте вертикальной интеграции и не стимулирующая развитие внешних поставщиков, а также система выбора поставщиков, направленная, в первую очередь, на снижение стоимости конечной продукции, отрицательно влияющая на ее качество (применительно к высокотехнологичной продукции авиастроения).

Кроме того, существуют специфические проблемы регулирования собственно авиационной промышленности, например, государственная поддержка ориентирована в основном на потребности интегрированных структур.

III. Цели и задачи Стратегии

Стратегией предусмотрены следующие Цели:

Определить меры по реализации государственной программы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности» и комплексной программы «Развития авиатранспортной отрасли Российской Федерации до 2030

года», направленных на формирование условий для обеспечения соответствия отношений между поставщиком и потребителем качеству авиационной продукции, гарантирующему её требуемую конкурентоспособность;

Формирование условий консолидации авиационных поставщиков всех уровней для производства авиационной техники с опережающими техническими, эксплуатационными и экономическими показателями.

Задачи, направленные на достижение целей стратегии:

совершенствование нормативной базы для управления авиационными поставщиками и качеством проектирования, сертификации, производства, технического обслуживания, ремонта и поставки АТ;

разработка и реализация мер по консолидации авиационных поставщиков и эффективного взаимодействия с государственными органами;

разработка и реализация мер по финансовой и правовой поддержке субъектов МСП - авиационных поставщиков;

разработка и реализация мер по непрерывному обучению и подготовке специалистов, их гарантированному трудоустройству на предприятиях авиационных поставщиков;

создание предпосылок к формированию равных конкурентных условий для участников бизнес-процессов, занятых в создании продукции и услуг авиационного характера.

IV. Меры, направленные на выполнение основных задач развития авиационных поставщиков

Гармонизация требований нормативных правовых актов интегрированных структур по закупочной деятельности для нужд авиастроения, в том числе унификация требований к авиационным поставщикам со стороны изготовителей финальных изделий.

Разработка методических рекомендаций по оценке авиационных поставщиков для обеспечения нужд гражданской авиации

Формирование единой отраслевой информационной базы авиационных поставщиков для гражданского сектора авиастроения.

Создание и развитие систем электронной прослеживаемости продукции авиационно-технического назначения на этапе производства и ремонта, включая производство сырья, материалов и полуфабрикатов (для целей предотвращения применения контрафактной продукции).

Разработка программы инвестирования проектов развития авиационных поставщиков до 2030 г.

Подготовка предложений для снижения налоговой нагрузки интегрированных структур и организаций, финансирующих проекты развития авиационных поставщиков.

Разработка системы подготовки и повышения квалификации специалистов авиационных поставщиков.

Создание системы аккредитации иностранных авиационных поставщиков по поставкам продукции авиационного назначения.

Внедрение системы гарантии проектирования, процедур взаимодействия разработчиков образцов АТ и регулирующих органов в области гражданской авиации в практику работы организаций-разработчиков гражданской АТ.

Обеспечение доступа авиационных поставщиков на льготной основе к базе нормативной и технической документации научно-исследовательских авиационных институтов и центров Российской Федерации (ВИМА, ГосНИИ ГА, НИИ АО).

Получение для авиационных поставщиков, принадлежащих к верхним уровням поставок (ВС, компоненты I и II классов), учетной записи в международной информационной базе поставщиков аэрокосмической отрасли OASIS.

Проведение гармонизации нормативной документации по сертификации гражданских ВС, разработчиков и изготовителей образцов АТ согласно рекомендациям ИКАО на плановой и обязательной основе.

Внедрение надзора со стороны Авиационного кластера Государственной корпорации «Ростех», в том числе с привлечением профильных ассоциаций, за системами добровольной сертификации авиационных поставщиков (аналог схемы ICOP, принятой в IAQG). Формирование российской цифровой платформы по авиационной терминологии для сегмента гражданского авиастроения.

Актуализация блока национальных стандартов по управлению авиационными поставщиками в гражданском секторе авиастроения, включая, в том числе, обновление структуры иерархии поставщиков, подходов к ведению претензионной и рекламационной работы, методов оценки поставщиков.

Формирование преференций для авиационных поставщиков при заключении контрактов на создание, изготовление, испытания, ремонт и техническое обслуживание гражданской АТ (возможно на основе долгосрочных инвестиционных программ и субсидирования).

