

Анализ новой редакции государственной программы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности»,  
утвержденной Постановлением Правительства Российской Федерации от 29.03.2019 г. № 376<sup>1</sup>

№ п/п	В редакции Постановления Правительства РФ от 31.03.2017 г. № 379	В редакции Постановления Правительства РФ от 30.03.2018 г. № 349 <sup>2</sup>	В редакции Постановления Правительства РФ от 29.03.2019 г. № 376	Комментарии
1.	Государственная программа Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы»		Государственная программа Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности»	Изменено наименование Программы – исключены слова «на 2013-2025 годы».
1.1.	<p><b>Цель Программы</b> – создание высококонкурентной авиационной промышленности и закрепление ее позиции на мировом рынке в качестве 3-го производителя по объемам выпуска авиационной техники (воздушных судов)</p>	<p><b>Цель Программы</b> – создание конкурентоспособной авиационной техники отечественного производства для удовлетворения потребностей внутрироссийских перевозок с увеличением объема валовой добавленной стоимости в отрасли авиастроения в 3,5 раза по отношению к 2013 году</p> <p><i>Изменение цели Программы – вместо «создание высококонкурентной авиационной промышленности и закрепление ее позиции на мировом рынке в качестве 3-го производителя по объемам выпуска авиационной техники (воздушных судов)» – «создание конкурентоспособной авиационной техники отечественного производства для удовлетворения потребностей внутрироссийских перевозок с увеличением объема валовой добавленной стоимости в отрасли авиастроения в 3,5 раза по отношению к 2013 году» (см. также пп. 2.1, 3.1, 4.1, 5.1, 7.1).</i></p> <p><i>Новая цель Программы является менее амбициозной по сравнению с целью Программы в предыдущей редакции. Установление в качестве целевого показателя – «объема валовой добавленной стоимости в отрасли по отношению к 2013 году» представляется некорректным, так как его значение зависит от уровня инфляции и не позволяет адекватно оценить изменение (уровень) конкурентоспособности отрасли и производимой ею продукции.</i></p>		
1.2.	<p><b>Целевые индикаторы и показатели Программы:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- валовая добавленная стоимость отрасли авиастроения;</li> <li>- выручка (нетто) от продажи товаров, работ, услуг промышленных организаций отрасли авиастроения;</li> <li>- количество поставленных самолетов гражданской авиации (для коммерческих заказчиков);</li> <li>- численность работников в промышленных организациях отрасли авиастроения;</li> <li>- производительность труда в промышленных организациях отрасли авиастроения;</li> <li>- динамика производительности труда в авиационной промышленности (процентов к предыдущему году, в номинальном выражении);</li> <li>- производительность труда в промышленных организациях отрасли авиастроения к уровню 2011 года (в номинальном выражении);</li> <li>- производительность труда в промышленных организациях отрасли авиастроения к уровню 2011 года (с учетом индекса цен);</li> <li>- рентабельность продаж промышленных организаций отрасли авиастроения (по валовой прибыли);</li> <li>- рентабельность активов промышленных организаций отрасли авиастроения (по чистой прибыли);</li> <li>- средний возраст работников в промышленных организациях отрасли авиастроения;</li> <li>- количество высокопроизводительных рабочих мест в промышленных организациях отрасли авиастроения;</li> <li>- доля организаций авиационной промышленности, осуществляющих технологические инновации, в общем количестве организаций;</li> <li>- доля инновационных товаров, работ, услуг в общем объеме</li> </ul>	<p><b>Целевые индикаторы и показатели Программы:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- валовая добавленная стоимость в отрасли авиастроения;</li> <li>- выручка (нетто) от продажи товаров, работ, услуг промышленных организаций отрасли авиастроения;</li> <li>- численность работников в промышленных организациях отрасли авиастроения;</li> <li>- производительность труда в промышленных организациях отрасли авиастроения;</li> <li>- рентабельность продаж промышленных организаций отрасли авиастроения (по валовой прибыли);</li> <li>- рентабельность активов промышленных организаций отрасли авиастроения (по чистой прибыли);</li> <li>- количество высокопроизводительных рабочих мест в промышленных организациях отрасли авиастроения;</li> <li>- доля инновационных товаров, работ, услуг в общем объеме отгруженных товаров промышленного производства, выполненных работ, услуг организаций промышленного производства</li> </ul> <p><i>Исключены 7 целевых показателей (индикаторов) из 15, установленных в предыдущей редакции Программы (см. также пп. 2.1, 3.1, 4.1, 5.1, 7.1).</i></p>	<p><b>Целевые индикаторы и показатели Программы:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- выручка (нетто) от продажи товаров, работ, услуг организаций отрасли авиастроения;</li> <li>- численность работников организаций отрасли авиастроения;</li> <li>- производительность труда в организациях отрасли авиастроения;</li> <li>- рентабельность продаж организаций отрасли авиастроения (по валовой прибыли);</li> <li>- рентабельность активов организаций отрасли авиастроения (по чистой прибыли);</li> <li>- количество высокопроизводительных рабочих мест в организациях отрасли авиастроения;</li> <li>- доля инновационных товаров, работ, услуг в общем объеме отгруженных товаров промышленного производства, выполненных работ, услуг организаций отрасли авиастроения;</li> <li>- доля организаций авиационной промышленности, осуществляющих технологические инновации, в общем количестве организаций отрасли авиастроения;</li> <li>- доля результатов интеллектуальной деятельности, полученных в рамках реализации мероприятий Программы, введенных в хозяйственный оборот</li> </ul>	<p><i>Внесены уточнения в наименования 7 целевых показателей (индикаторов), которые вместо только промышленных организаций теперь распространены на всю отрасль. Добавлены 2 новых показателя (индикатора). (см. также п. 9.1).</i></p>

<sup>1</sup> Цветной заливкой выделены положения, исключенные или измененные по сравнению с предыдущей редакцией; представлены ключевые (наиболее значимые) изменения.

<sup>2</sup> Курсивом выделены комментарии по изменениям, внесенным по сравнению с предыдущей редакцией.

№ п/п	В редакции Постановления Правительства РФ от 31.03.2017 г. № 379	В редакции Постановления Правительства РФ от 30.03.2018 г. № 349 <sup>2</sup>	В редакции Постановления Правительства РФ от 29.03.2019 г. № 376	Комментарии
	отгруженных товаров промышленного производства, выполненных работ, услуг организаций промышленного производства; - доля инновационных товаров, работ, услуг в общем объеме экспорта товаров, работ, услуг организаций промышленного производства			
1.3.	<b>Объемы бюджетных ассигнований Программы:</b> - 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;	<b>Объемы бюджетных ассигнований Программы:</b> - на 2018 год – 59 105 788,1 тыс. рублей; - на 2019 год – 40 340 876,9 тыс. рублей; - на 2020 год – 40 574 061,4 тыс. рублей;  <i>Изменены объемы бюджетных ассигнований на реализацию Программы на 2018-2020 гг.:</i> - на 2018 год – увеличены на 705 237,2 тыс. рублей (на 1,2%); - на 2019 год – уменьшены на 201 215,4 тыс. рублей (на 0,5%); - на 2020 год – увеличены на 31 969,1 тыс. рублей (на 0,08%) (см. также пп. 2.2, 3.2, 4.2, 5.2, 6.3, 7.2).	<b>Объемы бюджетных ассигнований Программы:</b> - на 2019 год – 59 929 629,3 тыс. рублей; - на 2020 год – 87 809 573,2 тыс. рублей <sup>3</sup> ; - на 2021 год – 84 851 595,7 тыс. рублей <sup>4</sup> ;	<i>Увеличены объемы бюджетных ассигнований на реализацию Программы на 2019-2021 гг.:</i> - на 2019 год – на 19 588 752,3 тыс. рублей (на 48,6%); - на 2020 год – на 47 235 511,8 тыс. рублей (в 2,2 раза); - на 2021 год – на 44 309 503,4 тыс. рублей (в 2,1 раза) (см. также пп. 2.2, 3.2, 4.2, 5.2, 6.4, 7.3).
<b>2. Подпрограмма 1 «Самолетостроение»</b>				
2.1.	<b>Цель подпрограммы</b> – формирование глобально конкурентоспособной самолетостроительной отрасли мирового уровня	<b>Цель подпрограммы</b> – формирование отечественной конкурентоспособной отрасли самолетостроения, продукция которой к 2025 году займет 4,5 процента мирового рынка самолетостроения  <i>Заменены слова «глобально конкурентоспособной» и «мирового уровня» на «отечественной конкурентоспособной» (см. также п. 1.1). В качестве целевого индикатора (показателя) установлено достижение к 2025 году 4,5%-ой доли мирового рынка самолетостроения (не изменился по сравнению с предыдущей редакцией).</i>	<b>Цель подпрограммы</b> – формирование отечественной конкурентоспособной отрасли самолетостроения, продукция которой к 2025 году займет 4,5 процента мирового рынка гражданского самолетостроения	<i>Уточнена сегментация целевого рынка – добавлено слово «гражданского».</i>
2.2.	<b>Объемы бюджетных ассигнований подпрограммы:</b> - 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	<b>Объемы бюджетных ассигнований подпрограммы:</b> - на 2018 год – 31 815 701,9 тыс. рублей; - на 2019 год – 18 964 113,1 тыс. рублей; - на 2020 год – 19 061 599,4 тыс. рублей; - на 2021 год – 19 578 946,2 тыс. рублей; - на 2022 год – 19 578 946,2 тыс. рублей; - на 2023 год – 19 578 946,2 тыс. рублей; - на 2024 год – 19 578 946,2 тыс. рублей; - на 2025 год – 19 578 946,2 тыс. рублей  <i>Увеличены объемы бюджетных ассигнований на реализацию подпрограммы на 2018-2025 гг.:</i> - на 2018 год – на 1 815 788,2 тыс. рублей (на 6,1%); - на 2019 год – на 852 976,8 тыс. рублей (на 4,7%); - на 2020 год – на 950 463,1 тыс. рублей (на 5,3%); - в 2021-2025 гг. – на 1 467 809,9 тыс. рублей (на 8,1%).	<b>Объемы бюджетных ассигнований подпрограммы:</b> на 2019 год – 37 652 613,1 тыс. рублей; на 2020 год – 48 536 299,4 тыс. рублей; на 2021 год – 45 589 399,4 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;	<i>Изменены объемы бюджетных ассигнований на реализацию подпрограммы на 2019-2024 гг.:</i> - на 2019 год – увеличены на 18 688 499,9 тыс. рублей (на 98,5%); - на 2020 год – увеличены на 29 474 700,0 тыс. рублей (в 2,6 раза); - на 2021 год – увеличены на 26 010 453,2 тыс. рублей (в 2,3 раза); - в 2022-2024 гг. – уменьшены на 1 467 809,9 тыс. рублей (на 7,5%).
<b>3. Подпрограмма 2 «Вертолетостроение»</b>				
3.1.	<b>Цель подпрограммы</b> – формирование глобально конкурентоспособной вертолетостроительной отрасли мирового уровня и закрепление устойчивой позиции среди мировых лидеров в производстве вертолетов	<b>Цель подпрограммы</b> – формирование отечественной конкурентоспособной отрасли вертолетостроения, продукция которой к 2025 году займет 19,4 процента мирового рынка вертолетостроения  <i>Фразы «глобально конкурентоспособной» и «мирового уровня» заменены на «отечественной конкурентоспособной» (см. также п. 1.1). В качестве целевого индикатора (показателя) установлено достижение к 2025 году 19,4%-ой доли мирового рынка вертолетостроения.</i>		

<sup>3</sup> В тексте Программы допущена опечатка – указана сумма 86 809 573,2 тыс. руб., что на 1 000 000,0 тыс. рублей меньше арифметической суммы бюджетных ассигнований по отдельным подпрограммам.

<sup>4</sup> В тексте Программы допущена опечатка – указана сумма 83 851 595,7 тыс. руб., что на 1 000 000,0 тыс. рублей меньше арифметической суммы бюджетных ассигнований по отдельным подпрограммам.

№ п/п	В редакции Постановления Правительства РФ от 31.03.2017 г. № 379	В редакции Постановления Правительства РФ от 30.03.2018 г. № 349 <sup>2</sup>	В редакции Постановления Правительства РФ от 29.03.2019 г. № 376	Комментарии
3.2.	<p>Объемы бюджетных ассигнований подпрограммы:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- на 2018 год – 1 550 327,7 тыс. рублей;</li> <li>- на 2019 год – 1 011 090,3 тыс. рублей;</li> <li>- на 2020 год – 1 011 090,3 тыс. рублей;</li> </ul>	<p>Объемы бюджетных ассигнований подпрограммы:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- на 2018 год – 2 100 327,7 тыс. рублей;</li> <li>- на 2019 год – 1 661 090,3 тыс. рублей;</li> <li>- на 2020 год – 1 711 090,3 тыс. рублей;</li> </ul> <p>Увеличены объемы бюджетных ассигнований на реализацию подпрограммы на 2019-2021 гг.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- на 2018 год – на 550 000,0 тыс. рублей (на 35,5%);</li> <li>- на 2019 год – на 650 000,0 тыс. рублей (на 64,3%);</li> <li>- на 2020 год – на 700 000,0 тыс. рублей (на 69,2%).</li> </ul>	<p>Объемы бюджетных ассигнований подпрограммы:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- на 2019 год – 1 861 090,3 тыс. рублей;</li> <li>- на 2020 год – 1 911 090,3 тыс. рублей;</li> <li>- на 2021 год – 1 911 090,3 тыс. рублей;</li> </ul>	<p>Увеличены объемы бюджетных ассигнований на реализацию подпрограммы на 2019-2021 гг.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- на 2019 год – на 200 000,0 тыс. рублей (на 12,0%);</li> <li>- на 2020 год – на 200 000,0 тыс. рублей (на 11,7%);</li> <li>- на 2021 год – на 900 000,0 тыс. рублей (на 89,0%).</li> </ul>
<b>4. Подпрограмма 3 «Авиационное двигателестроение»</b>				
4.1.	<p>Цель подпрограммы – формирование глобально конкурентоспособной двигателестроительной отрасли мирового уровня</p>	<p>Цель подпрограммы – формирование отечественной конкурентоспособной отрасли авиационного двигателестроения, продукция которой к 2025 году в части авиационных двигателей для гражданских самолетов займет до 1 процента мирового рынка авиационных двигателей для гражданских самолетов, а в части авиационных двигателей для вертолетов – 7 процентов мирового рынка авиационных двигателей для вертолетов</p> <p>Заменены слова «глобально конкурентоспособной» и «мирового уровня» на «отечественной конкурентоспособной» (см. также п. 1.1). В качестве целевых индикаторов (показателей) установлены достижение к 2025 году:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 1%-ой доли мирового рынка авиационных двигателей для гражданских самолетов;</li> <li>- 7%-ой доли мирового рынка авиационных двигателей для вертолетов.</li> </ul>		
4.2.	<p>Объемы бюджетных ассигнований подпрограммы:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- на 2018 год – 13 604 310,8 тыс. рублей;</li> <li>- на 2019 год – 8 263 253,3 тыс. рублей;</li> <li>- на 2020 год – 8 263 253,3 тыс. рублей;</li> </ul>	<p>Объемы бюджетных ассигнований подпрограммы:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- на 2018 год – 12 604 310,8 тыс. рублей;</li> <li>- на 2019 год – 7 263 253,3 тыс. рублей;</li> <li>- на 2020 год – 6 193 577,3 тыс. рублей;</li> </ul> <p>Уменьшены объемы бюджетных ассигнований на реализацию подпрограммы на 2018-2020 гг.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- на 2018 год – на 1 000 000,0 тыс. рублей (на 7,4%);</li> <li>- на 2019 год – на 1 000 000,0 тыс. рублей (на 12,1%);</li> <li>- на 2020 год – на 2 069 676,0 тыс. рублей (на 25,0%).</li> </ul>	<p>Объемы бюджетных ассигнований подпрограммы:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- на 2019 год – 8 163 253,3 тыс. рублей;</li> <li>- на 2020 год – 22 953 577,3 тыс. рублей;</li> <li>- на 2021 год – 22 953 577,3 тыс. рублей;</li> </ul>	<p>Увеличены объемы бюджетных ассигнований на реализацию подпрограммы на 2019-2021 гг.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- на 2019 год – на 900 000,0 тыс. рублей (на 12,4%);</li> <li>- на 2020 год – на 16 760 000,0 тыс. рублей (в 3,8 раза);</li> <li>- на 2021 год – на 14 690 324,0 тыс. рублей (в 2,9 раза).</li> </ul>
<b>5. Подпрограмма 4 «Авиационные агрегаты и приборы»</b>				
5.1.	<p>Цель подпрограммы – формирование глобально конкурентоспособной отрасли авиационного агрегатостроения и приборостроения мирового уровня</p>	<p>Цель подпрограммы – формирование отечественной конкурентоспособной отрасли авиационного агрегатостроения и приборостроения, продукция которой к 2025 году в части авиационных агрегатов и систем займет 2,9 процента мирового рынка авиационных агрегатов и систем, а в части бортовых авиационных комплексов – 11,2 процента мирового рынка бортовых авиационных комплексов</p> <p>Заменены слова «глобально конкурентоспособной» и «мирового уровня» на «отечественной конкурентоспособной» (см. также п. 1.1). В качестве целевых индикаторов (показателей) установлены достижение к 2025 году:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2,9%-ой доли мирового рынка авиационных агрегатов и систем;</li> <li>- 11,2%-ой доли мирового рынка бортовых авиационных комплексов.</li> </ul>		
5.2.	<p>Объемы бюджетных ассигнований подпрограммы:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- на 2018 год – 2 620 497,3 тыс. рублей;</li> <li>- на 2019 год – 2 591 468 тыс. рублей;</li> <li>- на 2020 год – 2 591 468 тыс. рублей;</li> </ul>	<p>Объемы бюджетных ассигнований подпрограммы:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- на 2018 год – 254 800 тыс. рублей;</li> <li>- на 2019 год – 249 200 тыс. рублей;</li> <li>- на 2020 год – 249 200 тыс. рублей;</li> </ul> <p>Значительно уменьшены объемы бюджетных ассигнований на реализацию подпрограммы на 2018-2020 гг.:</p>	<p>Объемы бюджетных ассигнований подпрограммы:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- на 2019 год – 1 449 200 тыс. рублей;</li> <li>- на 2020 год – 2 588 475,8 тыс. рублей;</li> <li>- на 2021 год – 2 549 200 тыс. рублей;</li> </ul>	<p>Изменены объемы бюджетных ассигнований на реализацию подпрограммы на 2019-2021 гг.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- на 2019 год – увеличены на 1 200 000,0 тыс. рублей (в 5,8 раза);</li> <li>- на 2020 год – увеличены на 2 339 275,8 тыс. рублей (в 10,4 раза);</li> <li>- на 2021 год – уменьшены на 42 268,0 тыс. рублей (на</li> </ul>

