AERONEXT
ЗНАК КАЧЕСТВА БЕСПИЛОТНОЙ АВИАЦИИ

Аналитический отчёт «Отраслевой обзор рынка»

2025 I ПГ

Анализ видов деятельности компаний в сфере БАС 03

Обзор технических и технологических трендов 10

Обзор изменений в области государственного регулирования за первое полугодие 2025 года 16

Анализ видов деятельности компаний в сфере БАС

Из 1119 организаций, внесённых в информационную систему «Компонент БАС», были отобраны 198 организаций, которые определяют облик и объём рынка БАС. Организации, вошедшие в список, относятся к следующим направлениям деятельности:

- изготовитель БАС
- разработчик БАС
- разработчик и изготовитель компонентов
- эксплуатант
- организация ТОиР
- разработчик систем защиты инфраструктуры
- разработчик цифровых сервисов и платформ
- научная организация
- образовательная организация

В выборку не были включены организации с такими видами деятельности, как покупатель услуг, покупатель продукции и поставщик.

Большинство организаций ведут работу сразу в нескольких направлениях, поэтому исключенные виды деятельности попадаются в анализе.

1. Ключевые выводы

Анализ 198 организаций выявил несколько ключевых тенденций:

Доминирование разработчиков и изготовителей:

Виды деятельности «Разработчик БАС» (153 организации) и «Изготовитель БАС» (101 организация) являются самыми многочисленными, что указывает на высокую концентрацию деятельности в области создания и производства беспилотников.

Высокая степень диверсификации:

Большинство организаций (110 из 198, или ~55%) ведут деятельность по двум направлениям и более. Наиболее распространена модель работы в двух направлениях. Рынок тяготеет к вертикальной интеграции и предоставлению комплексных услуг, а не к узкой специализации.

Ключевая синергия «Разработка + Производство»:

Самая сильная и очевидная связь на рынке —между разработкой и производством БАС. Практически все организации, занимающиеся производством, также являются и разработчиками. Это указывает на то, что R&D и производственные циклы неразрывно связаны.

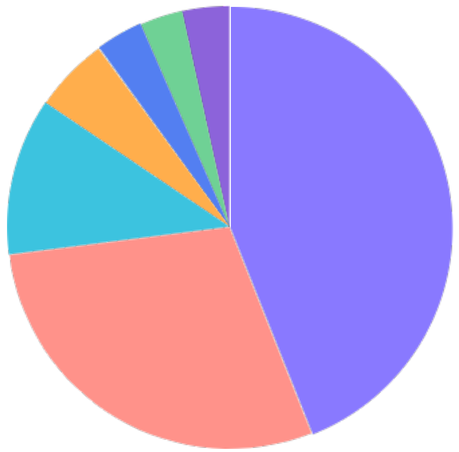
Второстепенные, но важные роли:

Виды деятельности «Эксплуатант» (40 компаний) и «Разработчик и изготовитель компонентов» (19 компаний) формируют следующий по значимости эшелон рынка. Они часто дополняют основную деятельность по разработке и производству.

2. Детальный анализ

2.1. Распределение организаций по видам деятельности

Общее количество уникальных комбинаций видов деятельности, попавших в анализ, —348. Ниже представлено распределение по основным видам:



Разработчик БАС · Изготовитель БАС · Эксплуатант · Разработчик и изготовитель компонентов · Организация ТОиР · Поставщик · Остальные

Наименование вида деятельности	Количество организаций	Доля от общего числа
Разработчик БАС	153	77.27%
Изготовитель БАС	101	51.01%
Эксплуатант	40	20.20%
Разработчик и изготовитель компонентов	19	9.60%
Организация ТОиР	12	6.06%
Поставщик	11	5.56%
Прочие категории	<10	<6.5%

Примечание: Сумма долей превышает 100%, так как одна компания может относиться к нескольким видам деятельности.

