

Основные комментарии (замечания и предложения)

по проекту Стратегии развития авиационной промышленности Российской Федерации на период до 2030 года

№ п/п	Проект (опубликован на сайте Минпромторга России 28.11.2016 г.) ¹	Основные комментарии (замечания и предложения)			Комментарии (замечания и предложения)
		Правила разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 11.06.2014 г. № 1032-р)	Государственная программа «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» (постановление Правительства Российской Федерации от 31.03.2017 г. № 379)	
1.	Краткие тезисы				
1.1.	<p>Мировой рынок авиационной промышленности, включая услуги по техническому обслуживанию и ремонту (далее - ТОиР), в 2014 году превысил 500 млрд долл. На этом рынке Россия занимает третье место по выпуску финальной продукции и седьмое место по совокупному объему производства авиационной продукции. Наиболее устойчивыми позициями Россия обладает на мировом рынке финальной продукции в сегменте авиационной техники военного и специального назначения. При этом наблюдается дисбаланс в части производства гражданской продукции.</p> <p>Целевое видение отечественного авиастроения – это экономически устойчивая, глобально конкурентоспособная отрасль, встроенная в мировой рынок и международное разделение труда, а также способная обеспечить всю научно-производственную цепочку для нужд государственной авиации (стр. 1).</p>			См. пп. 1.2, 1.4, 1.9, 2.2, 8.1.	<p>Не представлено целевое видение развития <u>внутреннего рынка</u> гражданской авиационной техники и обеспечения конкурентоспособности на нем <u>российских производителей</u>. См. также комментарии к пп. 1.2 и 4.3.</p>
1.2.	<p>Для обеспечения транспортной доступности и связанности территории страны в целевом состоянии увеличится действующий парк отечественных воздушных судов (далее - ВС), в том числе за счет дополнительных мер поддержки продаж российских воздушных судов на внутреннем рынке, поддержки развития операционного лизинга российскими лизинговыми компаниями, обеспечения возможности использования потенциала военно-транспортной авиации, в интересах пассажирских перевозок в труднодоступных и отдаленных регионах страны (стр. 2).</p>		<p><u>До 2020 года:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - реализация мер государственной поддержки приобретения воздушных судов российскими авиакомпаниями с учетом условий Всемирной торговой организации; - обновление парка воздушных судов за счет поставок 500 - 650 пассажирских самолетов (Цель III. «Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами», Раздел 1. Планирование развития пассажирских транспортных систем и подвижного состава на основе прогноза социально-экономического развития и транспортно-экономического баланса) - оснащение государственных органов, участвующих в обеспечении общественной безопасности в сфере транспорта современными видами воздушных судов, средствами связи и автоматизации (Цель V. «Повышение уровня безопасности транспортной системы», Раздел 8. Развитие систем надзора, контроля и обеспечения общественной безопасности в сфере транспорта) - оснащение учебных заведений Минтранса России современной учебной технической базой, включая обновление парка воздушных судов и тренажеров в летных училищах (Цель V. «Повышение уровня безопасности транспортной системы», Раздел 9. Обеспечение потребности в специалистах с уровнем профессиональной подготовки, 	<p>26. Доля самолетов российского производства в парке крупнейших российских авиаперевозчиков</p> <p>2016 год – 9 процентов 2017 год – 12,9 процентов 2018 год – 14,3 процента 2019 год – 16,9 процента 2020 год – 19,1 процента 2021 год – 21,3 процента 2022 год – 23,4 процента 2023 год – 24,9 процента 2024 год – 26,1 процента 2025 год – 27,2 процента</p> <p>(Сведения опоказателях (индикаторах) государственной программы, Подпрограмма 1 «Самолетостроение», Приложение № 1)</p> <p><u>Основное мероприятие 1.1.</u> Государственная поддержка российских организаций самолетостроения:</p> <ul style="list-style-type: none"> – снижение затрат организаций отрасли самолетостроения на уплату купонного дохода по облигационным займам; – снижение затрат лизинговых компаний на уплату процентов по кредитам на закупку воздушных судов с последующей их передачей российским авиакомпаниям по договорам лизинга) <p>Минпромторг России: 2017 год – 24 617 544,1 тыс. рублей 2018 год – 22 202 246,7 тыс. рублей 2019 год – 10 332 688,5 тыс. рублей 2020 год – 10 332 688,5 тыс. рублей</p>	<p>Не рассматриваются вопросы <u>конкурентоспособности</u> российской промышленности на внутреннем рынке. Не рассматриваются меры государственной <u>поддержки доступности воздушного транспорта и их взаимосвязь</u> с мерами <u>поддержки развития авиационной промышленности</u>. См. также комментарии к пп. 1.1, 2.9 и 4.3. Как это <u>практически планируется осуществлять?</u></p>

¹ Заливкой выделены положения, вызывающие вопросы и (или) требующие дополнительного обоснования.

№ п/п	Проект (опубликован на сайте Минпромторга России 28.11.2016 г.) ¹	Основные комментарии (замечания и предложения)			Комментарии (замечания и предложения)
		Правила разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 11.06.2014 г. № 1032-р)	Государственная программа «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» (постановление Правительства Российской Федерации от 31.03.2017 г. № 379)	
			<p>отвечающим требованиям безопасности и устойчивости транспортной системы)</p> <p><u>С 2021 года до 2030 года:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - реализация мер государственной поддержки приобретения воздушных судов российскими авиакомпаниями с учетом условий Всемирной торговой организации; - обновление парка воздушных судов за счет поставок 900 - 1100 пассажирских самолетов (Цель III. «Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами», Раздел 1. Планирование развития пассажирских транспортных систем и подвижного состава на основе прогноза социально-экономического развития и транспортно-экономического баланса) - оснащение государственных органов, участвующих в обеспечении общественной безопасности в сфере транспорта современными видами воздушных судов, средствами связи и автоматизации; <p>(Цель V. «Повышение уровня безопасности транспортной системы», Раздел 8. Развитие систем надзора, контроля и обеспечения общественной безопасности в сфере транспорта)</p> <p>(Основные мероприятия по целям, задачам и этапам реализации Транспортной стратегии российской федерации на период до 2030 года (по инновационному варианту), Приложение № 4)</p>	<p>2021 год – 10 332 688,5 тыс. рублей 2022 год – 10 332 688,5 тыс. рублей 2023 год – 10 332 688,5 тыс. рублей 2024 год – 10 332 688,5 тыс. рублей 2025 год – 10 332 688,5 тыс. рублей</p> <p><u>Основное мероприятие 2.1.</u> Государственная поддержка российских организаций вертолетостроения: – создание сети сервисных центров по обслуживанию вертолетной техники дополнительные объемы ресурсов²: 2020 год – 8 685 730,3 тыс. рублей 2021 год – 13 481 335,6 тыс. рублей 2022 год – 3 700 000 тыс. рублей 2023 год – 4 100 000 тыс. рублей 2024 год – 4 100 000 тыс. рублей 2025 год – 2 446 005,5 тыс. рублей (Ресурсное обеспечение за счет бюджетных ассигнований федерального бюджета, Приложение № 4)</p>	
1.3.	<p>Для достижения целевого видения отрасли необходимо ответить на ряд ключевых вызовов:</p> <ul style="list-style-type: none"> - недостаточный для конкурентоспособной экономики производства масштаб внутреннего рынка; - ограниченность финансовых ресурсов государства в условиях сложной макроэкономической ситуации; - ослабление позиций в научно-технологическом обеспечении отрасли и дефицит квалифицированных кадров (стр. 2-3). 		См. также п. 1.2.	См. пп. 1.2, 1.4, 1.9, 2.2, 8.1.	<p>Необходимо обоснование при рассмотрении <u>конкретных проектов.</u> См. также комментарии к п. 5.1. Противоречие с содержащимися в документе тезисами о необходимости <u>дополнительных мер государственной поддержки</u> (см. пп. 1.2, 1.4, 4.3). Отсутствует <u>обоснование и анализ причин</u> сложившейся ситуации, а также <u>предложения по ее изменению.</u> См. также комментарии к пп. 1.7, 1.9, 2.4, 9.8, 10.3.</p>
1.4.	<p>Во-первых, для увеличения доступного рынка участники отрасли сфокусируются на глобально конкурентоспособных экспортно-ориентированных проектах по созданию авиационной техники, а государство, опираясь на ГОЗ, поддержит встраивание российских поставщиков и финалистов в мировой рынок с использованием в качестве стартовой точки потенциала внутреннего рынка, для чего запустит дополнительные меры поддержки (стр. 3).</p>			<p><u>Основное мероприятие 1.2.</u> Выполнение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в области самолетостроения: – разработка современных и перспективных самолетов (МС-21, Л-410 УВП-Е20, ШФ ДМС)</p> <p>Минпромторг России: 2017 год – 8 082 358,9 тыс. рублей 2018 год – 7 797 667 тыс. рублей 2019 год – 7 778 447,8 тыс. рублей 2020 год – 7 778 447,8 тыс. рублей 2021 год – 7 778 447,8 тыс. рублей</p>	<p>Внутреннее противоречие – если мы развиваем <u>глобально конкурентоспособные</u> экспортно-ориентированные проекты, то зачем нужны <u>дополнительные меры господдержки</u> (см. пп. 1.2, 4.3)? В действующей редакции государственной программе «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» отсутствуют <u>критерии поддержки</u> тех или иных проектов (указаны лишь конкретные типы ВС и двигателей).</p>

² Источники ресурсного обеспечения и объемы дополнительных бюджетных ассигнований федерального бюджета будут в установленном порядке определены при формировании Федерального закона о федеральном бюджете на очередной год и на плановый период.

№ п/п	Проект (опубликован на сайте Минпромторга России 28.11.2016 г.) ¹	Основные комментарии (замечания и предложения)			Комментарии (замечания и предложения)
		Правила разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 11.06.2014 г. № 1032-р)	Государственная программа «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» (постановление Правительства Российской Федерации от 31.03.2017 г. № 379)	
				<p>2022 год – 7 778 447,8 тыс. рублей 2023 год – 7 778 447,8 тыс. рублей 2024 год – 7 778 447,8 тыс. рублей 2025 год – 7 778 447,8 тыс. рублей</p> <p><u>Основное мероприятие 2.2.</u> Выполнение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в области вертолетостроения: – разработка современных и перспективных вертолетов (Ка-62, Ми-38-2, АНСАТ)</p> <p>Минпромторг России: 2017 год – 1 547 486 тыс. рублей 2018 год – 1 550 327,7 тыс. рублей 2019 год – 1 011 090,3 тыс. рублей 2020 год – 1 011 090,3 тыс. рублей 2021 год – 1 011 090,3 тыс. рублей 2022 год – 1 011 090,3 тыс. рублей 2023 год – 1 011 090,3 тыс. рублей 2024 год – 1 011 090,3 тыс. рублей 2025 год – 1 011 090,3 тыс. рублей</p> <p><u>Основное мероприятие 3.1.</u> Государственная поддержка российских организаций отрасли авиационного двигателестроения: – снижение затрат организаций отрасли авиационного двигателестроения на уплату купонного дохода по облигационным займам; – снижение затрат российских организаций авиационного двигателестроения на компенсацию процентов по долгосрочным кредитам, полученным на рефинансирование ранее привлеченных кредитов (ОАО «НПО «Сатурн»)</p> <p>Минпромторг России: 2017 год – 6 621 200 тыс. рублей 2018 год – 9 051 435,4 тыс. рублей 2019 год – 3 701 435,4 тыс. рублей 2020 год – 3 701 435,4 тыс. рублей 2021 год – 3 701 435,4 тыс. рублей 2022 год – 3 701 435,4 тыс. рублей 2023 год – 3 701 435,4 тыс. рублей 2024 год – 3 701 435,4 тыс. рублей 2025 год – 3 701 435,4 тыс. рублей</p> <p>дополнительные объемы ресурсов³: 2020 год – 2 268 359,6 тыс. рублей 2021 год – 2 669 777 тыс. рублей 2022 год – 1 868 440,1 тыс. рублей 2023 год – 1 915 374,9 тыс. рублей 2024 год – 3 334 866,3 тыс. рублей 2025 год – 3 261 172,8 тыс. рублей</p> <p><u>Основное мероприятие 3.2.</u> Выполнение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в области авиационного двигателестроения: – разработка современных и перспективных авиационных двигателей (ПД-14)</p> <p>Минпромторг России: 2017 год – 4 538 016,7 тыс. рублей 2018 год – 4 552 875,4 тыс. рублей</p>	

³ Источники ресурсного обеспечения и объемы дополнительных бюджетных ассигнований федерального бюджета будут в установленном порядке определены при формировании Федерального закона о федеральном бюджете на очередной год и на плановый период.

№ п/п	Проект (опубликован на сайте Минпромторга России 28.11.2016 г.) ¹	Основные комментарии (замечания и предложения)			Комментарии (замечания и предложения)
		Правила разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 11.06.2014 г. № 1032-р)	Государственная программа «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» (постановление Правительства Российской Федерации от 31.03.2017 г. № 379)	
				<p>2019 год – 4 561 817,9 тыс. рублей 2020 год – 4 561 817,9 тыс. рублей 2021 год – 4 561 817,9 тыс. рублей 2022 год – 4 561 817,9 тыс. рублей 2023 год – 4 561 817,9 тыс. рублей 2024 год – 4 561 817,9 тыс. рублей 2025 год – 4 561 817,9 тыс. рублей</p> <p>дополнительные объемы ресурсов⁴: 2020 год – 1 382 912 тыс. рублей 2021 год – 1 357 912 тыс. рублей 2022 год – 1 427 912 тыс. рублей 2023 год – 1 656 912 тыс. рублей 2024 год – 880 912 тыс. рублей 2025 год – 559 912 тыс. рублей</p> <p><u>Основное мероприятие 4.1.</u> Государственная поддержка российских организаций в сфере создания и производства современного авиационного бортового электронного оборудования и агрегатов: – снижение затрат организаций отрасли авиационного агрегато- и приборостроения на компенсацию затрат на уплату купонного дохода по облигационным займам; – снижение затрат, связанных с выходом на мировой рынок в качестве поставщиков компонентов и агрегатов 2 - 4 уровня</p> <p>Минпромторг России: 2017 год – 263 200 тыс. рублей 2018 год – 254 800 тыс. рублей 2019 год – 249 200 тыс. рублей 2020 год – 249 200 тыс. рублей 2021 год – 249 200 тыс. рублей 2022 год – 249 200 тыс. рублей 2023 год – 249 200 тыс. рублей 2024 год – 249 200 тыс. рублей 2025 год – 249 200 тыс. рублей</p> <p>дополнительные объемы ресурсов⁵: 2020 год – 28 800 тыс. рублей 2021 год – 28 800 тыс. рублей 2022 год – 28 800 тыс. рублей 2023 год – 28 800 тыс. рублей 2024 год – 28 800 тыс. рублей 2025 год – 28 800 тыс. рублей</p> <p><u>Основное мероприятие 4.2.</u> Выполнение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в области авиационных агрегатов и приборов: – разработка конкурентоспособной на мировом рынке продукции авиационного агрегато- и приборостроения (для самолетов Ил-96-300/400, Ил-114-300, Ту-204/214, МС-21, SSJ-100, самолета АОН вместимостью до 19 пасс., вертолета)</p> <p>Минпромторг России: 2017 год – 2 408 212,9 тыс. рублей 2018 год – 2 365 697,3 тыс. рублей 2019 год – 2 342 268 тыс. рублей</p>	

⁴ Источники ресурсного обеспечения и объемы дополнительных бюджетных ассигнований федерального бюджета будут в установленном порядке определены при формировании Федерального закона о федеральном бюджете на очередной год и на плановый период.

⁵ Источники ресурсного обеспечения и объемы дополнительных бюджетных ассигнований федерального бюджета будут в установленном порядке определены при формировании Федерального закона о федеральном бюджете на очередной год и на плановый период.

№ п/п	Проект (опубликован на сайте Минпромторга России 28.11.2016 г.) ¹	Основные комментарии (замечания и предложения)			Комментарии (замечания и предложения)
		Правила разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 11.06.2014 г. № 1032-р)	Государственная программа «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» (постановление Правительства Российской Федерации от 31.03.2017 г. № 379)	
				<p>2020 год – 2 342 268 тыс. рублей 2021 год – 2 342 268 тыс. рублей 2022 год – 2 342 268 тыс. рублей 2023 год – 2 342 268 тыс. рублей 2024 год – 2 342 268 тыс. рублей 2025 год – 2 342 268 тыс. рублей дополнительные объемы ресурсов⁶: 2020 год – 165 000 тыс. рублей 2021 год – 165 000 тыс. рублей 2022 год – 165 000 тыс. рублей 2023 год – 165 000 тыс. рублей 2024 год – 165 000 тыс. рублей 2025 год – 165 000 тыс. рублей Основное мероприятие 8.2. Государственная поддержка авиационной промышленности: – снижение затрат на уплату процентов по кредитам на техническое перевооружение, а также затрат на уплату лизинговых платежей за технологическое оборудование Минпромторг России: 2017 год – 1 082 155,1 тыс. рублей 2018 год – 1 184 199,9 тыс. рублей 2019 год – 1 215 544 тыс. рублей 2020 год – 1 215 544 тыс. рублей 2021 год – 1 215 544 тыс. рублей 2022 год – 1 215 544 тыс. рублей 2023 год – 1 215 544 тыс. рублей 2024 год – 1 215 544 тыс. рублей 2025 год – 1 215 544 тыс. рублей дополнительные объемы ресурсов⁷: 2020 год – 284 456 тыс. рублей 2021 год – 284 456 тыс. рублей 2022 год – 284 456 тыс. рублей 2023 год – 284 456 тыс. рублей 2024 год – 284 456 тыс. рублей 2025 год – 284 456 тыс. рублей Основное мероприятие 8.3. Реализация отдельных мероприятий приоритетного проекта «Международная кооперация и экспорт в промышленности» в авиационной промышленности: – создание сети авиационных сервисных центров; – возмещение части затрат на формирование первоначального склада запасных частей покупателей воздушных судов;обеспечение средствами наземного обслуживания; – переподготовка авиационного персонала для воздушных судов нового типа;реализация механизма гарантии остаточной стоимости Минпромторг России: 2017 год – 1 249 159,8 тыс. рублей 2018 год – 1 399 246 тыс. рублей 2019 год – 1 467 809,9 тыс. рублей</p>	

⁶ Источники ресурсного обеспечения и объемы дополнительных бюджетных ассигнований федерального бюджета будут в установленном порядке определены при формировании Федерального закона о федеральном бюджете на очередной год и на плановый период.

⁷ Источники ресурсного обеспечения и объемы дополнительных бюджетных ассигнований федерального бюджета будут в установленном порядке определены при формировании Федерального закона о федеральном бюджете на очередной год и на плановый период.