Осуществление перехода на единый эксплуатационный документ (талон летной годности компонента гражданского ВС (форма E-02 для RRG-95), аналогичный иностранным формам EASA Form 1, FAA 8130-3) для продукции авиационно-технического назначения в секторе гражданского авиастроения в целях применения мировой практики по обеспечению прослеживаемости авиационной продукции и профилактики контрафакта.

Формирование методических рекомендаций по сбалансированному импортозамещению для гражданского сегмента авиастроения (на основе риск-ориентированного подхода).

Формирование нормативной базы по специальным процессам, применяемым в гражданском секторе авиастроения, и системы их сертификации, в том числе в NADCAP.

Формирование условий для международного признания российской сертификации АТ и авиационных поставщиков (EASA, FAA, IAQG).

Внедрение и реализация заказчиками авиационной отрасли, осуществляющими закупки в соответствии с Федеральным законом от 18.07.2011 № 223-ФЗ «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц» при участии АО «Корпорация «МСП», организаций,

образующих инфраструктуру поддержки субъектов малого и среднего предпринимательства, заинтересованных органов (организаций) программ по развитию субъектов малого и среднего предпринимательства (далее – субъекты МСП) в целях их потенциального участия в закупках товаров, работ, услуг, в том числе заключения договоров, предусматривающих встречные инвестиционные обязательства поставщика (исполнителя) по созданию, модернизации, освоению производства такого товара и (или) по созданию, реконструкции имущества, используемого для оказания такой услуги (далее – программы развития поставщиков – субъектов МСП), предусмотренных Федеральным законом от 24.07.2007 № 209-ФЗ «О развитии малого и среднего предпринимательства в Российской Федерации».

Устранение бюрократических и финансовых преград для МСП-авиационных поставщиков с целью повышения конкурентоспособности при проведении закупочных процедур.

Разработка мер финансовой поддержки технологического и промышленного развития МСП-авиационных поставщиков.

Расширение интегрированными структурами своих дистрибьюторских пулов, в том числе с привлечением организаций из сегмента малого бизнеса.

Меры в области обеспечения качества и безопасности авиационной продукции в условиях прекращения действия соответствующих западных сертификатов:

повышение роли государства (по аналогии с военной продукцией) на начальном этапе с постепенным (по мере реализации Стратегии) ее снижением (примеры - издание соответствующих законодательных актов, кредитование и т.п.);

ужесточение контроля за деятельностью по сертификации в области авиационной продукции и услуг;

обеспечение предотвращения использования контрафактной и фальсифицированной продукции при производстве и поставке комплектующих изделий и материалов авиационного назначения (обучение, просвещение, создание единых каталогов оригинальной продукции и т.п.);

повышение качества сертификации процессов и поставляемой авиационной продукции (посредством создания аналога ICOP).

V. Этапы и ожидаемые результаты реализации Стратегии

Реализация Стратегии включает в себя два этапа реализации:

I-й этап 2022- 2025 г.г. (Реализация первоочередных мер по развитию авиационных поставщиков);

II-й этап 2025-2030 г.г. (Период устойчивого развития авиационных поставщиков).

Ожидаемые результаты реализации Стратегии отражены в прилагаемых целевых показателях реализации Стратегии развития авиационных поставщиков в авиационной отрасли до 2030 года.

VI. Основные механизмы реализации Стратегии

Определение уполномоченного органа государственной власти или организации, ответственной за создание и координацию деятельности национального центра субконтрактации.

Внедрение на обязательной основе в практику работы организаций-разработчиков гражданской АТ системы гарантии проектирования (Design Assurance System).

Разработка системы распределения ответственности за соответствие требованиям между авиационной администрацией (Росавиация) и организациями-разработчиками гражданской АТ, подобных DOA (ЕС) или ODA (США).

Разработка единой отраслевой системы повышения квалификации специалистов авиационных поставщиков на базе отечественных профильных организаций, оказывающих услуги по обучению и повышению квалификации специалистов отрасли.

Разработка единой автоматизированной системы прослеживаемости продукции авиационно-технического назначения, материалов и полуфабрикатов на этапах производства и ремонта Подготовка методических рекомендаций, описывающих развитие системы поставщиков, обеспечивающих расширение масштабов субконтрактации, в том числе в рамках деятельности крупнейших компаний с государственным участием и центров субконтрактации, а также проведения сессий производителей.