2. Детальный анализ

2.2. Анализ специализации и диверсификации

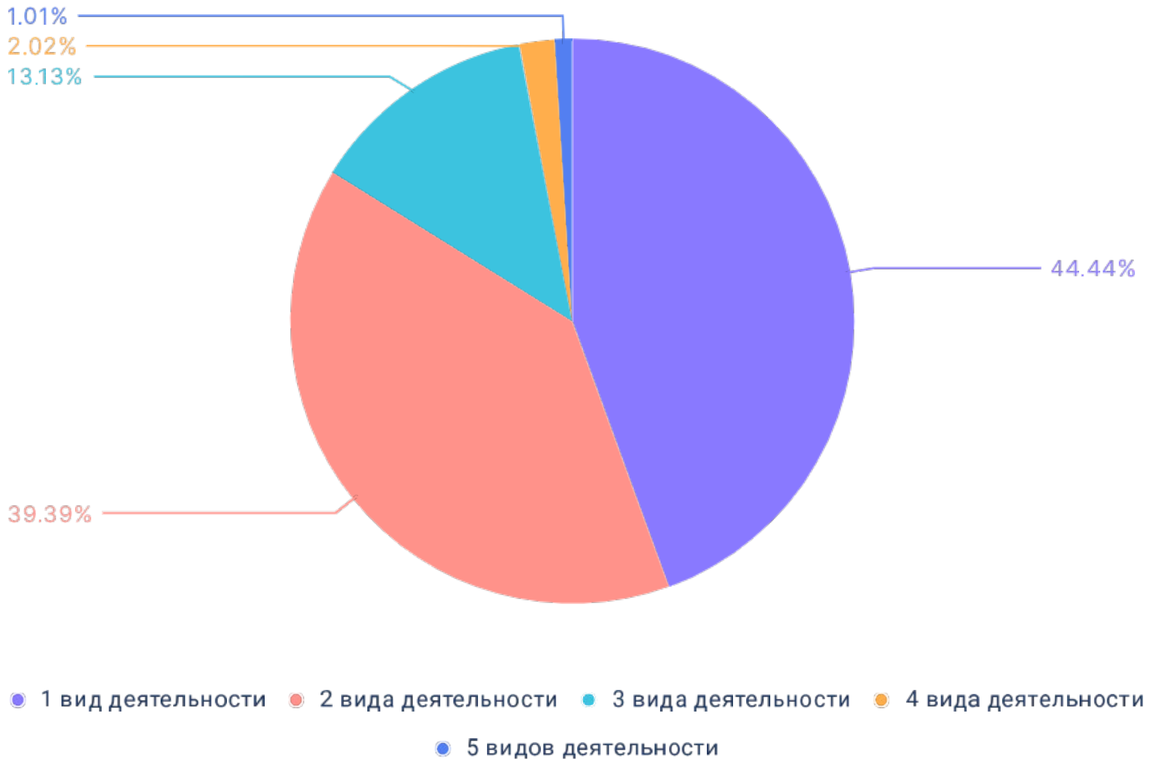
Специализированные организации (1 вид деятельности):

88 компаний (44,44% от общего числа компаний) работают в одном направлении. Из них 50 являются исключительно разработчиками, а 27 —исключительно эксплуатантами.