№ п/п	Проект (опубликован на сайте Минпромторга России 28.11.2016 г.) ¹	Основные комментарии (замечания и предложения)			Комментарии (замечания и предложения)
		Правила разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 11.06.2014 г. № 1032-р)	Государственная программа «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» (постановление Правительства Российской Федерации от 31.03.2017 г. № 379)	
				<p>2020 год – 1 467 809,9 тыс. рублей 2021 год – 1 467 809,9 тыс. рублей 2022 год – 1 467 809,9 тыс. рублей 2023 год – 1 467 809,9 тыс. рублей 2024 год – 1 467 809,9 тыс. рублей 2025 год – 1 467 809,9 тыс. рублей дополнительные объемы ресурсов⁸: 2020 год – 2 152 190,1 тыс. рублей 2021 год – 2 182 190,1 тыс. рублей 2022 год – 4 542 190,1 тыс. рублей 2023 год – 4 612 190,1 тыс. рублей 2024 год – 4 402 190,1 тыс. рублей 2025 год – 4 462 190,1 тыс. рублей (Ресурсное обеспечение за счет бюджетных ассигнований федерального бюджета, Приложение № 4)</p> <p>См. также п. 1.2.</p>	
1.5.	Во-вторых, для повышения конкурентоспособности отрасли интегрированные структуры авиационной промышленности при поддержке государства сфокусируются на ключевых компетенциях (научно-исследовательских работах (далее – НИР) и опытно-конструкторских работах (далее – ОКР), сборке, интеграции, продажах и послепродажном обслуживании) и инициативном развитии системы поставщиков, диверсифицированных по рынкам и заказчикам (стр. 3).			См. п. 1.4.	Не включены технологические работы . См. также комментарии к пп. 1.7, 1.9, 2.4, 8.6, 10.3.
1.6.	Государство в целях поддержки реструктуризации интегрированных структур перейдет к политике обеспечения условий для мобильности трудовых ресурсов , занятых на промышленных предприятиях отрасли авиастроения, и их перетока между регионами и смежными отраслями (стр. 3-4).				Отсутствуют конкретные предложения по обеспечению условий для мобильности трудовых ресурсов . См. также комментарии к п. 7.9.
1.7.	В-третьих, в условиях снижения возможностей федерального бюджета государство поддержит экспортно-ориентированные капиталоемкие проекты по созданию авиационной техники гражданского и двойного назначения, находящиеся в высокой стадии готовности ; организациям с долей государства и частным организациям отрасли будет предоставлен равный доступ к льготному долгосрочному возвратному капиталу для выполнения проектов в авиационной промышленности; в отрасль будет активно привлекаться частный бизнес в качестве акционера интегрированных структур и участника кооперации: взвешенно, постепенно и планомерно в отрасли будет проведена частичная приватизация интегрированных структур и их дочерних и зависимых обществ (далее - ДЗО) – поставщиков второго-четвертого уровней, в том числе за счет схемы выкупа действующим менеджментом; принимая во внимание критическую важность непрерывного			См. п. 1.4. См. п. 1.9.	<p>Не указаны критерии и условия государственной поддержки тех или иных проектов.</p> <p>Отсутствуют предложения по механизмам практической реализации данного механизма. См. также комментарии к пп. 8.1, 8.5, 8.11, 11.2, 12.1.</p> <p>Не указаны компании, сроки и условия приватизации. Отсутствуют предложения по мерам и механизмам стимулирования привлечения в отрасль частного капитала. См. также комментарии к пп. 2.9, 7.12, 8.10.</p> <p>Не указаны конкретные направления развития науки и технологий, порядок их определения.</p>

⁸ Источники ресурсного обеспечения и объемы дополнительных бюджетных ассигнований федерального бюджета будут в установленном порядке определены при формировании Федерального закона о федеральном бюджете на очередной год и на плановый период.

№ п/п	Проект (опубликован на сайте Минпромторга России 28.11.2016 г.) ¹	Основные комментарии (замечания и предложения)			
		Правила разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 11.06.2014 г. № 1032-р)	Государственная программа «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» (постановление Правительства Российской Федерации от 31.03.2017 г. № 379)	Комментарии (замечания и предложения)
	обновления и формирования опережающего научно-технического задела (далее - НТЗ) для глобальной конкурентоспособности отечественной авиационной промышленности, государство предоставит поддержку приоритетным направлениям в области авиационной науки и технологий, в том числе нацеленным на обеспечение технологического суверенитета страны (стр. 4).				механизмы обеспечения эффективного взаимодействия между наукой и промышленностью. См. также комментарии к пп. 1.3, 1.9, 2.4, 8.6, 10.3.
1.8.	В-четвертых, система подготовки кадров за счет изменения программ обучения, обновления материальной базы учебных заведений, усиления взаимодействия системы образования, науки и промышленности будет ориентирована на актуальные и перспективные потребности промышленности и науки, в том числе на обеспечение работы в условиях международной кооперации и нового технологического уклада (стр. 4).				Отсутствуют предложения по мерам и механизмам практической реализации. См. также комментарии к пп. 3.4, 5.4, 5.5, 9.1-9.12.
1.9.	Наконец, в-пятых, эффективность авиационной науки будет достигаться за счет приоритизации исследований, вовлечения промышленности в проведение научных исследований, коммерциализации прав на результаты НИР и ОКР, а также усиления международного взаимодействия в области науки (стр. 5).			<p>Подпрограмма 7 Авиационная наука и технологии Основное мероприятие 7.1. Государственная поддержка российских научных организаций, осуществляющих исследования в области развития авиации и авиационной деятельности:</p> <ul style="list-style-type: none"> – финансовая поддержка научных организаций, осуществляющих исследования в области авиационной науки и технологии <p>Минпромторг России: 2017 год – 500 000 тыс. рублей 2018 год – 500 000 тыс. рублей 2019 год – 500 000 тыс. рублей 2020 год – 500 000 тыс. рублей 2021 год – 500 000 тыс. рублей 2022 год – 500 000 тыс. рублей 2023 год – 500 000 тыс. рублей 2024 год – 500 000 тыс. рублей</p> <p>дополнительные объемы ресурсов⁹: 2020 год – 4 500 000 тыс. рублей 2021 год – 4 500 000 тыс. рублей 2022 год – 4 500 000 тыс. рублей 2023 год – 4 500 000 тыс. рублей 2024 год – 4 500 000 тыс. рублей 2025 год – 4 500 000 тыс. рублей</p> <p>Основное мероприятие 7.2. Выполнение научно-исследовательских работ в целях развития науки и технологий в авиастроении и технологической и инженерной инфраструктуры, в том числе на базе инновационных территориальных кластеров: Минпромторг России: 2017 год – 7 746 106,7 тыс. рублей 2018 год – 7 292 055,5 тыс. рублей 2019 год – 7 131 790,5 тыс. рублей 2020 год – 7 131 790,5 тыс. рублей 2021 год – 7 131 790,5 тыс. рублей 2022 год – 7 131 790,5 тыс. рублей 2023 год – 7 131 790,5 тыс. рублей</p>	Отсутствуют конкретные предложения по мерам и механизмам повышения эффективности авиационной науки. Отсутствуют предложения по механизмам обеспечения (защиты) интересов Российской Федерации при осуществлении международного научного сотрудничества. См. также комментарии к пп. 1.3, 1.7, 2.4, 2.9, 8.6, 10.3, 10.8, 10.9.

⁹ Источники ресурсного обеспечения и объемы дополнительных бюджетных ассигнований федерального бюджета будут в установленном порядке определены при формировании Федерального закона о федеральном бюджете на очередной год и на плановый период.

№ п/п	Проект (опубликован на сайте Минпромторга России 28.11.2016 г.) ¹	Основные комментарии (замечания и предложения)			Комментарии (замечания и предложения)
		Правила разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 11.06.2014 г. № 1032-р)	Государственная программа «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» (постановление Правительства Российской Федерации от 31.03.2017 г. № 379)	
				2024 год – 7 131 790,5 тыс. рублей 2025 год – 7 131 790,5 тыс. рублей дополнительные объемы ресурсов ¹⁰ : 2020 год – 12 000 тыс. рублей 2021 год – 12 000 тыс. рублей 2022 год – 12 000 тыс. рублей 2023 год – 12 000 тыс. рублей 2024 год – 12 000 тыс. рублей 2025 год – 12 000 тыс. рублей (Ресурсное обеспечение за счет бюджетных ассигнований федерального бюджета, Приложение № 4)	
1.10.	В числе важнейших результатов Стратегии развития авиационной промышленности Российской Федерации на период до 2030 года будут следующие: реализация потенциала внутреннего рынка , переориентация выпуска продукции авиационного промышленного комплекса на глобальный рынок , развитая система поставщиков комплектующих и возможность привлечения участниками отрасли долгосрочного льготного капитала (стр. 5).			См. пп. 1.2, 1.4, 1.11, 2.2, 8.1.	См. комментарии к пп. 1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 1.7. Как же будет решаться задача обеспечения внутреннего рынка авиационной техники? Из содержания Стратегии не ясно, по каким направлениям и в какой последовательности следует развивать (поддерживать) российских поставщиков комплектующих или развивать полную систему поставщиков по всему спектру авиационной продукции .
1.11.	Интегральными показателями выполнения Стратегии развития авиационной промышленности Российской Федерации на период до 2030 года являются совокупная выручка отрасли , объем экспорта авиационной продукции и услуг, производительность труда в промышленных организациях отрасли (стр. 5).		См. пп. 1.2, 6.5.	1. Валовая добавленная стоимость отрасли авиастроения 2016 год – 451 594 000 тыс. рублей 2017 год – 451 594 000 тыс. рублей 2018 год – 510 657 000 тыс. рублей 2019 год – 606 080 000 тыс. рублей 2020 год – 613 695 000 тыс. рублей 2021 год – 657 885 000 тыс. рублей 2022 год – 789 291 000 тыс. рублей 2023 год – 854 503 000 тыс. рублей 2024 год – 901 784 000 тыс. рублей 2025 год – 980 835 000 тыс. рублей (рост – в 2,17 раза) 2. Выручка (нетто) от продажи товаров, работ, услуг промышленных организаций отрасли авиастроения 2016 год – 1 188 406 000 тыс. рублей 2017 год – 1 343 834 000 тыс. рублей 2018 год – 1 594 948 000 тыс. рублей 2019 год – 1 614 988 000 тыс. рублей 2020 год – 1 731 276 000 тыс. рублей 2021 год – 1 909 008 000 тыс. рублей 2022 год – 2 077 082 000 тыс. рублей 2023 год – 2 248 691 000 тыс. рублей 2024 год – 2 373 117 000 тыс. рублей 2025 год – 2 581 144 000 тыс. рублей (рост – в 2,17 раза) 3. Количество поставленных самолетов гражданской авиации (для коммерческих заказчиков) 2016 год – 28 ед. 2017 год – 36 ед. 2018 год – 43 ед. 2019 год – 51 ед. 2020 год – 65 ед. 2021 год – 77 ед.	В числе важнейших интегральных показателей развития отрасли отсутствует такой показатель, как доля гражданской продукции в общем объеме выпуска продукции отрасли (см. п. 1.1).

¹⁰ Источники ресурсного обеспечения и объемы дополнительных бюджетных ассигнований федерального бюджета будут в установленном порядке определены при формировании Федерального закона о федеральном бюджете на очередной год и на плановый период.

№ п/п	Проект (опубликован на сайте Минпромторга России 28.11.2016 г.) ¹	Основные комментарии (замечания и предложения)			Комментарии (замечания и предложения)
		Правила разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 11.06.2014 г. № 1032-р)	Государственная программа «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» (постановление Правительства Российской Федерации от 31.03.2017 г. № 379)	
				<p>2022 год – 96 ед. 2023 год – 108 ед. 2024 год – 121 ед. 2025 год – 142 ед.</p> <p>4. Численность работников в промышленных организациях отрасли авиастроения 2016 год – 346 000 чел. 2017 год – 346 000 чел. 2018 год – 340 000 чел. 2019 год – 302 890 чел. 2020 год – 275 500 чел. 2021 год – 254 340 чел. 2022 год – 228 460 чел. 2023 год – 208 280 чел. 2024 год – 193 180 чел. 2025 год – 177 470 чел. (сокращение – в 2,0 раза)</p> <p>5. Производительность труда в промышленных организациях отрасли авиастроения 2016 год – 3 430 тыс. рублей 2017 год – 3 950 тыс. рублей 2018 год – 4 690 тыс. рублей 2019 год – 5 330 тыс. рублей 2020 год – 6 280 тыс. рублей 2021 год – 7 510 тыс. рублей 2022 год – 9 090 тыс. рублей 2023 год – 10 800 тыс. рублей 2024 год – 12 280 тыс. рублей 2025 год – 14 540 тыс. рублей (рост – в 4,2 раза)</p> <p>6. Динамика производительности труда в авиационной промышленности (процентов к предыдущему году, в номинальном выражении) 2016 год – 104 процента 2017 год – 115 процентов 2018 год – 119 процентов 2019 год – 114 процентов 2020 год – 118 процентов 2021 год – 119 процентов 2022 год – 121 процент 2023 год – 119 процентов 2024 год – 114 процентов 2025 год – 118 процентов</p> <p>7. Производительность труда в промышленных организациях отрасли авиастроения к уровню 2011 года (в номинальном выражении) 2016 год – 223 процента 2017 год – 256 процентов 2018 год – 304 процента 2019 год – 346 процентов 2020 год – 407 процентов 2021 год – 487 процентов 2022 год – 589 процентов 2023 год – 700 процентов 2024 год – 796 процентов 2025 год – 943 процента</p> <p>8. Производительность труда в промышленных организациях отрасли авиастроения к уровню 2011 года (с учетом индекса цен) 2016 год – 165 процента</p>	

№ п/п	Проект (опубликован на сайте Минпромторга России 28.11.2016 г.) ¹	Основные комментарии (замечания и предложения)			Комментарии (замечания и предложения)
		Правила разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 11.06.2014 г. № 1032-р)	Государственная программа «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» (постановление Правительства Российской Федерации от 31.03.2017 г. № 379)	
				<p>2017 год – 180 процентов 2018 год – 205 процента 2019 год – 226 процентов 2020 год – 256 процентов 2021 год – 296 процентов 2022 год – 348 процентов 2023 год – 401 процент 2024 год – 445 процентов 2025 год – 513 процента</p> <p>9. Рентабельность продаж промышленных организаций отрасли авиастроения (по валовой прибыли) 2016 год – 22 процента 2017 год – 22 процента 2018 год – 22 процента 2019 год – 22 процента 2020 год – 22 процента 2021 год – 22 процента 2022 год – 22 процента 2023 год – 22 процента 2024 год – 22 процента 2025 год – 22 процента</p> <p>10. Рентабельность активов промышленных организаций отрасли авиастроения (по чистой прибыли) 2016 год – 1,5 процента 2017 год – 1,5 процента 2018 год – 1,5 процента 2019 год – 2,8 процента 2020 год – 2,9 процента 2021 год – 3,1 процента 2022 год – 3,8 процента 2023 год – 4,5 процента 2024 год – 4,2 процента 2025 год – 4,7 процента (рост – в 3,1 раза)</p> <p>11. Средний возраст работников в промышленных организациях отрасли авиастроения 2016 год – 45 лет 2017 год – 45 лет 2018 год – 45 лет 2019 год – 45 лет 2020 год – 45 лет 2021 год – 45 лет 2022 год – 45 лет 2023 год – 45 лет 2024 год – 45 лет 2025 год – 45 лет (без изменения)</p> <p>12. Количество высокопроизводительных рабочих мест в промышленных организациях отрасли авиастроения 2016 год – 205 тыс. раб. мест 2017 год – 200 тыс. раб. мест 2018 год – 200 тыс. раб. мест 2019 год – 180 тыс. раб. мест 2020 год – 170 тыс. раб. мест 2021 год – 160 тыс. раб. мест 2022 год – 150 тыс. раб. мест 2023 год – 140 тыс. раб. мест 2024 год – 130 тыс. раб. мест 2025 год – 120 тыс. раб. мест</p> <p>13. Доля инновационных товаров, работ, услуг</p>	

№ п/п	Проект (опубликован на сайте Минпромторга России 28.11.2016 г.) ¹	Основные комментарии (замечания и предложения)			Комментарии (замечания и предложения)
		Правила разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 11.06.2014 г. № 1032-р)	Государственная программа «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» (постановление Правительства Российской Федерации от 31.03.2017 г. № 379)	
				<p>в общем объеме отгруженных товаров промышленного производства, выполненных работ, услуг организаций промышленного производства</p> <p>2016 год – 15,4 процента 2017 год – 17,8 процента 2018 год – 20,2 процента 2019 год – 22,6 процента 2020 год – 25 процентов 2021 год – 25 процентов 2022 год – 25 процентов 2023 год – 25 процентов 2024 год – 25 процентов 2025 год – 25 процентов (рост – в 1,6 раза)</p> <p>13. Доля инновационных товаров, работ, услуг в общем объеме экспорта товаров, работ, услуг организаций промышленного производства</p> <p>2016 год – 12 процентов 2017 год – 12,8 процента 2018 год – 13,5 процента 2019 год – 14,3 процента 2020 год – 15 процентов 2021 год – 15 процентов 2022 год – 15 процентов 2023 год – 15 процентов 2024 год – 15 процентов 2025 год – 15 процентов (рост – в 1,3 раза) (Сведения опоказателях (индикаторах) государственной программы, Приложение № 1)</p>	
2.	Раздел 1. Общие положения				
2.1.	В Стратегии под авиационной промышленностью Российской Федерации понимается совокупность российских организаций, осуществляющих разработку, производство, испытания, ремонт и утилизацию авиационной техники, включая наземные средства управления воздушным движением, навигации, посадки и связи , а также беспилотную авиационную технику (стр. 6-7).		<p>До 2020 года:</p> <ul style="list-style-type: none"> - создание нормативно-правовой и методической базы использования воздушным транспортом технологий спутниковой навигации, технологий автоматического зависящего наблюдения. Реализация 2-го этапа модернизации аэронавигационной системы России (внедрение RNAV-5 на 60 процентах маршрутов континентальной части воздушного пространства России, внедрение в 60 процентах международных аэропортов и 15 процентах внутренних полетов по SID/STAR в условиях RNAV-1, обеспечение в 70 российских аэропортах спутниковых технологий точного захода на посадку по I категории международной организации гражданской авиации); реконструкция и техническое перевооружение укрупненных центров организации воздушного движения (13 центров); - реконструкция и техническое перевооружение комплексов средств управления воздушным движением, радиотехнического обеспечения полетов и электросвязи аэропортов (Мыс Шмидта (Чукотский автономный округ), Новокузнецк (Кемеровская область), Туруханск (Красноярский край), Ростов-на-Дону, Владивосток (Кневичи), Иркутск, Краснодар 		<p>Развитие авиационной промышленности в Российской Федерации необходимо рассматривать совместно с развитием воздушного транспорта, включая эксплуатацию и сервисное обслуживание авиационной техники, развитие Единой системы организации воздушного движения, наземной авиационной инфраструктуры (аэропорты и аэродромы).</p>