№ п/п	В редакции Постановления Правительства РФ от 31.03.2017 г. № 379	В редакции Постановления Правительства РФ от 30.03.2018 г. № 349 <sup>2</sup>	В редакции Постановления Правительства РФ от 29.03.2019 г. № 376	Комментарии
		- на 2018 год – на 2 365 696,3 тыс. рублей (в 10,3 раза); - в 2019-2020 гг. – на 2 341 668,0 тыс. рублей (в 10,4 раза).		1,6%).
<b>6. Подпрограмма 7 «Авиационная наука и технологии»</b>				
6.1.	<u>Цель подпрограммы</u> – создание и поддержание научно-технического задела, обеспечивающего конкурентоспособность <b>национальной</b> промышленности и лидерство в передовых авиационных технологиях	<u>Цель подпрограммы</u> – создание и поддержание научно-технического задела, обеспечивающего конкурентоспособность <b>отечественной</b> авиационной промышленности и лидерство в передовых авиационных технологиях  <i>Слово «национальной» заменено на слово «отечественной» (см. также п. 1.1).</i>		
6.2.	<u>Задачи подпрограммы</u> – проведение научно-исследовательских работ по приоритетным направлениям развития авиационной науки и технологий, в том числе по международным проектам; <b>содействие</b> эффективному управлению <b>организациями</b> авиационной науки	<u>Задачи подпрограммы</u> – проведение научно-исследовательских работ по приоритетным направлениям развития авиационной науки и технологий, в том числе по международным проектам; <b>создание</b> эффективной <b>системы</b> управления в авиационной науке  <i>В задачах подпрограммы «содействие эффективному управлению организациями авиационной науки» заменено на «создание эффективной системы управления в авиационной науке».</i>		
6.3.			<u>Целевые индикаторы и показатели подпрограммы:</u> количество <b>демонстраторов материалов</b> , демонстраторов технологий и прототипов, созданных в рамках реализации мероприятий Программы;	<i>Изменено наименование одного из целевых индикаторов (показателей) подпрограммы.</i>
6.4.	<u>Объемы бюджетных ассигнований подпрограммы:</u> - на 2018 год – <b>7 792 055,5</b> тыс. рублей; - на 2019 год – <b>7 631 790,5</b> тыс. рублей; - на 2020 год – <b>7 631 790,5</b> тыс. рублей;	<u>Объемы бюджетных ассигнований подпрограммы:</u> - на 2018 год – <b>9 497 201,8</b> тыс. рублей; - на 2019 год – <b>9 122 866,3</b> тыс. рублей; - на 2020 год – <b>10 274 058,5</b> тыс. рублей;  <i>Увеличены объемы бюджетных ассигнований на реализацию подпрограммы на 2018-2020 гг.:</i> - на 2018 год – на 1 705 146,3 тыс. рублей (на 21,9%); - на 2019 год – на 1 491 075,8 тыс. рублей (на 19,5%); - на 2020 год – на 2 642 268,0 тыс. рублей (на 34,6%).	<u>Объемы бюджетных ассигнований подпрограммы:</u> - на 2019 год – <b>7 723 118,7</b> тыс. рублей; - на 2020 год – <b>7 735 594,5</b> тыс. рублей; - на 2021 год – <b>7 787 992,8</b> тыс. рублей;	<i>Изменены объемы бюджетных ассигнований на реализацию подпрограммы на 2019-2021 гг.:</i> - на 2019 год – уменьшены на 1 387 271,8 тыс. рублей (на 15,2%); - на 2020 год – уменьшены на 2 538 464,0 тыс. рублей (на 24,7%); - на 2021 год – увеличены на 156 202,3 тыс. рублей (на 2,0%).
<b>7. Подпрограмма 8 «Комплексное развитие отрасли»</b>				
7.1.		<u>Задачи подпрограммы:</u> поддержка продаж продукции российской авиационной промышленности на иностранных рынках в рамках приоритетного проекта «Международная кооперация и экспорт в промышленности»	<u>Задачи подпрограммы:</u> поддержка продаж продукции российской авиационной промышленности на иностранных рынках в рамках федерального проекта «Промышленный экспорт»	<i>Изменено наименование федерального проекта поддержки экспорта.</i>
7.2.	<u>Целевые индикаторы и показатели подпрограммы:</u> - доля результатов интеллектуальной деятельности, полученных в рамках реализации мероприятий Программы, внедренных в хозяйственный оборот; - объем инвестиций в основной капитал организаций отрасли авиастроения; - экспорт самолетов в денежном выражении, а также объем выполненных работ и оказанных услуг на внешнем рынке, нарастающим итогом с 2013 года; - экспорт вертолетов в денежном выражении, а также объем выполненных работ и оказанных услуг на внешнем рынке, нарастающим итогом с 2013 года; - экспорт двигателей и компонентов в денежном выражении, а также объем выполненных работ и оказанных услуг на внешнем рынке, нарастающим итогом с 2013 года (без учета двигателей и компонентов, поставляемых на экспорт в составе отечественных воздушных судов или газотурбинных установок); - экспорт агрегатов и систем для воздушных судов в денежном выражении, а также объем выполненных работ и оказанных услуг на внешнем рынке, нарастающим итогом с 2013 года (без учета агрегатов и систем, поставленных в составе отечественных воздушных судов); - экспорт бортовых авиационных комплексов и компонентов	<u>Целевые индикаторы и показатели подпрограммы:</u> - доля результатов интеллектуальной деятельности, полученных в рамках реализации мероприятий Программы, внедренных в хозяйственный оборот; - объем инвестиций в основной капитал организаций отрасли авиастроения; - доля инновационных товаров, работ, услуг в общем объеме экспорта товаров, работ, услуг организаций отрасли авиастроения; - экспорт самолетов в денежном выражении, а также объем выполненных работ и оказанных услуг на внешнем рынке, нарастающим итогом с 2013 года; - экспорт вертолетов в денежном выражении, а также объем выполненных работ и оказанных услуг на внешнем рынке, нарастающим итогом с 2013 года; - экспорт двигателей и компонентов в денежном выражении, а также объем выполненных работ и оказанных услуг на внешнем рынке, нарастающим итогом с 2013 года (без учета двигателей и компонентов, поставляемых на экспорт в составе отечественных воздушных судов или газотурбинных установок)  <i>Исключены индикаторы (показатели):</i> - экспорт агрегатов и систем для воздушных судов в денежном выражении, а также объем выполненных работ и		

№ п/п	В редакции Постановления Правительства РФ от 31.03.2017 г. № 379	В редакции Постановления Правительства РФ от 30.03.2018 г. № 349 <sup>2</sup>	В редакции Постановления Правительства РФ от 29.03.2019 г. № 376	Комментарии
	для воздушных судов в денежном выражении, а также объем выполненных работ и оказанных услуг на внешнем рынке, нарастающим итогом с 2013 года (без учета бортовых авиационных комплексов, поставленных в составе отечественных воздушных судов)	оказанных услуг на внешнем рынке, нарастающим итогом с 2013 года (без учета агрегатов и систем, поставленных в составе отечественных воздушных судов); - экспорт бортовых авиационных комплексов и компонентов для воздушных судов в денежном выражении, а также объем выполненных работ и оказанных услуг на внешнем рынке, нарастающим итогом с 2013 года (без учета бортовых авиационных комплексов, поставленных в составе отечественных воздушных судов). <i>Добавлен индикатор (показатель) – доля инновационных товаров, работ, услуг в общем объеме экспорта товаров, работ, услуг организаций отрасли авиастроения.</i>		
7.3.	<u>Объемы бюджетных ассигнований подпрограммы:</u> - 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	<u>Объемы бюджетных ассигнований подпрограммы:</u> - на 2019 год – 3 080 353,9 тыс. рублей; - на 2020 год – 3 080 353,9 тыс. рублей; - на 2021 год – 1 465 544,0 тыс. рублей; - на 2022 год – 1 465 544,0 тыс. рублей; - на 2023 год – 1 465 544,0 тыс. рублей; - на 2024 год – 1 465 544,0 тыс. рублей; - на 2025 год – 1 465 544,0 тыс. рублей  <i>Изменены объемы бюджетных ассигнований на реализацию подпрограммы на 2019-2025 гг.:</i> - на 2019-2020 гг. – увеличены на 147 000,0 тыс. рублей (на 5,0%); - на 2021-2025 гг. – уменьшены на 1 467 809,9 тыс. рублей (на 50,0%).	<u>Объемы бюджетных ассигнований подпрограммы:</u> - на 2021 год – 3 084 535,9 тыс. рублей; - в 2022-2024 гг. – 2 933 353,9 тыс. рублей;	Увеличены объемы бюджетных ассигнований на реализацию подпрограммы на 2021-2024 гг.: - на 2021 год – на 1 618 991,9 тыс. рублей (в 2,1 раза); - в 2022-2024 гг. – на 1 467 809,9 тыс. рублей (в 2,0 раза).
7.4.	<u>Ожидаемые результаты реализации подпрограммы:</u> - создание эффективной системы планирования и управления реализацией мероприятий Программы; - техническое перевооружение организаций авиационной отрасли	<u>Ожидаемые результаты реализации подпрограммы:</u> - создание эффективной системы планирования и управления реализацией мероприятий Программы; - техническое перевооружение организаций авиационной отрасли;  - достижение на мировом рынке положительной репутации российских самолетов, вертолетов и создание современной системы их послепродажного обслуживания; - оцифровка технической документации в единый формат; - создание системы сбора, обработки, хранения и предоставления пользователям данных о состоянии используемого оборудования и эксплуатируемой авиационной техники; - продвижение авиационной продукции отечественного производства на мировом рынке  <i>В качестве ожидаемых результатов добавлены:</i> - достижение на мировом рынке положительной репутации российских самолетов, вертолетов и создание современной системы их послепродажного обслуживания; - оцифровка технической документации в единый формат; - создание системы сбора, обработки, хранения и предоставления пользователям данных о состоянии используемого оборудования и эксплуатируемой авиационной техники; - продвижение авиационной продукции отечественного производства на мировом рынке.		
<b>8. I. Приоритеты государственной политики в сфере реализации Программы</b>				
8.1.		<...> <u>Приоритетными направлениями государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности являются:</u> - повышение эффективности реализации принимаемых мер государственного регулирования в области развития авиации; - развитие государственной авиации в соответствии с задачами Вооруженных Сил Российской Федерации, других войск, воинских формирований и органов по обеспечению		

№ п/п	В редакции Постановления Правительства РФ от 31.03.2017 г. № 379	В редакции Постановления Правительства РФ от 30.03.2018 г. № 349 <sup>2</sup>	В редакции Постановления Правительства РФ от 29.03.2019 г. № 376	Комментарии
		<p>безопасности, суверенитета и территориальной целостности Российской Федерации;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- обеспечение высокого технического уровня и боевой эффективности новых образцов авиационной техники и вооружения;</li> <li>- развитие гражданской авиации на основе перспективных отечественных технологий и совместных разработок в рамках международной кооперации;</li> <li>- привлечение инвестиций в целях развития авиационной промышленности, создания опережающего научно-технического задела по технологиям, обеспечивающим разработку принципиально новых конкурентоспособных образцов авиационной техники;</li> <li>- внедрение передовых достижений науки, техники и прорывных технологий в экспериментальные разработки авиационной промышленности;</li> <li>- развитие аэродромных и аэропортовых комплексов;</li> <li>- совершенствование функциональной и организационно-управленческой структуры государственного сектора авиационной науки, развитие научно-технического и конструкторского потенциала организаций - разработчиков авиационной техники;</li> <li>- развитие и модернизация авиационной транспортной инфраструктуры федерального, регионального и местного значения, Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации, системы метеорологического обеспечения авиационных перевозок и единой системы авиационно-космического поиска и спасания в Российской Федерации;</li> <li>- развитие образовательных учреждений и организаций по подготовке и повышению квалификации авиационных специалистов;</li> <li>- повышение уровня безопасности полетов государственной, гражданской и экспериментальной авиации;</li> <li>- усиление конкурентоспособности российских авиационных организаций на мировом рынке авиационной техники и авиационных услуг;</li> <li>- содействие взаимовыгодному партнерству российских и иностранных авиационных организаций в деятельности по созданию совместных предприятий;</li> <li>- осуществление мер по исключению критической зависимости Российской Федерации от зарубежных стран в области авиационной деятельности.</li> </ul> <p><i>В тексте Программы приведены цитаты из «Основ государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности на период до 2020 года», утвержденных Указом Президента Российской Федерации 01.04.2012 г. № Пр-804.</i></p>		
8.2.	<p>Для достижения цели предусматривается решение следующих задач:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- содействие разработке и продвижению продукции отечественной авиационной промышленности на внутреннем и внешнем рынках;</li> <li>- локализация современных производств ведущих иностранных авиастроительных компаний и импортозамещение;</li> <li>- создание организаций мирового уровня в ключевых сегментах авиастроения;</li> <li>- создание научно-технического задела, обеспечивающего мировое лидерство в авиационных технологиях;</li> <li>- развитие кадрового потенциала авиационной промышленности;</li> <li>- совершенствование нормативно-правового регулирования в области авиационной промышленности.</li> </ul>	<p>Для достижения цели предусматривается решение следующих задач:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- содействие разработке и продвижению отечественной авиационной техники отрасли самолетостроения;</li> <li>- содействие разработке и продвижению отечественной авиационной техники отрасли вертолетостроения;</li> <li>- содействие разработке и продвижению отечественной авиационной техники отрасли авиационного двигателестроения;</li> <li>- содействие разработке и продвижению отечественной авиационной техники отрасли авиационных агрегатов и приборов;</li> <li>- содействие формированию непрерывно обновляемого опережающего научно-технического задела;</li> <li>- реализация дополнительных мер поддержки авиационной промышленности, направленных на комплексное развитие отрасли.</li> </ul>		

№ п/п	В редакции Постановления Правительства РФ от 31.03.2017 г. № 379	В редакции Постановления Правительства РФ от 30.03.2018 г. № 349 <sup>2</sup>	В редакции Постановления Правительства РФ от 29.03.2019 г. № 376	Комментарии
		<p><i>Исключены задачи:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- локализация современных производств ведущих иностранных авиастроительных компаний и импортозамещение;</li> <li>- создание организаций мирового уровня в ключевых сегментах авиастроения;</li> <li>- развитие кадрового потенциала авиационной промышленности;</li> <li>- совершенствование нормативно-правового регулирования в области авиационной промышленности.</li> </ul> <p><i>Включена дополнительная задача – реализация дополнительных мер поддержки авиационной промышленности, направленных на комплексное развитие отрасли.</i></p>		
8.3.		<p>Важнейшим показателем Программы, характеризующим конечный результат производственной деятельности предприятий и организаций авиационной промышленности, является показатель валовой добавленной стоимости.</p> <p>К основным направлениям увеличения валовой добавленной стоимости высокотехнологичной и наукоемкой продукции (товаров, работ, услуг) относятся:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- разработка и широкое внедрение современных технологий, готовой высокотехнологичной продукции;</li> <li>- увеличение количества продукции (товаров, работ, услуг), имеющей наименьшую долю материальных затрат, поскольку высокотехнологичность и наукоемкость зависят не только от объема затрат на научные исследования, но и от структуры затрат на производство продукции и других факторов;</li> <li>- рассмотрение и внедрение производства высокотехнологичной и наукоемкой продукции (товаров, работ, услуг) не только в рамках национальной экономики, но и в глобальных цепочках создания и распределения добавленной стоимости.</li> </ul> <p><i>Добавлен текст об основных направлениях увеличения валовой добавленной стоимости высокотехнологичной и наукоемкой продукции (товаров, работ, услуг).</i></p>		
8.4.	<p>Основной мерой по обеспечению увеличения производительности труда, созданию и модернизации высокопроизводительных рабочих мест в Российской Федерации является изменение производственной модели интегрированных структур, в частности совершенствование организации производства и выведение ряда второстепенных переделов на аутсорсинг. При этом предполагается оптимизация численности работников авиационной промышленности за счет их перевода в организации смежных отраслей. Реализация Программы способствует развитию отраслевых кластеров в Российской Федерации. На смену традиционным профессиям в связи с системными изменениями придут принципиально новые профессии, позволяющие внедрять новые стандарты управления проектами в авиастроении, новые технологии проектирования и разработки (методы параллельного проектирования, CALS-технологии), более совершенные методы управления производством и поставками, развития послепродажного обслуживания.</p>	<p>Основными мерами по обеспечению увеличения производительности труда, созданию и модернизации высокопроизводительных рабочих мест в Российской Федерации являются цифровизация проектирования, производства и испытаний авиационной техники, внедрение передовых производственных технологий. Указанные меры позволят снизить трудовые издержки и повысить уровень оплаты труда работников, стимулировать приток в авиационную промышленность персонала с требуемыми компетенциями в области виртуального проектирования, робототехники, управления автоматизированными производственными системами и т.п.</p> <p><b>В рамках реализации указанных мер намечаются:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- поддержка внедрения цифровых технологий разработки, проектирования и производства (методы параллельного проектирования, CALS-технологии и др.);</li> <li>- оптимизация численности работников ряда организаций авиационной промышленности, в том числе за счет создания в смежных отраслях новых высокопроизводительных рабочих мест;</li> <li>- реализация программ мобильности кадров, занятых в организациях авиационной промышленности;</li> <li>- реализация при поддержке государства корпоративных программ повышения квалификации и переподготовки кадров.</li> </ul> <p><i>Внесены изменения в основные направления (меры) по обеспечению увеличения производительности труда.</i></p>		