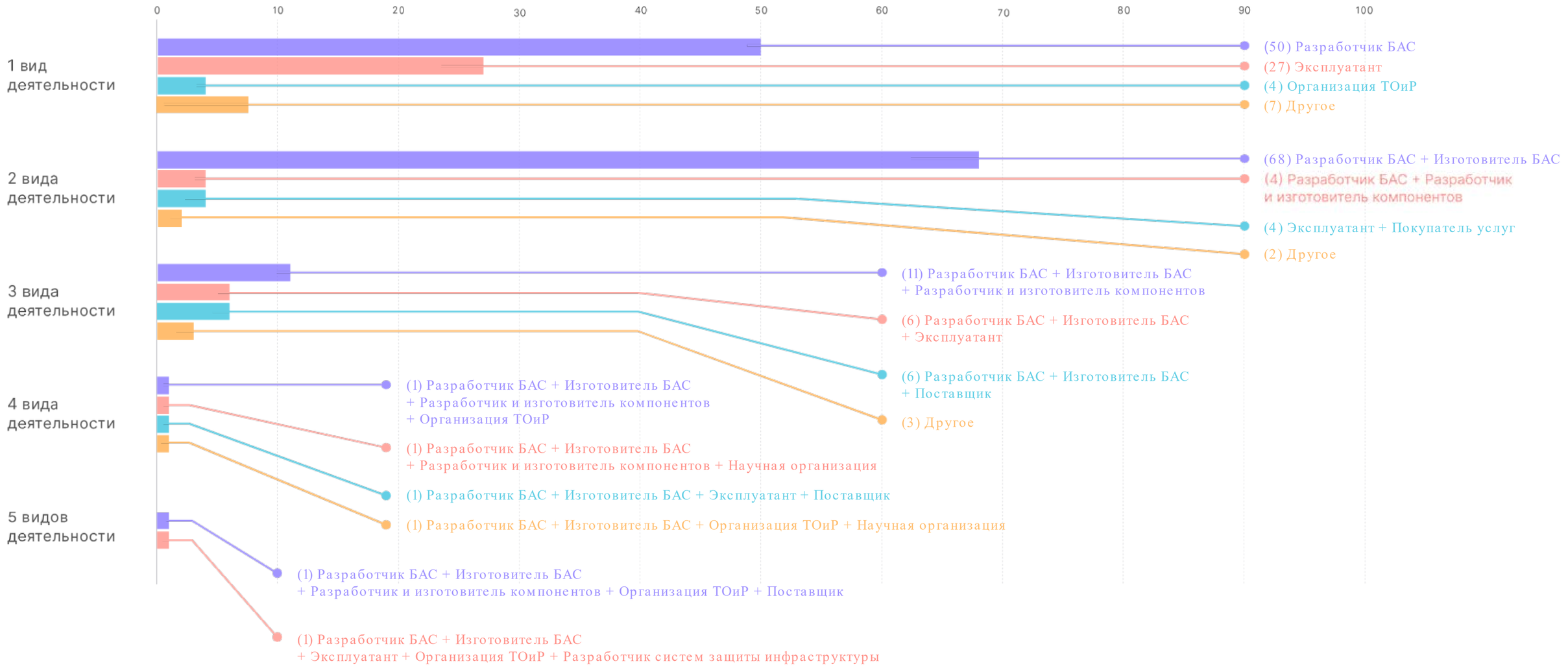
Диверсифицированные организации (2+ видов деятельности):

110 компаний (55,56%).

- 2 вида деятельности: 78 организаций —самая массовая группа.
- 3 вида деятельности: 26 организаций.
- 4–5 видов деятельности: 6 организаций, представляющих наиболее диверсифицированные бизнес-модели.



Анализ видов деятельности организаций в сфере БАС



2. Детальный анализ

2.3. Ключевые синергии между видами деятельности

Наиболее устойчивые бизнес-модели:

1. **Разработчик + Изготовитель:** Из 78 компаний, работающих в двух категориях, 68 совмещают именно эти две роли. Такой тандем приносит 16,2 млрд руб. чистой прибыли при средней рентабельности 34%.
2. **Разработчик + Изготовитель + Эксплуатант/Компоненты:** К связке «Разработчик + Изготовитель» добавляют либо эксплуатацию своих систем, либо разработку собственных компонентов. Компании стремятся к полному контролю над жизненным циклом продукта. Совокупно такие компании приносят 10,12 млрд руб. чистой прибыли при средней рентабельности 23,5%
3. **Эксплуатант + Покупатель услуг:** Компании, эксплуатирующие БАС, часто сами выступают заказчиками услуг по техническому обслуживанию или закупке дополнительного оборудования. Эксплуатанты генерируют выручку в 3,16 млрд руб. при рентабельности 15,3%.

3. Выводы

- Рынок БАС характеризуется высокой степенью интеграции между разработкой и производством.
- Узкоспециализированные компании находятся в меньшинстве.
- Основная масса игроков стремится контролировать как минимум два звена цепочки создания стоимости.

Обзор технических и технологических трендов

Российский рынок гражданских БАС проходит сложный этап импортозамещения на пути к **балансу** между достаточным для национальной безопасности уровнем технологического суверенитета и повышением требований к экспортному потенциалу.

Технологические тренды связаны с заменой критически важных для БАС иностранных компонентов, созданием опережающих технологий для безопасных и бесшовных автономных полётов, стандартизацией таких технологий с учетом их применимости на дружественных и перспективных рынках.

1. Тренд: Активное импортозамещение компонентной базы

Ключевой тренд – замена иностранных комплектующих (чипов, датчиков, двигателей) на российские аналоги.

Технические решения:

Разработка и запуск в производство российских полётных контроллеров, регуляторов, преобразователей тока, блоков управления полезными нагрузками, антенных систем, двигателей внутреннего сгорания и электродвигателей, а также деталей из композитов.