№ п/п	Проект (опубликован на сайте Минпромторга России 28.11.2016 г.) ¹	Основные комментарии (замечания и предложения)			Комментарии (замечания и предложения)
		Правила разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 11.06.2014 г. № 1032-р)	Государственная программа «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» (постановление Правительства Российской Федерации от 31.03.2017 г. № 379)	
			(Пашковский), Сочи (Адлер), Сыктывкар, Уфа, Воронеж, Киренск (Иркутская область), Нерюнгри (Республика Саха (Якутия), Урай (Ханты-Мансийский автономный округ - Югра), Уренгой (Ямало-Ненецкий автономный округ), Ухта (Республика Коми), Хатанга (Красноярский край), Черский (Республика Саха (Якутия), Екатеринбург, Шереметьево, Красноярск, Петропавловск-Камчатский, Казань, Петрозаводск, Апатиты (Мурманская область), Братск (Иркутская область), Ульяновск (Баратаевка), Ноябрьск (Ямало-Ненецкий автономный округ), Нижнеудинск (Иркутская область), Новосибирск (Толмачево), Хабаровск, Омск, Сургут (Ханты-Мансийский автономный округ - Югра), Тюмень (Рощино), Чита, Якутск, Амдерма (Ненецкий автономный округ), Анапа (Краснодарский край), Архангельск, Барнаул, Благовещенск, Бодайбо (Иркутская область), Богучаны (Красноярский край), Бугульма (Республика Татарстан), Верхневилуйск (Красноярский край), Волгоград, Минеральные воды (Ставропольский край), Мыс Каменный (Ямало-Ненецкий автономный округ), Подкаменная Тунгуска (Красноярский край), Псков, Тикси (Республика Саха (Якутия), Челябинск, Магадан, Мильково (Камчатский край), Норильск (Красноярский край), Чокурдах (Республика Саха (Якутия), Пермь, Ленск (Республика Саха (Якутия), Нарьян-Мар (Ненецкий автономный округ), Улан-Удэ, Анадырь, Махачкала, Нальчик, Печора (Республика Коми), Салехард (Ямало-Ненецкий автономный округ), Тарко-Сале (Ямало-Ненецкий автономный округ), Единка (Приморский край), Оха (Сахалинская область), Тарки-Тау (Республика Дагестан), Тура (Красноярский край), Архангельск, Белоярский (Ханты-Мансийский автономный округ), Ижевск, Магнитогорск (Челябинская область), Нижневартовск (Ханты-Мансийский автономный округ - Югра), Усть-Камчатск (Камчатский край), Астрахань, Кемерово, Колпашево (Томская область), Кызыл, Жигалово (Иркутская область), Курган, Надым (Ямало-Ненецкий автономный округ), Тилички (Камчатский край), Марково (Чукотский автономный округ), Новый Васюган (Томская область), Усть-Большерецк (Камчатский край), Ханты-Мансийск, Абакан, Березово (Ханты-Мансийский автономный округ - Югра), Грозный, Киров, Когалым (Ханты-Мансийский автономный округ - Югра), Маган (Республика Саха (Якутия), Мурманск, Оренбург, Усинск (Республика Коми), Экимчан (Амурская область), Охотск (Хабаровский край), Тазовский (Ямало-Ненецкий автономный округ), Саратов, Североуральск (Свердловская область), Бухта Провидения (Чукотский автономный округ), Жиганск (Республика Саха (Якутия), Игарка (Красноярский край), Нюрба (Республика Саха (Якутия), Усть-Кут (Иркутская область), Южно-		

№ п/п	Проект (опубликован на сайте Минпромторга России 28.11.2016 г.) ¹	Основные комментарии (замечания и предложения)			Комментарии (замечания и предложения)
		Правила разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 11.06.2014 г. № 1032-р)	Государственная программа «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» (постановление Правительства Российской Федерации от 31.03.2017 г. № 379)	
			<p>Курильск (Сахалинская область), Енисейск (Красноярский край), Магдагачи (Амурская область), Воркута (Республика Коми), Забайкальск (Забайкальский край), Кемь (Республика Карелия), Максимкин Яр (Новосибирская область), Комсомольск-на-Амуре (Хабаровский край);</p> <ul style="list-style-type: none"> - строительство приемо-передающих центров и центра обработки информации сети связи «воздух-земля» в диапазоне высоких частот (Мурманск, Санкт-Петербург, Москва, Тюмень, Красноярск, Магадан, Южно-Сахалинск); - реконструкция и техническое перевооружение главного центра Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (создание и внедрение унифицированной интегрированной автоматизированной системы планирования использования воздушного пространства и организации потоков воздушного движения), г. Москва; - создание и внедрение зональных унифицированных интегрированных военно-гражданских автоматизированных подсистем планирования использования воздушного пространства для оснащения создаваемых укрупненных центров Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (Санкт-Петербург, Самара, Ростов-на-Дону, Екатеринбург, Новосибирск, Хабаровск); - совершенствование сети авиационной фиксированной спутниковой связи, создание инфраструктуры сети ATN; - реконструкция и техническое перевооружение средств автоматизации управления воздушным движением аэродромных служб и районных центров управления воздушным движением с учетом перспектив создания укрупненных центров Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации; - техническое перевооружение авиационной наземной сети передачи данных и телеграфных сообщений гражданской авиации; - реконструкция и техническое перевооружение средств авиационной речевой связи; - реконструкция и техническое перевооружение средств наблюдения за полетами воздушных судов в районе аэродромов и на воздушных трассах (Цель I. «Формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры», Раздел 1. Сбалансированное развитие интегрированной инфраструктуры транспортных коммуникаций всех видов транспорта) - оснащение транспортных, технических средств и систем аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS, в 		

№ п/п	Проект (опубликован на сайте Минпромторга России 28.11.2016 г.) ¹	Основные комментарии (замечания и предложения)			Комментарии (замечания и предложения)
		Правила разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 11.06.2014 г. № 1032-р)	Государственная программа «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» (постановление Правительства Российской Федерации от 31.03.2017 г. № 379)	
			<p>том числе воздушных судов (Цель II. «Обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны», Раздел 3. Создание интеллектуальных транспортных систем с использованием глобальной навигационной системы ГЛОНАСС и современных инфотелекоммуникационных технологий, информационных стандартов и унифицированных перевозочных документов, обеспечивающих реализацию высокоэффективных товаротранспортных логистических технологий)</p> <p><u>С 2021 года до 2030 года:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - актуализация Концепции развития аэронавигационной системы России на период 2024 - 2030 годов; - реализация 3-го этапа модернизации аэронавигационной системы России (полное развертывание инфраструктуры спутниковой навигации в воздушном пространстве России, частичный переход от RNAV-5 к RNAV-2 в воздушном пространстве с высокой интенсивностью движения, внедрение во всех международных аэропортах и половине внутренних спутниковых технологий захода на посадку по I категории ИКАО и начало внедрения заходов на посадку по II/III категориям ИКАО) <p>(Цель I. «Формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры», Раздел 1. Сбалансированное развитие интегрированной инфраструктуры транспортных коммуникаций всех видов транспорта)</p> <p>(Основные мероприятия по целям, задачам и этапам реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года (по инновационному варианту), Приложение № 4)</p>		
2.2.	<p>Стратегия отрасли определяет приоритеты, цели и задачи государственного управления, способы их эффективного достижения и решения в авиационной промышленности, является основой для разработки государственных программ Российской Федерации, а также стратегических документов организаций отрасли (стр. 7).</p>	<p>5. По решению Правительства Российской Федерации отраслевой документ может содержать следующие положения:</p> <ul style="list-style-type: none"> а) <u>сроки и этапы проведения мероприятий, предусмотренных отраслевыми документами;</u> б) <u>ожидаемые результаты проведения мероприятий, предусмотренных отраслевыми документами;</u> в) <u>план мероприятий на среднесрочный период, в том числе обоснование состава и содержания государственных программ Российской Федерации в соответствующей сфере или отрасли экономики;</u> г) иные положения. <p>(Правила разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов</p>		<p><u>Подпрограмма 1 «Самолетостроение»</u></p> <p>на 2017 год – 32 699 903 тыс. рублей на 2018 год – 29 999 913,7 тыс. рублей на 2019 год – 18 111 136,3 тыс. рублей на 2020 год – 18 111 136,3 тыс. рублей на 2021 год – 18 111 136,3 тыс. рублей на 2022 год – 18 111 136,3 тыс. рублей на 2023 год – 18 111 136,3 тыс. рублей на 2024 год – 18 111 136,3 тыс. рублей на 2025 год – 18 111 136,3 тыс. рублей</p> <p>дополнительные объемы ресурсов¹¹: 2020 год – 8 970 928,3 тыс. рублей 2021 год – 16 568 367,1 тыс. рублей 2022 год – 22 811 551,9 тыс. рублей 2023 год – 28 061 551,9 тыс. рублей 2024 год – 27 859 529,9 тыс. рублей 2025 год – 25 366 060,5 тыс. рублей</p>	<p>Учитывая значимость развития авиационной отрасли, а также межотраслевой характер данного документа, в проекте Стратегии необходимо предусмотреть <u>сроки и этапы проведения мероприятий, их ожидаемые результаты, план мероприятий на среднесрочный период, в том числе обоснование состава и содержания государственных программ</u> (необходимости внесения в них изменений и/или дополнений). См. также п. 2.4.</p>

¹¹ Источники ресурсного обеспечения и объемы дополнительных бюджетных ассигнований федерального бюджета будут в установленном порядке определены при формировании Федерального закона о федеральном бюджете на очередной год и на плановый период.

№ п/п	Проект (опубликован на сайте Минпромторга России 28.11.2016 г.) ¹	Основные комментарии (замечания и предложения)			Комментарии (замечания и предложения)
		Правила разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 11.06.2014 г. № 1032-р)	Государственная программа «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» (постановление Правительства Российской Федерации от 31.03.2017 г. № 379)	
		стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации, постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)		<p><u>Подпрограмма 2 «Вертолетостроение»</u> на 2017 год – 1 547 486 тыс. рублей на 2018 год – 1 550 327,7 тыс. рублей на 2019 год – 1 011 090,3 тыс. рублей на 2020 год – 1 011 090,3 тыс. рублей на 2021 год – 1 011 090,3 тыс. рублей на 2022 год – 1 011 090,3 тыс. рублей; на 2023 год – 1 011 090,3 тыс. рублей; на 2024 год – 1 011 090,3 тыс. рублей; на 2025 год – 1 011 090,3 тыс. рублей дополнительные объемы ресурсов¹²: 2020 год – 8 685 730,3 тыс. рублей 2021 год – 13 481 335,6 тыс. рублей 2022 год – 3 700 000 тыс. рублей 2023 год – 4 400 000 тыс. рублей 2024 год – 4 100 000 тыс. рублей 2025 год – 2 446 005,5 тыс. рублей</p> <p><u>Подпрограмма 3 «Авиационное двигателестроение»</u> на 2017 год – 11 159 216,7 тыс. рублей на 2018 год – 13 604 310,8 тыс. рублей на 2019 год – 8 263 253,3 тыс. рублей на 2020 год – 8 263 253,3 тыс. рублей на 2021 год – 8 263 253,3 тыс. рублей на 2022 год – 8 263 253,3 тыс. рублей на 2023 год – 8 263 253,3 тыс. рублей на 2024 год – 8 263 253,3 тыс. рублей на 2025 год – 8 263 253,3 тыс. рублей дополнительные объемы ресурсов¹³: 2020 год – 3 651 271,6 тыс. рублей 2021 год – 4 027 689 тыс. рублей 2022 год – 3 296 352,1 тыс. рублей 2023 год – 3 572 286,9 тыс. рублей 2024 год – 4 215 778,3 тыс. рублей 2025 год – 3 821 084,8 тыс. рублей</p> <p><u>Подпрограмма 4 «Авиационные агрегаты и приборы»</u> на 2017 год – 2 671 412,9 тыс. рублей на 2018 год – 2 620 497,3 тыс. рублей на 2019 год – 2 591 468 тыс. рублей на 2020 год – 2 591 468 тыс. рублей на 2021 год – 2 591 468 тыс. рублей на 2022 год – 2 591 468 тыс. рублей на 2023 год – 2 591 468 тыс. рублей на 2024 год – 2 591 468 тыс. рублей на 2025 год – 2 591 468 тыс. рублей дополнительные объемы ресурсов¹⁴: 2020 год – 193 800 тыс. рублей 2021 год – 193 800 тыс. рублей 2022 год – 193 800 тыс. рублей 2023 год – 193 800 тыс. рублей 2024 год – 193 800 тыс. рублей 2025 год – 193 800 тыс. рублей</p> <p><u>Подпрограмма 7 «Авиационная наука и технологии»</u></p>	

¹² Источники ресурсного обеспечения и объемы дополнительных бюджетных ассигнований федерального бюджета будут в установленном порядке определены при формировании Федерального закона о федеральном бюджете на очередной год и на плановый период.

¹³ Источники ресурсного обеспечения и объемы дополнительных бюджетных ассигнований федерального бюджета будут в установленном порядке определены при формировании Федерального закона о федеральном бюджете на очередной год и на плановый период.

¹⁴ Источники ресурсного обеспечения и объемы дополнительных бюджетных ассигнований федерального бюджета будут в установленном порядке определены при формировании Федерального закона о федеральном бюджете на очередной год и на плановый период.

№ п/п	Проект (опубликован на сайте Минпромторга России 28.11.2016 г.) ¹	Основные комментарии (замечания и предложения)			Комментарии (замечания и предложения)
		Правила разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 11.06.2014 г. № 1032-р)	Государственная программа «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» (постановление Правительства Российской Федерации от 31.03.2017 г. № 379)	
				<p>на 2017 год – 8 246 106,7 тыс. рублей на 2018 год – 7 792 055,5 тыс. рублей на 2019 год – 7 631 790,5 тыс. рублей на 2020 год – 7 631 790,5 тыс. рублей на 2021 год – 7 631 790,5 тыс. рублей на 2022 год – 7 631 790,5 тыс. рублей на 2023 год – 7 631 790,5 тыс. рублей на 2024 год – 7 631 790,5 тыс. рублей на 2025 год – 7 631 790,5 тыс. рублей дополнительные объемы ресурсов¹⁵: 2020 год – 4 512 000 тыс. рублей 2021 год – 4 512 000 тыс. рублей 2022 год – 4 512 000 тыс. рублей 2023 год – 4 512 000 тыс. рублей 2024 год – 4 512 000 тыс. рублей 2025 год – 4 512 000 тыс. рублей Подпрограмма 8 «Комплексное развитие отрасли» на 2017 год – 2 581 314,9 тыс. рублей на 2018 год – 2 833 445,9 тыс. рублей на 2019 год – 2 933 353,9 тыс. рублей на 2020 год – 2 933 353,9 тыс. рублей на 2021 год – 2 933 353,9 тыс. рублей на 2022 год – 2 933 353,9 тыс. рублей на 2023 год – 2 933 353,9 тыс. рублей на 2024 год – 2 933 353,9 тыс. рублей на 2025 год – 2 933 353,9 тыс. рублей дополнительные объемы ресурсов¹⁶: 2020 год – 2 436 646,1 тыс. рублей 2021 год – 2 466 646,1 тыс. рублей 2022 год – 4 826 646,1 тыс. рублей 2023 год – 4 896 646,1 тыс. рублей 2024 год – 4 686 646,1 тыс. рублей 2025 год – 4 746 646,1 тыс. рублей (Ресурсное обеспечение за счет бюджетных ассигнований федерального бюджета, Приложение № 4)</p>	
2.3.	Оценка потребности в типах гражданских ВС для авиационной транспортной системы Российской Федерации проводится в рамках разработки стратегических документов транспортной отрасли (стр. 7).		Оценка потребности в типах гражданских ВС для авиационной транспортной системы Российской Федерации отсутствует. См. также п. 1.2.		
2.4.	Стратегия дополняет систему долгосрочного и среднесрочного планирования научно-исследовательской деятельности, в основе которой лежит План деятельности ФГБУ «НИЦ «Институт им. Н. Е. Жуковского» по развитию науки и технологий в авиационной промышленности на период 2016–2030 годов – организации, объединившей в единой структуре компетенции, научно-технологическую и экспериментальную базу ведущих российских институтов и научных центров авиационной промышленности (стр. 7-8).			См. п. 1.9.	Из текста документа не ясно, в чем данный документ дополняет систему долгосрочного и среднесрочного планирования научно-исследовательской деятельности, в частности, План деятельности ФГБУ «НИЦ «Институт им. Н.Е. Жуковского» по развитию науки и технологий в авиационной промышленности на 2016-2030 годы . Так как Стратегия развития авиационной промышленности включает в себя все организации авиационной промышленности, в том числе организации авиационной науки, то логично было бы установить приоритет Стратегии над Планом деятельности ФГБУ «НИЦ «Институт им. Н.Е. Жуковского . См. также пп. 2.2 и 3.3. В состав ФГБУ «НИЦ «Институт им.

¹⁵ Источники ресурсного обеспечения и объемы дополнительных бюджетных ассигнований федерального бюджета будут в установленном порядке определены при формировании Федерального закона о федеральном бюджете на очередной год и на плановый период.

¹⁶ Источники ресурсного обеспечения и объемы дополнительных бюджетных ассигнований федерального бюджета будут в установленном порядке определены при формировании Федерального закона о федеральном бюджете на очередной год и на плановый период.