Разработка и утверждение перечня мероприятий, направленных на консолидацию мер поддержки инновационных, высокотехнологичных субъектов малого и среднего предпринимательства и их реализация.

Разработка механизмов финансирования долгосрочных инвестиционных программ поставщиков (в том числе льготного кредитования) и механизмов субсидирования НИОКР поставщиков.

Разработка программы стандартизации развития поставщиков, привлекаемых по направлениям импортозамещения выпускаемой продукции. Субсидирование программы стандартизации из федерального бюджета.

Подготовка и утверждение программы поддержки поставщиков продукции, подлежащей импортозамещению. Разработка механизмов, обеспечивающих реализацию программы, в том числе внесение изменений в действующие в России законодательные и нормативно-правовые акты.

Разработка и утверждение программ развития поставщиков – субъектов МСП, в том числе по направлениям импортозамещения.

Формирование ФЦП, грантов научным и образовательным организациям по направлению развития поставщиков авиационной промышленности.

Создание на платформе ВУЗов (российских и стран ЕврАзЭС) и ведущих производителей авиационной техники технопарков поставщиков авиационной продукции (государственно-частное партнёрство).

Создание международной системы сертификации ЕврАзЭС с формированием требований и реестра аккредитованных органов по

сертификации и сертифицированных производителей продукции по требованию ГОСТ Р 58876.

Анализ ущерба от приостановления в России деятельности международных организаций и предъявления исков о возмещении вреда.

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*
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

Источники субсидирования развития авиационных поставщиков в соответствии с государственной программой 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	-	-	-	-	-
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. N 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")					
Всего, в том числе:	19960447,8	-	27426158	-	47386605,8
федеральный бюджет	19960447,8	-	27426158	-	47386605,8
средства Фонда национального благосостояния	-	-	-	-	-
Создание системы послепродажного обслуживания воздушных судов и подготовки авиационного персонала для воздушных судов (постановление Правительства Российской Федерации от 19 марта 2018 г. N 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")					
Всего, в том числе:	7622443,6	-	7653054,5	-	15275498,1
федеральный бюджет	7622443,6	-	7653054,5	-	15275498,1
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. N 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. N 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
федеральный бюджет	1799967,3	-	1999945,5	-	3799912,8
средства Фонда национального благосостояния	-	-	-	-	-

Имущественный взнос Российской Федерации в Государственную корпорацию по содействию разработке, производству и экспорту высокотехнологичной промышленной продукции "Ростех", в том числе для осуществления последующего вноса 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 благосостояния	-	-	-	-	-

**Целевые показатели реализации
Стратегии развития авиационных поставщиков
в авиационной отрасли до 2030 года**

№ п/п	Показатель	Базовое значение	Целевое значение		2030 год
			2022 год	2025 год	
1.	Разработка национальной системы аккредитации авиапоставщиков (аналог OASIS)				
2	Регистрация отечественных поставщиков авиационной продукции в национальной системе аккредитации авиапоставщиков	%	20	60	100
3	Регистрация иностранных поставщиков, участвующих в разработке и производстве российской авиационной продукции, в национальной системе аккредитации авиапоставщиков	%	10	50	100
2.	Доля участия отечественных поставщиков в производстве MC-21	%	50	100	
	Доля участия отечественных поставщиков в производстве SSJ-100	%	50	100	
4	Гармонизация требований к поставщикам с нормами 223-ФЗ и 44-ФЗ			Приоритет авиационных требований над 223-ФЗ и 44-ФЗ	Действует полный приоритет
5	Единые критерии и методы оценки, выбора и классификации поставщиков			Сформированы и действуют в рамках ИС и отраслевых норм	Закреплено на федеральном уровне
6	Страхование зон риска деятельности поставщиков	рубли		По информации и ФОИВ	
7	Национальные стандарты, регулирующие деятельность поставщиков в авиастроении	шт	25	300	800
8	Количество специалистов, подразделений предприятий (организаций) участвующих в управлении поставщиками прошедших переподготовку и (или) повышение квалификации по программе «системы управления поставщиками»	%	-	80	100