Решаемые задачи:

- Обеспечение независимости от иностранных поставок и санкционных ограничений.
- Снижение рисков прекращения производства.
- Соответствие требованиям государственных заказчиков и Минпромторга о доле локализации.

Полётные контроллеры и двигатели для БАС

Разработка и серийное производство российских полётных контроллеров и электродвигателей.

В мае 2025 года Московский авиационный институт (МАИ) сообщил о разработке и запуске в серийное производство полётного контроллера для БАС со встроенным модулем искусственного интеллекта.

Устройство предназначено для замены импортных аналогов.

https://mai.ru/press/news/detail.php?ID=185007

В марте 2025 года МАИ разработал и испытал универсальный электродвигатель для тяжёлых БАС.

Двигатель почти полностью состоит из отечественных компонентов и призван заменить китайские аналоги.

https://www.cnews.ru/news/top/2025-03-26_v_rossii_sozdali_elektrodvigatel

В июне 2025 года одноцилиндровый бензиновый двигатель Т-40 для беспилотников производства «Тюльганского электромеханического завода» получил сертификат происхождения (СТ-1), подтверждающий его производство на территории РФ.

Это пример успешного импортозамещения в сегменте ДВС.

https://aeronext.aero/press_room/news/103748

Системы телеметрии и связи

ГК «Геоскан» и АО «Спутниковая система «Гонец» провели совместные испытания перспективного решения «Купольная связь», которое использует беспилотник в качестве подвижной базовой станции.

Задействованное оборудование:

БВС «Геоскан 201»

Экспериментальный бортовой радиотехнический комплекс «Гонец»

Специальная антенна, интегрированная в крыло.

Высота полёта БВС:

100–120 м

Диаметр зоны покрытия:

Около 40 км

Передача данных:

Осуществлялась на мобильный и стационарный терминалы «Гонец».

Преимущества:

Не требует оборудованной площадки, подходят БВС самолётного и мультироторного типа.

Статус:

Задачи эксперимента выполнены, в перспективе решение станет «коробочным» продуктом.

https://t.me/aeronext/1521

2. Тренд: Повышение автономности и интеллектуализации БАС в сфере аэрологистики

Внедрение технологий искусственного интеллекта и компьютерного зрения для выполнения задач без постоянного вмешательства оператора.

На экспертной сессии, проведённой Ассоциацией «Аэронекст» в рамках HeliRussia-2025 в мае 2025 года, были сформулированы несколько важных выводов о технологических тенденциях в аэрологистике:

- **Практическая реализация.** Разработки в области автономности — это работающие программно-аппаратные комплексы и алгоритмы.
- **Решение ключевых задач.** Основные усилия направлены на решение конкретных прикладных задач: обеспечение безопасности полётов в сложных условиях, полная автоматизация логистических миссий.
- **Комплексный подход.** Интеллектуализация охватывает все этапы полёта —от взлёта и навигации до принятия решений о посадке, что указывает на зрелость подхода и глубину проработки технологий.

Технические решения:

Алгоритмы для автоматического облёта препятствий, посадки в заданной точке, распознавания объектов по видео в реальном времени, самостоятельного принятия решений по маршруту.

Решаемые задачи:

- Снижение нагрузки на оператора и риска человеческой ошибки.
- Повышение безопасности полётов, особенно вблизи препятствий.
- Выполнение сложных задач, таких как автоматический мониторинг линейных объектов (трубопроводы, ЛЭП) или поиск объектов по заданным признакам.

https://aeronext.aero/press_room/news/193735

Обзор и экспертная оценка изменений в области государственного регулирования за первое полугодие 2025 года

Постановление Правительства РФ от 30.04.2025 № 588

Область НПА: защита транспортной инфраструктуры от беспилотных аппаратов

Статус: Документ дополняет постановления Правительства (№ 1605, 1633, 1638, 1642, 2201), устанавливающие требования безопасности для воздушного, железнодорожного, морского, речного, автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

Из Постановления № 814 от 3 июня 2020 г. исключена оговорка об аэродромах совместного базирования с Минобороны РФ, что распространяет на них действие правил об установке зон безопасности.

Вступление в силу: 07.05.2025

Суть

Установлен порядок создания «зон безопасности» вокруг объектов транспорта для защиты от беспилотных аппаратов.

Обязанности

Субъекты транспортной инфраструктуры обязаны в четырехмесячный срок определить границы зон и внедрить комплекс мер по обнаружению и пресечению полётов БАС.