№ п/п	Проект (опубликован на сайте Минпромторга России 28.11.2016 г.) ¹	Основные комментарии (замечания и предложения)			Комментарии (замечания и предложения)
		Правила разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 11.06.2014 г. № 1032-р)	Государственная программа «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» (постановление Правительства Российской Федерации от 31.03.2017 г. № 379)	
					Н.Е. Жуковского <u>не входят</u> такие значимые организации, как ФГУП «ВИАМ», ОАО «НИАТ», ОАО «ЛИИ им. М.М. Громова», ФГУП «НИИСУ», а также <u>большое количество</u> других научно-исследовательских организаций отрасли.
2.5.	Прежде всего, в России была завершена консолидация отрасли; <u>разрозненные авиационные активы</u> были собраны в крупные <u>интегрированные компании с государственным участием</u> : ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация», АО «Корпорация «Тактическое ракетное вооружение», в составе государственной корпорации «Ростех» собраны АО «Вертолёты России», АО «Объединенная двигателестроительная корпорация», АО «Концерн Радиоэлектронные технологии», АО «Технодинамика» (стр. 7-8).				В России существуют предприятия и организации авиационной промышленности, <u>не вошедшие в состав интегрированных структур с государственным участием</u> (ОАО «Авиакор – авиационный завод», ЗАО «Хамилтон Стандарт-Наука», ПАО ПКО «Теплообменник», НОАО «Гидромаш», и др.).
2.6.	За последние десять лет <u>модернизирован производственный, конструкторский и научно-исследовательский комплекс</u> , выведена на рынок <u>новая продукция</u> гражданского, военного и специального назначения (стр. 8).				Данный тезис требует конкретизации, т.к. существуют серьезные проблемы, как с <u>модернизацией активов</u> , так и с <u>выводом на рынок новой продукции</u> . См. также комментарии к пп. 1.2, 1.4, 5.2, 5.4, 5.5.
2.7.	<u>Скорректирована и государственная политика</u> в отношении авиационной промышленности. Если в 2006 году государственная политика была направлена <u>на проведение НИР и ОКР</u> , техническое и технологическое перевооружение авиационных предприятий, то в современных условиях государственная поддержка смещается <u>в сторону продвижения продукции</u> авиационной промышленности на внутреннем и внешнем рынках и <u>создания опережающего научно-технического задела</u> (стр. 8).			См. п. 1.4.	В рамках государственной программы «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» <u>за счет средств федерального бюджета</u> планируется реализация масштабных проектов НИОКР. Начиная с 2016 года, произошло существенное <u>сокращение финансирования работ по созданию научно-технического задела</u> (Подпрограмма 7 «Авиационная наука и технологии»). См. также п. 1.9.
2.8.	Стала иной экономическая ситуация. В современных реалиях авиационная промышленность вынуждена развиваться на фоне затяжного экономического спада и волатильности рынков. При этом изменилось конкурентное и рыночное окружение, появились <u>новые страны-конкуренты и принципиально новые технологические решения</u> в авиастроении (стр. 9).				Требует уточнения, какие именно <u>технологические решения</u> имеются в виду, работы по которым не ведутся (не рассматриваются) в Российской Федерации.
2.9.	Несмотря на существенную финансовую поддержку технического и технологического перевооружения со стороны государства, интегрированными структурами не был обеспечен переход к современной модели производства на основе разделения функций интеграторов и иерархической системы поставщиков, отрасль остается переразмеренной и низкопроизводительной. Отрасль по-прежнему <u>не получает значимых частных инвестиций</u> , которые являются важнейшим фактором развития. Построение <u>глобальной сервисной сети</u> и эффективной системы продаж для авиационной техники российского производства <u>только началось</u> (стр. 9).			См. п. 1.4.	Откуда могут появиться <u>частные инвестиции</u> в условиях доминирования в отрасли государственных структур (см. также п. 2.5)? В предыдущие годы государством были направлены <u>значительные средства на развитие системы послепродажного обслуживания авиационной техники</u> , в частности, в рамках реализации ФЦП «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002 - 2010 годы и на период до 2015 года» на поддержку системы послепродажного обслуживания авиационной техники было направлено <u>8 800 млн. рублей</u> .
2.10.	За частичным выполнением Стратегии авиапрома 2015 прослеживается целый ряд причин. <u>Организации отрасли переоценили свои финансовые и организационные возможности</u> , равно как и <u>спрос на свою продукцию</u> (стр. 9-10).				Отсутствует анализ эффективности <u>мер и механизмов государственной поддержки</u> , что особенно актуально с учетом того, что основной объем инвестиций в развитие отрасли был осуществлен за счет средств федерального бюджета, включая средства

№ п/п	Проект (опубликован на сайте Минпромторга России 28.11.2016 г.) ¹	Основные комментарии (замечания и предложения)			Комментарии (замечания и предложения)
		Правила разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 11.06.2014 г. № 1032-р)	Государственная программа «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» (постановление Правительства Российской Федерации от 31.03.2017 г. № 379)	
					финансовых организаций с государственным участием.
2.11.	Отсутствие компетенций по управлению цепочкой поставок и развитию поставщиков, выстраиванию новых кооперационных связей на долгосрочной и партнерской основе не позволило создать в России эффективную модель авиационной отрасли (стр. 10).				Формирование и развитие данных компетенций находится в зоне ответственности компаний и организаций отрасли. Возникает вопрос об эффективности корпоративного управления в целом и ответственности руководителей компаний за результаты функционирования. Низкая эффективность управления цепочкой поставок, развитием поставщиков и выстраиванием новых долгосрочных партнерских кооперационных связей является не единственной причиной неэффективности функционирования авиационной отрасли в России. См. также комментарии к пп. 1.10, 4.2, 5.2, 6.2, 7.2, 7.3, 7.4, 7.7, 7.10, 7.12.
3.	Раздел 2. Значение и текущая конкурентная позиция авиационной промышленности Российской Федерации				
3.1.	Авиационная промышленность России – системообразующая отрасль. Она объединяет многочисленные регионы России в единую социально-экономическую систему посредством развития транспортной системы (стр. 11).				Развитие транспортной системы осуществляется воздушным транспортом, а не авиационной промышленностью. В настоящее время основной объем авиаперевозок в стране осуществляется на ВС иностранного производства.
3.2.	Россия – одна из немногих стран, которая присутствует во всех производственных переделах военного и гражданского сегментов авиационной промышленности, что позволяет при необходимости самостоятельно разработать и произвести ВС различного назначения (стр. 12).				А разве сейчас такой необходимости нет?
3.3.	Крупнейшие промышленные предприятия России базируются в Центральном федеральном округе (ОАО «НПО «Сатурн», АО «НПЦ газотурбостроения «Салют», АО «РПЗ»), Приволжском федеральном округе (ОАО «УМПО», ОАО «Кузнецов», АО «Авиастар-СП», АО «Авиаагрегат», АО «УКБП», ПАО «Казанский вертолетный завод»), Южном федеральном округе (ОАО «Роствертол»), Сибирском федеральном округе (Иркутский авиационный завод – филиал ПАО «Корпорация «Иркут», АО «Улан-Удэнский авиационный завод») и Дальневосточном федеральном округе (филиал ПАО «Компания «Сухой» «КНААЗ им. Ю.А. Гагарина», Филиал ЗАО «Гражданские самолеты Сухого» в Комсомольске-на-Амуре). Крупнейшие научные центры и конструкторские бюро, известные во всем мире, представлены в Центральном федеральном округе (ФГБУ «НИЦ «Институт им. Н. Е. Жуковского», ФГУП «ЦАГИ им. проф. Н.Е. Жуковского», ФГУП «ЦИАМ им. П.И. Баранова», ОАО «НИАТ», филиал ПАО «Компания «Сухой» «ОКБ Сухого», АО «РСК «МиГ», ПАО «Туполев», ОАО «Ил», АО «МВЗ им. М.Л. Миля», АО «Камов», АО «НИИАО», АО «РПКБ»), Сибирском федеральном округе (ФГУП «Сибирский научно-исследовательский институт авиации им. С.А. Чаплыгина») и Южном федеральном округе (ПАО «ТАНТК имени Г.М. Бериева») (стр. 13).				Не указаны такие крупные предприятия и научные центры, как НАЗ «Сокол» - филиал АО «РСК «МиГ», Казанский авиационный завод им. С.П. Горбунова – филиал ПАО «Туполев», филиал ПАО «Компания «Сухой» «Новосибирский авиационный завод им. В.П. Чкалова», ФГУП «ВИАМ», ОАО «ЛИИ им. М.М. Громова».

№ п/п	Проект (опубликован на сайте Минпромторга России 28.11.2016 г.) ¹	Основные комментарии (замечания и предложения)			Комментарии (замечания и предложения)
		Правила разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 11.06.2014 г. № 1032-р)	Государственная программа «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» (постановление Правительства Российской Федерации от 31.03.2017 г. № 379)	
3.4.	Кроме того, российская авиационная промышленность обладает значительным кадровым потенциалом : в стране сформирована система средних специальных и высших учебных заведений, которые осуществляют подготовку по специальностям, востребованным в авиационной промышленности; среди крупнейших высших учебных заведений – ФГБОУ ВО «Московский авиационный институт» (национальный исследовательский университет), ФГОУ ВПО «Московский физико-технический институт» (государственный университет), ФГБОУ ВО «Московский государственный технический университет им. Н.Е. Баумана», ФГАОУ ВО «Самарский государственный аэрокосмический университет им. академика С.П. Королева», ГОУ ВПО «Казанский национальный исследовательский технический университет им. А.Н. Туполева» и другие (стр. 13).				Не указано ни одно <u>среднее специальное учебное заведение</u> , несмотря на то, что именно с них начинается данный тезис. См. также комментарии к п. 9.6.
3.5.	Современный гражданский сегмент российского авиапрома неразрывно связан с международной кооперацией , что соответствует международным тенденциям и объясняется увеличением технологической сложности проектов, возросшими рисками и капиталоемкостью авиационных программ (стр. 14).				<u>Военный сегмент</u> также связан с <u>международной кооперацией</u> , включая сотрудничество со странами - членами Организации Договора о коллективной безопасности (ОДКБ), поставки и обслуживание авиационной техники, неизбежное <u>взаимное перетекание</u> компетенций и технологий между военным и гражданским сегментами.
3.6.	Например, в программе регионального пассажирского самолета SSJ100 принимают участие более 30 поставщиков систем и комплектующих изделий из разных стран (Франция, Германия, США, Канада). Для организации послепродажной поддержки заказчиков и в целях маркетинга и продаж воздушного судна в Европе и Америке создано совместное предприятие SuperJet International. Широкую международную кооперацию предполагает и производство ближне-среднемагистрального самолета MC-21 (стр. 14).			См. также п. 1.4.	Не представлена информация о международной кооперации, ее тенденциях и наиболее проблемных вопросах, в т.ч. в рамках реализации <u>других проектов</u> (самолеты Ту-204/214, Ил-96, Ан-148, Ил-114, вертолеты Ми-38, Ка-62, Ми171А2, Ансат, и др.).
3.7.	Авиационный промышленный комплекс России позволяет производить собственные двигатели, системы и агрегаты , однако на коммерческом рынке отечественная продукция востребована слабо . Для развития компетенций в гражданском сегменте используются, в частности, проекты риск-разделенного партнерства. Наиболее яркий пример такого партнерства – разработанный совместно с французской стороной двигатель SaM-146 для первого в современной России регионального самолета SSJ100 (стр. 14).				Отсутствует анализ состояния российского <u>двигателестроения</u> (кроме упоминания совместного российско-французского двигателя SAM-146).
4.	Раздел 3. Целевое видение авиационной промышленности Российской Федерации				
4.1.	Учитывая приоритеты, обозначенные Президентом Российской Федерации и Правительством Российской Федерации, целевое видение авиастроения (стратегическая цель) – это экономически устойчивая, глобально конкурентоспособная отрасль, встроенная в мировой рынок и международное разделение труда, а также способная обеспечить всю				С учетом особенностей развития мирового авиастроения, текущей ситуации и национальных интересов Российской Федерации рассчитывать на полномасштабное <u>встраивание российской авиационной промышленности в мировой рынок и международное разделение труда</u> представляется практически нереальным.

№ п/п	Проект (опубликован на сайте Минпромторга России 28.11.2016 г.) ¹	Основные комментарии (замечания и предложения)			
		Правила разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 11.06.2014 г. № 1032-р)	Государственная программа «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» (постановление Правительства Российской Федерации от 31.03.2017 г. № 379)	Комментарии (замечания и предложения)
	научно-производственную цепочку для нужд государственной авиации (стр. 16).				См. также комментарии к пп. 1.1, 3.6, 5.2.
4.2.	В целевом состоянии сформирована развитая система поставщиков всех уровней в военном и гражданском сегментах, конкурентоспособных на мировом рынке и встроенных в международную кооперацию, в том числе на платформы ВС иностранного производства (стр. 16).				Учитывая особенности развития мирового авиационного и текущую внешнеполитическую ситуацию, обеспечить развитую систему поставщиков всех уровней , встроенных в международную кооперацию, в том числе на платформы ВС иностранного производства , к 2030 году представляется малореальным . См. также комментарии к пп. 1.1, 1.10, 3.6, 5.2.
4.3.	Для обеспечения транспортной доступности и связанности территории страны в целевом состоянии увеличится действующий парк отечественных ВС, в том числе за счет дополнительных мер поддержки продаж российских воздушных судов на внутреннем рынке , поддержки развития операционного лизинга российскими лизинговыми компаниями, обеспечения возможности использования потенциала военно-транспортной авиации , в интересах пассажирских перевозок в труднодоступных и отдаленных регионах страны (стр. 17).		См. п. 1.2.	См. пп. 1.2, 1.4.	Транспортная доступность и связанность территории страны может обеспечиваться (а в настоящее время в основном так и происходит!) за счет ВС иностранного производства . Задача повышения конкурентоспособности российских ВС за счет совершенствования конструкции и технологий производства в проекте Стратегии не ставится. Эффективность реализуемых и предлагаемых к дальнейшему применению мер государственной поддержки не рассматривается. См. также комментарии к п. 1.2.
4.4.	Организации авиационной промышленности в целевом состоянии финансово устойчивы и не требуют постоянной поддержки операционной деятельности со стороны государства (стр. 17).			См. п. 1.4, 2.2, 8.1.	В настоящее время организации авиационной промышленности не получают субсидии на поддержку операционной деятельности .
5.	Раздел 4. Ключевые вызовы для развития авиационной промышленности Российской Федерации и стратегия перехода к целевому состоянию				
5.1.	Во-первых, это недостаточный масштаб внутреннего рынка . Внутренний рынок России является хорошей стартовой точкой для российских производителей, но он значительно меньше рынков ЕС, Китая, США и даже с учетом перспектив его роста недостаточен для выхода на серийность и экономику производства, обеспечивающих окупаемость авиационных программ (стр. 17).		См. п. 1.2.		Необходимо дополнительное обоснование данного тезиса применительно к конкретным проектам создания (разработки, модернизации, модификации) авиационной техники. Не рассматриваются вопросы повышения эффективности конструкции и технологий производства , которые могли бы улучшить экономику проектов. См. также комментарии к п. 1.3.
5.2.	Во-вторых, это низкая эффективность текущей модели отрасли . Отрасль представлена переразмеренными и низкопроизводительными интегрированными структурами , при этом развитая система отечественных поставщиков отсутствует, производители комплектующих не встроены в международное разделение труда и ориентированы только на внутренний рынок (стр. 17-18).				Возникает вопрос, а в каких странах есть развитая система национальных поставщиков ? См. также комментарии к пп. 1.10, 2.11.
5.3.	В-третьих, это ограниченность финансовых ресурсов государства . В ситуации снижения нефтегазовых доходов и резервов национальных фондов отсутствует возможность существенного увеличения бюджетного финансирования, в то время как для построения конкурентоспособной индустриальной модели необходимы значительный объем финансирования и рост эффективности использования инвестиционных средств (стр. 18)			См. п. 2.2, 8.1.	С учетом предыдущих тезисов, возникает вопрос, для чего необходим значительный объем финансирования ? См. также комментарии к пп. 1.3, 1.4, 1.7, 2.7.

№ п/п	Проект (опубликован на сайте Минпромторга России 28.11.2016 г.) ¹	Основные комментарии (замечания и предложения)			
		Правила разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 11.06.2014 г. № 1032-р)	Государственная программа «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» (постановление Правительства Российской Федерации от 31.03.2017 г. № 379)	Комментарии (замечания и предложения)
5.4.	В-четвертых, это ослабление позиций в научно-техническом и технологическом обеспечении отрасли, дефицит квалифицированных кадров : недостаточный для выпуска конкурентоспособной продукции опережающий уровень НТЗ , устаревшая, не обеспечивающая современных темпов разработки программ методология организации проектных работ , отсутствие действенных механизмов внедрения инноваций и результатов интеллектуальной деятельности, утрата инженерных и научных школ (стр. 18).			См. п. 1.9.	В проекте Стратегии отсутствуют предложения по мерам и механизмам , обеспечивающим создание опережающего НТЗ , внедрение эффективной методологии организации проектных работ , внедрение инноваций и результатов интеллектуальной деятельности , развитие инженерных и научных школ. По поводу кадрового потенциала – противоречие с п. 3.4 . См. также комментарии к пп. 1.3, 1.8, 1.9, 2.7.
5.5.	Таким образом, потребуются стратегические шаги для решения следующих задач: 4. Обеспечение лидирующих позиций в области подготовки кадров и формирования научно-технического задела (стр. 18).			См. п. 1.9.	С учетом ограниченности финансовых ресурсов, ослабления позиций в научно-техническом и технологическом обеспечении отрасли, а также дефицита квалифицированных кадров возникает вопрос о принципиальной возможности решения сформулированной задачи. См. также комментарии к пп. 1.3, 1.8, 1.9, 2.7, 5.3, 5.4.
6.	Подраздел 4.1. Поддержка внутреннего рынка и усиление позиций на глобальном рынке				
6.1.	Внутреннего рынка для окупаемости программ по созданию ВС для коммерческого заказчика недостаточно : к примеру, объем внутреннего рынка широкофюзеляжных ВС на период до 2030 года составляет около 100 единиц, тогда как для инвестиционной окупаемости такого рода проектов необходима продажа 500-600 единиц; объем внутреннего рынка узкофюзеляжных магистральных самолетов – менее 400 единиц при инвестиционной окупаемости в 800-850 единиц. Ситуация усугубляется тем, что отечественные авиакомпании не имеют достаточных стимулов для приобретения ВС российского производства . В связи с этим все ключевые гражданские проекты, реализуемые в России в последние годы (такие как региональный самолет SSJ100, ближне-среднемагистральный самолет MC-21), являются экспортно-ориентированными (стр. 20).		См. п. 1.2.	См. п. 1.2.	Не рассматриваются другие сегменты рынка (региональные самолеты, вертолеты, самолеты для местных авиалиний, грузовые самолеты, самолеты АОН). Не рассматриваются возможности повышения конкурентоспособности ВС за счет улучшения конструкций и технологий производства . Программы создания самолетов SSJ-100 и MC-21, как раз и являются ориентированными на глобальный рынок, что соответствует одному из ключевых направлений данного проекта Стратегии, а не экспортно-ориентированными . См. также комментарии к пп. 1.3, 1.4, 5.1, 5.4.
6.2.	Экспорт российских поставщиков не диверсифицирован по рынкам и почти полностью привязан к поставкам в составе финальной продукции ПАО «ОАК» и АО «Вертолеты России» (стр. 20).			См. пп. 1.2, 1.4.	См. комментарии к пп. 1.4, 2.11, 4.1, 5.2, 5.4.
6.3.	Перед российскими авиапроизводителями стоят задачи выхода на новые рынки и укрепления международного присутствия, в то же время перед странами, активно развивающими авиационную промышленность (в том числе странами Азиатско-Тихоокеанского региона), стоит задача наращивать свои компетенции в авиационных технологиях, что делает сотрудничество с Россией взаимовыгодным (стр. 20-21).				Внутреннее противоречие – см. пп. 1.4, 5.4.
6.4.	Для высокотехнологичных держав с развитой авиационной промышленностью стимулом для сотрудничества с российскими производителями может быть как расширение доступа к рынку , в том числе с учетом выдвигания Россией				Российский рынок полностью открыт для иностранных поставщиков , в т.ч. в рамках присоединения к ВТО. См. также п. 6.9.