№ п/п	В редакции Постановления Правительства РФ от 31.03.2017 г. № 379	В редакции Постановления Правительства РФ от 30.03.2018 г. № 349 <sup>2</sup>	В редакции Постановления Правительства РФ от 29.03.2019 г. № 376	Комментарии
9.	Сведения о показателях (индикаторах) государственной программы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» (Приложение № 1)		Сведения о показателях (индикаторах) государственной программы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности», ее подпрограмм, федеральных целевых программ и их значениях (Приложение № 1)	
9.1.		<p><i>Снижены значения в предстоящий период следующих целевых показателей (индикаторов) Программы:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Валовая добавленная стоимость отрасли авиастроения;</li> <li>2) Выручка (нетто) от продажи товаров, работ, услуг промышленных организаций отрасли авиастроения;</li> <li>3) Производительность труда в промышленных организациях отрасли авиастроения;</li> <li>4) Выручка (нетто) от продажи товаров, продукции, работ и услуг отрасли самолетостроения;</li> <li>5) Объем сервисных услуг в денежном выражении, оказанных отраслью самолетостроения;</li> <li>6) Производительность труда в промышленных организациях отрасли самолетостроения;</li> <li>7) Рентабельность активов промышленных организаций отрасли самолетостроения (по чистой прибыли);</li> <li>8) Количество поставленных самолетов гражданской и государственной авиации (за исключением малой авиации);</li> <li>9) Количество поставленных самолетов гражданской авиации;</li> <li>10) Количество произведенных самолетов на территории Дальневосточного федерального округа;</li> <li>11) Количество произведенных вертолетов на территории Дальневосточного федерального округа;</li> <li>12) Выручка (нетто) от продажи товаров, продукции (работ, услуг) отрасли авиационного двигателестроения;</li> <li>13) Производительность труда в промышленных организациях отрасли авиационного двигателестроения;</li> <li>14) Количество поставленных авиационных двигателей;</li> <li>15) Доля поставок российских авиационных двигателей для гражданских самолетов в мировом рынке авиационных двигателей для гражданских самолетов;</li> <li>16) Доля производства российских авиационных двигателей для вертолетов в мировом рынке авиационных двигателей для вертолетов;</li> <li>17) Выручка (нетто) от продажи товаров, продукции (работ, услуг) отрасли авиационного приборостроения;</li> <li>18) Рентабельность продаж промышленных организаций отрасли авиационного приборостроения (по валовой прибыли);</li> <li>19) Рентабельность активов промышленных организаций отрасли авиационного приборостроения (по чистой прибыли);</li> <li>20) Число отечественных и иностранных патентов (свидетельств) на объекты интеллектуальной собственности, полученных научными организациями и ее работниками за период оценивания, на 100 исследователей в научных организациях авиационной промышленности;</li> <li>21) Экспорт самолетов в денежном выражении, а также объем выполненных работ и оказанных услуг на внешнем рынке, нарастающим итогом с 2013 года;</li> <li>22) Экспорт двигателей и компонентов в денежном выражении, а также объем выполненных работ и оказанных услуг на внешнем рынке, нарастающим итогом с 2013 года (без учета двигателей и компонентов, поставляемых на экспорт в составе отечественных ВС или ГТУ).</li> </ol> <p><i>Значения показателей:</i></p>	<p>Сравнение показателей (индикаторов) государственной программы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» в редакции постановлений Правительства РФ от 30.03.2018 г. № 349 и от 29.03.2019 г. № 376 представлено в Приложении 1.</p>	<p><i>Снижены значения в предстоящий период следующих целевых показателей (индикаторов) Программы:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) «Валовая добавленная стоимость отрасли авиастроения» – в 2019-2021 гг.;</li> <li>2) «Выручка (нетто) от продажи товаров, работ, услуг промышленных организаций отрасли авиастроения» – в 2019-2021 гг.;</li> <li>3) «Производительность труда в организациях отрасли авиастроения» – в 2019-2021 гг.;</li> <li>4) «Количество поставленных самолетов гражданской и государственной авиации (за исключением малой авиации)»;</li> <li>5) «Количество поставленных самолетов гражданской авиации» – в 2019-2021 гг.;</li> <li>6) «Доля самолетов российского производства в парке крупнейших российских авиаперевозчиков» – в 2019-2021 гг.;</li> <li>7) «Выручка (нетто) от продажи товаров, продукции, работ и услуг отрасли вертолетостроения» – в 2019-2021 гг.;</li> <li>8) «Производительность труда в организациях отрасли вертолетостроения» – в 2019-2021 гг.;</li> <li>9) «Рентабельность продаж организаций отрасли вертолетостроения (по валовой прибыли)» – в 2019-2021 гг.;</li> <li>10) «Рентабельность активов организаций отрасли вертолетостроения (по чистой прибыли)» – в 2019-2021 гг.;</li> <li>11) «Доля поставок российских вертолетов в мировом производстве вертолетов» – в 2019-2021 гг.;</li> <li>12) «Доля вертолетов российского производства в парке крупнейших российских авиаперевозчиков» – в 2020-2021 гг.;</li> <li>13) «Выручка (нетто) от продажи товаров, продукции (работ, услуг) отрасли авиационного двигателестроения» – в 2019 г.;</li> <li>14) «Производительность труда в организациях отрасли авиационного двигателестроения» – в 2020-2021 гг.;</li> <li>15) «Рентабельность продаж организаций отрасли авиационного двигателестроения (по валовой прибыли)» – в 2019 г.;</li> <li>16) «Рентабельность активов организаций отрасли двигателестроения (по чистой прибыли)» – в 2019 г.;</li> <li>17) «Выручка (нетто) от продажи товаров, продукции (работ, услуг) отрасли авиационного агрегатостроения» – в 2019-2021 гг.;</li> <li>18) «Производительность труда в организациях отрасли авиационного агрегатостроения» – в 2019-2021 гг.;</li> <li>19) «Доля поставок российских агрегатов и систем для воздушных судов в мировом рынке агрегатов и систем для воздушных судов» – в 2019-2021 гг.;</li> <li>20) «Выручка (нетто) от продажи товаров, продукции (работ, услуг) отрасли авиационного приборостроения» – в 2019 г.;</li> <li>21) «Производительность труда в организациях отрасли авиационного приборостроения» – в 2019 г.;</li> <li>22) «Рентабельность продаж организаций отрасли авиационного приборостроения (по валовой прибыли)» – в 2019 г.;</li> <li>23) «Рентабельность активов организаций отрасли авиационного приборостроения (по чистой прибыли)» – в 2019 г.;</li> <li>24) «Число отечественных и иностранных патентов</li> </ol>



№ п/п	В редакции Постановления Правительства РФ от 31.03.2017 г. № 379	В редакции Постановления Правительства РФ от 30.03.2018 г. № 349 <sup>2</sup>	В редакции Постановления Правительства РФ от 29.03.2019 г. № 376	Комментарии
		<p>1) «Численность работников в промышленных организациях отрасли авиастроения»: – в 2018-2019 гг.– снижено; – в 2020-2025 гг. – увеличено;</p> <p>2) «Рентабельность активов промышленных организаций отрасли авиастроения (по чистой прибыли)»: – в 2018 г.– увеличено; – в 2019-2020 гг. – снижено;</p> <p>3) «Рентабельность продаж промышленных организаций отрасли самолетостроения (по валовой прибыли)»: – в 2018 г. и 2023 г.– снижено; – в 2019-2020 гг. – увеличено;</p> <p>4) «Объем сервисных услуг в денежном выражении, оказанных отраслью вертолетостроения»: – в 2019-2020 гг. – снижено; – в 2018 г., 2021-2025 гг. – увеличено;</p> <p>5) «Производительность труда в промышленных организациях отрасли вертолетостроения»: – в 2018-2024 гг. – увеличено; – в 2025 г. – снижено;</p> <p>6) «Количество поставленных вертолетов»: – в 2018 г. – снижено; – в 2019-2025 гг. – увеличено;</p> <p>7) «Рентабельность продаж промышленных организаций отрасли авиационного двигателестроения (по валовой прибыли)»: – в 2019-2020 гг. – увеличено; – в 2018 г., 2021-2025 гг. – снижено;</p> <p>8) «Количество публикаций в научных журналах, индексируемых в базе данных "Сеть науки" (WEB of science) на 100 исследователей в научных организациях авиационной промышленности»: – в 2019 г. – увеличено; – в 2018 г., 2020-2025 гг. – снижено;</p> <p>9) «Фондовооруженность»: – в 2018-2019 гг. – увеличено; – в 2020 г. – снижено;</p> <p>10) «Экспорт вертолетов в денежном выражении, а также объем выполненных работ и оказанных услуг на внешнем рынке, нарастающим итогом с 2013 года»: – в 2018-2019 гг.– снижено; – в 2020-2025 гг. – увеличено.</p> <p><u>Увеличены значения в предстоящий период следующих целевых показателей (индикаторов) Программы:</u></p> <p>1) Рентабельность продаж промышленных организаций отрасли авиастроения (по валовой прибыли) – в 2018-2020 гг.;</p> <p>2) Количество высокопроизводительных рабочих мест в промышленных организациях отрасли авиастроения;</p> <p>3) Доля инновационных товаров, работ, услуг в общем объеме отгруженных товаров промышленного производства, выполненных работ, услуг организаций промышленного производства;</p> <p>4) Выручка (нетто) от продажи товаров, продукции, работ и услуг отрасли вертолетостроения;</p> <p>5) Рентабельность продаж промышленных организаций отрасли вертолетостроения (по валовой прибыли);</p> <p>6) Рентабельность активов промышленных организаций отрасли вертолетостроения (по чистой прибыли);</p> <p>7) Доля поставок российских вертолетов в мировом производстве вертолетов;</p>		<p>(свидетельств) на объекты интеллектуальной собственности, полученных научными организациями и ее работниками за период оценивания, на 100 исследователей в научных организациях авиационной промышленности» – в 2019-2025 гг.;</p> <p>25) «Экспорт вертолетов в денежном выражении, а также объем выполненных работ и оказанных услуг на внешнем рынке, нарастающим итогом с 2013 года» – в 2019-2021 гг.</p> <p><u>Значения показателей:</u></p> <p>1) «Численность работников в промышленных организациях отрасли авиастроения»: – в 2019 г.– снижено; – в 2020-2021 гг. – увеличены;</p> <p>2) «Рентабельность продаж организаций отрасли самолетостроения (по валовой прибыли)»: – в 2019-2020 г.– снижены; – в 2021 г. – увеличено;</p> <p>3) «Рентабельность активов организаций отрасли авиастроения (по чистой прибыли)»: – в 2019 г.– увеличено; – в 2020 г. – снижено;</p> <p>4) «Выручка (нетто) от продажи товаров, продукции, работ и услуг отрасли самолетостроения»: – в 2019 г. и в 2021 г. – снижены; – в 2020 гг. – увеличено;</p> <p>5) «Производительность труда в организациях отрасли самолетостроения»: – в 2019 и в 2021 г. – снижены; – в 2020 г. – увеличено;</p> <p>6) «Рентабельность активов организаций отрасли самолетостроения (по чистой прибыли)»: – в 2019 г.– увеличено; – в 2020-2021 гг. – снижены;</p> <p>7) «Количество произведенных самолетов на территории Дальневосточного федерального округа»: – в 2019 и в 2021 гг.– увеличены; – в 2020 г. – снижено;</p> <p>8) «Количество поставленных вертолетов»: – в 2019-2020 гг. – увеличены; – в 2021 г. – снижено;</p> <p>9) «Количество поставленных авиационных двигателей»: – в 2019 г. – снижено; – в 2020-2021 гг. – увеличены;</p> <p>10) «Количество демонстраторов материалов, демонстраторов технологий и прототипов, созданных в рамках реализации мероприятий Программы»: – в 2019-2021 гг. и в 2023-2024 гг. – увеличены; – в 2022 г. и в 2025 г. – снижены;</p> <p>11) «Экспорт самолетов в денежном выражении, а также объем выполненных работ и оказанных услуг на внешнем рынке, нарастающим итогом с 2013 года»: – в 2019 г. – увеличено; – в 2020-2021 гг. – снижены.</p> <p><u>Увеличены значения в предстоящий период следующих целевых показателей (индикаторов) Программы:</u></p> <p>1) «Количество высокопроизводительных рабочих мест в организациях отрасли авиастроения» – в 2019-2021 гг.;</p> <p>2) «Доля инновационных товаров, работ, услуг в общем объеме отгруженных товаров промышленного</p>

№ п/п	В редакции Постановления Правительства РФ от 31.03.2017 г. № 379	В редакции Постановления Правительства РФ от 30.03.2018 г. № 349 <sup>2</sup>	В редакции Постановления Правительства РФ от 29.03.2019 г. № 376	Комментарии
		<p>8) Рентабельность активов промышленных организаций отрасли двигателестроения (по чистой прибыли);</p> <p>9) Количество поставленных неавиационных двигателей;</p> <p>10) Производительность труда в промышленных организациях отрасли авиационного приборостроения;</p> <p>11) Доля результатов интеллектуальной деятельности, полученных в рамках реализации мероприятий Программы, внедренных в хозяйственный оборот;</p> <p>12) Объем инвестиций в основной капитал организаций отрасли авиационного приборостроения.</p> <p>Из числа целевых показателей (индикаторов) Программы <u>исключены</u> следующие показатели:</p> <p>1) Количество поставленных самолетов гражданской авиации (для коммерческих заказчиков);</p> <p>2) Динамика производительности труда в авиационной промышленности (процентов к предыдущему году, в номинальном выражении);</p> <p>3) Производительность труда в промышленных организациях отрасли авиационного приборостроения к уровню 2011 года (в номинальном выражении);</p> <p>4) Производительность труда в промышленных организациях отрасли авиационного приборостроения к уровню 2011 года (с учетом индекса цен);</p> <p>5) Средний возраст работников в промышленных организациях отрасли авиационного приборостроения;</p> <p>6) Доля организаций авиационной промышленности, осуществляющих технологические инновации, в общем количестве организаций;</p> <p>7) Количество поставленных самолетов государственной авиации (военных, транспортных и специальных самолетов);</p> <p>8) Доля поставок российских военных, транспортных и специальных самолетов в мировом рынке военных, транспортных и специальных самолетов;</p> <p>9) Доля поставок российских авиационных двигателей для военных самолетов в мировом рынке авиационных двигателей для военных самолетов;</p> <p>10) Доля исследователей в возрасте до 39 лет в общей численности исследователей;</p> <p>11) Общая численность исследователей в научных организациях авиационной промышленности;</p> <p>12) Экспорт агрегатов и систем для воздушных судов в денежном выражении, а также объем выполненных работ и оказанных услуг на внешнем рынке, нарастающим итогом с 2013 года (без учета агрегатов и систем, поставленных в составе отечественных воздушных судов);</p> <p>13) Экспорт бортовых авиационных комплексов и компонентов для воздушных судов в денежном выражении, а также объем выполненных работ и оказанных услуг на внешнем рынке, нарастающим итогом с 2013 года (без учета бортовых авиационных комплексов, поставленных в составе отечественных воздушных судов).</p> <p>Сравнение показателей (индикаторов) государственной программы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» в редакции постановлений Правительства РФ от 31.03.2017 г. № 379 и от 30.03.2018 г. № 349 представлено в Приложении 1.</p>		<p>производства, выполненных работ, услуг организаций отрасли авиационного приборостроения» – в 2021-2022 гг.;</p> <p>3) «Доля результатов интеллектуальной деятельности, полученных в рамках реализации мероприятий Программы, внедренных в хозяйственный оборот» – в 2021 г.;</p> <p>4) «Объем сервисных услуг в денежном выражении, оказанных отрасли самолетостроения» – в 2019-2021 гг.;</p> <p>5) «Рентабельность продаж организаций отрасли самолетостроения (по валовой прибыли)» – в 2019-2021 гг.;</p> <p>6) «Объем сервисных услуг в денежном выражении, оказанных отрасли вертолетостроения» – в 2019-2020 гг.;</p> <p>7) «Количество произведенных вертолетов на территории Дальневосточного федерального округа» – в 2019-2021 гг.;</p> <p>8) «Выручка (нетто) от продажи товаров, продукции, работ и услуг отрасли вертолетостроения Дальневосточного федерального округа» – в 2019-2021 гг.;</p> <p>9) «Объем сервисных услуг в денежном выражении, оказанных отрасли вертолетостроения Дальневосточного федерального округа» – в 2019-2021 гг.;</p> <p>10) «Количество поставленных неавиационных двигателей» – в 2019-2021 гг.;</p> <p>11) «Объем внутренних затрат на исследования и разработки, выполняемых в рамках реализации мероприятий Программы» – в 2019-2020 гг.;</p> <p>12) «Количество публикаций в научных журналах, индексируемых в базе данных «Сеть науки» (WEB of science) на 100 исследователей в научных организациях авиационной промышленности» – в 2019-2021 гг.;</p> <p>13) «Фондовооруженность» – в 2019-2021 гг.;</p> <p>14) «Объем инвестиций в основной капитал организаций отрасли авиационного приборостроения» – в 2019-2021 гг.;</p> <p>15) «Доля инновационных товаров, работ, услуг в общем объеме экспорта товаров, работ, услуг организаций отрасли авиационного приборостроения» – в 2019 г.;</p> <p>16) «Экспорт двигателей и компонентов в денежном выражении, а также объем выполненных работ и оказанных услуг на внешнем рынке, нарастающим итогом с 2013 года (без учета двигателей и компонентов, поставляемых на экспорт в составе отечественных ВС или ГТУ)» – в 2019 г.</p> <p>Дополнительно <u>включены</u> следующие показатели:</p> <p>1) «Доля организаций авиационной промышленности, осуществляющих технологические инновации, в общем количестве организаций отрасли авиационного приборостроения»;</p> <p>2) «Численность исследователей в возрасте до 39 лет, отнесенная к численности исследователей в научных организациях отрасли авиационного приборостроения».</p>
10.			Сведения о показателях (индикаторах) государственной программы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности» в разрезе субъектов Российской Федерации (Приложение № 2)	
10.1.			Представлены в Приложении № 2 к государственной программе Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности» в разрезе субъектов Российской Федерации.	Добавлены показатели (индикаторы) государственной программы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности» в разрезе субъектов Российской Федерации:

№ п/п	В редакции Постановления Правительства РФ от 31.03.2017 г. № 379	В редакции Постановления Правительства РФ от 30.03.2018 г. № 349 <sup>2</sup>	В редакции Постановления Правительства РФ от 29.03.2019 г. № 376	Комментарии
				<ul style="list-style-type: none"> <li>- Количество произведенных самолетов на территории Дальневосточного федерального округа;</li> <li>- Выручка (нетто) от продажи товаров, продукции, работ и услуг отрасли самолетостроения Дальневосточного федерального округа;</li> <li>- Объем сервисных услуг в денежном выражении, оказанных отраслью самолетостроения Дальневосточного федерального округа;</li> <li>- Количество произведенных вертолетов на территории Дальневосточного федерального округа;</li> <li>- Выручка (нетто) от продажи товаров, продукции, работ и услуг отрасли вертолетостроения Дальневосточного федерального округа;</li> <li>- Объем сервисных услуг в денежном выражении, оказанных отраслью вертолетостроения Дальневосточного федерального округа.</li> </ul>
11.	Перечень основных мероприятий государственной программы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» (Приложение № 2)		Перечень основных мероприятий государственной программы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности» (Приложение № 3)	
11.1.	Подпрограмма 1 «Самолетостроение»			
11.1.1.	<p>Основное мероприятие 1.1. Государственная поддержка российских организаций самолетостроения</p> <p>Направления реализации:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- снижение затрат организаций отрасли самолетостроения на уплату купонного дохода по облигационным займам;</li> <li>- снижение затрат лизинговых компаний на уплату процентов по кредитам на закупку воздушных судов с последующей их передачей российским авиакомпаниям по договорам лизинга</li> </ul>	<p>В качестве направлений реализации основного мероприятия 1.1 «Государственная поддержка российских организаций самолетостроения» добавлены:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- реализация механизма гарантии остаточной стоимости;</li> <li>- финансирование затрат по доработке самолета Ил-114, модернизации самолета Ил-96 и созданию широкофюзеляжного дальнемагистрального самолета.</li> </ul>	<p>В качестве направлений реализации основного мероприятия 1.1 «Государственная поддержка российских организаций самолетостроения» добавлены:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- субсидирование проектов по подготовке и сертификации производства воздушных судов для местных и региональных воздушных линий;</li> <li>- субсидирование, направленное на повышение конкурентоспособности воздушных судов нового типа на внутреннем и внешнем рынках за счет создания развитой сети послепродажного обслуживания, обеспечивающей их бесперебойную эксплуатацию;</li> <li>- субсидирование затрат по созданию, производству и эксплуатации самолетов семейства MC-21.</li> </ul>	
11.2.	Подпрограмма 2 «Вертолетостроение»			
11.2.1.	<p>Основное мероприятие 2.1. Государственная поддержка российских организаций вертолетостроения</p> <p>Ожидаемый непосредственный результат: повышение уровня послепродажного обслуживания вертолетной техники</p> <p>Направления реализации: создание сети сервисных центров по обслуживанию вертолетной техники</p>	<p>В качестве ожидаемого непосредственного результата основного мероприятия 2.1 «Государственная поддержка российских организаций вертолетостроения» добавлено «увеличение продаж вертолетной техники», в качестве направления реализации – снижение затрат на уплату процентов по кредитам на закупку воздушных судов и тренажеров для российских воздушных судов с последующей передачей их российским авиакомпаниям по договорам лизинга.</p>		
10.2.2.	<p>Основное мероприятие 2.2. Выполнение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в области вертолетостроения</p> <p>Ожидаемый непосредственный результат:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- выход на рынок с современными и перспективными вертолетами</li> </ul>	<p>В качестве ожидаемого непосредственного результата основного мероприятия 2.2 «Выполнение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в области вертолетостроения» исключены слова «выход на рынок» и «перспективные вертолеты», добавлено «обеспечение отечественных авиакомпаний современными вертолетами».</p>		
11.3.	Подпрограмма 3 «Авиационное двигателестроение»			
11.3.1.	<p>Основное мероприятие 3.1. Государственная поддержка российских организаций отрасли</p> <p>Ожидаемый непосредственный результат: авиационного двигателестроения</p> <p>Ожидаемый непосредственный результат:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- повышение эффективности функционирования организаций авиационного двигателестроения;</li> <li>- выход на мировой рынок в качестве поставщиков комплектующих 2 - 4 уровня</li> </ul> <p>Направления реализации:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- снижение затрат организаций отрасли авиационного двигателестроения на уплату купонного дохода по облигационным займам;</li> <li>- снижение затрат российских организаций авиационного</li> </ul>	<p>В качестве ожидаемого непосредственного результата основного мероприятия 3.1 «Государственная поддержка российских организаций отрасли авиационного двигателестроения» исключено положение о «выходе на мировой рынок в качестве поставщиков комплектующих 2 - 4 уровня», в качестве направления реализации добавлено – финансирование затрат по разработке двигателя ТВ7-117 и разработке и созданию перспективного двигателя ПД-35.</p>		