Полномочия

Подразделения транспортной безопасности наделены правом применять средства противодействия, включая оружие, для объектов I и II категорий.

Ожидаемый эффект

Постановление напрямую формирует два противоположных тренда в отрасли беспилотных авиационных систем.

Стимулирование рынка систем противодействия БАС.

Главный эффект — создание гарантированного спроса на разработку, производство и внедрение систем борьбы с беспилотниками.

Постановление Правительства РФ от 30.04.2025 № 588 (продолжение)

Ожидаемый эффект

Полномочия

Документ обязывает субъекты транспортной инфраструктуры реализовывать меры по оснащению объектов специальными техническими средствами противодействия, а также пассивными средствами защиты от беспилотных авиационных систем.

Новые бизнес-возможности

Для российских разработчиков и интеграторов систем радиоэлектронной борьбы (РЭБ), радаров, акустических и оптических систем обнаружения это означает появление крупного государственного и коммерческого рынка сбыта.

Ограничение операционной деятельности для операторов БАС.

Установление «зон безопасности» вокруг объектов транспорта фактически создает обширные территории, где полеты БАС будут запрещены.

Это напрямую затронет такие сферы, как:

- Аэрофотосъёмка и мониторинг вблизи портов, вокзалов, мостов и аэропортов.
- Доставка грузов с помощью дронов, маршруты которых могут пересекать эти зоны.
- Инспекция объектов транспортной инфраструктуры с воздуха.

Повышение рисков:

Операторы БАС столкнутся с риском не только административной ответственности, но и принудительного пресечения полёта, вплоть до физического уничтожения аппарата.

Приказ Минтранса России от 04.04.2025 № 119

Область НПА: новые требования к силам транспортной безопасности

Статус: отменяет и заменяет аналогичный приказ Минтранса от 21 августа 2014 г. № 231.

Вступление в силу: 01.09.2025 Срок действия: до 01.09.2031

Суть

Утверждены новые комплексные требования к сотрудникам: знания, навыки, личностные качества и уровень физподготовки.

Ожидаемый эффект

Приказ закрепляет противодействие беспилотным аппаратам как ключевую компетенцию для сил транспортной безопасности, что приведёт к профессионализации этой сферы.

Формирование кадрового потенциала

Включение в обязательные требования к знаниям для всех категорий сотрудников транспортной безопасности «порядка принятия решения о пресечении функционирования беспилотных аппаратов».

Развитие рынка образовательных услуг

Появится спрос на разработку и реализацию учебных программ, курсов и тренингов по противодействию БАС. Системный подход к угрозе: угроза со стороны БАС официально встраивается в систему подготовки и аттестации сил транспортной безопасности.

Приказ Минтранса России от 05.05.2025 № 148

Область НПА: новый порядок выдачи СЛГ на основании сертификата типа ВС

Статус: отменяет и заменяет ранее действовавший приказ Минтранса от 27 ноября 2020 г. № 519

Вступление в силу: 01.09.2025

Срок действия: до 01.09.2031

Суть

Утверждён новый детальный порядок выдачи, приостановления и аннулирования сертификатов лётной годности (СЛГ) для всех гражданских воздушных судов, включая БАС массой более 30 кг на основании сертификата типа.

Ожидаемый эффект

Приказ распространяет строгие авиационные правила на тяжёлые БАС, что окажет следующее влияние:
Оформление сертификата летной годности (СЛГ) для каждого экземпляра БВС, взлётной массой более 30 кг по правилам, применяемым для «большой» пилотируемой авиации.

Сложная процедура получения СЛГ значительно увеличит издержки как для производителей, так и для операторов тяжелых дронов, требуя от них внедрения процессов, сопоставимых с «большой» авиацией, в том числе, привлечения на договорной основе аккредитованных организаций для участия в процедурах сертификации.

Это будет способствовать вытеснению с рынка небольших компаний, неспособных нести расходы на сертификацию, и консолидации отрасли вокруг крупных, хорошо финансируемых игроков.

Приказ Минтранса России от 05.05.2025 № 149

Область НПА: аккредитация организаций, привлекаемых Росавиацией при выдаче СЛГ на основании сертификата типа БВС

Статус: утверждает новые Федеральные авиационные правила (Часть 183)

Вступление в силу: 01.09.2025

Срок действия: приказ —до 01.09.2031. Аттестат аккредитации —на 5 лет.