№ п/п	Проект (опубликован на сайте Минпромторга России 28.11.2016 г.) ¹	Основные комментарии (замечания и предложения)			Комментарии (замечания и предложения)
		Правила разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 11.06.2014 г. № 1032-р)	Государственная программа «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» (постановление Правительства Российской Федерации от 31.03.2017 г. № 379)	
	встречных условий, так и сокращение издержек при размещении нового производства (стр. 21).				
6.5.	Внутренний рынок гражданских ВС государство поддержит за счет стимулирования авиакомпаний к расширению парка ВС российского производства, а также содействия авиакомпаниям, реализующим экспорт транспортных услуг с использованием отечественных ВС. Кроме того, государство поддержит развитие операционного лизинга отечественных ВС российскими лизинговыми компаниями (стр. 21).		См. п. 1.2. До 2020 года: - учет при реконструкции аэродромной инфраструктуры требований, предъявляемых к международным запасным аэродромам, в целях рационального расширения перечня возможных запасных аэродромов при эксплуатации транзитных авиатрасс; - учет при модернизации аэронавигационной системы России, а также системы поиска и спасения специальных требований, предъявляемых к инфраструктуре обслуживания международных авиатрасс в целях повышения качества обслуживания транзитных полетов и расширения перечня авиатрасс (Цель IV. «Интеграция в мировое транспортное пространство, реализация транзитного потенциала страны», Раздел 1. Создание конкурентоспособных транспортных коридоров на базе технически и технологически интегрированной транспортно-логистической инфраструктуры, а также систем координации бизнес-процессов в цепях поставок) - максимальное использование положительного опыта интеграции транспортных систем, накопленного в государствах - участниках СНГ в сфере гражданской авиации и использования воздушного пространства; - активное участие Российской Федерации в работе международных организаций (Международная организация гражданской авиации); - расширение сотрудничества в рамках международных неправительственных организаций (Международная ассоциация воздушного транспорта, Международный совет аэропортов, и др.); - совершенствование системы межправительственных соглашений о международном воздушном сообщении, приведение ее в соответствие реалиям современного этапа развития мирового авиарынка, стандартам и рекомендуемой практике Международной организации гражданской авиации. Начало работы по заключению соглашений об "открытом небе", предоставляющих назначенным авиоперевозчикам дополнительные коммерческие права по осуществлению международных воздушных сообщений между Россией, Белоруссией и Казахстаном, а в дальнейшем с государствами - членами Евразийского экономического сообщества; - анализ мирового опыта интеграции транспортных систем в сфере гражданской авиации; - разработка предложений по расширению участия России в работе Международной организации гражданской авиации (ИКАО) в		Конкретные предложения по стимулированию авиакомпаний к расширению парка ВС российского производства, а также содействия авиакомпаниям, реализующим экспорт транспортных услуг с использованием отечественных ВС, в проекте Стратегии отсутствуют. В Транспортной стратегии Российской Федерации мероприятия по содействию авиакомпаниям, реализующим экспорт транспортных услуг с использованием отечественных ВС также отсутствуют. См. также комментарии к пп. 1.2, 1.3.

№ п/п	Проект (опубликован на сайте Минпромторга России 28.11.2016 г.) ¹	Основные комментарии (замечания и предложения)			Комментарии (замечания и предложения)
		Правила разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 11.06.2014 г. № 1032-р)	Государственная программа «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» (постановление Правительства Российской Федерации от 31.03.2017 г. № 379)	
			<p>целях повышения влияния России на принимаемые ИКАО решения; разработка плана действий по выстраиванию взаимоотношений со странами, включившими гражданскую авиацию в национальные (региональные) системы торговли выбросами; переход в рамках Единого экономического пространства к заключению многосторонних соглашений о воздушном сообщении на основе принципа «открытое небо»; обеспечение в рамках Единого экономического пространства свободного доступа профессиональной рабочей силы к рынку транспортных услуг и совместная подготовка кадров;</p> <p>- разработка единых требований к программе подготовки летного, инженерно-технического и диспетчерского персонала для воздушного транспорта на территории Единого экономического пространства;</p> <p>- создание в рамках Единого экономического пространства системы статистического учета и информационного обеспечения в сфере воздушного транспорта в части парка воздушных судов, объемных показателей деятельности, показателей безопасности полетов, экологической безопасности (Цель IV. «Интеграция в мировое транспортное пространство, реализация транзитного потенциала страны», Раздел 5. Интеграция в международное транспортное пространство в рамках Единого экономического пространства, а также в рамках Содружества Независимых Государств, Шанхайской организации сотрудничества, Азиатско-тихоокеанского экономического сотрудничества и сотрудничества с Европейским союзом)</p> <p><u>С 2021 года до 2030 года:</u></p> <p>- совершенствование системы межправительственных соглашений о международном воздушном сообщении, приведение ее в соответствие реалиям современного этапа развития мирового авиарынка, стандартам и рекомендуемой практике Международной организации гражданской авиации. Начало работы по заключению соглашений об открытом небе, предоставляющих назначенным авиаперевозчикам дополнительные коммерческие права по осуществлению международных воздушных сообщений между Россией, Беларуссией и Казахстаном, а в дальнейшем с государствами - членами Евразийского экономического сообщества (Цель IV. «Интеграция в мировое транспортное пространство, реализация транзитного потенциала страны», Раздел 5. Интеграция в международное транспортное пространство в рамках Единого экономического пространства, а также в рамках Содружества Независимых Государств, Шанхайской организации сотрудничества, Азиатско-тихоокеанского</p>		

№ п/п	Проект (опубликован на сайте Минпромторга России 28.11.2016 г.) ¹	Основные комментарии (замечания и предложения)			Комментарии (замечания и предложения)
		Правила разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 11.06.2014 г. № 1032-р)	Государственная программа «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» (постановление Правительства Российской Федерации от 31.03.2017 г. № 379)	
			экономического сотрудничества и сотрудничества с Европейским союзом) (Основные мероприятия по целям, задачам и этапам реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года (по инновационному варианту), Приложение № 4)		
6.6.	Для участников отрасли будут сохранены и расширены действующие меры, направленные на развитие сервисно-логистической поддержки авиационной техники российского производства и поддержку продаж . Недооценка важности сервиса и продаж стала одной из причин недостижения плановых показателей по объемам поставок гражданской продукции в рамках реализации Стратегии авиапрома 2015 (стр. 22).				См. комментарии к п. 2.9.
6.7.	С целью стимулирования спроса на ВС для местных и внутрирегиональных линий будет продолжена реализация мероприятий по созданию современной авиационной инфраструктуры в регионах России, а также мероприятий, направленных на развитие маршрутной сети и повышение ценовой доступности авиаперевозок (стр. 22).		До 2020 года: - реконструкция аэродромов в аэропортах Анапа, Адлер (г. Сочи) - 2-й этап строительства; - строительство взлетно-посадочной полосы в аэропорту Геленджик, Краснодарский край; - реконструкция инженерных сооружений аэропортового комплекса г. Магас, Республика Ингушетия; - реконструкция и техническое перевооружение аэропорта Угольный (г. Анадырь), 2-я очередь, Чукотский автономный округ; - реконструкция объектов федеральной собственности в аэропорту Петропавловск-Камчатский, Камчатский край; - реконструкция аэропортовых комплексов (г. Казань, Богашево (г. Томск), Талаги (г. Архангельск), г. Мурманск, г. Нарьян-Мар, г. Новый Уренгой, Роцино (г. Тюмень), г. Кызыл, Горный (г. Тура, Красноярский край), г. Туруханск (Красноярский край), Кадала (г. Чита), Толмачево (г. Новосибирск), Новый (г. Хабаровск); - реконструкция аэродромных покрытий и установка светосигнального оборудования в аэропорту Абакан, Республика Хакасия; модернизация международного аэропорта Южно-Сахалинск; - реконструкция и развитие аэродрома аэропорта Краснодар, Краснодарский край; - реконструкция искусственной взлетно-посадочной полосы-2 аэропорта Якутск, 2-я очередь строительства, Республика Саха (Якутия); - восстановление покрытий искусственной взлетно-посадочной полосы (3-й этап), рулежных дорожек-4 и пассажирского перрона в составе 1-й очереди реконструкции аэропорта Магадан; - строительство нового аэропортового комплекса (г. Иркутск); - реконструкция (восстановление) аэродромных покрытий в аэропорту Кольцово, 2-я очередь (г. Екатеринбург), Свердловская область; - реконструкция и модернизация	23. Количество поставленных вновь созданных воздушных судов малой авиации (самолетов) 2016 год – 4 ед. 2017 год – 6 ед. 2018 год – 6 ед. 2019 год – 7 ед. 2020 год – 7 ед. 2021 год – 7 ед. 2022 год – 7 ед. 2023 год – 7 ед. 2024 год – 7 ед. 2025 год – 7 ед. (Сведения опоказателях (индикаторах) государственной программы, Подпрограмма 1 «Самолетостроение», Приложение № 1)	Отсутствует анализ эффективности мер <u>государственной поддержки развития воздушного транспорта с точки зрения развития российской авиационной техники</u> . См. также комментарии к пп. 1.2, 6.5.

№ п/п	Проект (опубликован на сайте Минпромторга России 28.11.2016 г.) ¹	Основные комментарии (замечания и предложения)			Комментарии (замечания и предложения)
		Правила разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 11.06.2014 г. № 1032-р)	Государственная программа «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» (постановление Правительства Российской Федерации от 31.03.2017 г. № 379)	
			<p>международного аэропорта Курумоч (г. Самара);</p> <ul style="list-style-type: none"> - строительство аэропортового комплекса "Южный" (г. Ростов-на-Дону); - строительство объектов аэропортового комплекса "Храброво" (г. Калининград); - разработка Концепции развития аэродромной сети России на период 2021 - 2030 годов в соответствии с прогнозами роста спроса на авиаперевозки; - разработка программы государственных мер и бюджетных инвестиционных проектов развития крупных аэропортов в соответствии с Концепцией развития аэродромной сети России на период 2021 - 2030 годов; - поддержание в эксплуатационной годности инфраструктуры аэропортов <p>(Цель I. «Формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры», Раздел 1. Сбалансированное развитие интегрированной инфраструктуры транспортных коммуникаций всех видов транспорта)</p> <ul style="list-style-type: none"> - обеспечение доступности внутренних региональных перевозок пассажиров воздушным транспортом на территории Северо-Западного, Сибирского, Уральского и Дальневосточного федеральных округов; - обеспечение доступности воздушных перевозок пассажиров - жителей Сибирского и Дальневосточного федеральных округов, а также Калининградской области в европейскую часть страны и в обратном направлении; - выделение субсидий бюджетам субъектов Российской Федерации, расположенных на территории Приволжского федерального округа, на обеспечение доступности внутренних региональных перевозок пассажиров воздушным транспортом, аэропортам, расположенным в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, федеральным казенным предприятиям, расположенным в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях <p>(Цель III. «Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами», Раздел 3. Развитие перевозок пассажиров на социально значимых маршрутах)</p> <ul style="list-style-type: none"> - проведение исследований и разработка минимального социального стандарта авиатранспортной доступности, совершенствование воздушного законодательства Российской Федерации с целью предотвращения случаев отказа в авиаперевозке людям с ограниченными физическими возможностями; определение стандартов и методов контроля качества авиатранспортной и аэропортовой деятельности; - обеспечение условий для создания 		

№ п/п	Проект (опубликован на сайте Минпромторга России 28.11.2016 г.) ¹	Основные комментарии (замечания и предложения)			Комментарии (замечания и предложения)
		Правила разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 11.06.2014 г. № 1032-р)	Государственная программа «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» (постановление Правительства Российской Федерации от 31.03.2017 г. № 379)	
			<p>малобюджетных авиакомпаний;</p> <p>- сдерживание роста аэропортовых сборов и ставок на наземное обслуживание авиакомпаний за счет развития конкуренции в аэропортовой деятельности путем сокращения монопольных сфер деятельности и перехода к осуществлению регистрационного принципа установления тарифов на услуги операторов (в том числе топливозаправка, техобслуживание воздушных судов, обработка багажа, грузов и почты);</p> <p>- увеличение числа назначенных перевозчиков на международных линиях (Цель III. «Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами», Раздел 4. Разработка и реализация социальных транспортных стандартов)</p> <p>- исследование и разработка рекомендаций, направленных на улучшение инвестиционного климата в гражданской авиации, развитие рыночных отношений и методов регулирования рынка;</p> <p>совершенствование методов тарифного регулирования естественных монополий с целью формирования ставок аэронавигационных и аэропортовых сборов и тарифов, реально отражающих затраты на содержание и эксплуатацию инфраструктуры аэропортов и системы организации воздушного движения, интенсивность использования объектов инфраструктуры, объемы государственной поддержки;</p> <p>- совершенствование методик контроля и оценки уровня конкуренции на рынке аэропортовых услуг и авиаперевозок с целью предотвращения случаев недобросовестной конкуренции на рынке авиаперевозок;</p> <p>- совершенствование требований и процедур сертификации эксплуатантов воздушных судов с целью оправданной либерализации рынка авиаперевозок, сокращения использования количественных квот и замены их требованиями качества;</p> <p>- внедрение дифференцированных сертификационных требований к аэропортам, аэродромам и посадочным площадкам с учетом особенностей и объемов их производственной деятельности с целью снижения затрат на содержание аэродромов;</p> <p>совершенствование системы контроля и финансового аудита авиакомпаний с целью обеспечения защищенности рынка от банкротства авиакомпаний, а также обеспечения адекватного финансирования авиакомпаниями мероприятий по обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности (Цель III. «Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами», Раздел 5. Формирование экономической и правовой модели конкурентного рынка доступных и высококачественных</p>		

№ п/п	Проект (опубликован на сайте Минпромторга России 28.11.2016 г.) ¹	Основные комментарии (замечания и предложения)			Комментарии (замечания и предложения)
		Правила разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 11.06.2014 г. № 1032-р)	Государственная программа «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» (постановление Правительства Российской Федерации от 31.03.2017 г. № 379)	
			<p>транспортных услуг для населения. Совершенствование допуска к коммерческой деятельности в сфере пассажирских перевозок)</p> <ul style="list-style-type: none"> - государственная политика по снижению финансовой нагрузки на авиакомпании в сфере региональных и местных авиаперевозок; - субсидии федеральным казенным предприятиям, расположенным в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях; - расширение сети внутренних авиалиний с учетом в стратегии развития региональных и местных перевозок концентрации субсидируемых региональных и местных перевозок в ограниченном числе окружных аэропортов-хабов (7 - 10 единиц), что позволит консолидировать распределенный спрос на новые направления магистральных перевозок; определение механизмов взаимодействия и полномочий федеральных, региональных и муниципальных органов управления в целях согласования и реализации мер государственной поддержки развития региональной авиации; разработка региональных программ развития региональных и местных авиаперевозок; - разработка стратегии развития региональных и местных перевозок в Российской Федерации с последующей ее корректировкой во взаимосвязи с Концепцией развития аэродромной сети России на период 2021 - 2030 годов; - субсидии аэропортам, расположенным в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях; государственная поддержка региональных и местных авиаперевозок путем приобретения региональными органами власти воздушных судов и передачи их в эксплуатацию авиакомпаниям, осуществляющим выполнение социально значимых авиационных перевозок и работ, на льготных условиях (до 40 воздушных судов, пассажироместностью до 50 мест); стимулирование создания авиационных альянсов с участием региональных авиакомпаний; - изменение системы субсидирования авиаперевозок с целью предоставления льгот пассажирам на пересадочных маршрутах через окружные (региональные) аэропорты-хабы <p>(Цель III. «Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами», Раздел 6. Развитие региональных авиаперевозок)</p> <ul style="list-style-type: none"> - увеличение доли трансферных пассажиров в крупных узловых региональных аэропортах; - бесплатное и упрощенное предоставление краткосрочной (на 1 - 2 суток) визы на въезд в Российскую Федерацию иностранным гражданам, являющимся транзитными 		

№ п/п	Проект (опубликован на сайте Минпромторга России 28.11.2016 г.) ¹	Основные комментарии (замечания и предложения)			Комментарии (замечания и предложения)
		Правила разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 11.06.2014 г. № 1032-р)	Государственная программа «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» (постановление Правительства Российской Федерации от 31.03.2017 г. № 379)	
			<p>пассажирами; упрощение процедуры таможенного оформления транзитных грузов в международных узловых аэропортах Российской Федерации;</p> <ul style="list-style-type: none"> - повышение ответственности авиакомпаний за соблюдение расписания отправления и прибытия авиарейсов; - изменение системы субсидирования авиаперевозок с учетом разработанных минимальных социальных стандартов авиатранспортной доступности в части повышения частоты выполнения авиарейсов (Цель III. «Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами», Раздел 8. Развитие мультимодальных пассажирских перевозок в региональном, межрегиональном и международном сообщении) <p><u>С 2021 года до 2030 года:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - увеличение пропускной способности крупных аэропортов в соответствии с инвестиционной программой; поддержание в эксплуатационной годности инфраструктуры аэропортов (Основные мероприятия по целям, задачам и этапам реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года (по инновационному варианту), Приложение № 4; Цель I. «Формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры», Раздел 1. Сбалансированное развитие интегрированной инфраструктуры транспортных коммуникаций всех видов транспорта) - продолжение выполнения мероприятий, реализация которых осуществлялась в период до 2020 года (Цель III. «Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами», Раздел 3. Развитие перевозок пассажиров на социально значимых маршрутах) - государственная политика по снижению финансовой нагрузки на авиакомпании в сфере региональных и местных авиаперевозок; субсидии федеральным казенным предприятиям, расположенным в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностям; расширение сети внутренних авиалиний с учетом в стратегии развития региональных и местных перевозок концентрацию субсидируемых региональных и местных перевозок в ограниченном числе окружных аэропортов-хабов (7-10 единиц) (Цель III. «Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами», Раздел 6. Развитие региональных авиаперевозок) - увеличение доли трансферных пассажиров в крупных узловых региональных аэропортах (Цель III. «Обеспечение доступности и 		

№ п/п	Проект (опубликован на сайте Минпромторга России 28.11.2016 г.) ¹	Основные комментарии (замечания и предложения)			Комментарии (замечания и предложения)
		Правила разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 11.06.2014 г. № 1032-р)	Государственная программа «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» (постановление Правительства Российской Федерации от 31.03.2017 г. № 379)	
			качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами», Раздел 8. Развитие мультимодальных пассажирских перевозок в региональном, межрегиональном и международном сообщении) (Основные мероприятия по целям, задачам и этапам реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года (по инновационному варианту), Приложение № 4)		
6.8.	С целью установления и укрепления внутренних и международных отраслевых связей, формирования положительного имиджа России как мировой авиационной державы продолжают развитие выставочные мероприятия, привязанные к национальным авиационным кластерам , такие как Международный авиационно-космический салон (далее - МАКС), проводимый в г. Жуковском (стр. 23).				О каких мероприятиях, кроме МАКС, идет речь? См. также комментарии к п. 8.8.
6.9.	Построение международных альянсов и выстраивание международной кооперации будет сопровождаться сохранением открытого российского рынка для зарубежных производителей ВС и компонентов, готовых локализовать часть продукции на территории Российской Федерации (стр. 25).				Противоречие с п. 6.4. Какие механизмы планируется использовать для практической реализации данного тезиса?
7.	Подраздел 4.2. Построение конкурентоспособного авиационного промышленного комплекса				
7.1.	В 2014 году выработка на одного работника в России составила около 65 тыс. долл. (2,5 млн руб.), что значительно ниже, чем в странах-лидерах, имеющих, как и Россия, в составе авиапромышленного комплекса все производственные переделы : во Франции выработка составила около 500 тыс. долл. на человека, в Германии – около 440 тыс. долл. , в США – более 400 тыс. долл. (стр. 26).			См. п. 1.9.	Для корректного сравнения (сопоставления) России с иностранными государствами (компаниями) необходимо представить методологию, использованную для расчета данных показателей.
7.2.	Сформированные структуры глубоко интегрированы по цепочке создания стоимости. Сохранение текущей индустриальной модели не позволяет сконцентрировать ресурсы финалистов на ключевых компетенциях (ОКР, сборке, продажах и сервисе) и сдерживает развитие системы поставщиков. При этом высокая доля ресурсов и инвестиций приходится на нижние переделы производства, которые не являются ключевыми для производителей финальной продукции и имеют низкую, экономически неэффективную загрузку. Интегрированные структуры – это коммерческие организации, выполняющие специальные цели государства, но, как и любой бизнес, они должны быть ориентированы на эффективность деятельности и достижение положительных финансовых результатов. Зарубежные лидеры, такие как Boeing, Airbus, Lockheed Martin, сфокусировались на финальной сборке, в большинстве случаев отдавая все остальные переделы производства на аутсорсинг развитой системе глобальных поставщиков, в формировании которой принимали			См. пп. 1.4, 1.9, 2.2.	Возникает вопрос, за счет каких ресурсов планируется развивать компетенции поставщиков и по нижним переделам ? Мировой опыт показывает, что в ряде случаев финальные интеграторы самостоятельно в рамках собственных структур развивают технологии, относящиеся к различным комплектующим , особенно, если они обладают ноу-хау или внешние поставщики не обеспечивают качество поставляемой продукции. См. также комментарии к пп. 1.4, 1.10, 2.11, 4.1, 4.2, 5.2.