№ п/п	В редакции Постановления Правительства РФ от 31.03.2017 г. № 379	В редакции Постановления Правительства РФ от 30.03.2018 г. № 349 <sup>2</sup>	В редакции Постановления Правительства РФ от 29.03.2019 г. № 376	Комментарии
	двигателестроения на компенсацию процентов по долгосрочным кредитам, полученным на рефинансирование ранее привлеченных кредитов			
<b>11.4.</b>	<b>Подпрограмма 4 «Авиационные агрегаты и приборы»</b>			
11.4.1.	Основное мероприятие 4.1. Государственная поддержка российских организаций в сфере создания и производства современного авиационного бортового электронного оборудования и агрегатов Ожидаемый непосредственный результат: - выход на рынок в качестве интеграторов 1 - 2 уровня и поставщиков 2 - 4 уровня	В качестве ожидаемого непосредственного результата основного мероприятия 4.1 «Государственная поддержка российских организаций в сфере создания и производства современного авиационного бортового электронного оборудования и агрегатов» вместо «выхода на рынок в качестве интеграторов 1 - 2 уровня и поставщиков 2 - 4 уровня» предусмотрено « <u>продвижение продукции отрасли авиационного агрегатостроения и приборостроения на мировом рынке</u> ».		
11.4.2.	Основное мероприятие 4.2. Выполнение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в области авиационных агрегатов и приборов Ожидаемый непосредственный результат: - выход на рынок в качестве интеграторов 1 - 2 уровня и поставщиков 2 - 4 уровня	В качестве ожидаемого непосредственного результата основного мероприятия 4.2 «Выполнение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в области авиационных агрегатов и приборов» вместо «выхода на рынок в качестве интеграторов 1 - 2 уровня и поставщиков 2 - 4 уровня» предусмотрена « <u>разработка глобально конкурентоспособной продукции отрасли авиационного агрегатостроения и приборостроения</u> ».		
<b>11.5.</b>	<b>Подпрограмма 7 «Авиационная наука и технологии»</b>			
10.5.1.	Основное мероприятие 7.1. Государственная поддержка российских научных организаций, осуществляющих исследования в области развития авиации и авиационной деятельности Ожидаемый непосредственный результат: - обеспечение выполнения государственных функций и управление отраслевой наукой	В качестве ожидаемого непосредственного результата основного мероприятия 7.1 «Государственная поддержка российских научных организаций, осуществляющих исследования в области развития авиации и авиационной деятельности» исключено положение об « <u>обеспечении выполнения государственных функций</u> » и добавлено слово « <u>организациями</u> ».	В качестве направлений реализации основного мероприятия 7.1 «Государственная поддержка российских научных организаций, осуществляющих исследования в области развития авиации и авиационной деятельности» добавлено – <u>субсидирование научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по приоритетным направлениям развития авиационной промышленности</u> .	
11.5.2.	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 Направления реализации: - формирование базового научно-технического задела и развитие инфраструктуры	В качестве направлений реализации основного мероприятия 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» исключено « <u>развитие инфраструктуры</u> » и добавлены (введены) новые положения: - формирование научно-технического задела в рамках проведения проблемно-ориентированных, технологических и комплексных научно-технологических проектов; - разработка авиационных материалов и производственных технологий; - реализация перспективных международных проектов в отрасли авиастроения; - разработка современного самолета малой авиации.		
<b>11.6.</b>	<b>Подпрограмма 8 «Комплексное развитие отрасли»</b>			
11.6.1.	Основное мероприятие 8.2. Государственная поддержка авиационной промышленности Ожидаемый непосредственный результат: - <u>техническое перевооружение</u> организаций авиационной отрасли	В качестве ожидаемого непосредственного результата основного мероприятия 8.2 «Государственная поддержка авиационной промышленности» слова « <u>техническое перевооружение</u> » заменены на « <u>увеличение количества современного оборудования</u> ».		
11.6.2.			Вместо основного мероприятия 8.3. Реализация отдельных мероприятий приоритетного проекта «Международная кооперация и экспорт в промышленности» в авиационной промышленности включено основное мероприятие 8. <b>T1 «Федеральный проект «Промышленный экспорт»</b> , в качестве направлений реализации предусматривающий: - <u>субсидирование, направленное на повышение конкурентоспособности воздушных судов нового типа на внутреннем и внешнем рынках за счет создания развитой сети послепродажного обслуживания, обеспечивающей их бесперебойную эксплуатацию;</u> - реализация механизма гарантии остаточной стоимости.	

№ п/п	В редакции Постановления Правительства РФ от 31.03.2017 г. № 379	В редакции Постановления Правительства РФ от 30.03.2018 г. № 349 <sup>2</sup>	В редакции Постановления Правительства РФ от 29.03.2019 г. № 376	Комментарии
12.	Сведения об основных планируемых мерах правового регулирования в сфере реализации государственной программы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» (Приложение № 3)		Сведения об основных планируемых мерах правового регулирования в сфере реализации государственной программы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности» (Приложение № 4)	
12.1.	<p>1. Постановление Правительства Российской Федерации об утверждении правил предоставления субсидий российским организациям на компенсацию части затрат на реализацию проектов по созданию сети сервисных центров по обслуживанию вертолетной техники (декабрь 2019 г.)</p> <p>2. Постановление Правительства Российской Федерации об утверждении правил предоставления субсидий российским компаниям отрасли авиационного двигателестроения с целью субсидирования первичных продаж новых продуктов (декабрь 2019 г.)</p>	<p>1. Постановление Правительства Российской Федерации об утверждении Правил предоставления субсидий российским компаниям на компенсацию части затрат на реализацию проектов по созданию сети авиационных сервисных центров, оказывающих поддержку по системе 24/365 на глобальном уровне, а также изготовителям воздушных судов на возмещение части затрат на формирование первоначального склада запасных частей покупателей воздушных судов, обеспечение средствами наземного обслуживания, переподготовку авиационного персонала для воздушных судов нового типа, поставленных в 2016 - 2022 годах (февраль 2018 г.)</p> <p>2. Постановление Правительства Российской Федерации об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета российским организациям на возмещение части затрат на выполнение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по приоритетным направлениям развития авиационной промышленности (февраль 2018 г.)</p> <p>3. Постановление Правительства Российской Федерации об осуществлении вноса в уставный капитал публичного акционерного общества «Объединенная авиастроительная корпорация», г. Москва, в целях последующих взносов в уставные капиталы дочерних обществ на финансирование объектов производственной инфраструктуры и объектов послепродажного обслуживания самолета Ил-114-300 (декабрь 2018 г.)</p> <p>4. Постановление Правительства Российской Федерации об осуществлении вноса в уставный капитал публичного акционерного общества «Объединенная авиастроительная корпорация», г. Москва, в целях последующих взносов в уставные капиталы дочерних обществ на финансирование объектов производственной инфраструктуры самолета Ил-96-400М (декабрь 2018 г.)</p> <p><i>Изменены планируемые к принятию нормативно-правовые акты Правительства Российской Федерации.</i></p>	<p>Исключены следующие планируемые к принятию правовые акты:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Постановление Правительства Российской Федерации об утверждении Правил предоставления субсидий российским компаниям на компенсацию части затрат на реализацию проектов по созданию сети авиационных сервисных центров, оказывающих поддержку по системе 24/365 на глобальном уровне, а также изготовителям воздушных судов на возмещение части затрат на формирование первоначального склада запасных частей покупателей воздушных судов, обеспечение средствами наземного обслуживания, переподготовку авиационного персонала для воздушных судов нового типа, поставленных в 2016 - 2022 годах;</li> <li>– Постановление Правительства Российской Федерации об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета российским организациям на возмещение части затрат на выполнение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по приоритетным направлениям развития авиационной промышленности;</li> <li>– Постановление Правительства Российской Федерации об осуществлении вноса в уставный капитал публичного акционерного общества «Объединенная авиастроительная корпорация», г. Москва, в целях последующих взносов в уставные капиталы дочерних обществ на финансирование объектов производственной инфраструктуры самолета Ил-96-400М.</li> </ul> <p>Изменены <u>сроки</u> планируемого к принятию правового акта:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Постановление Правительства Российской Федерации об осуществлении вноса в уставный капитал публичного акционерного общества «Объединенная авиастроительная корпорация», г. Москва, в целях последующих взносов в уставные капиталы дочерних обществ на финансирование объектов производственной инфраструктуры и объектов послепродажного обслуживания самолета Ил-114-300 (май 2019 г.).</li> </ul>	
13.	Ресурсное обеспечение реализации государственной программы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» за счет бюджетных ассигнований федерального бюджета (Приложение № 4)		Ресурсное обеспечение реализации государственной программы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности» за счет бюджетных ассигнований федерального бюджета (Приложение № 5)	
13.1.	<p>Сравнение объемов финансирования (ресурсного обеспечения за счет бюджетных ассигнований федерального бюджета) государственной программы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» в редакции постановлений Правительства РФ от 31.03.2017 г. № 379 и от 30.03.2018 г. № 349 представлено в Приложении 2.</p>	<p>Общий объем бюджетных ассигнований на реализацию Программы:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– в 2018 году – увеличился на 705,2 млн. рублей (на 1,2%);</li> <li>– в 2019 году – уменьшился на 201,2 млн. рублей (на 0,5%);</li> </ul> <p>в том числе:</p> <p><u>подпрограммы 1 «Самолетостроение»:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– в 2018 году – увеличился на 1 815,8 млн. рублей (на 6,1%);</li> <li>– в 2019 году – увеличился на 853,0 млн. рублей (на 4,7%);</li> <li>– в 2020 году – увеличился на 950,5 млн. рублей (на 5,2%);</li> <li>– в 2021-2025 гг. – увеличился на 1 467,8 млн. рублей (на 8,1%);</li> </ul> <p><u>подпрограммы 2 «Вертолетостроение»:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– в 2018 году – увеличился на 550,0 млн. рублей (на 35,5%);</li> <li>– в 2019 году – увеличился на 650,0 млн. рублей (на 64,3%);</li> <li>– в 2020 году – увеличился на 700,0 млн. рублей (на 69,2%);</li> </ul> <p><u>подпрограммы 3 «Авиационное двигателестроение»:</u></p>	<p>Сравнение объемов финансирования (ресурсного обеспечения за счет бюджетных ассигнований федерального бюджета) государственной программы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности» в редакции постановлений Правительства РФ от 31.03.2017 г. № 379, от 30.03.2018 г. № 349, от 29.03.2019 г. № 376 представлено в Приложении 2.</p>	<p><i>Общий объем бюджетных ассигнований на реализацию Программы:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– в 2018 году – увеличился на 705,2 млн. рублей (на 1,2%);</li> <li>– в 2019 году – уменьшился на 201,2 млн. рублей (на 0,5%);</li> </ul> <p><i>в том числе:</i></p> <p><u>подпрограммы 1 «Самолетостроение»:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– в 2018 году – увеличился на 1 815,8 млн. рублей (на 6,1%);</li> <li>– в 2019 году – увеличился на 853,0 млн. рублей (на 4,7%);</li> <li>– в 2020 году – увеличился на 950,5 млн. рублей (на 5,2%);</li> <li>– в 2021-2025 гг. – увеличился на 1 467,8 млн. рублей (на 8,1%);</li> </ul> <p><u>подпрограммы 2 «Вертолетостроение»:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– в 2018 году – увеличился на 550,0 млн. рублей (на 35,5%);</li> <li>– в 2019 году – увеличился на 650,0 млн. рублей (на 64,3%);</li> <li>– в 2020 году – увеличился на 700,0 млн. рублей (на 69,2%);</li> </ul> <p><u>подпрограммы 3 «Авиационное двигателестроение»:</u></p>

№ п/п	В редакции Постановления Правительства РФ от 31.03.2017 г. № 379	В редакции Постановления Правительства РФ от 30.03.2018 г. № 349 <sup>2</sup>	В редакции Постановления Правительства РФ от 29.03.2019 г. № 376	Комментарии
		<ul style="list-style-type: none"> <li>– в 2018 году – уменьшился на 1 000,0 млн. рублей (на 7,4%%);</li> <li>– в 2019 году – уменьшился на 1 000,0 млн. рублей (на 12,1%);</li> <li>– в 2020 году – уменьшился на 2 069,7млн. рублей (на 25,0%);</li> </ul> <p><u>подпрограммы 4 «Авиационные агрегаты и приборы»:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– в 2018 году – уменьшился на 2 366,0 млн. рублей (на 90,3%);</li> <li>– в 2019-2020 гг. – уменьшился на 2 342,3 млн. рублей (на 90,4%);</li> </ul> <p><u>подпрограммы 7 «Авиационная наука и технологии»:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– в 2018 году – увеличился на 1 705,2 млн. рублей (на 21,9%);</li> <li>– в 2019 году – увеличился на 1 491,1 млн. рублей (на 19,5%);</li> <li>– в 2020 году – увеличился на 2 642,3 млн. рублей (на 34,6%);</li> </ul> <p><u>подпрограммы 8 «Комплексное развитие отрасли»:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– в 2019 году – увеличился на 1 470,0 млн. рублей (на 5,0%);</li> <li>– в 2020 году – увеличился на 151,2 млн. рублей (на 5,2%);</li> <li>– в 2021-2025 гг. – уменьшился на 1 467,8 млн. рублей (на 50,0%).</li> </ul> <p>Подробнее об изменении финансирования основных мероприятий Программы – см. в Приложении 2.</p> <p>В редакции Программы от 30.03.2018 г. исключены дополнительные объемы ресурсов, источники которых могут быть определены при формировании федерального закона о федеральном бюджете на очередной год и на плановый период.</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>– в 2018 году – уменьшился на 1 000,0 млн. рублей (на 7,4%%);</li> <li>– в 2019 году – уменьшился на 1 000,0 млн. рублей (на 12,1%);</li> <li>– в 2020 году – уменьшился на 2 069,7млн. рублей (на 25,0%);</li> </ul> <p><u>подпрограммы 4 «Авиационные агрегаты и приборы»:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– в 2018 году – уменьшился на 2 366,0 млн. рублей (на 90,3%);</li> <li>– в 2019-2020 гг. – уменьшился на 2 342,3 млн. рублей (на 90,4%);</li> </ul> <p><u>подпрограммы 7 «Авиационная наука и технологии»:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– в 2018 году – увеличился на 1 705,2 млн. рублей (на 21,9%);</li> <li>– в 2019 году – увеличился на 1 491,1 млн. рублей (на 19,5%);</li> <li>– в 2020 году – увеличился на 2 642,3 млн. рублей (на 34,6%);</li> </ul> <p><u>подпрограммы 8 «Комплексное развитие отрасли»:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– в 2019 году – увеличился на 1 470,0 млн. рублей (на 5,0%);</li> <li>– в 2020 году – увеличился на 151,2 млн. рублей (на 5,2%);</li> <li>– в 2021-2025 гг. – уменьшился на 1 467,8 млн. рублей (на 50,0%).</li> </ul> <p>Подробнее об изменении финансирования основных мероприятий Программы – см. в Приложении 2.</p>
14.	План реализации государственной программы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» на 2018 год и на плановый период 2019 и 2020 годов (Приложение № 5)	План реализации государственной программы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» на 2018 год и на плановый период 2019 и 2020 годов (Приложение № 5)	План реализации государственной программы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности» на 2019 год и на плановый период 2020 и 2021 годов (Приложение № 6)	
14.1.	<p><b>Подпрограмма 1 «Самолетостроение»</b> Контрольные события Программы, связанные с реализацией авиастроительных программ (проектов):</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Выполнен 2-й этап работ по государственному контракту от 6 сентября 2016 г. Шифр «ШФДМС», в том числе: <ul style="list-style-type: none"> <li>– разработана предварительная 3D модель теоретических обводов самолета;</li> <li>– уточнены требования к семейству широкофюзеляжных дальнемагистральных самолетов;</li> <li>– изготовлена модель крыла широкофюзеляжного дальнемагистрального самолета в крейсерской конфигурации;</li> <li>– проведены расчетные работы для оптимизации аэродинамических, взлетно-посадочных, летно-технических, а также характеристик устойчивости и управляемости самолета;</li> <li>– разработаны технические требования для формирования запросов предложений к потенциальным поставщикам (RFP) систем самолета;</li> <li>– разработан проект таблиц соответствия и проект сертификационного базиса (1 марта 2017 г.)</li> </ul> </li> <li>2) Организован единый центр поддержки заказчика в Московском авиаузле для оказания поддержки по системе 24/365 (30 декабря 2017 г.)</li> <li>3) Получено решение о внедрении в серийное производство воздушных судов Л410 УВП-Е20 в объеме работ фазы 2 (доработка конструкторской и технологической документации, а также оформление решения о внедрении в серийное производство ВС Л410</li> </ol>	<p><b>Подпрограмма 1 «Самолетостроение»</b> Контрольные события Программы, связанные с реализацией авиастроительных программ (проектов):</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Разработан комплект директивных схем (чертежей): общий вид для всех членов семейства; компоновочная схема самолетов семейства; конструктивно-силовая схема крыла; конструктивно-силовая схема фюзеляжа на самолеты семейства; конструктивно-силовая схема оперения; компоновки салонов самолетов семейства (3 варианта на самолет); взлетно-посадочная схема на самолеты семейства; схема высот на самолеты семейства; схема разворота на самолеты семейства; схема кабины экипажа (30 июня 2018 г.)</li> <li>2) Разработаны план-проспект сертификационного базиса и запросы предложений потенциальным поставщикам основных систем (31 декабря 2018 г.)</li> <li>3) Разработана конструкторская документация в соответствии с техническим лицом самолета Ил-114-300 (30 декабря 2018 г.)</li> <li>4) Переданы акционерному обществу «Гражданские самолеты Сухого» в первоначальные склады начального обеспечения агрегаты и (или) средства наземного обслуживания и обучено не менее 150 человек авиационного персонала для 11 воздушных судов типа «Сухой Суперджет 100» (31 декабря 2018 г.)</li> <li>5) Переданы акционерному обществу «Гражданские самолеты Сухого» в первоначальные склады начального обеспечения агрегаты и (или) средства наземного обслуживания и обучено не менее 150 человек авиационного персонала для 10 воздушных судов типа «Сухой Суперджет 100» (31 декабря 2019 г.)</li> <li>6) Переданы акционерному обществу «Гражданские</li> </ol>	<p><b>Подпрограмма 1 «Самолетостроение»</b> Контрольные события Программы, связанные с реализацией авиастроительных программ (проектов):</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Сформирован облик систем, проработаны технологические решения в обеспечение проектирования агрегатов планера широкофюзеляжного дальнемагистрального самолета этапа «Запрос предложения» (31 декабря 2019 г.)</li> <li>2) Разработаны материалы технического проекта. Начато производство длинноцикловых деталей. Проведены проектно-исследовательские работы для строительства корпусов композитного и сборочного производств. Разработана рабочая конструкторская документация на стенды. Проведены испытания в аэродинамической трубе для подтверждения предварительных характеристик. Разработаны программа и график летных испытаний. Разработан Сертификационный базис. Подана заявка на получение сертификата типа. Разработана и утверждена программа технического обслуживания и ремонта. Изготовлен прототип кессона крыла (31 декабря 2020 г.)</li> <li>3) Разработаны рабочая конструкторская документация и цифровой макет. Проведены приемка и монтаж оборудования для запуска производства. Проведено испытание прототипа кессона крыла. Подписаны соглашения на серийную поставку. Подписаны контракты с поставщиками и партнерами по послепродажному обслуживанию (31 декабря 2021 г.)</li> <li>4) Завершено проектирование технологической оснастки второго опытного воздушного судна Ил-114-300 (31 декабря 2019 г.)</li> <li>5) Построено второе опытное воздушное судно Ил-114-300</li> </ol>	<p><i>Изменены (перенесены) сроки контрольного события – Получение сертификата типа на самолет MC-21-300 с двигателями PW-1400 (с 20 декабря 2019 г. на 30 сентября 2020 г).</i></p> <p><i>Правомерность включения работ по самолету Ил-76МД-90А, разработка и производство которого осуществляется в рамках государственного оборонного заказа, в состав государственной программы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности» вызывает сомнения.</i></p> <p><i>Экономическая и техническая обоснованность работ по проектированию самолета SSJ-75 вызывает сомнения.</i></p>