Суть

Установлен порядок аккредитации для юрлиц для проведения проверок воздушных судов и выдачи заключений для получения СЛГ

Ожидаемый эффект

Приказ создаёт инфраструктуру, необходимую для реализации требований Приказа № 148, и формирует новый рынок услуг.

Создание нового рынка услуг для отрасли БАС. Порядок подтверждения соответствия конструкции БВС утвержденной типовой конструкции в обязательном порядке предусматривает привлечение на возмездной основе аккредитованных юридических лиц для получения соответствующего заключения.

Это напрямую создаёт новый рынок для компаний, которые будут специализироваться на оценке и подготовке беспилотников к сертификации.

Рост спроса на экспертизу в области БАС

Аккредитованные организации должны будут иметь в штате специалистов, обладающих знаниями в области конструкции БАС.

Риск замедления вывода БАС на рынок

Нехватка аккредитованных экспертов может стать «бутылочным горлышком», которое будет сдерживать рост рынка тяжёлых беспилотников.

Приказ Минтранса России от 11.06.2025 № 187

Область НПА: единый транспортный документ (ЕТД)

Статус: нововведение, основанное на Федеральном законе от 8 августа 2024 г. № 288-ФЗ

Вступление в силу: 01.09.2025.

Суть

Введён единый документ для оформления прямых смешанных (мультимодальных) перевозок несколькими видами транспорта.

Ожидаемый эффект

Правовая основа для мультимодальных перевозок с БАС. Введение Единого транспортного документа (ЕТД), который охватывает перевозки всеми видами транспорта, включая воздушный, создаёт юридическую основу для бесшовной доставки грузов по схеме «магистральный транспорт + беспилотник».

Упрощение логистики и документооборота

Вместо заключения нескольких договоров на каждый этап перевозки будет использоваться один унифицированный документ, что снизит административную нагрузку и ускорит доставку.

Стимулирование рынка грузовых БАС

Снижает регуляторные риски для инвесторов и компаний, разрабатывающих и эксплуатирующих грузовые беспилотные системы, стимулируя дальнейшее развитие этого сегмента.

Приказ Минтранса России от 21.04.2025 № 140

Область НПА: требования к посадочным площадкам

Статус: отменяет и заменяет действовавший ранее приказ Минтранса от 4 марта 2011 г. № 69

Вступление в силу: 01.09.2025

Срок действия: до 01.09.2031

Суть

Утверждены новые обязательные требования к конструкции и оборудованию посадочных площадок для самолётов и вертолётов (на земле и воде).

Ожидаемый эффект

Хотя в документе прямо не упоминаются беспилотники, он закладывает нормативную базу для будущей наземной инфраструктуры БАС.

Приказ устанавливает детальные технические требования к вертодромам. Эти требования с высокой вероятностью станут де-факто стандартом для проектирования и строительства вертодромов для тяжёлых грузовых дронов и аэротакси (eVTOL).

Унификация наземной инфраструктуры.

Разграничение для временных операций

Важным является исключение из-под действия правил посадочных площадок, используемых менее 30 дней в году или подобранных с воздуха для разовой посадки. Это даёт регуляторную ясность для большинства существующих операторов БАС в сельском хозяйстве, строительстве, геодезии, которые не используют постоянную аэродромную инфраструктуру.

Приказ Минтранса России от 24.03.2025 № 101

Область НПА: учёт нарушений воздушного пространства

Статус: отменяет и заменяет действовавший ранее приказ Минтранса от 4 февраля 2011 г. № 34

Вступление в силу: 01.09.2025

Суть

Установлен новый порядок ведения реестра нарушений правил использования воздушного пространства оперативными органами.

Ожидаемый эффект

Усиление ответственности и неотвратимости наказания: утверждённый порядок обязывает оперативные органы вести журнал нарушений.

Создание «истории нарушений»

Систематическая регистрация инцидентов позволит надзорным органам формировать «историю нарушений» для каждого оператора.

Дисциплинирующий эффект

Это будет способствовать более ответственному подходу к планированию полётов и соблюдению правил использования воздушного пространства.

Приказ Минтранса России от 24.04.2025 № 141

Область НПА: допуск к международным перевозкам

Статус: отменяет и заменяет ранее действовавший приказ Минтранса от 24 марта 2021 г. № 108

Вступление в силу: 01.09.2025

Срок действия: приказ —до 01.09.2031. Допуск —бессрочно (регулярные) или на установленный срок (чартерные).