№ п/п	Проект (опубликован на сайте Минпромторга России 28.11.2016 г.) ¹	Основные комментарии (замечания и предложения)			Комментарии (замечания и предложения)
		Правила разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 11.06.2014 г. № 1032-р)	Государственная программа «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» (постановление Правительства Российской Федерации от 31.03.2017 г. № 379)	
	непосредственное участие (стр. 26-27).				
7.3.	Ключевой задачей в целях повышения конкурентоспособности отечественной авиационной промышленности и важнейшим направлением развития является изменение индустриальной модели отрасли за счет создания развитой системы поставщиков и внутренней оптимизации организаций (стр. 27).			См. пп. 1.2, 1.4.	Разве это задача государства, а не прямая задача корпоративного управления? См. также комментарии к пп. 1.5, 1.10, 2.11, 4.1, 4.2, 5.2, 7.2.
7.4.	Во-первых, производители ВС и поставщики первого уровня (главным образом, интегрированные структуры) сфокусируются на ключевых компетенциях, сократят избыточные мощности и постепенно выведут нижние производственные переделы на аутсорсинг, будут проводить комплексную политику по развитию поставщиков второго-четвертого уровней, в том числе реализовывать совместные планы технологического перевооружения, повышения стандартов и качества продукции, перехода на единые информационные системы и другие мероприятия. Поставщики первого уровня продолжают развивать компетенции для выполнения функций интегратора (стр. 27-28).			См. пп. 1.2, 1.4.	В чем заключается эта политика и что мешает ее проводить сейчас, не дожидаясь принятия данной Стратегии? Тем более, есть достаточно примеров практической реализации данных проектов. См. также комментарии к пп. 1.5, 2.11, 4.1, 4.2, 5.2, 7.2, 7.3.
7.5.	Со стороны государства важным инструментом стимулирования трансформации индустриальной модели станет формирование для организаций с государственным участием системы ключевых показателей эффективности, направленной на повышение эффективности и развитие межзаводской кооперации (стр. 28).			См. п. 1.11.	Что мешает делать это сейчас? См. также комментарии к пп. 1.5, 2.11, 4.1, 4.2, 5.2, 7.2, 7.3, 7.4.
7.6.	Во-вторых, поставщики второго-четвертого уровней: - будут создавать продукты, ориентированные на глобальный спрос и имеющие потенциал применения в различных смежных отраслях, что позволит обеспечить необходимую серийность и экономию на масштабе (стр. 28).			См. пп. 1.2, 1.4.	А что мешает делать это сейчас? См. также комментарии к пп. 1.5, 2.11, 4.1, 4.2, 5.2, 7.2, 7.3, 7.4, 7.5.
7.7.	Со своей стороны, государство перейдет на меры поддержки и систему ценообразования ГОЗ, стимулирующие усиление межзаводской кооперации и развитие базы отечественных поставщиков в оборонно-промышленном комплексе (далее - ОПК). В частности, государство усовершенствует систему ценообразования ГОЗ за счет отказа от ценообразования, основанного на норме прибыли за собственные и привлеченные работы, и внедрения премии за эффективность (лучшие тактико-технические характеристики, меньшие сроки, меньшие ресурсы независимо от схемы кооперации) и собственные инвестиции. Более того, ресурсы, которые ранее в рамках федеральных целевых программ направлялись на техническое перевооружение предприятий, входящих в состав интегрированных структур, будут направляться на создание совместных предприятий с поставщиками вне интегрированных структур и международными поставщиками и станут одним из способов стимулирования изменения индустриальной модели отрасли со стороны государства (стр. 28-29).			См. п. 1.4.	Что мешает сделать это сейчас, не дожидаясь принятия данной Стратегии, тем более, что данный вопрос достаточно давно и много обсуждался? Отсутствует анализ соответствия данных предложений действующему законодательству Российской Федерации.

№ п/п	Проект (опубликован на сайте Минпромторга России 28.11.2016 г.) ¹	Основные комментарии (замечания и предложения)			Комментарии (замечания и предложения)
		Правила разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 11.06.2014 г. № 1032-р)	Государственная программа «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» (постановление Правительства Российской Федерации от 31.03.2017 г. № 379)	
7.8.	Кроме того, будет усовершенствован механизм одобрения порядка использования организациями отрасли активов, создаваемых в процессе выполнения государственных контрактов (стр. 29).			См. п. 1.4.	Необходимо <u>обоснование</u> и предложения по <u>практической реализации</u> данного направления.
7.9.	В целях поддержки реструктуризации интегрированных структур совместно с региональными органами исполнительной власти будут реализованы программы повышения мобильности трудовых ресурсов, занятых на промышленных предприятиях отрасли авиастроения, и их перетока между регионами и смежными отраслями , в том числе в случае закрытия убыточных предприятий в моногородах. Указанные программы будут сопровождаться мероприятиями по повышению квалификации и переподготовке кадров, а также по содействию решению жилищных вопросов (стр. 29).				Отсутствуют предложения по <u>механизмам практической реализации</u> данного направления, в т.ч. в рамках соответствующих <u>государственных и федеральных целевых программ</u> . См. также комментарии к п. 1.6.
7.10.	Для стимулирования локализации производства на территории России и развития собственного производства продукции поставщиков второго-четвертого уровней будут совершенствоваться меры тарифного регулирования (стр. 29).				Что имеется в виду? См. также комментарии к пп. 6.4, 6.9?
7.11.	В-третьих, в качестве обеспечивающей меры по изменению индустриальной модели отрасли и повышения конкурентоспособности отечественных организаций авиапрома на мировом рынке будет внедрен комплекс мер, направленный на международную сертификацию участников отрасли и их продукции, а также созданы условия для возможности работы в соответствии с международными отраслевыми стандартами (стр. 29-30).		До 2020 года: - совершенствование нормативно-правовой базы поддержания летной годности воздушных судов с учетом мирового опыта и рекомендаций Международной организации гражданской авиации; - разработка и внедрение правил аккредитации лиц и организаций, привлекаемых авиационными властями для выполнения работ по поддержанию летной годности воздушных судов; - совершенствование процедур взаимодействия органов исполнительной власти Российской Федерации и Межгосударственного авиационного комитета по вопросам обеспечения и контроля соответствия воздушных судов нормам летной годности, гарантирующее надлежащее выполнение всего комплекса работ по поддержанию летной годности и обеспечению безопасности полетов в соответствии с рекомендациями Международной организации гражданской авиации, в том числе в части разработки, учета и контроля выполнения мероприятий по результатам расследования авиационных происшествий; - разработка положения по порядку выполнения и оценке эффективности мероприятий по результатам расследования авиационных происшествий и инцидентов; - совершенствование методики и процедур установления аутентичности агрегатов и комплектующих изделий, установленных на воздушных судах; - включение в региональные программы развития региональных и местных авиалиний на период до 2018 года мероприятий по созданию региональных авторизованных центров технического обслуживания и ремонта современных типов	См. п. 1.4.	Что конкретно <u>имеется в виду</u> и что <u>мешает это реализовать в настоящее время</u> ? См. также комментарии к п. 7.13.

№ п/п	Проект (опубликован на сайте Минпромторга России 28.11.2016 г.) ¹	Основные комментарии (замечания и предложения)			Комментарии (замечания и предложения)
		Правила разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 11.06.2014 г. № 1032-р)	Государственная программа «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» (постановление Правительства Российской Федерации от 31.03.2017 г. № 379)	
			<p>воздушных судов;</p> <ul style="list-style-type: none"> - разработка и внедрение новых методов и средств идентификации и контроля характеристик эксплуатируемых воздушных судов на основе средств полетной информации и наземного контроля; - создание нормативно-правовой базы сертификации и эксплуатации гражданских беспилотных воздушных судов; - совершенствование нормативно-правовой базы поддержания летной годности воздушных судов с учетом создания Единого экономического пространства; - совершенствование процедур сертификации и поддержания летной годности единичных экземпляров воздушных судов, исключение применения таких методов сертификации к серийно производимым образцам воздушных судов; - создание нормативной базы по квалификации бортового оборудования воздушных судов, гармонизированной с международными стандартами (Цель V. «Повышение уровня безопасности транспортной системы», Раздел 1. Повышение уровня безопасности движения, полетов и судоходства) - разработка и внедрение нового поколения бортовых систем безопасности на основе компьютерных технологий с элементами искусственного интеллекта; - разработка и внедрение новых средств обеспечения выживания пассажиров и членов экипажа при авиационных происшествиях; - разработка и внедрение правил оценки качества и безопасности функционирования гражданской авиации в целях оценки эффективности предпринимаемых мер повышения безопасности полетов; - создание базы испытаний противообледенительных жидкостей для воздушных судов и антигололедных реагентов для взлетно-посадочных полос и рулежных дорожек, отвечающей требованиям международных стандартов; - создание современной лабораторной базы испытаний воздействия на воздушные суда неблагоприятных факторов окружающей среды (Цель V. «Повышение уровня безопасности транспортной системы», Раздел 2. Повышение уровня технической и технологической безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств) - внедрение современных методов и конструктивно-технических решений в области авиационной безопасности на гражданских воздушных судах; - совершенствование системы обеспечения авиационной безопасности в связи с созданием Единого экономического пространства (Цель V. «Повышение уровня безопасности транспортной системы», Раздел 3. 		

№ п/п	Проект (опубликован на сайте Минпромторга России 28.11.2016 г.) ¹	Основные комментарии (замечания и предложения)			Комментарии (замечания и предложения)
		Правила разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 11.06.2014 г. № 1032-р)	Государственная программа «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» (постановление Правительства Российской Федерации от 31.03.2017 г. № 379)	
			<p>Обеспечение состояния защищенности объектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства)</p> <ul style="list-style-type: none"> - поддержание эксплуатационной годности инфраструктуры единой системы поиска и спасания; - строительство и техническое перевооружение инфраструктуры единой системы поиска и спасания; - разработка комплексов специализированного оборудования авиационного поиска и спасания для оснащения поисково-спасательных воздушных судов; - разработка системы обеспечения поиска и спасания при проведении авиатранспортных операций в отдалении от берега в акваториях морей Северного Ледовитого океана (Цель V. «Повышение уровня безопасности транспортной системы», <p>Раздел 4. Обеспечение деятельности специализированных аварийно-спасательных служб на уровне, соответствующем международным и национальным требованиям)</p> <ul style="list-style-type: none"> - совершенствование нормативно-правовой базы применения воздушных судов при обеспечении общественной безопасности на объектах транспорта с учетом международного опыта; <p>(Цель V. «Повышение уровня безопасности транспортной системы», Раздел 8. Развитие систем надзора, контроля и обеспечения общественной безопасности в сфере транспорта)</p> <ul style="list-style-type: none"> - повышение экологических требований, предъявляемых к типу воздушного судна, в соответствии с рекомендациями Международной организации гражданской авиации; - введение с 2025 года ограничений на полеты в аэропорты России самолетов, удовлетворяющих по уровню авиационного шума требованиям главы 3 тома 1 Приложения 16 к Конвенции о международной гражданской авиации с запасом менее 5 EPNдБ; - введение с 2019 года запрета на полеты в аэропорты России самолетов, не удовлетворяющих по уровню авиационного шума требованиям главы 3 тома 1 Приложения 16 к Конвенции о международной гражданской авиации; - введение ограничений на импорт подержанных воздушных судов с большим сроком эксплуатации (более 20 лет), имеющих низкие показатели экологического совершенства; - содействие сертификации Авиационным регистром Межгосударственного авиационного комитета современных воздушных судов зарубежного производства, обладающих высокими показателями топливной эффективности <p>(Цель VI. «Снижение негативного воздействия</p>		

№ п/п	Проект (опубликован на сайте Минпромторга России 28.11.2016 г.) ¹	Основные комментарии (замечания и предложения)			Комментарии (замечания и предложения)
		Правила разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 11.06.2014 г. № 1032-р)	Государственная программа «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» (постановление Правительства Российской Федерации от 31.03.2017 г. № 379)	
			<p>транспортной системы на окружающую среду», Раздел 1. Модернизация транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры, направленная на снижение их негативного воздействия на окружающую среду)</p> <ul style="list-style-type: none"> - разработка и внедрение новых экологически чистых веществ для авиационных технологий; - мониторинг реализации международных программ по созданию авиационного биотоплива; - исследование технических проблем обеспечения доставки биотоплива в аэропорты и обеспечения заправки им воздушных судов; - исследование технической возможности использования перспективных сортов биотоплива на воздушных судах российского производства; - исследование возможности и экономической целесообразности выращивания (добычи) на территории России биосырья для производства авиационного биотоплива в промышленных масштабах (в первую очередь на основе рыжика посевного); - исследование возможности включения российских предприятий в международные исследовательские программы по созданию авиационного биотоплива (в том числе в качестве потенциальных поставщиков биосырья) в целях разделения рисков, обмена результатами исследований и организации в России производства авиационного биотоплива; - выполнение рекомендаций Международной организации гражданской авиации по сокращению использования на воздушных судах галонов; - расширение практики электронного документооборота в Минтрансе России и подведомственных государственных организациях <p>(Цель VI. «Снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду», Раздел 2. Повышение доли использования экологически чистых видов топлива, гибридных и электрических двигателей транспортных средств, материалов и технологий, минимизирующих негативное воздействие на окружающую среду)</p> <ul style="list-style-type: none"> - разработка планов снижения топливопотребления в аэропортах, являющихся казенными или государственными унитарными предприятиями; - введение в соответствии с рекомендациями Международной организации гражданской авиации стандарта по выбросам углекислого газа воздушными судами; - разработка и внедрение современных эксплуатационных приемов снижения расхода топлива, а также других видов негативного воздействия воздушных судов на окружающую среду в полете и на земле; - создание методической базы по реализации 		

№ п/п	Проект (опубликован на сайте Минпромторга России 28.11.2016 г.) ¹	Основные комментарии (замечания и предложения)			Комментарии (замечания и предложения)
		Правила разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 11.06.2014 г. № 1032-р)	Государственная программа «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» (постановление Правительства Российской Федерации от 31.03.2017 г. № 379)	
			<p>эксплуатационных приемов снижения расхода топлива и других видов негативного воздействия воздушных судов на окружающую среду в районе российских аэропортов (аэродромов) в части инструкций выполнения полетов, принципов принятия решений о возможности и целесообразности осуществления эксплуатационных приемов в зависимости от ситуации в аэропорту;</p> <p>- создание информационно-методической базы возможных эксплуатационных приемов снижения расхода топлива различными типами воздушных судов и потенциальных эффектов от их реализации;</p> <p>- обеспечение совместно с разработчиками авиационной техники внедрения процедур запуска и прогрева двигателей, руления воздушных судов и выполнения ими разбега (пробега), обеспечивающих снижение расхода топлива</p> <p>(Цель VI. «Снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду», Раздел 3. Повышение энергоэффективности транспорта до уровня показателей передовых стран)</p> <p>- разработка и внедрение экологически безопасных технологий утилизации авиатехники</p> <p>(Цель VI. «Снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду», Раздел 4. Обеспечение экологически безопасного обращения с отходами транспортного комплекса, предупреждение и сокращение их образования)</p> <p>- актуализация форм государственной статистической отчетности в сфере гражданской авиации и методических рекомендаций по их заполнению с учетом рекомендаций Международной организации гражданской авиации и Межправительственной группы экспертов по изменению климата, проблемы контроля выбросов парниковых газов, а также других актуальных проблем контроля реализации транспортной стратегии (состояния рынка региональных перевозок, социально значимых перевозок, экспорта транспортных услуг, показателей использования парка грузовых самолетов и др.);</p> <p>- разработка и внедрение системы сбора статистической информации об использовании парка воздушных судов авиации общего назначения и объемах расходуемого ими топлива;</p> <p>- разработка и внедрение системы сбора статистической информации об объемах израсходованного топлива наземным транспортом, используемым для наземного передвижения в аэропортах;</p> <p>- разработка и внедрение регламента сбора, обработки, анализа и предоставления информации в части мониторинга объемов выбросов парниковых газов гражданской авиацией;</p>		