№ п/п	В редакции Постановления Правительства РФ от 31.03.2017 г. № 379	В редакции Постановления Правительства РФ от 30.03.2018 г. № 349 <sup>2</sup>	В редакции Постановления Правительства РФ от 29.03.2019 г. № 376	Комментарии
	<p>УВП-Е20, 31 декабря 2017 г.)</p> <p>4) Передано в обращение в первоначальные склады начального обеспечения не менее 900 агрегатов и (или) средств наземного обслуживания; обучено не менее 300 человек авиационного персонала (31 декабря 2017 г.)</p> <p>5) Проведены стендовые и летные испытания горизонтальных законцовок крыла (31 декабря 2017 г.)</p> <p>6) Выполнена корректировка рабочей конструкторской документации на планер, установки агрегатов и систем, консоль крыла самолета MC-21-300 по результатам стендовых испытаний, постройки и цеховой отработки первого опытного образца, проведения летных испытаний (31 декабря 2017 г.)</p> <p>7) Выполнена корректировка рабочей конструкторской документации на самолет MC-21-300 в обеспечение установки двигателя ПД-14 (31 декабря 2017 г.)</p> <p>8) Выполнена разработка документации для испытаний, изготовлены стенды, агрегаты, образцы для испытаний, проведены испытания (31 декабря 2017 г.)</p> <p>9) Проведены заводские доводочные испытания самолета MC-21-300 N 0001, запланированные на 2017 год (31 декабря 2017 г.)</p> <p>10) Изготовлены детали, сборочные единицы, агрегаты и системы для опытного самолета MC-21-300 N 0005РИ; выполнена сборка агрегатов, монтаж систем, стыковка фюзеляжа (1 января 2018 г.);</p> <p>11) Изготовлен ресурсный образец самолета MC-21-300 (31 марта 2018 г.);</p> <p>12) Доработан первый летный образец самолета MC-21-300 с двигателями ПД-14 (30 июня 2018 г.);</p> <p>13) Организована сеть авиационных сервисных центров в рамках реализации проектов, оказывающих поддержку по системе 24/365 на глобальном уровне (30 декабря 2018 г.)</p> <p>14) Присвоена литера «01» на самолет MC-21-300 с двигателями PW-1400 (30 декабря 2018 г.)</p> <p>15) Получен сертификат Российской Федерации на самолет MC-21-300 с двигателями PW-1400 (30 декабря 2018 г.)</p> <p>16) Передано в обращение в первоначальные склады начального обеспечения не менее 1500 агрегатов и (или) средств наземного обслуживания, обучено не менее 150 человек авиационного персонала (31 декабря 2018 г.)</p> <p>17) Одобрено главное изменение о внедрение в конструкцию самолета горизонтальных законцовок крыла (31 декабря 2018 г.)</p> <p>18) Завершено проведение сертификационных стендовых испытаний агрегатов и систем самолета MC-21-300 с двигателями фирмы «Пратт энд Уитни» (31 декабря 2018 г.)</p> <p>19) Изготовлен первый летный образец самолета MC-21-200 с двигателями фирмы «Пратт энд Уитни» (30 июня 2019 г.)</p> <p>20) Включены в периметр поддержки единого центра поддержки заказчика гражданские авиационные программы публичного акционерного общества «Объединенная авиастроительная корпорация» MC-21 (30 декабря 2019 г.)</p> <p>21) Одобрено главное изменение к сертификату Российской Федерации на самолет MC-21-300 с маршевой силовой установкой ПД-14 (30 декабря 2019 г.)</p> <p>22) Передано в обращение в первоначальные склады начального обеспечения не менее 2 000 агрегатов и (или) средств наземного обслуживания; обучено не</p>	<p>самолеты Сухого» в первоначальные склады начального обеспечения агрегаты и (или) средства наземного обслуживания и обучено не менее 300 человек авиационного персонала для 19 воздушных судов типа «Сухой Суперджет 100» (31 декабря 2020 г.)</p> <p>7) Завершен 1-й этап испытаний на статическом образце самолета MC-21-300 (30 декабря 2018 г.)</p> <p>8) Сборка и монтаж агрегатов ресурсного образца самолета MC-21-300 (31 декабря 2018 г.)<sup>5</sup></p> <p>9) Доработан летный образец самолета MC-21-300 под установку двигателя ПД-14 (30 сентября 2019 г.)</p> <p>10) Подготовлен комплект доказательной документации для получения сертификата типа на самолет MC-21-300 с двигателями PW-1400 (20 декабря 2019 г.)</p> <p>11) Завершен 2-й этап испытаний на статическом образце самолета MC-21-300 (20 декабря 2019 г.)</p> <p>12) Завершен 3-й этап испытаний на статическом образце самолета MC-21-300 (21 декабря 2020 г.)</p> <p>13) Подготовлен комплект доказательной документации для получения дополнения к сертификату типа на самолет семейства MC-21 (21 декабря 2020 г.)</p> <p>14) Завершен 1-й этап испытаний на ресурсном образце самолета MC-21-300 (21 декабря 2020 г.)<sup>6</sup></p> <p>15) Исследована нагруженность агрегатов ресурсного образца самолета в стендовых условиях. Выявлены критические по условиям усталости узлы и элементы конструкции самолета Ил-76МД-90А (31 декабря 2019 г.)</p> <p><i>Изменены (перенесены) сроки следующих контрольных событий:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Получение сертификата Российской Федерации на самолет MC-21-300 с двигателями PW-1400 (с 30 декабря 2018 г. на 20 декабря 2019 г.);</li> <li>- Завершение сертификационных стендовых испытаний агрегатов и систем самолета MC-21-300 с двигателями фирмы «Пратт энд Уитни» (с 31 декабря 2018 г. на 20 декабря 2019 г.);</li> <li>- Одобрение главного изменения к сертификату Российской Федерации на самолет MC-21-300 с маршевой силовой установкой ПД-14 (с 30 декабря 2019 г. на 21 декабря 2020 г.).</li> </ul>	<p>(31 декабря 2020 г.)</p> <p>6) Выполнены доработки опытных экземпляров ВС Ил-114-300 по результатам проведенных в 2020 - 2021 годах испытаний (31 декабря 2021 г.)</p> <p>7) Изготовлен третий летный образец самолета MC-21-300 № 0004 (31 марта 2019 г.)</p> <p>8) Изготовлен четвертый летный образец самолета MC-21-300 № 0006 (30 июня 2019 г.)</p> <p>9) Изготовлен ресурсный образец самолета MC-21-300 № 0005 (30 сентября 2019 г.)</p> <p>10) Начаты ресурсные испытания самолета MC-21-300 № 0005 (31 декабря 2019 г.)</p> <p>11) Выполнены статические испытания самолета MC-21-300 № 0002 (31 марта 2020 г.)</p> <p>12) Выполнены ресурсные испытания самолета MC-21-300 № 0005 в объеме начального ресурса (30 июня 2020 г.)</p> <p>13) Получен сертификат типа воздушного судна Российской Федерации на самолет MC-21-300 с модульной силовой установкой PW-1400 (30 сентября 2020 г.)</p> <p>14) Присвоена литера «01» на рабочую конструкторскую документацию самолета MC-21-300 с модульной силовой установкой PW-1400 (31 декабря 2020 г.)</p> <p>15) Проведены доработки и установлены двигатели ПД-14 первой поставки на летный образец MC-21-300 (31 марта 2021 г.)</p> <p>16) Начаты летные испытания летного образца MC-21-300 с двигательной установкой ПД-14 (30 июня 2021 г.)</p> <p>17) Проведены доработки и установлены двигатели ПД-14 второй поставки на летный образец MC-21-300 (30 сентября 2021 г.)</p> <p>18) Выполнена валидация сертификата типа Российской Федерации на самолет MC-21-300 с двигателями PW-1400 в Европейском агентстве по безопасности полетов (EASA; 31 декабря 2021 г.)</p> <p>19) Проведены усталостные испытания конструкции ресурсного образца самолета Ил-76МД-90А. Исследована нагруженность агрегатов ресурсного образца самолета в стендовых условиях. Выявлены критические по условиям усталости узлы и элементы конструкции самолета Ил-76МД-90А (31 декабря 2019 г.)</p> <p>20) Разработаны материалы на этапе эскизного проекта на самолет SSJ-75 (31 декабря 2019 г.)</p>	

<sup>5</sup> Лиловой заливкой выделены мероприятия (контрольные события), планируемые сроки выполнения которых перенесены на более поздние даты.

<sup>6</sup> Зеленой заливкой выделены мероприятия (контрольные события), планируемые сроки выполнения которых не изменились.

№ п/п	В редакции Постановления Правительства РФ от 31.03.2017 г. № 379	В редакции Постановления Правительства РФ от 30.03.2018 г. № 349 <sup>2</sup>	В редакции Постановления Правительства РФ от 29.03.2019 г. № 376	Комментарии
	менее 200 человек авиационного персонала (31 декабря 2019 г.)			
13.2.	<p><b>Подпрограмма 2 «Вертолетостроение»</b> Контрольные события Программы, связанные с реализацией авиационных программ (проектов):</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Завершено согласование программ сертификационных испытаний вертолета Ка-62 (30 июня 2017 г.);</li> <li>2) Разработана конструкторская документация на установку модернизированной топливной системы (30 июня 2017 г.);</li> <li>3) Разработана конструкторская документация на установку модернизированного пилотажно-навигационного комплекса с многофункциональными индикаторами (кабина Glass cockpit; 30 июня 2017 г.);</li> <li>4) Проведены работы по увеличению ресурсов агрегатов вертолета Ка-62 для обеспечения сертификационных испытаний (2-я стадия; 30 сентября 2017 г.)</li> <li>5) Разработан эскизный проект перспективного среднего коммерческого вертолета (30 декабря 2017 г.)</li> <li>6) Получено дополнение к сертификату типа на вертолет Ми-38-2 по категории В, ППП и снятия ограничений по условиям обледенения (31 декабря 2017 г.)</li> <li>7) Проведены работы по увеличению ресурсов критических агрегатов вертолета Ми-38-2 (агрегатов гидросистемы и системы управления, автомата перекося) - 2-я стадия (31 декабря 2017 г.)</li> <li>8) Завершена сборка опытного образца ОП-3 в типовой конфигурации (31 декабря 2017 г.)</li> <li>9) Завершены предварительные испытания вертолета Ка-62 в базовой конфигурации (30 марта 2018 г.)</li> <li>10) Получено дополнение к сертификату типа на вертолет Ми-38-2 по категории «А» (на пассажирский вариант; 30 мая 2018 г.)</li> <li>11) Завершены предварительные испытания вертолета Ка-62 в типовой конфигурации (30 июня 2018 г.)</li> <li>12) Получен сертификат летной годности на вертолет Ка-62 в базовой конфигурации (30 сентября 2018 г.)</li> <li>13) Разработан технический проект перспективного среднего коммерческого вертолета (30 декабря 2018 г.)</li> <li>14) Получен сертификат летной годности на вертолет Ка-62 в типовой конфигурации (30 декабря 2018 г.)</li> <li>15) Изготовлены опытные образцы модернизированной топливной системы для проведения испытаний (30 декабря 2018 г.)</li> <li>16) Изготовлен прототип вертолета АНСАТ, оборудованный комплексом с многофункциональными индикаторами (30 декабря 2018 г.)</li> <li>17) Получено одобрение главного изменения, подтверждающее начальный ресурс не менее 2 000 часов на основные системы и агрегаты (31 декабря 2018 г.)</li> <li>18) Созданы макеты и натурные образцы системы аварийного приводнения (31 декабря 2018 г.)</li> <li>19) Проведены стендовые испытания макетов и натурных образцов системы аварийного приводнения (30 июня 2019 г.)</li> <li>20) Изготовлен опытный образец вертолета для испытаний с возможностью осуществления полетов над водной поверхностью (30 октября 2019 г.)</li> <li>21) Проведены стендовые испытания модернизированной топливной системы (26 декабря 2019 г.)</li> <li>22) Получено одобрение главного изменения, подтверждающее начальный ресурс не менее 2 500 часов на основные системы и агрегаты (31 декабря 2019 г.)</li> </ol>	<p>Подпрограмма 2 «Вертолетостроение» Контрольные события Программы, связанные с реализацией авиационных программ (проектов):</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Получено одобрение главного изменения к сертификату типа вертолета Ми-38-2 на полеты по правилам приборного полета (31 июля 2018 г.)</li> <li>2) Получено одобрение главного изменения к сертификату типа вертолета Ми-38-2 на полеты в условиях высоких температур и высокогорья (25 декабря 2018 г.)</li> <li>3) Получено одобрение главного изменения к сертификату типа вертолета Ми-38-2 на полеты в условиях низких температур до - 40°С (30 марта 2019 г.)</li> <li>4) Получено одобрение главного изменения к сертификату типа вертолета Ми-38-2 на полеты в условиях обледенения (30 июня 2019 г.)</li> <li>5) Оформлено заключение об установлении назначенного ресурса на 1 000 часов и выше на вертолет Ми-38-2 и его агрегаты (30 декабря 2019 г.)</li> <li>6) Разработан эскизный проект на вертолет Ми-38 с дополнительными ударостойкими топливными баками и системой обеспечения плавучести (30 декабря 2019 г.)</li> <li>7) Оформлено заключение об установлении назначенного ресурса на 1 500 часов и выше на вертолет Ми-38-2 и его агрегаты (30 июня 2020 г.)</li> <li>8) Разработана рабочая конструкторская документация на вертолет Ми-38 с дополнительными ударостойкими топливными баками и системой обеспечения плавучести (30 сентября 2020 г.)</li> <li>9) Изготовлены агрегаты для дооборудования опытного образца вертолета Ми-38-2 (30 декабря 2020 г.)</li> <li>10) Построена первая типовая трансмиссия вертолета Ка-62 и наработан ее ресурс в объеме не менее 50 часов (30 июня 2018 г.)</li> <li>11) Согласованы программы сертификационных испытаний вертолета Ка-62 в сертификационных центрах Росавиации (31 декабря 2018 г.)</li> <li>12) Получен сертификат летной годности экспериментальной категории на вертолет Ка-62 (30 марта 2020 г.)</li> <li>13) Завершены сертификационные заводские испытания вертолета Ка-62 (30 декабря 2020 г.)</li> <li>14) Получено одобрение главного изменения сертификата типа (расширение температурного диапазона до + 40°С) вертолета «Ансат» (15 декабря 2018 г.)</li> <li>15) Оформлено заключение об установлении ресурса вертолета «Ансат» до 10 000 ч (15 декабря 2018 г.)</li> <li>16) Получено одобрение главного изменения сертификата типа на модернизированную носовую часть вертолета «Ансат» (15 июня 2019 г.)</li> <li>17) Проведены стендовые испытания аварийной топливной системы с целью увеличения дальности полета вертолета «Ансат» и изготовлен летный прототип (15 декабря 2019 г.)</li> <li>18) Завершены ресурсные испытания редуктора ВР-226Н в обеспечение назначенного ресурса вертолета Ка-226Т не менее 1 400 часов (30 сентября 2019 г.)</li> <li>19) Завершены сертификационные испытания вертолета Ка-226Т для обеспечения пассажирских перевозок (30 декабря 2019 г.)</li> <li>20) Завершены сертификационные испытания вертолета Ка-226Т в обеспечение надежности гидравлической системы (30 декабря 2020 г.)</li> <li>21) Завершены работы по увеличению максимальной взлетной массы вертолета Ка-226Т до 3 800 кг</li> </ol>	<p>Подпрограмма 2 «Вертолетостроение» Контрольные события Программы, связанные с реализацией авиационных программ (проектов):</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Получено одобрение главного изменения к сертификату типа вертолета Ми-38-2 на выполнение полетов в условиях низких температур (31 мая 2019 г.)</li> <li>2) Получено одобрение главного изменения к сертификату типа вертолета Ми-38-2 на полеты в условиях обледенения (25 декабря 2019 г.)</li> <li>3) Получено одобрение главного изменения к сертификату типа вертолета Ми-38-2 на полеты с рулевым винтом 2602.3904.000.000 (25 декабря 2020 г.)</li> <li>4) Получено одобрение главного изменения к сертификату типа вертолета Ми-38-2 на полеты по категории «А» с площадок ограниченных размеров (25 декабря 2021 г.)</li> <li>5) Оформлены заключения об установлении назначенных ресурсов 1 000 часов и выше агрегатам и системам вертолета Ми-38-2 (25 декабря 2021 г.)</li> <li>6) Завершены работы по модернизации фюзеляжа вертолета «Ансат» (переход на рамную силовую схему, изменение обводов; 15 июня 2019 г.)</li> <li>7) Завершены работы по расширению функциональных возможностей вертолета «Ансат» за счет модернизации носовой части, проведены летные испытания (15 декабря 2019 г.)</li> <li>8) Проведены работы по установке современного пилотажно-навигационного комплекса с системой электронной индикации вертолета «Ансат» (31 декабря 2020 г.)</li> <li>9) Разработана и установлена на вертолет «Ансат» система автоматического управления (31 декабря 2021 г.)</li> <li>10) Завершены предпроектные работы по определению облика перспективного коммерческого вертолета (30 июня 2020 г.)</li> <li>11) Разработан эскизный проект перспективного коммерческого вертолета (30 июня 2021 г.)</li> </ol>	<p><i>Изменены (перенесены) сроки следующих контрольных событий:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Получение одобрения главного изменения к сертификату типа вертолета Ми-38-2 на выполнение полетов в условиях низких температур (с 30 марта 2019 г. на 31 мая 2019 г.);</li> <li>- Получение одобрения главного изменения к сертификату типа вертолета Ми-38-2 на полеты в условиях обледенения (с 30 июня 2019 г. на 25 декабря 2019 г.);</li> <li>- Завершение испытаний вертолета Ка-62 (с 30 июня 2018 г. на 31 декабря 2018 г.);</li> <li>- Получение заключения об установлении назначенных ресурсов 1 000 часов и выше агрегатам и системам вертолета Ми-38 (с 30 декабря 2019 г. на 25 декабря 2021 г.);</li> <li>- Завершение работ по расширению функциональных возможностей вертолета «Ансат» за счет модернизации носовой части, проведены летные испытания (с 15 июня 2019 г. на 15 декабря 2019 г.).</li> </ul> <p><i>Не указаны конкретные требования к характеристикам перспективного коммерческого вертолета, что затрудняет оценку эффективности планируемых (достигнутых) результатов.</i></p>