Суть

Утверждён новый конкурсный порядок получения авиакомпаниями допуска на международные рейсы.

Ожидаемый эффект

Правовая рамка для будущих международных дрон -перевозчиков:

Приказ устанавливает порядок, по которому любой перевозчик, включая будущего оператора грузовых БАС, сможет получить допуск на международные маршруты.

Стимулирование производства отечественных грузовых БАС:

Ключевым является введение балльной системы для распределения прав на «дефицитные» маршруты. Один из главных критериев, дающий до 5 баллов, —это использование воздушных судов, произведённых на территории Российской Федерации.

Высокие требования к операторам:

Будущие операторы грузовых дронов должны будут соответствовать высоким стандартам пунктуальности, финансовой устойчивости и безопасности полётов, которые заложены в критериях отбора.

Приказ Минтранса России от 24.04.2025 № 142

Область НПА: правила для линий управления БАС (C2)

Статус: приказ утверждает новые Федеральные авиационные правила

Вступление в силу: 01.03.2026

Срок действия: до 01.03.2032

Суть

Установлены технические требования к каналам связи и управления для гражданских БАС.

Ожидаемый эффект

Создание рынка услуг связи для БАС:

Телекоммуникационные компании и операторы сотовой связи смогут создавать и предоставлять специализированные каналы передачи данных для управления беспилотниками.

Техническая основа для полётов BVLOS:

Приказ создаёт техническую и правовую основу для выполнения полётов за пределами прямой видимости.

Усиление требований к кибербезопасности:

Правила требуют обеспечивать информационную безопасность с учётом применения средств криптографической защиты информации.

Приказ Минтранса России от 31.03.2025 № 111

Область НПА: поправки о медосмотрах авиаперсонала

Статус: вносит поправки и уточнения Приказа № 41 от 2022 г.

Вступление в силу: 01.09.2025

Суть

Уточнены и актуализированы правила проведения медосмотров.

Ожидаемый эффект

Профессионализация специальности «внешний пилот»:

Специалисты, входящие в состав экипажа беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлётной массой более 30 кг, должны проходить медицинские осмотры во врачебно-лётных экспертных комиссиях (ВЛЭК). Это означает, что к их здоровью применяются те же строгие стандарты, что и к пилотам самолётов и авиадиспетчерам.

Повышение порога входа в профессию:

Прохождение ВЛЭК —это сложная и дорогостоящая процедура с высокими требованиями к состоянию здоровья. Это значительно повысит порог входа для пилотов, желающих управлять тяжёлыми БАС.

Гармонизация стандартов с «большой» авиацией:

Распространение требований ВЛЭК на пилотов тяжёлых дронов —это ещё один шаг к полной интеграции беспилотной авиации в общую систему гражданской авиации.

Приказ Росавиации от 16.06.2025 № 428-П

Область НПА: уведомление о «мокром лизинге»

Статус: нововведение

Вступление в силу: 26.06.2025

Суть

Утверждена единая форма уведомления регуляторов о заключении/расторжении договоров аренды воздушных судов с экипажем.

Ожидаемый эффект

Формализация бизнес -модели «Дрон как услуга»:

Договор аренды воздушного судна с экипажем («мокрый лизинг») по своей сути является юридической формой модели DaaS.

Повышение прозрачности рынка:

Обязательное уведомление регуляторов (Росавиации и Ространснадзора) о каждой такой сделке сделает рынок беспилотных услуг полностью прозрачным.

Снижение юридических рисков для бизнеса:

Компании смогут заключать договоры на выполнение работ с помощью дронов в соответствии с авиационным законодательством.

Федеральный закон от 21.04.2025 № 91-ФЗ

Область НПА: поправки в Воздушный кодекс РФ

Статус: внесение изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации

Вступление в силу: основные положения —с 21.04.2025; надзор за билетами —с 01.09.2025.

Суть

Данные поправки легализуют применяемый на практике механизм привлечения к сертификации летной годности и регулирования аренды БАС, а также позволяют издать разработанные к этому времени ФАП-148 и ФАП-149, которые нельзя было опубликовать без изменений в Воздушном кодексе.

Ожидаемый эффект

Формализация бизнес -модели «Дрон как услуга»:

Договор аренды воздушного судна с экипажем («мокрый лизинг») по своей сути является юридической формой модели DaaS.