№ п/п	Проект (опубликован на сайте Минпромторга России 28.11.2016 г.) ¹	Основные комментарии (замечания и предложения)			Комментарии (замечания и предложения)
		Правила разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 11.06.2014 г. № 1032-р)	Государственная программа «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» (постановление Правительства Российской Федерации от 31.03.2017 г. № 379)	
			<p>- создание информационного интернет-портала по проблеме снижения выбросов парниковых газов гражданской авиацией и общих проблем глобального изменения климата в целях популяризации мер возможного снижения вредного воздействия гражданской авиации на окружающую среду;</p> <p>- создание и систематическая актуализация базы данных по типовым значениям объемов сжигаемого топлива и выбросов парниковых газов различными типами самолетов на различных этапах полета для маршрутов различных протяженностей;</p> <p>- создание национальной базы таких коэффициентов выбросов парниковых газов при сжигании авиационных видов топлива;</p> <p>- разработка математических моделей для предварительной оценки изменения объемов выбросов парниковых газов в результате реализации различных мер, в основе которых должна лежать статистика применения, и базы данных по эксплуатационным характеристикам самолетов, а также условия конкретного аэропорта или авиалинии</p> <p>(Цель VI. «Снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду», Раздел 5. Внедрение систем экологического менеджмента и управления качеством в области охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности на транспорте)</p> <p>С 2021 года до 2030 года:</p> <p>совершенствование системы обеспечения авиационной безопасности с учетом появления новых угроз</p> <p>(Цель V. «Повышение уровня безопасности транспортной системы», Раздел 3. Обеспечение состояния защищенности объектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства)</p> <p>- поддержание эксплуатационной годности инфраструктуры единой системы поиска и спасания</p> <p>(Цель V. «Повышение уровня безопасности транспортной системы», Раздел 4. Обеспечение деятельности специализированных аварийно-спасательных служб на уровне, соответствующем международным и национальным требованиям)</p> <p>- совершенствование нормативно-правовой базы применения воздушных судов при обеспечении общественной безопасности на объектах транспорта с учетом международного опыта</p> <p>(Цель V. «Повышение уровня безопасности транспортной системы», Раздел 8. Развитие систем надзора, контроля и обеспечения общественной безопасности в сфере транспорта)</p> <p>- повышение экологических требований, предъявляемых к типу воздушного судна, в соответствии с рекомендациями Международной организации гражданской</p>		

№ п/п	Проект (опубликован на сайте Минпромторга России 28.11.2016 г.) ¹	Основные комментарии (замечания и предложения)			Комментарии (замечания и предложения)
		Правила разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 11.06.2014 г. № 1032-р)	Государственная программа «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» (постановление Правительства Российской Федерации от 31.03.2017 г. № 379)	
			<p>авиации; введение с 2025 года ограничений на полеты в аэропорты России самолетов, удовлетворяющих по уровню авиационного шума требованиям главы 3 тома 1 Приложения 16 к Конвенции о международной гражданской авиации с запасом менее 5 EPNдБ</p> <p>(Цель VI. «Снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду», Раздел 1. Модернизация транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры, направленная на снижение их негативного воздействия на окружающую среду)</p> <p>- продолжение выполнения мероприятий, реализация которых осуществлялась в период до 2020 года</p> <p>(Цель VI. «Снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду», Раздел 4. Обеспечение экологически безопасного обращения с отходами транспортного комплекса, предупреждение и сокращение их образования)</p> <p>(Основные мероприятия по целям, задачам и этапам реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года (по инновационному варианту), Приложение № 4)</p>		
7.12.	В интересах упрощения входа на рынок новых разработчиков и поставщиков, прежде всего частных компаний, государством будут приняты меры по развитию института независимых гражданских инспекторов Авиационного регистра (стр. 30).		См. п. 7.11.		Какие <u>механизмы практической реализации</u> предлагаются, и <u>что мешает это сделать сейчас?</u>
7.13.	Отечественные производители ВС и поставщики совместно с международным профессиональным сообществом будут принимать активное участие в разработке новых стандартов , касающихся инновационной продукции, задавая новый уровень надежности и безопасности продукции, формируя тем самым широкие возможности выхода на зарубежные рынки с конкурентоспособной продукцией, а также препятствуя принятию необоснованно завышенных требований , ограничивающих продвижение отечественной техники на международные рынки (стр. 31).		См. п. 7.11.		Кто мешает <u>заниматься этим сейчас?</u> См. также комментарии к п. 7.11.
7.14.	В-пятых, с целью получения отечественной продукцией дополнительного конкурентного преимущества на глобальном рынке государством совместно с заинтересованными организациями будут реализованы инициативы по формированию отраслевого рынка интеллектуальной собственности: - дополнительное внимание будет уделено задаче эффективной учетной политики получаемых в ходе выполнения НИР и ОКР результатов интеллектуальной деятельности, их надежной правовой охране, достоверной оценке стоимости исключительных прав на них; - получают развитие механизмы залога исключительных прав , позволяющие организациям авиационной отрасли привлекать				Что <u>конкретно предлагается?</u> Что <u>мешает реализовать это сейчас?</u>

№ п/п	Проект (опубликован на сайте Минпромторга России 28.11.2016 г.) ¹	Основные комментарии (замечания и предложения)			Комментарии (замечания и предложения)
		Правила разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 11.06.2014 г. № 1032-р)	Государственная программа «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» (постановление Правительства Российской Федерации от 31.03.2017 г. № 379)	
	заемные финансовые ресурсы на условиях, позволяющих эффективно осуществлять инновационную деятельность и внедрять новшества в выпускаемую продукцию (стр. 31).				
8.	Подраздел 4.3. Привлечение инвестиционного капитала в отрасль				
8.1.	Разрыв между существующим и необходимым объемом финансирования невозможно покрыть за счет бюджетных средств не только в силу масштаба потребности, но и из-за ухудшения экономической конъюнктуры и, как следствие, снижения поступлений нефтегазовых доходов в федеральный бюджет, уменьшения объемов Резервного фонда и Фонда национального благосостояния (стр. 33-34).			Объем бюджетных ассигнований (Государственная программа – всего) Минпромторг России: на 2017 год – 58 905 440,2 тыс. рублей на 2018 год – 58 400 550,9 тыс. рублей на 2019 год – 40 542 092,3 тыс. рублей на 2020 год – 40 542 092,3 тыс. рублей на 2021 год – 40 542 092,3 тыс. рублей на 2022 год – 40 542 092,3 тыс. рублей на 2023 год – 40 542 092,3 тыс. рублей на 2024 год – 40 542 092,3 тыс. рублей на 2025 год – 40 542 092,3 тыс. рублей дополнительные объемы ресурсов ¹⁷ : 2020 год – 28 450 376,3 тыс. рублей 2021 год – 41 249 837,8 тыс. рублей 2022 год – 39 340 350,1 тыс. рублей 2023 год – 45 636 284,9 тыс. рублей 2024 год – 45 567 754,3 тыс. рублей 2025 год – 41 085 596,9 тыс. рублей (Ресурсное обеспечение за счет бюджетных ассигнований федерального бюджета, Приложение № 4)	А где <u>долгосрочное возвратное</u> финансирование? См. также комментарии к пп. 1.7, 8.5, 8.11.
8.2.	Источником дополнительного финансирования отрасли должен стать частный капитал. Привлечение частного бизнеса в авиастроение позволит снять с государства часть затрат на разработку высокотехнологичной продукции и повысить отдачу от активов авиационного промышленного комплекса. Зарубежный опыт показывает, что частный бизнес может стать ключевым инвестором в авиационной промышленности: крупнейшие американские и канадские компании являются частными; в Европе государство является акционером, но зачастую не владеет контрольным пакетом акций. Однако условия для частных инвестиций в авиационную промышленность остаются неблагоприятными (стр. 34).			См. п. 8.1.	См. комментарии к пп. 1.7, 2.9, 7.12.
8.3.	В свою очередь, организации отрасли будут осуществлять запуск, изменение и приостановку программ создания продукции с учетом задачи балансирования портфеля программ по жизненному циклу и доступным ресурсам (финансовым, производственным и кадровым), инвестировать в новые крупномасштабные международные программы создания авиационной техники только в обмен на обязательства зарубежной стороны по объему закупаемой продукции и глубине локализации в России (стр. 35).			См. п. 1.4.	Каковы <u>источники</u> этих инвестиций? См. также комментарии к пп. 6.4, 6.9, 7.10.
8.4.	Государство сфокусирует финансовые меры поддержки на проектах по созданию авиационной техники гражданского и двойного			См. пп. 1.4.	Каковы <u>механизмы</u> практической реализации?

¹⁷ Источники ресурсного обеспечения и объемы дополнительных бюджетных ассигнований федерального бюджета будут в установленном порядке определены при формировании Федерального закона о федеральном бюджете на очередной год и на плановый период.

№ п/п	Проект (опубликован на сайте Минпромторга России 28.11.2016 г.) ¹	Основные комментарии (замечания и предложения)			Комментарии (замечания и предложения)
		Правила разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 11.06.2014 г. № 1032-р)	Государственная программа «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» (постановление Правительства Российской Федерации от 31.03.2017 г. № 379)	
	назначения, имеющих рыночного заказчика и способных конкурировать на мировом рынке. Проект, не связанный с выполнением специальных целей государства и ориентированный только на потребности внутреннего рынка, не может рассчитывать на поддержку государства (стр. 35).				
8.5.	Ввиду длительности и рискованности проектов в авиационной промышленности государство предоставит льготные возмездные ресурсы на поддержку разработки новых продуктов с экспортным потенциалом и решение задач технического и технологического перевооружения организаций отрасли в целях построения эффективной индустриальной модели отрасли. В частности, внедрит для участников отрасли (не ограничиваясь интегрированными структурами) инструменты льготного долгосрочного возвратного финансирования, которые будут стимулировать компании к наиболее эффективному использованию средств. Условия выплат по таким инструментам могут быть привязаны к объему производства, выручке или другим показателям компании. Отличительным преимуществом возвратного финансирования является разделение рисков проекта между организацией и государством при сохранении высоких стимулов к эффективности проекта и наличие рыночного заказчика (стр. 35-36).			См п. 8.1.	Уже более 5 лет об этом ведутся разговоры? См. также комментарии к п. 1.7, 8.1 и 8.11.
8.6.	Принимая во внимание критическую важность непрерывного обновления научно-технического задела для глобальной конкурентоспособности отечественной авиационной промышленности, а также объективно низкую инвестиционную привлекательность ранних стадий научных исследований для частных инвестиций, государство обеспечит поддержку приоритетных направлений в области авиационной науки и технологий, в том числе для обеспечения технологического суверенитета. При этом для повышения эффективности деятельности научных организаций будут реализованы шаги, изложенные в разделе 4.4 Стратегии (стр. 36).			См п. 1.9.	Механизмы практической реализации? См. также комментарии к пп. 1.3, 1.7, 1.9, 2.4, 10.3.
8.7.	Государством будут созданы необходимые финансовые и организационные условия для обеспечения низкой волатильности и долгосрочного характера государственного оборонного заказа, направленного в том числе на совершенствование авиационной техники военного и специального назначения, включая беспилотную авиационную технику (стр. 36).				Существуют объективные сроки перевооружения Вооруженных Сил.
8.8.	Государство с поддержкой региональных органов исполнительной власти продолжит развивать льготную промышленную инфраструктуру посредством развития особых экономических зон, территорий опережающего развития. Эффективность взаимодействия между участниками отрасли будет усилена за счет реализации кластерной промышленной политики. При этом кластерная политика в авиационной промышленности будет увязана с положениями Стратегии и государственной программы			См п. 1.9.	Какие механизмы практической реализации данного направления предлагаются, и что мешает сделать это сейчас?

№ п/п	Проект (опубликован на сайте Минпромторга России 28.11.2016 г.) ¹	Основные комментарии (замечания и предложения)			Комментарии (замечания и предложения)
		Правила разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 11.06.2014 г. № 1032-р)	Государственная программа «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» (постановление Правительства Российской Федерации от 31.03.2017 г. № 379)	
	Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» (стр. 37).				
8.9.	Механизм действия специального инвестиционного контракта , предусмотренного Законом о промышленной политике, будет распространен на авиационную промышленность с целью обеспечения стабильных условий ведения бизнеса для инвестора, готового работать в авиационной промышленности (стр. 37).			См п. 8.1.	Разве сейчас существуют какие-либо <u>нормативные или другие ограничения</u> применения (распространения) специального инвестиционного контракта, предусмотренного Федеральным законом «О промышленной политике в Российской Федерации»?
8.10.	Кроме того, в России будет обеспечен режим благоприятствования частным инвесторам (стр. 38).			См п. 8.1.	Что конкретно предлагается? См. также пп. и комментарии к пп. 1.7, 2.9, 7.12, 8.2.
8.11.	В результате будет сформирована эффективная структура финансирования отрасли, в которой бизнес будет выступать активным участником инвестиций в авиационную промышленность . Инвестиции бизнеса будут направлены на разработку новых продуктов, развитие производства и послепродажного обслуживания, повышение финансовой устойчивости организаций отрасли. Государство будет сфокусировано на поддержке ключевых проектов, продвижении отечественной продукции на внутреннем и внешнем рынках, формировании опережающего НТЗ, подготовке и повышении квалификации кадров , при этом основой для разработки и освоения производства новой продукции станет льготное долгосрочное возвратное финансирование (стр. 38).			См пп. 1.9, 2.2, 8.1.	А как же формирование <u>эффективных правил</u> и необходимой <u>нормативно-правовой базы</u> ? См. также комментарии к пп. 1.7, 8.1, 8.5.
	Подраздел 4.4. Обеспечение лидирующих позиций в области подготовки кадров и формирования научно-технического задела				
9.	Подраздел 4.4.1. Обеспечение отрасли кадровыми ресурсами				
9.1.	За многие годы в России сформирована одна из сильнейших систем подготовки кадров для авиационной промышленности . Ежегодно отечественными высшими учебными заведения выпускается более 4000 специалистов по специальности «Авиационная и космическая техника» (стр. 39).				А по <u>другим специальностям</u> авиационного профиля?
9.2.	Доля старшего поколения в авиационной промышленности растет, а эффективная передача накопленных знаний последующим поколениям отсутствует. На фоне проблемы преемственности поколений в отрасли возник крайний дефицит инженерно-технических кадров , дефицит работников, от которых зависят характеристики авиационной продукции и экономика ее производства, в том числе специалистов высокого отраслевого уровня – главных конструкторов и технологов (стр. 39).				Необходим более глубокий анализ причин данной ситуации. Какие конкретно <u>меры предлагаются</u> ?
9.3.	Отсутствует ряд компетенций, необходимых в работе с рыночными заказчиками . В СССР существовал полный цикл производства ВС, при этом перед производителями не стояла задача заниматься маркетингом и сервисом производимой продукции. В связи с этим в отрасли сформировались дефицит опыта разработок под заданную рыночную стоимость проекта и дефицит компетенций в				Об этом говорится уже <u>достаточно давно</u> , какие конкретно <u>меры предлагаются</u> ?

№ п/п	Проект (опубликован на сайте Минпромторга России 28.11.2016 г.) ¹	Основные комментарии (замечания и предложения)			Комментарии (замечания и предложения)
		Правила разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 11.06.2014 г. № 1032-р)	Государственная программа «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» (постановление Правительства Российской Федерации от 31.03.2017 г. № 379)	
	продажах и послепродажном обслуживании (стр. 39).				
9.4.	При значительных инвестициях участников отрасли в НИР и ОКР авиационной продукции за последнее время уровень компетенций в области экономики, права и управления интеллектуальной собственностью остается крайне низким (стр. 40).			См. пп. 1.4, 1.9, 2.2, 8.1.	Основной объем инвестиций – за счет государственного финансирования. Что мешает изменить ситуацию и какие конкретно меры предлагаются?
9.5.	Образовательные стандарты подготовки кадров отстают от уровня развития производственных технологий в мире. Кроме того, сохраняется языковой барьер, препятствующий эффективной работе с зарубежными партнерами и применению зарубежных решений в производстве и проектировании авиационной продукции (стр. 40).				Что мешает изменить ситуацию и что конкретно предлагается? За последние десятилетия уровень владения иностранными языками, прежде всего, английским языком, в России существенно возрос.
9.6.	Во-первых, государство скорректирует программы обучения и обеспечит средние специальные образовательные учреждения и вузы современной материальной базой под текущие и перспективные потребности отрасли, создав условия для обучения с применением новых материалов, нового промышленного оборудования, современных информационных систем проектирования и управления производством (стр. 40).		До 2020 года: - обеспечение (аккредитация образовательных программ и их реализация) среднего профессионального и высшего образования по направлениям, связанным с ключевыми обще- и межтранспортными задачами Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, в том числе по новым программам (управление единым транспортным комплексом, региональными транспортными системами, транспортная безопасность, транспортное строительство, транспортное право, международные компетенции, международное и национальное транспортное право, международные транспортные коридоры, логистика, территориальные транспортно-логистические узлы, экология, инновационная деятельность на транспорте) и развитие инженерного образования по видам транспорта, включая авиационный транспорт, подготовка специалистов по мобилизационной подготовке на каждом виде транспорта; - развитие и содействие деятельности входящих в систему транспортного образования корпоративных образовательных подразделений (VII. Общие задачи, обеспечивающие реализацию Транспортной стратегии, Раздел 2. Сохранение и развитие кадрового потенциала отрасли, совершенствование отраслевой системы подготовки и переподготовки кадров по всем направлениям; Основные мероприятия по целям, задачам и этапам реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года (по инновационному варианту), Приложение № 4)		Предложения по конкретным мероприятиям и механизмам, в том числе в реализуемые Минобрнауки России программы, отсутствуют. См. также комментарии к п. 3.4.
9.7.	Во-вторых, будут скорректированы программы подготовки и повышения квалификации преподавательского состава средних и высших учебных заведений с учетом прогрессивных методов проектирования, производства, испытаний, сертификации, продаж и маркетинга, управления цепочкой поставок, управления качеством, управления интеллектуальной собственностью, поддержки жизненного цикла авиационной техники, управления проектами (стр. 40).				Конкретные предложения отсутствуют.