№ п/п	В редакции Постановления Правительства РФ от 31.03.2017 г. № 379	В редакции Постановления Правительства РФ от 30.03.2018 г. № 349 <sup>2</sup>	В редакции Постановления Правительства РФ от 29.03.2019 г. № 376	Комментарии
		(30 декабря 2020 г.) 22) Завершены предпроектные работы по определению облика перспективного коммерческого вертолета (30 декабря 2020 г.)		
13.3.	<p><b>Подпрограмма 3 «Авиационное двигателестроение»</b> Контрольные события Программы, связанные с реализацией авиастроительных программ (проектов):</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Проведены испытания ПД-14 на высотном стенде в термобарокамере федерального государственного унитарного предприятия «Центральный институт авиационного моторостроения» - 3-й этап (30 июня 2017 г.);</li> <li>2) Проведены летные испытания на летающей лаборатории - 3-й этап (30 декабря 2017 г.)</li> <li>3) Проведены 150-часовые сертификационные испытания двигателя ПД-14 (30 декабря 2017 г.)</li> <li>4) Подготовлена и представлена авиационным властям доказательная документация на получение сертификата типа двигателя ПД-14 (30 декабря 2017 г.)</li> <li>5) Изготовлены макетные образцы деталей, узлов и элементов систем двигателя (31 декабря 2017 г.)</li> <li>6) Подтвержден ресурс основных деталей двигателя ПД-14 (30 декабря 2018 г.)</li> <li>7) Испытаны макетные образцы деталей, узлов и элементов систем двигателя в составе технологического двигателя (31 декабря 2018 г.)</li> </ol>	<p>Подпрограмма 3 «Авиационное двигателестроение» Контрольные события Программы, связанные с реализацией авиастроительных программ (проектов):</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Изготовлен двигатель ТВ7-117СТ-01 № 1 с системой автоматического управления для проведения предварительных стендовых испытаний (30 ноября 2018 г.)</li> <li>2) Разработано техническое задание на двигатель - демонстратор технологий двигателя ПД-35 (30 июня 2018 г.)</li> <li>3) Разработаны эскизные проекты узлов газогенератора двигателя - демонстратора технологий (этап 2). Разработаны «критические» технологии двигателя ПД-35 (31 декабря 2018 г.)</li> <li>4) Проведены испытания на летающей лаборатории в обеспечение сертификации двигателя ПД-14 (30 сентября 2018 г.)</li> <li>5) Подготовлена и предъявлена доказательная документация в обеспечение получения сертификата типа двигателя ПД-14 (25 декабря 2018 г.)</li> <li>6) Проведены испытания элементов мотогондолы двигателя ПД-14 на установках (30 марта 2019 г.)</li> <li>7) Разработан комплект документов для получения разрешения на 1-й вылет самолета МС-21 с двигательной установкой ПД-14 (30 июня 2019 г.)</li> <li>8) Получено одобрение производства двигателя ПД-14 в Авиарегистре России (30 марта 2020 г.)</li> <li>9) Выполнена стадия работ по расширению ожидаемых условий эксплуатации двигательной установки ПД-14 (30 июня 2020 г.)</li> <li>10) Выполнена стадия работ по испытанию образцов в рамках специальной квалификации материалов и полуфабрикатов основных и особо ответственных деталей в подтверждение сертификационных требований к двигателю ПД-14 (30 сентября 2020 г.)</li> <li>11) Разработан конструктивно-технологический облик деталей, узлов и элементов систем двигателя демонстратора технологий для создания перспективного двигателя для вертолета с новыми функциональными возможностями (31 декабря 2018 г.)</li> <li>12) Изготовлены опытные детали, узлы и элементы систем двигателя - демонстратора технологий для испытаний и исследований характеристик перспективного двигателя для вертолета (31 июля 2019 г.)</li> <li>13) Опробованы перспективные конструкторско-технологические решения в отношении перспективного двигателя для вертолета с новыми функциональными возможностями на деталях, узлах и системах двигателя - демонстратора технологий при проведении автономных испытаний в натуральных условиях (31 декабря 2019 г.)</li> </ol> <p><i>Изменены (перенесены) сроки следующих контрольных событий:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Подготовка и предоставление доказательной документации на получение сертификата типа двигателя ПД-14 (с 30 декабря 2017 г. на 25 декабря 2018 г.);</li> <li>- Испытания макетных образцов деталей, узлов и элементов систем двигателя в составе технологического двигателя (с 31 декабря 2018 г. на 30 сентября 2020 г.).</li> </ul> <p><i>Не указаны конкретные требования к характеристикам перспективного двигателя для вертолета, что</i></p>	<p>Подпрограмма 3 «Авиационное двигателестроение» Контрольные события Программы, связанные с реализацией авиастроительных программ (проектов):</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Подготовлено производство для изготовления серийных двигателей ТВ7-117СТ-01 (31 декабря 2019 г.)</li> <li>2) Изготовлены четыре силовые установки для летных испытаний самолета Ил-114-300 (30 июня 2020 г.)</li> <li>3) Проведены сертификационные испытания двигателя ТВ7-117СТ-01 (30 сентября 2020 г.)</li> <li>4) Получен сертификат типа на двигатель ТВ7-117СТ-01 (31 декабря 2020 г.)</li> <li>5) Получен сертификат производства для изготовления серийных двигателей ТВ7-117СТ-01 (30 сентября 2021 г.)</li> <li>6) Разработан план работ по подготовке технического проекта двигателя-демонстратора технологий перспективного двигателя ПД-35 (31 марта 2019 г.)</li> <li>7) Проведены испытания деталей и сборочных единиц двигателя ПД-35 на установках поузловой доводки (30 июня 2019 г.)</li> <li>8) Разработаны технические проекты узлов газогенератора двигателя-демонстратора технологий. Изготовлены детали и сборочные единицы установок испытания узлов двигателя ПД-35 (30 сентября 2019 г.)</li> <li>9) Разработаны технические проекты узлов газогенератора двигателя-демонстратора технологий двигателя ПД-35 в соответствии с планом работ. Выполнена стадия работ по разработке «критических» технологий двигателя-демонстратора технологий двигателя ПД-35 (31 декабря 2019 г.)</li> <li>10) Выпущена рабочая конструкторская документация на демонстрационный газогенератор двигателя ПД-35 (31 марта 2020 г.)</li> <li>11) Выполнена подготовка стенда акционерного общества «ОДК-Авиадвигатель» для проведения испытаний демонстрационного газогенератора двигателя ПД-35 (30 сентября 2020 г.)</li> <li>12) Разработаны технические проекты узлов двигателя-демонстратора технологий. Изготовлены детали и сборочные единицы установок испытания узлов двигателя ПД-35 (31 декабря 2020 г.)</li> <li>13) Выполнена сборка демонстрационного газогенератора двигателя ПД-35 и начаты его испытания (31 марта 2021 г.)</li> <li>14) Начаты испытания демонстрационного газогенератора. Разработан план работ по выпуску рабочей конструкторской документации на двигатель-демонстратор технологий двигателя ПД-35 (30 июня 2020 г.)</li> <li>15) Разработан технический проект двигателя-демонстратора технологий двигателя ПД-35 (30 сентября 2021 г.)</li> <li>16) Обеспечено начало летных сертификационных испытаний двигателя ПД-14 на летающей лаборатории Ил-76ЛЛ (30 марта 2019 г.)</li> <li>17) Проведены дополнительные испытания двигателя ПД-14 для расширения сертификата типа (30 декабря 2019 г.)</li> <li>18) Получено одобрение производства двигателя ПД-14 в Авиарегистре России (30 марта 2020 г.)</li> <li>19) Проведены изготовление, сборка и приемочные испытания двигателя ПД-14 № 100-17 (010), 100-18(010) (30 сентября 2020 г.)</li> </ol>	<p><i>Изменены (перенесены) сроки сертификационных испытаний двигателя ПД-14 на летающей лаборатории Ил-76ЛЛ (с 30 сентября 2018 г. на 30 марта 2019 г.).</i> <i>Не указаны конкретные требования к характеристикам перспективного вертолетного двигателя, что затрудняет оценку эффективности планируемых (достигнутых) результатов.</i></p>

№ п/п	В редакции Постановления Правительства РФ от 31.03.2017 г. № 379	В редакции Постановления Правительства РФ от 30.03.2018 г. № 349 <sup>2</sup>	В редакции Постановления Правительства РФ от 29.03.2019 г. № 376	Комментарии
		затрудняет оценку эффективности планируемых (достигнутых) результатов.	<p>20) Сформирован комплект документов для получения разрешения на 1-й вылет самолета MC-21 с двигательной установкой ПД-14 (31 декабря 2020 г.)</p> <p>21) Разработаны технические публикации по двигательной установке, руководства по эксплуатации двигателя и мотогондолы ПД-14 (30 марта 2021 г.)</p> <p>22) Оформлены дополнения к сертификату типа на двигатель ПД-14 (Российская Федерация; 30 сентября 2021 г.);</p> <p>23) Оформлены валидационные документы Европейского агентства по безопасности полетов (EASA) на двигатель ПД-14 (30 декабря 2021 г.);</p> <p>24) Разработан конструктивный облик перспективного вертолетного двигателя с новыми функциональными возможностями (с реализацией концепции «мощность-тяга»; 30 июля 2020 г.)</p> <p>25) Разработан конструктивно-технологический облик деталей, узлов и элементов систем двигателя - демонстратора технологий для создания перспективного вертолетного двигателя с новыми функциональными возможностями (30 декабря 2020 г.)</p> <p>26) Изготовлены опытные детали, узлы и элементы систем двигателя - демонстратора технологий перспективного вертолетного двигателя для испытаний и исследований (30 июля 2021 г.)</p> <p>27) Опробованы перспективные конструкторско-технологические решения для перспективного вертолетного двигателя с новыми функциональными возможностями на деталях, узлах и системах двигателя-демонстратора технологий при проведении автономных испытаний в натуральных условиях (30 декабря 2021 г.)</p>	
13.4.	<p><b>Подпрограмма 4 «Авиационные агрегаты и приборы»</b> Контрольные события Программы, связанные с реализацией авиационных программ (проектов):</p> <p>1) Разработана конструкторская документация, изготовлены и испытаны образцы-демонстраторы агрегатов и компонентов с техническими и технико-экономическими характеристиками, обеспечивающими конкурентоспособность изделий и компетенции интегратора 1-го уровня (4-я очередь; 30 марта 2017 г.)</p> <p>2) Направлены заявки в авиационные власти на сертификацию (квалификацию) авиационных систем и агрегатов, разработана конструкторская документация, изготовлены и испытаны образцы-демонстраторы агрегатов и компонентов с техническими и технико-экономическими характеристиками, обеспечивающими конкурентоспособность изделий и компетенции интегратора 1-го уровня (1-я очередь; 30 июня 2017 г.)</p> <p>3) Проведены типовые (квалификационные) испытания модифицированного оборудования, адаптированного для установки в комплексы бортового радиоэлектронного оборудования самолетов класса АП-25 (типа Ил-96-300/400, Ил-114-300, Ту-204/214, MC-21, SSJ-100) в рамках мероприятий по импортозамещению, проведены стендовые испытания и отработка взаимодействия вновь устанавливаемого оборудования со штатным оборудованием комплексов бортового радиоэлектронного оборудования (30 июня 2017 г.)</p> <p>4) Направлены заявки в авиационные власти на сертификацию (квалификацию) авиационных систем и агрегатов, разработана конструкторская документация, изготовлены и испытаны образцы-демонстраторы агрегатов и компонентов с техническими и технико-экономическими характеристиками, обеспечивающими конкурентоспособность изделий и компетенции интегратора 1-го уровня (2-я очередь; 30 сентября 2017 г.)</p> <p>5) Проведено функциональное тестирование программного обеспечения отечественной операционной системы в</p>	<p><b>Подпрограмма 4 «Авиационные агрегаты и приборы»</b> Контрольные события Программы, связанные с реализацией авиационных программ (проектов):</p> <p>1) Завершены квалификационные испытания и получено одобрение Росавиации - свидетельство о годности комплектующего изделия, одобрительное письмо (не менее 2-х изделий; 30 сентября 2018 г.)</p> <p>2) Завершены квалификационные испытания и получено одобрение Росавиации - свидетельство о годности комплектующего изделия, одобрительное письмо (не менее 2-х изделий; 31 декабря 2018 г.)</p> <p>3) Подана заявка в EASA на квалификацию комплектующих изделий (не менее 2-х изделий; 31 декабря 2018 г.)</p> <p>4) Завершены квалификационные испытания и получено одобрение Росавиации - свидетельство о годности комплектующего изделия, одобрительное письмо (не менее 2-х изделий; 31 марта 2019 г.)</p> <p>5) Завершены квалификационные испытания и получено одобрение Росавиации - свидетельство о годности комплектующего изделия, одобрительное письмо (не менее 2-х изделий; 30 июня 2019 г.)</p> <p>6) Завершены квалификационные испытания и получено одобрение Росавиации - свидетельство о годности комплектующего изделия, одобрительное письмо (не менее 2-х изделий; 30 сентября 2019 г.)</p> <p>7) Завершены квалификационные испытания и получено одобрение Росавиации - свидетельство о годности комплектующего изделия, одобрительное письмо (не менее 2-х изделий; 31 декабря 2019 г.)</p> <p>8) Получено одобрение EASA на комплектующие изделия (не менее 2-х изделий; 31 декабря 2019 г.)</p> <p>9) Подана заявка в EASA на квалификацию комплектующих изделий (не менее 2-х изделий; 31 декабря 2019 г.)</p> <p>10) Завершены квалификационные испытания и получено одобрение Росавиации - свидетельство о годности комплектующего изделия, одобрительное письмо (не менее 3-х изделий; 31 марта 2020 г.)</p>	<p><b>Подпрограмма 4 «Авиационные агрегаты и приборы»</b> Контрольные события Программы, связанные с реализацией авиационных программ (проектов):</p> <p>1) Завершены квалификационные испытания и получено одобрение Росавиации - Свидетельство о годности комплектующего изделия, одобрительное письмо (не менее 2 изделий; 30 июня 2018 г.)</p> <p>2) Проведены аудиты и получены Свидетельства Росавиации об одобрении предприятий - разработчиков и изготовителей авиационного оборудования (не менее 2 предприятий; 30 сентября 2019 г.)</p> <p>3) Получено одобрение Европейского агентства по безопасности полетов (EASA) на комплектующее изделие (30 декабря 2019 г.)</p> <p>4) Подана заявка в Европейское агентство по безопасности полетов (EASA) на одобрение организаций - разработчиков авиационной техники (30 марта 2020 г.)</p> <p>5) Подана заявка в Европейское агентство по безопасности полетов (EASA) на квалификацию комплектующих изделий (не менее 2 изделий; 30 сентября 2020 г.)</p> <p>6) Получено одобрение EASA на комплектующие изделия (не менее 2 изделий; 30 декабря 2020 г.)</p> <p>7) Получено одобрение Европейского агентства по безопасности полетов (EASA) организации - разработчика авиационной техники (30 марта 2021 г.)</p> <p>8) Для системы пожарной защиты самолета SSJ-100 подготовлены документы и подана заявка на верификацию и валидацию в Европейское агентство по безопасности полетов (EASA) и Федеральное управление гражданской авиации США (FAA) свидетельства годности комплектующих изделий Росавиации (31 декабря 2021 г.)</p> <p>9) Для агрегатов системы пожарной защиты самолета MC-21 подготовлены документы и подана заявка на верификацию и валидацию в Европейское агентство по безопасности полетов (EASA) и Федеральное управление гражданской авиации США (FAA)</p>	<p>В тексте Программы отсутствует информация о конкретных типах (наименованиях) агрегатов, систем и приборов (комплектующих изделий), разработка которых планируется в рамках реализации Программы, в т.ч. с целью получения одобрения сертификационных органов (Росавиации, EASA), а также наименованиях предприятий, по которым планируется аудитов и получение свидетельств сертификационных органов (Росавиации, EASA) об одобрении организаций - разработчиков и изготовителей авиационного оборудования.</p>

№ п/п	В редакции Постановления Правительства РФ от 31.03.2017 г. № 379	В редакции Постановления Правительства РФ от 30.03.2018 г. № 349 <sup>2</sup>	В редакции Постановления Правительства РФ от 29.03.2019 г. № 376	Комментарии
	<p>составе целевых платформ (30 сентября 2017 г.)</p> <p>6) Проведены летные испытания комплекса интегрированной модульной авионики на самолете авиации общего назначения (до 19 мест), вертолете (30 сентября 2017 г.)</p> <p>7) Разработан эскизный проект на интегрированный комплекс бортового радиоэлектронного оборудования на базе интегрированной модульной авионики второго поколения (31 декабря 2017 г.)</p> <p>8) Разработана документация по аудиту системы гарантии проектирования (31 декабря 2017 г.)</p> <p>9) Направлены заявки в авиационные власти на сертификацию (квалификацию) авиационных систем и агрегатов; разработана конструкторская документация, изготовлены и испытаны образцы-демонстраторы агрегатов и компонентов с техническими и технико-экономическими характеристиками, обеспечивающими конкурентоспособность изделий и компетенции интегратора 1-го уровня (3-я очередь; 30 марта 2018 г.)</p> <p>10) Направлены заявки в авиационные власти на сертификацию (квалификацию) авиационных систем и агрегатов, разработана конструкторская документация, изготовлены и испытаны образцы-демонстраторы агрегатов и компонентов с техническими и технико-экономическими характеристиками, обеспечивающими конкурентоспособность изделий и компетенции интегратора 1-го уровня (4-я очередь; 30 июня 2018 г.)</p> <p>11) Оформлена доказательная сертификационная документация в части модернизированного оборудования (в рамках мероприятий по импортозамещению) для получения дополнений к сертификатам типа на самолеты класса АП-25 (типа Ил-96-300/400, Ту-204/214, MC-21, SSJ-100; 30 июня 2018 г.)</p> <p>12) Проведены квалификационные (сертификационные) испытания на соответствие нормам авиационных правил;</p> <p>13) Получены одобрительные письма (свидетельства) о годности комплектующих изделий, разработана конструкторская документация, изготовлены и испытаны образцы-демонстраторы агрегатов и компонентов с техническими и технико-экономическими характеристиками, обеспечивающими конкурентоспособность изделий и компетенции интегратора 1-го уровня (1-я очередь; 30 сентября 2018 г.)</p> <p>14) Оформлена доказательная сертификационная документация на программное обеспечение отечественной операционной системы в составе базовой целевой платформы (комплектующего изделия; 30 сентября 2018 г.)</p> <p>15) Разработан технический проект на комплекс и основные системы интегрированного комплекса бортового оборудования интегрированной модульной авионики второго поколения (31 декабря 2018 г.)</p> <p>16) Получено одобрение авиационных властей на отечественную операционную систему в составе базовой целевой платформы (комплектующего изделия; 31 декабря 2018 г.)</p> <p>17) Проведены квалификационные (сертификационные) испытания на соответствие нормам авиационных правил; получены одобрительные письма (свидетельства) о годности комплектующих изделий, разработана конструкторская документация, изготовлены и испытаны образцы-демонстраторы агрегатов и компонентов с техническими и технико-экономическими характеристиками, обеспечивающими конкурентоспособность изделий и компетенции интегратора 1-го уровня (2-я очередь; 30 марта 2019 г.)</p>	<p>11) Завершены квалификационные испытания и получено одобрение Росавиации - свидетельство о годности комплектующего изделия, одобрительное письмо (не менее 3-х изделий; 30 июня 2020 г.)</p> <p>12) Завершены квалификационные испытания и получено одобрение Росавиации - свидетельство о годности комплектующего изделия, одобрительное письмо (не менее 3-х изделий; 30 сентября 2020 г.)</p> <p>13) Получено одобрение EASA на комплектующие изделия (не менее 2-х изделий; 31 декабря 2020 г.)</p> <p><i>В перечне контрольных событий отсутствует информация о конкретных типах (наименованиях) агрегатов и приборов (комплектующих изделий), на которые планируется получение одобрения сертификационных органов (Росавиации, EASA).</i></p>	<p>свидетельства годности комплектующих изделий Росавиации (31 декабря 2021 г.)</p> <p>10) Для агрегатов аварийной топливной системы вертолета Ка-226Т подготовлены документы и подана заявка на верификацию и валидацию в Европейское агентство по безопасности полетов (EASA) и Федеральное управление гражданской авиации США (FAA) свидетельства годности комплектующих изделий Росавиации (31 декабря 2021 г.)</p> <p>11) Разработаны математические модели и конструкторская документация экспериментальных образцов - демонстраторов технологий для перспективных систем авиационного оборудования с опережающим научно-техническим уровнем. Получены свидетельства годности комплектующих изделий на агрегаты авиационного оборудования (1-я и 2-я очереди; 30 марта 2019 г.)</p> <p>12) Направлены заявки в авиационные власти на сертификацию (квалификацию) авиационных систем и агрегатов, разработана конструкторская документация, изготовлены и испытаны образцы - демонстраторы (опытные образцы) агрегатов и компонентов с техническими и технико-экономическими характеристиками, обеспечивающими конкурентоспособность изделий и компетенции интегратора 1-го уровня (4-я очередь; 30 июня 2019 г.)</p> <p>13) Проведена оптимизация параметров математических моделей и разработаны эскизные проекты экспериментальных образцов - демонстраторов технологий для перспективных систем авиационного оборудования с опережающим научно-техническим уровнем (30 декабря 2019 г.)</p> <p>14) Направлены заявки в авиационные власти на сертификацию (квалификацию) авиационных систем и агрегатов, разработана конструкторская документация, изготовлены и испытаны образцы - демонстраторы (опытные образцы) агрегатов и компонентов с техническими и технико-экономическими характеристиками, обеспечивающими конкурентоспособность изделий и компетенции интегратора 1-го уровня (5-я очередь; 30 декабря 2019 г.)</p> <p>15) Проведены квалификационные (сертификационные) испытания на соответствие нормам авиационных правил; получены одобрительные письма (свидетельства) о годности комплектующих изделий, разработана конструкторская документация, изготовлены и испытаны образцы-демонстраторы (опытные образцы) агрегатов и компонентов с техническими и технико-экономическими характеристиками, обеспечивающими конкурентоспособность изделий и компетенции интегратора 1-го уровня (4-я очередь; 30 июня 2020 г.)</p> <p>16) Разработаны технические проекты для перспективных систем авиационного оборудования с опережающим научно-техническим уровнем (30 декабря 2020 г.)</p> <p>17) Изготовлены экспериментальные образцы демонстраторов технологий перспективных систем авиационного оборудования с опережающим научно-техническим уровнем (30 сентября 2021 г.)</p> <p>18) Проведена верификация и валидация Европейского агентства по безопасности полетов (EASA) и Федерального управления гражданской авиации США (FAA) одобрительных писем (сертификатов) Росавиации о годности комплектующих изделий (3-я очередь; 30 декабря 2021 г.)</p> <p>19) Выполнена поставка комплекса бортового радиоэлектронного оборудования для первого опытного самолета Ил-114-300 (30 марта 2019 г.)</p> <p>20) Изготовлен комплект модернизированного оборудования</p>	