Повышение прозрачности рынка:

Обязательное уведомление регуляторов (Росавиации и Ространснадзора) о каждой такой сделке.

Снижение юридических рисков для бизнеса:

Компании смогут заключать договоры на выполнение работ с помощью дронов в соответствии с авиационным законодательством.

Приказ Минтранса России от 17.06.2025 № 189

Область НПА: требования к операторам вертопортов

Статус: отменяет и заменяет ранее действовавший приказ Минтранса от 13 марта 2017 г. № 92

Вступление в силу: 01.03.2026

Срок действия: до 01.03.2032

Суть

Утверждены новые правила, устанавливающие обязательные требования к эксплуатации, инфраструктуре и персоналу вертодромов гражданской авиации.

Ожидаемый эффект

«Дорожная карта» для операторов вертопортов:

Приказ устанавливает исчерпывающие требования к деятельности оператора вертодрома: от организационной структуры и штатного расписания до наличия аварийно-спасательных служб и технологий взаимодействия.

Профессионализация наземного обслуживания БАС:

Требования к наличию квалифицированного персонала, утверждённых должностных инструкций и технологий работ.

Создание рынка аутсорсинговых услуг:

Правила позволяют оператору вертодрома привлекать для выполнения работ сторонние организации. Это создаёт новые рыночные ниши для компаний, которые смогут специализироваться на аутсорсинговом обслуживании вертопортов.

Приказ Минтранса России от 18.12.2024 № 444

Область НПА: аккредитация сертификационных центров и испытательных лабораторий

Статус: отменяет и заменяет ранее действовавший приказ Минтранса от 13 апреля 2022 г. № 135

Вступление в силу: 01.09.2025

Срок действия: до 01.09.2031

Суть

Создан взамен приказа Министерства транспорта РФ от 13 апреля 2022 г. № 135. Закрыт правовой пробел: помимо полномочий на установление требований к аккредитации сертификационных центров и испытательных лабораторий, Минтранс наделён правом аннулирования и контроля за их деятельностью.

Ожидаемый эффект

Формирование отрасли по сертификации БАС:

Документ устанавливает детальный порядок аккредитации центров и лабораторий, которые будут проводить испытания и сертификацию авиатехники.

Риск замедления вывода новых моделей на рынок:

Если аккредитованных центров будет мало, это может стать «бутылочным горлышком», сдерживающим вывод новых беспилотников на рынок.

Приказ Минтранса России от 31.03.2025 № 110

Область НПА: порядок введения режимов в воздушном пространстве

Статус: полностью отменяет и заменяет Приказ Минтранса № 171 от 2011 года

Вступление в силу: 01.09.2025

Суть

Создан взамен приказа Министерства транспорта № 171 от 27.06.2021. Утверждена новая процедура установления временных, местных и кратковременных режимов для обеспечения безопасности (учения, запуски ракет, ЧС).

Ожидаемый эффект

Новый срок подачи представления на установление местного или временного режимов ИВП – за 24 часа – вместо действовавших ранее правил: до 5 суток.

Повышение безопасности полётов:

Требование информировать все заинтересованные стороны, включая публикацию в бюллетене доступности воздушного пространства и выпуск извещений NOTAM, значительно повышает ситуационную осведомлённость всех участников воздушного движения.

Интеграция БАС в единую систему управления:

Документ полностью включает беспилотники в национальную систему планирования и координирования использования воздушного пространства.

Приказ Минтранса России от 02.06.2025 № 178

Область НПА: о переносе сроков создания базы данных о здоровье авиаперсонала

Статус: является поправочным документом. цель — перенести на один год дату вступления в силу приказа № 439 от 2022 г.

Новая дата: 01.09.2026 (вместо 01.09.2025)

Срок действия основного приказа: продлён до 01.09.2032

Вступление в силу: 12.06.2025

Суть

Вносит изменение в один пункт ранее принятого приказа № 439 от 28.10.2022.

Ожидаемый эффект

Перенос на один год, с 1 сентября 2025 г. на 1 сентября 2026 г., даты запуска централизованной базы данных о здоровье авиаперсонала. Это даст врачебно-лётным экспертным комиссиям, Росавиации и самим операторам БАС —больше времени на отладку процедур и технических решений для сбора, обработки и передачи данных о здоровье новой категории авиаспециалистов.