№ п/п	Проект (опубликован на сайте Минпромторга России 28.11.2016 г.) ¹	Основные комментарии (замечания и предложения)			Комментарии (замечания и предложения)
		Правила разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 11.06.2014 г. № 1032-р)	Государственная программа «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» (постановление Правительства Российской Федерации от 31.03.2017 г. № 379)	
9.8.	В-третьих, для развития компетенций, необходимых для работы в условиях международной кооперации, коллективы научных и промышленных организаций будут усилены высококвалифицированными специалистами с глобальной экспертизой (стр. 41).				Как конкретно это <u>планируется реализовать</u> и что <u>мешает сделать это сейчас</u> ?
9.9.	В-четвертых, в целях повышения эффективности подготовки кадров под актуальные и перспективные потребности промышленности и науки государство и бизнес усилят взаимодействие системы образования, промышленности и науки за счет максимального совмещения процесса обучения и работы посредством целевого обучения, поддержки работы профильных и базовых кафедр, предоставления практики, стажировки, проведения исследований под задачи промышленности, привлечения вузов к выполнению НИР и ОКР, выполняемых организациями промышленности. Так, будет продолжена государственная поддержка кооперации российских высших учебных заведений и организаций, реализующих комплексные проекты по созданию высокотехнологичного производства. Подобный опыт будет распространен и на другие потенциальные области взаимодействия вузов и промышленности (например, в разработке и инжиниринге изделий, исследовании материалов и процессов, обработке крупных массивов данных) (стр. 41).				Как конкретно это <u>планируется реализовать</u> и что <u>мешает сделать это сейчас</u> ?
9.10.	Так, будет продолжена государственная поддержка кооперации российских высших учебных заведений и организаций, реализующих комплексные проекты по созданию высокотехнологичного производства . Подобный опыт будет распространен и на другие потенциальные области взаимодействия вузов и промышленности (например, в разработке и инжиниринге изделий, исследовании материалов и процессов, обработке крупных массивов данных) (стр. 41).				Отсутствует анализ эффективности реализации Постановления Правительства Российской Федерации от 09.04.2010 г. № 218. Отсутствуют предложения по <u>механизмам практической реализации</u> данного предложения.
9.11.	Кроме того, будут созданы условия для укрепления сотрудничества между российскими и зарубежными учебными заведениями, а также зарубежными разработчиками и производителями с целью обмена опытом и подготовки кадров для отечественной авиационной промышленности (стр. 41).				Что <u>мешает данному сотрудничеству сейчас</u> и <u>какие конкретные меры</u> планируется реализовать?
9.12.	В результате, система подготовки кадров будет удовлетворять современным и перспективным потребностям отрасли, инфраструктура и задачи промышленности будут встроены в общую систему подготовки кадров , а в отрасли будут сформированы компетенции, необходимые для работы на глобальном рынке. Более того, в отрасли будут созданы конкурентоспособные условия труда (стр. 42).				Что <u>имеется в виду</u> и действительно ли это <u>является необходимым</u> ?

№ п/п	Проект (опубликован на сайте Минпромторга России 28.11.2016 г.) ¹	Основные комментарии (замечания и предложения)			Комментарии (замечания и предложения)
		Правила разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 11.06.2014 г. № 1032-р)	Государственная программа «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» (постановление Правительства Российской Федерации от 31.03.2017 г. № 379)	
10.	Подраздел 4.4.2. Поддержка опережающего научно-технического задела				
10.1.	Многие ключевые технологии в российском авиапроме были разработаны еще в 1980-х годах, после чего в стране начался продолжительный экономический кризис, а в отрасли – упадок и дефицит финансирования , тогда как мировые лидеры активно продолжали разработки с применением передовых технологий (стр. 43).			См. п. 1.9.	Начиная с середины 2000-х годов, объемы государственного финансирования работ по созданию научно-технического задела в отрасли существенно возросли .
10.2.	С технологической точки зрения на мировом рынке возросли требования к будущим летательным аппаратам. Самолеты следующего поколения должны содержать инновации, которые значительно улучшат их технико-эксплуатационные показатели и тактико-технические характеристики (стр. 43).				А к вертолетам это разве не относится?
10.3.	Во-первых, бюджетные ресурсы, направляемые в авиационную науку и технологии, будут сфокусированы на приоритетных направлениях исследований, базирующихся на Плане деятельности ФГБУ «НИЦ «Институт им. Н.Е. Жуковского» по развитию науки и технологий в авиастроении на период 2016-2030 годов . При этом научные организации будут иметь возможность проводить в необходимом объеме не только прикладные, но и базовые исследования (стр. 44).			См. п. 1.9.	Какие механизмы реализации данного положения предлагаются и как планируется осуществлять корректировку (актуализацию) приоритетных направлений? Насколько целесообразно осуществлять финансирование базовых исследований , с учетом масштабной Программы фундаментальных научных исследований государственных академий наук на 2013-2020 годы , а также функционирования Российского научного фонда и Российского фонда фундаментальных исследований ? Как планируется обеспечивать взаимосвязь и трансферт РИД в текущие и перспективные авиастроительные программы?
10.4.	Государство и наука обеспечат необходимые стимулы для участия организаций промышленности в базовых и прикладных исследованиях и разработках на всех этапах, от постановки задач до мониторинга результатов и их коммерциализации . В свою очередь, научные организации будут привлекаться как на этапе проектирования авиационной техники, так и на всем ее жизненном цикле, что будет способствовать полному раскрытию конструкторского потенциала, закладываемого при проектировании (стр. 44).			См. п. 1.9.	Какие механизмы практической реализации предлагаются, включая необходимые для этого нормативно-правовые акты ? См. также комментарии к пп. 1.3, 1.7, 1.9, 2.4, 8.6. Разве сейчас этого не происходит ?
10.5.	Государство за счет софинансирования международных исследовательских проектов поддержит участие российской авиационной науки в международной исследовательской деятельности, нацеленной на коммерциализацию результатов НИР и укрепление позиции России в гражданском сегменте авиационной промышленности (стр. 45).			См. п. 1.9.	Как планируется обеспечивать защиту интересов Российской Федерации и национальной промышленности при реализации международных исследовательских проектов?
10.6.	В развитии перспективных технологических решений и их дальнейшей коммерциализации отдельная роль будет отведена частным венчурным фондам , которые помогут вывести интересные научные идеи на уровень демонстраторов и прототипов, представляющих интерес для авиационной промышленности. Стартовой инфраструктурой для венчурного фонда может стать Инновационный центр «Сколково», являющийся площадкой, объединяющей ученых, конструкторов, инженеров				Есть ли примеры успешной деятельности частных венчурных фондов в авиастроении Российской Федерации, и какие меры конкретно планируется предпринять для их запуска, в т.ч. на базе Фонда «Сколково»?

№ п/п	Проект (опубликован на сайте Минпромторга России 28.11.2016 г.) ¹	Основные комментарии (замечания и предложения)			Комментарии (замечания и предложения)
		Правила разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 11.06.2014 г. № 1032-р)	Государственная программа «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» (постановление Правительства Российской Федерации от 31.03.2017 г. № 379)	
	и бизнесменов, как российских, так и зарубежных (стр. 45).				
10.7.	Поддержка и развитие межотраслевого взаимодействия позволят обеспечить обмен знаниями между смежными отраслями и «диффузию» технологий (стр. 45).				Какие конкретно <u>меры и механизмы</u> предлагаются? См. также комментарии к пп. 10.3, 10.9.
10.8.	В-третьих, созданный в соответствии с федеральным законом от 4 ноября 2014 года № 326-ФЗ «О Национальном исследовательском центре «Институт имени Н.Е. Жуковского» ФГБУ «НИЦ «Институт им. Н.Е. Жуковского», целями деятельности которого являются организация и выполнение научно-исследовательских работ, разработка новых технологий по приоритетным направлениям развития авиационной техники, ускоренное внедрение в производство научных разработок, использование научных достижений в области авиастроения в интересах развития экономики Российской Федерации, сформирует эффективную систему управления в российской авиационной науке (стр. 45-46).			См. п. 1.9.	Какие именно <u>нормативно-правовые акты</u> планируется принять для формирования <u>новой системы управления</u> ? См. также комментарии к пп. 1.3, 1.7, 1.9, 2.4, 8.6, 10.4, 10.9.
10.9.	Система управления созданием НТЗ будет основана на следующих принципах: - формирование системы целей создания НТЗ на основе научно-технологического прогнозирования и принципов системной инженерии ; - управление процессом проведения исследований на основе контроля уровней готовности технологий , подтверждаемых с использованием валидированных методов и сертифицированной экспериментальной базы (стр. 46).			См. п. 1.9.	Как это планируется <u>практически реализовать</u> ? <u>И это всё?</u> Как планируется осуществлять <u>передачу результатов создания НТЗ в промышленность</u> ? См. также комментарии к пп. 1.3, 1.7, 1.9, 2.4, 8.6, 10.3, 10.4, 10.7, 10.8.
10.10.	В результате реализации Стратегии будут обеспечены устойчивые лидерские позиции России в авиационных технологиях, что позволит создавать конкурентоспособные ВС и компоненты следующих поколений и совершенствовать продукцию текущего поколения (стр. 46).			См. п. 1.9.	Почему не рассматривается участие российских представителей в работе международных организаций по формированию новых <u>сертификационных требований</u> к авиационной технике? См. п. 5.4.
11.	Раздел 5. Ожидаемые результаты и риски реализации Стратегии				
11.1	Стратегические шаги, реализуемые государством совместно с промышленностью и наукой, будут способствовать сохранению лидирующей позиции России в производстве финальной продукции. При этом российские производители комплектующих интегрируются в глобальный рынок и увеличат свою конкурентоспособность (стр. 46).				А как же <u>другие организации</u> (смежные отрасли, вузы, институты Российской академии наук, эксплуатационные и сервисные организации, организации системы ОрВД, операторы наземной авиационной инфраструктуры, прочие организации)?
11.2.	Промышленная политика, реализуемая государством в авиационной промышленности, сместится в сторону системных мер поддержки. В частности, в государственной программе Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» изменятся: - субъекты поддержки и типы поддерживаемых проектов. Господдержка будет направлена на завершение капиталоемких проектов , нацеленных на создание и вывод на рынок авиационной техники нового поколения и			См. пп. 1.4, 1.9, 2.2.	А как же <u>новые продукты</u> ? См. также п. 11.3.

№ п/п	Проект (опубликован на сайте Минпромторга России 28.11.2016 г.) ¹	Основные комментарии (замечания и предложения)			Комментарии (замечания и предложения)
		Правила разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 11.06.2014 г. № 1032-р)	Государственная программа «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» (постановление Правительства Российской Федерации от 31.03.2017 г. № 379)	
	<p>находящихся в высокой стадии готовности, реализацию экспортно-ориентированных проектов и проектов международной кооперации участников отрасли, не ограничиваясь интегрированными структурами отрасли;</p> <p>- ключевые области государственной поддержки. Акцент с НИР и ОКР по ключевым проектам и перевооружения будет смещен на поддержку продаж ВС на внутреннем и внешнем рынках, поддержку создания и продвижения экспортно-ориентированной продукции, формирование опережающего научно-технического задела и развитие кадрового потенциала;</p> <p>- характер инструментов поддержки промышленности. Безвозвратные инструменты будут вытесняться льготным долгосрочным возвратным финансированием опытно-конструкторских работ, технического и технологического перевооружения (в форме льготных займов и кредитов либо возвратного бюджетного финансирования) (стр. 47).</p>				<p>См. комментарии к пп. 1.3, 1.7, 1.9, 2.4, 8.6, 10.4, 10.8, 10.9.</p> <p>Как это планируется практически реализовать (нормативно-правовые акты)? См. также комментарии к пп. 8.1, 8.3, 8.11, 12.1.</p> <p>Отсутствуют меры и механизмы осуществления государственных функций.</p>
11.3.	<p>Реализация шагов, предусмотренных Стратегией, обеспечит достижение к 2030 году показателя выручки организаций отрасли в размере 2,6 трлн руб., что соответствует росту в номинальном выражении на уровне 8-9% в год в период до 2025 года и 5-6% на горизонте 2026–2030 годов, при этом доля экспорта за счет поставок финальной продукции и комплектующих превысит 40% (14,4 млрд долл.), а производительность труда за счет изменения индустриальной модели отрасли в реальном выражении увеличится по сравнению с уровнем 2014 года более чем в четыре раза (стр. 48).</p>			См. п. 1.11.	<p>Как изменятся конкурентные позиции России на мировом и внутреннем рынке авиационной техники? См. также комментарии к п. 1.11.</p>
11.4.	<p>Реализация положений Стратегии сопряжена с различными рисками, которые могут существенно повлиять на достижение целевого состояния авиационной промышленности. К числу наиболее значимых рисков отнесены следующие:</p> <p>- риск дефицита федерального бюджета;</p> <p>- геополитические риски, в том числе риски сохранения на долгосрочном горизонте (более пяти лет) санкций по отношению к Российской Федерации и отдельным организациям авиационной промышленности, ограничивающие для участников отрасли возможности привлечения заемного капитала, трансфера технологий, размеры доступного рынка;</p> <p>- риск отсутствия скоординированных действий федеральных органов исполнительной власти;</p> <p>- риск низкой вовлеченности интегрированных структур и их ДЗО в реализацию положений Стратегии (стр. 48).</p>			См. п. 2.2.	<p>См. п. 11.2. Как предлагается парировать?</p> <p>Какие меры планируется предпринять для минимизации этого риска? Какие меры планируется предпринять?</p>
11.5.	<p>В условиях дефицита федерального бюджета государство будет приоритизировать расходы с учетом необходимости выполнения наиболее значимых мероприятий (в том числе мероприятий в авиационной науке), определяемых с учетом положений Стратегии. Организации отрасли также будут приоритизировать свои расходы, прежде всего, направления капитальных</p>			См. п. 1.9.	См. комментарии к пп. 1.7, 1.9, 2.4, 8.6, 10.3, 10.4, 10.5, 10.8, 10.9, 11.1.

№ п/п	Проект (опубликован на сайте Минпромторга России 28.11.2016 г.) ¹	Основные комментарии (замечания и предложения)			Комментарии (замечания и предложения)
		Правила разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 11.06.2014 г. № 1032-р)	Государственная программа «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» (постановление Правительства Российской Федерации от 31.03.2017 г. № 379)	
	вложений. Кроме того, будет рассмотрена возможность проведения приватизации в авиационной промышленности (стр. 48-49).				
11.6.	Для снижения влияния геополитических рисков на реализацию Стратегии авиапрома 2030 государство примет необходимые меры для стабилизации внешнеполитической ситуации в мире. На уровне отрасли будет реализован комплекс мер по повышению конкурентоспособности отечественных производителей ВС и комплектующих с целью выстраивания устойчивой к геополитическим изменениям производственной международной кооперации, в том числе в рамках построения международных альянсов, также будет реализован комплекс мер по обеспечению технологического суверенитета страны и конкурентного импортозамещения в авиационной промышленности и смежных отраслях (стр. 49).			См. пп. 1.2, 1.4.	Какие конкретные меры планируется реализовать?
11.7.	С целью обеспечения скоординированных действий федеральных органов исполнительной власти, а именно своевременной разработки и актуализации мер государственной поддержки, обеспечения непротиворечивости требований законодательных актов, норм и правил к участникам отрасли, изыскания источников финансирования и их доведения до главного распорядителя бюджетных средств, контроль за реализацией Стратегии в соответствии с разделом 6 Стратегии будет осуществляться уполномоченным межведомственным органом с привлечением ключевых заинтересованных участников, в том числе Аппарата Правительства Российской Федерации, Минэкономразвития России, Минфина России, Минтранса России, Минобороны России, Минобрнауки России, Росавиации и других, а также представителей организаций промышленности и науки (стр. 49).	Мониторинг и контроль реализации отраслевых документов осуществляются разработчиком отраслевого документа на основе данных официального статистического наблюдения, а также иной информации, представляемой федеральными органами исполнительной власти и органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации в соответствии с их сферой ведения. Разработчик отраслевого документа ежегодно подготавливает доклад о реализации отраслевого документа, размещает его на своем официальном сайте в сети «Интернет» и федеральной информационной системе стратегического планирования, за исключением сведений, отнесенных к государственной, коммерческой, служебной и иной охраняемой законом тайне, и до 1 июня года, следующего за отчетным периодом, представляет его в Министерство экономического развития Российской Федерации по форме, утверждаемой Министерством экономического развития Российской Федерации (п. 14).			Какой именно орган имеется в виду, и какие нормативно-правовые (распорядительные) акты необходимо принять? См. также комментарии к пп. 1.2, 2.4.
12.	Раздел 6. Организационно-финансовое обеспечение реализации Стратегии				
12.1.	Финансирование реализации Стратегии будет осуществляться из различных источников : - государственные программы Российской Федерации, координируемые Министерством промышленности и торговли Российской Федерации; - смежные государственные программы Российской Федерации, координируемые иными федеральными органами исполнительной власти; - программы институтов развития, связанные с развитием инновационной экономики и отрасли; - бюджеты субъектов Российской Федерации в рамках реализации региональных стратегий развития и соответствующих программ; - привлекаемые внебюджетные средства, в частности в формате государственно-частного партнерства (стр. 50).	См. п. 2.2.		См. пп. 1.2, 1.4, 1.9, 2.2.	А где долгосрочное возвратное финансирование ? См. также комментарии к пп. 1.7, 8.1, 8.5, 8.11, 11.2.

№ п/п	Проект (опубликован на сайте Минпромторга России 28.11.2016 г.) ¹	Основные комментарии (замечания и предложения)			Комментарии (замечания и предложения)
		Правила разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162)	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 11.06.2014 г. № 1032-р)	Государственная программа «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» (постановление Правительства Российской Федерации от 31.03.2017 г. № 379)	
12.2.	Координация и методическое обеспечение корректировки Стратегии обеспечиваются Министерством промышленности и торговли Российской Федерации. Мониторинг реализации Стратегии осуществляется Министерством промышленности и торговли Российской Федерации на основе данных официального статистического наблюдения, ведомственной отчетности, а также иной информации, представляемой федеральными органами исполнительной власти и органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации в соответствии с их сферой ведения (стр. 50).	См. п. 11.7.			Корректно ли Министерству промышленности и торговли Российской Федерации одновременно осуществлять координацию и мониторинг реализации Стратегии?
12.3.	В связи с комплексным характером Стратегии и важностью обеспечения непротиворечивости и синергии мер государственной поддержки контроль за реализацией Стратегии осуществляет уполномоченный межведомственный орган (стр. 51).	См. п. 11.7.			См. комментарии к п. 11.7.
Комментарии (замечания и предложения) по документу в целом.					
		<p>1. Проект документа не достаточно сбалансирован, не обеспечивается комплексный характер предлагаемых направлений развития отрасли. Основной акцент сделан на повышении эффективности корпоративного управления (изменение специализации финальных интеграторов; развитие системы поставщиков). Недостаточное внимание уделено вопросам технологического развития отрасли, осуществлению государственных функций, согласованности мер государственной поддержки развития авиационной промышленности и воздушного транспорта.</p> <p>2. Предлагаемые направления носят обобщенный (неконкретный) характер, предложения по механизмам практической реализации отсутствуют, что не соответствует требованиям Федерального закона от 28.06.2014 г. № 172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации» (ст. 7, пп. 6, 9; ст. 8, пп. 1, 4, 5, 6, 7).</p> <p>3. Отсутствуют показатели, позволяющие адекватно оценить эффективность реализации Стратегии, в частности, изменение конкурентных позиций России на мировом и внутреннем рынке авиационной техники, что не соответствует требованиям Федерального закона от 28.06.2014 г. № 172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации» (ст. 8, п. 12).</p> <p>4. Отсутствуют сроки и этапы проведения мероприятий, их ожидаемые результаты, план мероприятий на среднесрочный период, в том числе обоснование состава и содержания государственных программ (необходимости внесения в них изменений), что не соответствует требованиям Федерального закона от 28.06.2014 г. № 172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации» (ст. 7, пп. 10, 13; ст. 43), а также Правилам разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162.</p> <p>5. Документ требует тщательной доработки, в т.ч. в целях устранения отмеченных замечаний и противоречий.</p>			