№ п/п	В редакции Постановления Правительства РФ от 31.03.2017 г. № 379	В редакции Постановления Правительства РФ от 30.03.2018 г. № 349 <sup>2</sup>	В редакции Постановления Правительства РФ от 29.03.2019 г. № 376	Комментарии
	<p>18) Проведены квалификационные (сертификационные) испытания на соответствие нормам авиационных правил;</p> <p>19) Получены одобрительные письма (свидетельства) о годности комплектующих изделий, разработана конструкторская документация, изготовлены и испытаны образцы-демонстраторы агрегатов и компонентов с техническими и технико-экономическими характеристиками, обеспечивающими конкурентоспособность изделий и компетенции интегратора 1-го уровня (3-я очередь; 30 июня 2019 г.)</p> <p>20) Проведены квалификационные (сертификационные) испытания на соответствие нормам авиационных правил, получены одобрительные письма (свидетельства) о годности комплектующих изделий, разработана конструкторская документация, изготовлены и испытаны образцы-демонстраторы агрегатов и компонентов с техническими и технико-экономическими характеристиками, обеспечивающими конкурентоспособность изделий и компетенции интегратора 1-го уровня (4-я очередь; 30 сентября 2019 г.)</p> <p>21) Получены одобрения авиационных властей на комплектующие изделия, устанавливаемые на MC-21 (30 сентября 2019 г.)</p>		<p>самолета Ил-96-400М для стендовых испытаний (30 сентября 2019 г.)</p> <p>21) Разработаны проекты документов по Системе управления безопасностью полетов как составной части Федеральных авиационных правил (часть 21, рекомендательные и методические материалы; 30 декабря 2019 г.)</p> <p>22) Разработан технический проект на отечественный комплекс бортового радиоэлектронного оборудования для самолета MC-21 (30 марта 2020 г.)</p> <p>23) Завершена сертификация отечественной операционной системы PB ARINC 653 для авиационного применения по уровню гарантии проектирования «С» (30 июня 2020 г.)</p> <p>24) Выполнена доработка опытных образцов комплектующих изделий и систем комплекса бортового радиоэлектронного оборудования самолета Ил-114-300 по результатам наземных и летных испытаний в составе воздушного судна (30 сентября 2020 г.)</p> <p>25) Проведены наземные испытания отечественного комплекса бортового радиоэлектронного оборудования в составе самолета SSJ-75 (30 марта 2021 г.)</p> <p>26) Получены одобрения авиационной власти (Росавиации) на комплектующие изделия и системы комплекса бортового радиоэлектронного оборудования самолета Ил-114-300 (30 июня 2021 г.)</p> <p>27) Получены одобрения авиационных властей (Росавиации) на комплектующие изделия и системы комплекса бортового радиоэлектронного оборудования самолета Ил-96-300/400М (30 сентября 2021 г.)</p> <p>28) Выполнена доработка опытных образцов комплектующих изделий и систем комплекса бортового радиоэлектронного оборудования самолета SSJ-75 по результатам наземных и летных испытаний в составе воздушного судна (30 декабря 2021 г.)</p>	
13.5.	<p><b>Подпрограмма 7 «Авиационная наука и технологии»</b> Контрольные события Программы, связанные с реализацией авиастроительных программ (проектов):</p> <p>1) Определен технический облик базовых газогенераторов следующих поколений и различных схем для построения семейств турбореактивных двухконтурных двигателей, турбовинтовых двигателей, турбовентиляторных газотурбинных двигателей, а также двигателей других схем для пилотируемых дозвуковых, сверхзвуковых и гиперзвуковых летательных аппаратов (концепции, подтверждения, демонстраторы) с доведением до 2-го уровня готовности технологий (30 марта 2017 г.)</p> <p>2) Разработан перечень функций перспективного комплекса бортового оборудования воздушных судов различных категорий, соответствующий 4 -5 уровню готовности технологий (30 июня 2017 г.)</p> <p>3) Завершен выпуск рабочей конструкторской документации на легкий многоцелевой самолет пассажироместностью 9 мест (Литера «О»), соответствующий 7 уровню готовности технологий (31 августа 2017 г.)</p> <p>4) Создан опытный образец легкого многоцелевого самолета пассажироместностью 9 мест, соответствующий 7 уровню готовности технологий (31 августа 2017 г.)</p> <p>5) Разработаны перспективные компоновки магистральных и региональных самолетов (30 сентября 2017 г.)</p> <p>6) Разработан технический облик перспективного комплекса бортового оборудования на базе распределенной модульной электроники для различных категорий воздушных судов, базирующейся на новых конструктивных решениях, включая вычислительную систему на кристалле, соответствующий 3 - уровню</p>	<p>Подпрограмма 7 «Авиационная наука и технологии» Контрольные события Программы, связанные с реализацией авиастроительных программ (проектов):</p> <p>1) Проведена разработка организационных механизмов использования объектов экспериментальной и полигонной базы, входящих в центры экспериментальных разработок (30 сентября 2018 г.)</p> <p>2) Разработаны макеты подсистем системы управления научно-технологическим развитием авиастроения (30 марта 2019 г.)</p> <p>3) Разработан макет единой системы управления научно-технологическим развитием авиастроения (30 сентября 2019 г.)</p> <p>4) Разработаны макеты подсистем системы управления созданием и внедрением авиационных технологий с учетом национальных и международных стандартов (30 марта 2020 г.)</p> <p>5) Разработан макет системы управления созданием и внедрением авиационных технологий с учетом национальных и международных стандартов (30 сентября 2020 г.)</p> <p>6) Подтверждена реализуемость ключевых технологий с доведением до 3 - 4-го уровня готовности технологий для построения семейств турбореактивных двухконтурных двигателей, турбовинтовых двигателей, турбовальных газотурбинных двигателей, а также двигателей других схем для дозвуковых и сверхзвуковых перспективных летательных аппаратов (концепции, подтверждения, демонстраторы; 30 июня 2020 г.)</p> <p>7) Разработана инновационная архитектура комплекса бортового оборудования поколения 2030 (25 декабря 2020 г.)</p> <p>8) Изготовлен макет экспериментальной установки;</p>	<p>Подпрограмма 7 «Авиационная наука и технологии» Контрольные события Программы, связанные с реализацией авиастроительных программ (проектов):</p> <p>1) Разработан проект комплексной программы развития экспериментальной и полигонной базы авиастроения (31 декабря 2019 г.)</p> <p>2) Разработан актуализированный план деятельности федерального государственного бюджетного учреждения «Национальный исследовательский центр «Институт имени Н.Е. Жуковского» по развитию науки и технологий в авиастроении на 2016 - 2030 годы (30 июня 2020 г.)</p> <p>3) Разработана актуализированная Программа совместной деятельности организаций, в отношении которых федеральное государственное бюджетное учреждение «Национальный исследовательский центр «Институт имени Н.Е. Жуковского» осуществляет от имени Российской Федерации полномочия учредителя и собственника имущества (31 декабря 2020 г.)</p> <p>4) Проведены экспериментальные и расчетные исследования элементов, узлов и систем для подтверждения разрабатываемых конструкторско-технологических решений перспективных и модернизируемых турбореактивных двухконтурных двигателей. Разработаны проекты нормативных технических документов. Разработаны рекомендации по обеспечению соответствия перспективных двигателей гражданской авиации российского производства экологическим требованиям Международной организации гражданской авиации (ИКАО; 30 июня 2019 г.)</p> <p>5) Проведены расчетно-экспериментальные исследования и определены характеристики элементов гибридных и электрических силовых установок применительно к</p>	<p>Не указаны требования к планируемому (ожидаемому) результатам работ в пп. 1-3, что затрудняет оценку их эффективности.</p> <p>Не указаны конкретные требования к результатам планируемых работ, включая необходимые технические, экономические и эксплуатационные характеристики перспективных ЛА и других видов авиационной техники, что затрудняет оценку эффективности достигнутых результатов, адекватный анализ (оценку) возможностей их применения в текущих и перспективных авиастроительных программах (проектах).</p>

№ п/п	В редакции Постановления Правительства РФ от 31.03.2017 г. № 379	В редакции Постановления Правительства РФ от 30.03.2018 г. № 349 <sup>2</sup>	В редакции Постановления Правительства РФ от 29.03.2019 г. № 376	Комментарии
	<p>готовности технологий (30 ноября 2017 г.)</p> <p>7) Спроектированы с использованием цифровых технологий и изготовлены конструктивно-подобные образцы панелей фюзеляжа, в том числе сварной, из алюминиевого и алюминий-литиевых сплавов нового поколения, разработаны и изготовлены волоконно-оптические датчики для мониторинга коррозии в элементах конструкций авиационной техники из алюминиевых сплавов (25 декабря 2017 г.)</p> <p>8) Разработана технология синтеза заготовок деталей камеры сгорания из металлопорошковой композиции сплава ВЖ159 методом селективного лазерного сплавления, обеспечивающие снижение трудоемкости изготовления в 1,5 - 2 раза (25 декабря 2017 г.)</p> <p>9) Созданы технологии автоматизированного неразрушающего ультразвукового контроля пористости деталей и агрегатов механизации самолета из полимерных композиционных материалов с применением одноэлементных пьезоэлектрических преобразователей и фазированных решеток (25 декабря 2017 г.)</p> <p>10) Изготовлена и испытана крупномасштабная тематическая модель несущего винта, получены характеристики структуры потока вокруг несущего винта в присутствии экрана на режимах полета с малыми относительными скоростями (30 декабря 2017 г.)</p> <p>11) Создан опытный демонстратор цельнокомпозитного крыла предназначенного для установки на самолет-демонстратор для местных воздушных линий на 19 мест, соответствующий 5 уровню готовности технологий (31 декабря 2017 г.)</p> <p>12) Завершен выпуск рабочей конструкторской документации на опытный скоростной самолет-демонстратор технологий для местных воздушных линий на 19 мест, соответствующий 6 уровню готовности технологий (31 декабря 2017 г.)</p> <p>13) Создан опытный образец скоростного самолета-демонстратора технологий для местных воздушных линий на 19 мест, соответствующий 6 уровню готовности технологий (31 декабря 2017 г.)</p> <p>14) Создан модельный образец гибридной силовой установки заданной мощности (31 декабря 2017 г.)</p> <p>15) Проведено аналитическое и (или) экспериментальное обоснование ключевых технологий, обеспечивающих создание турбореактивных двухконтурных двигателей большой тяги на базе унифицированного газогенератора для перспективных широкофюзеляжных пассажирских и транспортных самолетов гражданской авиации, обеспечивающих: снижение крейсерского удельного расхода топлива и выбросов CO<sub>2</sub> на 15 ... 30 процентов (к двигателям 2010 года), шума на 25 - 30 EPNdB ниже норм 4-й главы стандарта ИКАО, эмиссии NO<sub>x</sub> на 45 ... 60 процентов ниже норм CAEP2 (30 марта 2018 г.)</p> <p>16) Разработаны требования для формирования кабины экипажа перспективных воздушных судов, соответствующий 3 - 4 уровню готовности технологий (30 марта 2018 г.)</p> <p>17) Изготовлена модель летающей лаборатории перспективного скоростного вертолета и приведены ее экспериментальные исследования в аэродинамической трубе (30 июня 2018 г.)</p> <p>18) Разработаны базовые модульные архитектурные решения операционных систем реального времени, соответствующие 3 - 4 уровню готовности технологий (30 июня 2018 г.)</p> <p>19) Завершен выпуск рабочей конструкторской документации на опытный самолет-демонстратор технологий для местных воздушных линий на 19 мест с</p>	<p>проведены исследования по проверке работоспособности и отработке технических решений по конструкции ударной установки для трековых испытаний крупногабаритных элементов воздушных судов в условиях аварийной посадки с учетом требований авиационных правил (31 декабря 2020 г.)</p> <p>9) Изготовлена модель перспективного скоростного вертолета и приведены ее экспериментальные исследования в аэродинамической трубе (30 июня 2018 г.)</p> <p>10) Проведены расчетно-проектные и экспериментальные исследования демонстраторов критических технологий малоразмерных газотурбинных двигателей, перспективных авиационных двигателей, вспомогательных силовых установок и трансмиссий силовых установок для легких самолетов, винтокрылых и беспилотных летательных аппаратов (30 сентября 2018 г.)</p> <p>11) Изготовлены и испытаны экспериментальные объекты для демонстраторов критических технологий малоразмерных газотурбинных двигателей, перспективных авиационных двигателей, вспомогательных силовых установок и трансмиссий силовых установок для легких самолетов, винтокрылых и беспилотных летательных аппаратов (25 декабря 2018 г.)</p> <p>12) Проведены экспериментальные и расчетные исследования элементов, узлов и систем перспективных и модернизируемых турбореактивных двухконтурных двигателей. Разработаны проекты нормативных технических документов, циркуляры на соответствие пунктам авиационных правил АП-33. Разработаны рекомендации по обеспечению соответствия перспективных двигателей гражданской авиации российского производства экологическим требованиям ИКАО (30 июня 2019 г.)</p> <p>13) Разработаны демонстраторы технологий для отдельных перспективных самолетных систем и агрегатов повышенной надежности, интегрированных в общую вычислительную среду, соответствующие 4 или 5 уровню готовности технологий (30 сентября 2019 г.)</p> <p>14) Разработан проект летающего демонстратора ключевых технологий, обеспечивающего снижение расхода топлива, эмиссии и уровня шума (30 декабря 2019 г.)</p> <p>15) Разработана технология изготовления гранул дисперсно-упрочненного композиционного материала на основе интерметаллидной матрицы для заготовок дисков (блисков) перспективного вертолетного двигателя (31 марта 2018 г.)</p> <p>16) Разработаны состав и технология изготовления тканепленочного материала для гибкого трубопровода для системы кондиционирования воздуха воздушных судов (30 июня 2018 г.)</p> <p>17) Разработана технология изготовления блоков из адаптивного пенополиакриламида взамен пенопласта Rohacell WF 51 с целью снижения трудоемкости изготовления детали (лопасти вертолета) (30 сентября 2018 г.)</p> <p>18) Разработана технология изготовления металлопорошковой композиции сплава типа ВКНА-25 для получения неохлаждаемых рабочих лопаток методом электронно-лучевого сплавления (25 декабря 2018 г.)</p> <p>19) Разработаны технологии изготовления дисперсно-упрочненного композиционного материала на основе интерметаллидной матрицы, истираемых уплотнительных элементов и их нанесение на детали статора турбины (31 марта 2019 г.)</p>	<p>перспективным гражданским летательным аппаратам различного назначения (30 ноября 2019 г.)</p> <p>6) Подготовлен сертификационный пакет операционной системы реального времени бортового применения, адаптируемой к составу оборудования без привязки к целевой платформе (15 декабря 2019 г.)</p> <p>7) Разработан демонстратор функции самолетовождения в составе программного комплекса моделирования (15 декабря 2019 г.)</p> <p>8) Получены результаты расчетных исследований интегральных и распределенных нестационарных характеристик дренированной лопасти несущих винтов (31 марта 2020 г.)</p> <p>9) Разработаны компоновки перспективных сверхзвуковых гражданских самолетов с низким уровнем звукового удара, шума на взлете и посадке, с оценкой аэродинамических, летно-технических, экологических, массовых характеристик, характеристик устойчивости и управляемости (30 сентября 2020 г.)</p> <p>10) Разработана архитектура функционального программного обеспечения комплекса бортового оборудования на основе общих баз данных (15 декабря 2020 г.)</p> <p>11) Спроектирована и изготовлена аэродинамическая модель магистрального самолета со средствами измерения в реальном времени и системой управления в процессе экспериментальных исследований (31 декабря 2020 г.)</p> <p>12) Разработана автоматизированная система многодисциплинарного проектирования концепций летательных аппаратов нового поколения (31 марта 2021 г.)</p> <p>13) Получены результаты экспериментальных исследований интегральных и распределенных нестационарных характеристик дренированной лопасти несущих винтов (30 июня 2021 г.)</p> <p>14) Разработана технология создания ламинарных крыльев с естественной ламинаризацией обтекания (31 декабря 2021 г.)</p> <p>15) Разработаны технологии изготовления дисперсно-упрочненного композиционного материала на основе интерметаллидной матрицы, истираемых уплотнительных элементов и их нанесения на детали статора турбины (31 января 2019 г.)</p> <p>16) Разработаны технологии изготовления синтезированных заготовок деталей из сплава ВЖ171, прототипа элементов облицовки жаровой трубы из керамического композиционного материала, заготовок неохлаждаемых рабочих лопаток из металлопорошковой композиции интерметаллидного сплава типа ВКНА-25 методом электролучевой сварки, заготовок дисков (блисков) из дисперсно-упрочненного композиционного материала на основе интерметаллидной матрицы, прототипа неохлаждаемой сопловой лопатки турбины из керамического композиционного материала для создания перспективного вертолетного двигателя (30 июня 2019 г.)</p> <p>17) Изготовлены прототипы неохлаждаемой сопловой лопатки турбины из керамического композиционного материала, а также прототипы вала турбины и статорной лопатки компрессора из металлокерамических композиционных материалов для создания перспективного вертолетного двигателя (30 сентября 2019 г.)</p> <p>18) Изготовлен сварной конструктивный элемент фюзеляжа (демонстратор) из коррозионностойкой стали ВНС72-Ш с повышенной прочностью по сравнению с серийными сталями 07Х16Н6 и ВНС5-Ш (25 декабря 2019 г.)</p>	

№ п/п	В редакции Постановления Правительства РФ от 31.03.2017 г. № 379	В редакции Постановления Правительства РФ от 30.03.2018 г. № 349 <sup>2</sup>	В редакции Постановления Правительства РФ от 29.03.2019 г. № 376	Комментарии
	<p>гибридной силовой, соответствующей 6 уровню готовности технологий (31 августа 2018 г.)</p> <p>20) Изготовлена модель крыла с вертолетным профилем, проведены экспериментальные исследования ее нестационарных характеристик в рабочих диапазонах частот;</p> <p>21) проведена сборка и наземная отработка демонстратора технологии на базе винтокрылого летательного аппарата с останавливаемым несущим винтом-крылом, выполнены испытания его в аэродинамической трубе и на гоночной площадке (30 сентября 2018 г.)</p> <p>22) Разработаны технология изготовления блоков из адаптивного пенополиакриламида взамен пенопласта Rohacell WF 51 с целью снижения трудоемкости изготовления детали (лопасти вертолета), а также технология изготовления прототипа капота двигателя вертолета из огнестойкого легкого слоистого материала с целью повышения весовой эффективности деталей при замене листов из серийного сплава OT4 (25 декабря 2018 г.)</p> <p>23) Проведена общая квалификация полимерных композиционных материалов на основе отечественных армирующих наполнителей и связующего ВСЭ-34 для агрегатов механизации планера (25 декабря 2018 г.)</p> <p>24) Разработаны методы проектирования и технологии изготовления аэродинамических моделей нового поколения для трубных испытаний и свободноплетающих моделей - демонстраторов новых технологий (30 декабря 2018 г.)</p> <p>25) Создан опытный демонстратор технологий гибридной силовой установки заданной мощности для самолета местных воздушных линий на 19 мест (31 декабря 2018 г.)</p> <p>26) Изготовлена система привода управляющих поверхностей модели отсека лопасти несущего винта и исследованы ее механические свойства (30 июня 2019 г.)</p> <p>27) Разработаны демонстраторы технологий для отдельных перспективных самолетных систем и агрегатов повышенной надежности, интегрированных в общую вычислительную среду, соответствующий 4 - 5 уровню готовности технологий (30 сентября 2019 г.)</p> <p>28) Получены результаты исследований демонстрационных узлов и деталей турбореактивного двухконтурного двигателя (30 сентября 2019 г.)</p> <p>29) Изготовлены прототипы деталей камеры сгорания сложной конфигурации из деформированных листовых и синтезированных методом селективного лазерного сплавления заготовок из сплава ВЖ171, изготовлены и проведены испытания экспериментального конструктивно-подобного образца жаровой трубы с элементами облицовки из керамического композиционного материала, а также прототипов вала турбины и статорной лопатки компрессора из металлокерамических композиционных материалов для создания перспективного вертолетного двигателя (25 декабря 2019 г.)</p> <p>30) Отработаны технологические режимы и изготовлены конструктивно-подобный элемент лопасти вертолета за один цикл, с использованием блоков из адаптивного пенополиакриламида (взамен пенопласта Rohacell WF 51) и гибридных ПКМ, и сварной конструктивный элемент фюзеляжа (демонстратор) из коррозионно-стойкой стали ВНС72-Ш с повышенной прочностью по сравнению с серийными сталями 07Х16Н6 и ВНС5-Ш, проведены стендовые испытания прототипа высоконагруженного герметичного корпуса редуктора из высокопрочного литейного магниевых сплава ВМЛ20 в сравнении с</p>	<p>20) Разработаны технологии изготовления синтезированных заготовок деталей из сплава ВЖ171, прототипа элементов облицовки жаровой трубы из керамического композиционного материала, заготовок неохлаждаемых рабочих лопаток из металлопорошковой композиции интерметаллидного сплава типа ВКНА-25 методом ЭЛС, заготовок дисков (блисков) из дисперсно-упрочненного композиционного материала на основе интерметаллидной матрицы, прототипа неохлаждаемой сопловой лопатки турбины из керамического композиционного материала для создания перспективного вертолетного двигателя (30 июня 2019 г.)</p> <p>21) Изготовлены прототипы неохлаждаемой сопловой лопатки турбины из керамического композиционного материала, а также прототипы вала турбины и статорной лопатки компрессора из металлокерамических композиционных материалов для создания перспективного вертолетного двигателя (30 сентября 2019 г.)</p> <p>22) Изготовлены прототипы деталей камеры сгорания сложной конфигурации из деформированных листовых и синтезированных методом селективного лазерного сплавления заготовок из сплава ВЖ171, изготовлены и проведены испытания экспериментального конструктивно-подобного образца жаровой трубы с элементами облицовки из керамического композиционного материала для перспективного вертолетного двигателя (25 декабря 2019 г.)</p> <p>23) Разработаны составы и технология получения металлопорошковых композиций высокопрочных алюминиевых и титановых сплавов методом атомизации, обеспечивающая выход годного материала по основной фракции не менее 75 процентов (30 марта 2020 г.)</p> <p>24) Разработаны составы и технология изготовления препрегов полимерных композиционных материалов с использованием тканых наполнителей российского производства для мотогондолы перспективного турбореактивного двухконтурного двигателя большой тяги (30 июня 2020 г.)</p> <p>25) Разработана технология изготовления широких обшивочных листов (шириной до 3 200 мм) из высокопрочных и высокопрочных алюминиевых сплавов (30 сентября 2020 г.)</p> <p>26) Разработана с применением топологической оптимизации и бионического дизайна технология синтеза деталей камеры сгорания перспективного вертолетного двигателя из жаропрочных (25 декабря 2020 г.)</p> <p>27) Получены численные и экспериментальные оценки звукового удара компоновок СДС и СДС/СПС в крейсерском полете и на режимах разгона, оценки вторичного звукового удара при торможении и снижении (30 сентября 2018 г.)</p> <p>28) Разработаны рациональные по весу конструкции сетчатых гибридных отсеков интегрированного фюзеляжа. Разработан демонстратор гибридной панели фюзеляжа с сетчатой конструктивно-силовой схемой, включающей стыковочные узлы и элементы системы защиты от факторов внешней среды (30 декабря 2018 г.)</p> <p>29) Спроектирован и изготовлен макет гибридной панели фюзеляжа с сетчатой конструктивно-силовой схемой. Проведена оценка весовой эффективности конструкции интегрированного фюзеляжа для перспективного гражданского самолета (31 декабря 2019 г.)</p> <p>30) Создан опытный образец скоростного самолета - демонстратора технологий для местных воздушных линий на 19 мест (УГТ=6; 31 декабря 2018 г.)</p> <p>31) Создан отсек - демонстратор кессона крыла интегральной конструкции, проведены его статические и</p>	<p>19) Разработаны составы металлопорошковых композиций высокопрочных алюминиевых и титановых сплавов для получения деталей по аддитивной технологии (30 марта 2020 г.)</p> <p>20) Разработаны составы препрегов полимерных композиционных материалов с использованием тканых наполнителей российского производства (30 июня 2020 г.)</p> <p>21) Разработаны технологии синтеза деталей газогенератора из жаропрочных никелевого и кобальтового сплавов, спроектированных с применением топологической оптимизации и бионического дизайна (25 декабря 2020 г.)</p> <p>22) Разработана технология изготовления мембранной ткани для процессов вакуумной инфузии полимерно-композиционных материалов с пониженной пористостью и рабочей температурой до 180 °С с забросами до 190 °С (31 марта 2021 г.)</p> <p>23) изготовления молниезащитного покрытия на основе полимерного пленочного покрытия с интегрированным металлическим слоем (30 июня 2021 г.)</p> <p>24) Разработана технология изготовления обшивочных листов шириной до 2500 мм и толщиной 1 - 10 мм из сплава 1163 с регламентированной твердой плакировкой для обшивки фюзеляжа (30 сентября 2021 г.)</p> <p>25) Разработан углепластик на основе углеродных наполнителей однонаправленного и равнопрочного из волокон марки UMATEX для изготовления элементов кессона крыла и стабилизатора самолета (25 декабря 2021 г.)</p> <p>26) Разработаны состав и технология изготовления многослойного декоративно-отделочного материала с поверхностной плотностью не более 180 г/м<sup>2</sup>, удовлетворяющего требованиям авиационным правилам АП-25 по пожаробезопасности, для отделки деталей интерьера (25 декабря 2021 г.)</p> <p>27) Разработаны демонстраторы подсистем функциональной и эксплуатационной безопасности и рекомендации для подготовки нормативно-технической документации по обеспечению информационной безопасности воздушного судна на этапах проектирования и интеграции бортового оборудования (15 декабря 2019 г.)</p> <p>28) Разработаны предложения по метрикам и пороговым уровням в перспективные нормы по звуковому удару для гражданских самолетов, по методологии летного эксперимента и требованиям к измерительному оборудованию (30 декабря 2019 г.)</p> <p>29) Разработаны спецификации требований к бортовому поляриметрическому метеорологическому радиолокатору для дистанционного обнаружения условий жидкокапельного обледенения (15 декабря 2020 г.)</p> <p>30) Проведены испытания демонстратора кессона крыла из полимерных композиционных материалов для самолетов категории АП-23 (31 декабря 2019 г.)</p> <p>31) Разработано предложение по модельному ряду малой авиации, определен приоритетный для разработки проект (31 декабря 2020 г.)</p> <p>32) Проведены испытания демонстратора кессона крыла из полимерных композиционных материалов для самолетов категории АП-23 из отечественных материалов (31 декабря 2021 г.)</p> <p>33) Подготовлены техническое задание на опытно-конструкторскую работу и дорожная карта создания перспективного самолета категории АП-23. Технологии, входящие в состав научно-технического задания для такого самолета, доведены до 4 - 6 уровня готовности</p>	

№ п/п	В редакции Постановления Правительства РФ от 31.03.2017 г. № 379	В редакции Постановления Правительства РФ от 30.03.2018 г. № 349 <sup>2</sup>	В редакции Постановления Правительства РФ от 29.03.2019 г. № 376	Комментарии
	<p>серийным сплавом МЛ5 (25 декабря 2019 г.)</p> <p>31) Разработаны технологии изготовления монолитных и трехслойных сотовых конструкций панелей пола с обшивками из клеевых угле- и стеклопластиков, а также гибких трубопроводов из полимерных композиционных материалов для системы кондиционирования воздуха, отвечающих требованиям АП-25 по горючести, разработана технология и изготовлен прототип сварного элемента конструкции шасси из высокопрочного титанового сплава BT22M (25 декабря 2019 г.)</p> <p>32) Разработан проект летающего демонстратора ключевых технологий, обеспечивающего снижение расхода топлива, эмиссии и уровня шума (30 декабря 2019 г.)</p> <p>33) Разработано системное программное обеспечение для отечественной операционной системы с сертификационными пакетами и создан действующий прототип, соответствующий 5 - 6 уровню готовности технологий (30 декабря 2019 г.)</p>	<p>усталостные испытания (УГТ=6; 31 декабря 2018 г.)</p> <p>32) Созданы демонстраторы технологий отсека кессона крыла конструктивно-силовой схемы сетчатой конструкции и «3D плетения» (УГТ=6; 31 декабря 2019 г.)</p> <p>33) Создан демонстратор технологии отсека носка крыла (предкрылка) из полимерных композитных материалов с электрической противообледенительной системой (УГТ=6; 31 декабря 2019 г.)</p> <p>34) Создан демонстратор гибридной силовой установки (УГТ=6; 31 декабря 2020 г.)</p> <p>35) Создан демонстратор технологий отсека кессона крыла конструктивно-силовой схемы бионической (гибридной) конструкции (УГТ=6; 31 декабря 2020 г.)</p> <p>36) Создан демонстратор технологий отсека фюзеляжа из полимерных композитных материалов самолета переходной категории (УГТ=6; 30 декабря 2020 г.)</p> <p>37) Создан демонстратор технологий энергетических методов создания дополнительной подъемной силы для самолетов местных воздушных линий (УГТ=6; 31 декабря 2020 г.)</p> <p>38) Создан самолет - демонстратор технологий переходной категории (УГТ=6; 31 декабря 2020 г.)</p> <p>39) Создан демонстратор технологий высокоэнергетического компрессионного формования (УГТ=6; 31 декабря 2020 г.)</p> <p><i>Не указаны требования к планируемым (ожидаемым) результатам работ в пп.1-5, что затрудняет оценку их эффективности.</i></p> <p><i>Не указаны конкретные требования к результатам планируемых работ, включая необходимые характеристики перспективных ЛА и других видов авиационной техники, что затрудняет оценку эффективности достигнутых результатов, адекватный анализ (оценку) возможностей их применения в текущих и перспективных авиационных программах (проектах).</i></p>	<p>технологий (31 декабря 2021 г.)</p>	
13.6.	<p><b>Подпрограмма 8 «Комплексное развитие отрасли»</b></p> <p>Контрольные события Программы, связанные с реализацией авиационных программ (проектов):</p> <p>1) Проведена промышленная апробация информационно-аналитической системы управления использованием и развитием материально-технической базы авиационной промышленности в ведущих организациях авиационной промышленности (15 декабря 2017 г.)</p> <p>2) Проведен анализ развития механизма поддержки продвижения отечественной авиационной техники на внутреннем и внешних рынках (31 декабря 2017 г.)</p> <p>3) Обеспечено в 2017 году методическое, организационное и правовое управление результатами научно-технической деятельности, принадлежащими Российской Федерации и полученными в рамках реализации мероприятий государственной программы (31 декабря 2017 г.)</p> <p>4) Проведен анализ развития механизма поддержки продвижения отечественной авиационной техники на внутреннем и внешних рынках (31 декабря 2018 г.)</p> <p>5) Обеспечено в 2018 году методическое, организационное и правовое управление результатами научно-технической деятельности, принадлежащими Российской Федерации и полученными в рамках реализации мероприятий государственной программы (31 декабря 2018 г.)</p> <p>6) Проведен анализ развития механизма поддержки продвижения отечественной авиационной техники на внутреннем и внешних рынках (31 декабря 2019 г.)</p> <p>7) Обеспечено в 2019 году методическое, организационное и правовое управление результатами научно-технической деятельности, принадлежащими</p>	<p>Подпрограмма 8 «Комплексное развитие отрасли»</p> <p>Контрольные события Программы, связанные с реализацией авиационных программ (проектов):</p> <p>1) Разработаны предложения по мероприятиям, направленным на создание условий для производства российской авиационной техники, способной конкурировать с зарубежными аналогами на внутреннем и внешних рынках (31 июля 2018 г.)</p> <p>2) Разработаны предложения по формированию системы управления кадровым потенциалом авиационной промышленности с учетом проектного метода управления и появления новых профессий (31 июля 2019 г.)</p> <p>3) Проведен мониторинг состояния авиационной промышленности с подготовкой информационно-аналитических материалов (31 июля 2020 г.)</p> <p>4) Проведен анализ фактических затрат на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы, выполняемые по государственным контрактам в рамках реализации Программы в 2020 году (31 июля 2020 г.)</p> <p>5) Подготовлены предложения по разработке и внедрению проектного метода управления реализацией Программы (31 декабря 2020 г.)</p> <p>6) Передано акционерному обществу «Гражданские самолеты Сухого» в обращение в первоначальные склады начального обеспечения агрегаты и (или) средства наземного обслуживания для 3 воздушных судов типа «Сухой Суперджет 100» (31 декабря 2018 г.)</p> <p>7) Контрольное событие 8.18. Передано акционерному обществу «Гражданские самолеты Сухого» в обращение в первоначальные склады начального обеспечения агрегаты и (или) средства наземного обслуживания для</p>	<p>Подпрограмма 8 «Комплексное развитие отрасли»</p> <p>Контрольные события Программы, связанные с реализацией авиационных программ (проектов):</p> <p>1) Проведен анализ фактических затрат на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы, выполняемые по государственным контрактам в рамках реализации Программы в 2020 году (31 июля 2020 г.)</p> <p>2) Проведен анализ фактических затрат на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы, выполняемые по государственным контрактам в рамках реализации Программы в 2021 году (31 июля 2021 г.)</p> <p>3) Проведена оплата части лизингового платежа акционерного общества «ОДК-Авиадвигатель» в 2019 году акционерному обществу «Сбербанк Лизинг» за стационарную координатную измерительную машину, принятую в лизинг в 2016 году (30 июня 2019 г.)</p> <p>4) Проведена оплата части лизингового платежа публичного акционерного общества «Прогресс» в 2019 году обществу с ограниченной ответственностью «РБ-Лизинг» за технологическое оборудование, поставленное в 2014 году (31 декабря 2019 г.)</p> <p>5) Проведена оплата части лизингового платежа акционерного общества «ОДК-Авиадвигатель» в 2020 году акционерному обществу «Сбербанк Лизинг» за полировальную машину, принятую в лизинг в 2017 году (30 июня 2020 г.)</p> <p>6) Проведена оплата части лизингового платежа публичного акционерного общества «Прогресс» в 2020 году лизинговой компании обществу с ограниченной ответственностью «РБ-Лизинг» за технологическое оборудование, поставленное в 2014 году (31 декабря 2020 г.)</p>	<p>Не указаны требования к планируемым (ожидаемым) результатам работ в пп. 1-2, что затрудняет оценку эффективности достигнутых результатов.</p> <p>Отсутствует обоснование необходимости субсидирования части лизинговых платежей за технологическое оборудование АО «ОДК-Авиадвигатель», ПАО «Прогресс», ПАО «ОДК-УМПО».</p>

№ п/п	В редакции Постановления Правительства РФ от 31.03.2017 г. № 379	В редакции Постановления Правительства РФ от 30.03.2018 г. № 349 <sup>2</sup>	В редакции Постановления Правительства РФ от 29.03.2019 г. № 376	Комментарии
	<p>Российской Федерации и полученными в рамках реализации мероприятий государственной программы (31 декабря 2019 г.)</p>	<p>2 воздушных судов типа «Сухой Суперджет 100» (31 декабря 2019 г.)</p> <p>8) Контрольное событие 8.19. Передано акционерному обществу «Гражданские самолеты Сухого» в обращение в первоначальные склады начального обеспечения агрегаты и (или) средства наземного обслуживания для 2 воздушных судов типа «Сухой Суперджет 100» (31 декабря 2020 г.)</p> <p><i>Не указаны требования к планируемым (ожидаемым) результатам работ в пп. 1-5, что затрудняет оценку эффективности достигнутых результатов.</i></p>	<p>7) Проведена оплата части лизинговых платежей публичного акционерного общества «ОДК-УМПО» в 2021 году акционерному обществу «МАШПРОМЛИЗИНГ» за оборудование, приобретенное в лизинг в рамках заявки на приобретение имущества в лизинг для нужд публичного акционерного общества «ОДК-УМПО» (30 июня 2021 г.)</p> <p>8) Проведена оплата части лизингового платежа публичного акционерного общества «Прогресс» в 2021 году лизинговой компании обществу с ограниченной ответственностью «РБ-Лизинг» за технологическое оборудование, поставленное в 2014 году (31 декабря 2021 г.)</p> <p>9) Продано за рубеж в 2019 году 2 новых воздушных судна отечественного производства с предоставлением гарантии остаточной стоимости (31 декабря 2019 г.)</p> <p>10) Продано за рубеж в 2020 году 5 новых воздушных судов отечественного производства с предоставлением гарантии остаточной стоимости (31 декабря 2020 г.)</p> <p>11) Продано за рубеж в 2021 году 3 новых воздушных судна отечественного производства с предоставлением гарантии остаточной стоимости (31 декабря 2021 г.)</p>	