

Приложение №1

к письму от 13.03.2019 № МВ-2/349

Проект

УТВЕРЖДЕНЫ

Указом Президента

Российской Федерации

от ____ _____ 201__ г. №

ОСНОВЫ

государственной политики Российской Федерации
в области авиационной деятельности на период до 2030 года

I. Общие положения

1. Настоящие Основы являются разрабатываемым на федеральном уровне межотраслевым документом стратегического планирования Российской Федерации, относящимся к сфере обеспечения национальной безопасности. Основы конкретизируют и развивают в части авиационной деятельности положения Стратегии национальной безопасности Российской Федерации, Военной доктрины Российской Федерации, Стратегии экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 года, Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, а также Стратегии научно-технологического развития Российской Федерации.

2. Термины и определения использованные в целях реализации положений настоящих Основ:

Авиационная безопасность	– состояние защищенности авиации от незаконного вмешательства в деятельность в области авиации
Авиационная деятельность	– взаимосвязанные и взаимозависимые виды деятельности по разработке авиационной наукой

- опережающего научно-технического задела, по разработке и производству авиационной техники и по применению авиационной техники в государственной, гражданской и экспериментальной авиации
- Авиационная инфраструктура – аэродромы, аэропорты, объекты единой системы организации воздушного движения, центры и пункты управления полетами летательных аппаратов, пункты приема, хранения и обработки информации в области авиационной деятельности, объекты хранения авиационной техники, центры и оборудование для подготовки летного состава, другие используемые при осуществлении авиационной деятельности сооружения и техника
- Авиационная коллегия при Правительстве Российской Федерации – постоянно действующий координационный орган, обеспечивающий согласованность действий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и организаций по созданию благоприятных условий для развития науки и технологий в авиастроении, разработки, производства, поддержки продаж российских воздушных судов и повышения конкурентоспособности воздушного транспорта Российской Федерации
- Авиационная промышленность – отрасль промышленности, осуществляющая научные исследования, разработки, производство, испытания, ремонт и утилизацию

- атмосферных летательных аппаратов, их оборудования и агрегатов, авиационных двигателей, а также авиационного вооружения
- Авиационная техника – атмосферные летательные аппараты, их оборудование и агрегаты, авиационные двигатели, авиационное вооружение, а также наземные средства обеспечения эксплуатации воздушных летательных аппаратов, включая средства управления воздушным движением, навигации, посадки и связи, а также тренажеры и средства наземного обслуживания летательных аппаратов
- Авиационная транспортная система – совокупность совместно действующих воздушных судов, комплекса наземных средств по подготовке и обеспечению полетов, личного состава, занятого эксплуатацией и ремонтом воздушных судов и наземных средств, а также системы управления процессом эксплуатации
- Авиационное вооружение – совокупность оружия и обеспечивающих его применение технических средств, устанавливаемых на авиационных летательных аппаратах для поражения воздушных, наземных и морских целей
- Авиационные работы – работы, выполняемые с использованием полетов гражданских воздушных судов, в сельском хозяйстве, строительстве, для охраны окружающей среды, оказания медицинской помощи и других целей, перечень которых

- устанавливается уполномоченным органом в области гражданской авиации
- Авиационный комплекс (военного назначения) – финальное изделие авиационной техники военного назначения, представляющее собой совокупность двух и более образцов авиационной техники военного назначения, каждый из которых изготовлен на предприятии-поставщике по самостоятельному комплекту конструкторской и технологической документации, объединяемых в эксплуатации в единый комплекс для выполнения взаимосвязанных эксплуатационных задач
- Авиационный перевозчик – эксплуатант, осуществляющий воздушные перевозки пассажиров, багажа, грузов или почты и имеющий лицензию на осуществление подлежащего лицензированию в соответствии с законодательством Российской Федерации вида деятельности в области авиации
- Авиация – совокупность атмосферных летательных аппаратов, знаний об их создании и применении, а также органов государственного управления, организаций и их персонала, которые создают и используют атмосферные летательные аппараты и обеспечивающие их эксплуатацию средства
- Авиация общего назначения – гражданская авиация, не используемая для осуществления коммерческих воздушных перевозок и выполнения авиационных работ
- Аэропорт – комплекс сооружений, включающий в себя аэродром, аэровокзал, другие сооружения,

	предназначенный для приема и отправки воздушных судов, обслуживания воздушных перевозок и имеющий для этих целей необходимое оборудование
Безопасность полетов	– состояние авиационной транспортной системы, при котором риск причинения вреда лицам или нанесения ущерба имуществу снижен до приемлемого уровня и поддерживается на этом либо более низком уровне посредством непрерывного процесса выявления источников опасности и контроля факторов риска
Безотказность (авиационной техники)	– способность образца летательного аппарата непрерывно сохранять работоспособное состояние в течение некоторого времени или наработки
Беспилотный летательный аппарат (воздушный)	– атмосферный летательный аппарат, выполняющий полет без экипажа на борту и управляемый в полете автоматически оператором с пункта управления или сочетанием указанных способов
Военно-техническое сотрудничество	– деятельность в области международных отношений, связанная с вывозом и ввозом, в том числе с поставкой или закупкой, продукции военного назначения, а также с разработкой и производством продукции военного назначения
Воздушная перевозка	– транспортировка пассажиров, багажа, грузов и почты на воздушных судах
Воздушное судно	– атмосферный летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет

- взаимодействия с окружающим летательный аппарат воздухом
- Воздушно-космические силы – вид Вооруженных Сил Российской Федерации, предназначенный для ведения разведки воздушно-космической обстановки, вскрытия начала воздушного и ракетного воздушно-космического нападения и оповещения органов государственного и военного управления о нем, отражения агрессии в воздушно-космической сфере и защиты от ударов из космоса и с воздуха пунктов управления высших звеньев государственного и военного управления, административно-политических центров, промышленно-экономических районов, важных объектов страны и группировок войск, поражения критически важных объектов и войск противника с применением обычных и ядерных средств поражения, а также для авиационной поддержки и обеспечения боевых действий войск, видов и родов войск Вооруженных Сил Российской Федерации, обеспечения запусков космических аппаратов (пусков межконтинентальных баллистических ракет) и управления ими в орбитальном полете. Включает военно-воздушные силы как род войск
- Государственная авиация – авиация, используемая в целях осуществления функций государства в области обороны и безопасности. Включает государственную военную авиацию и государственную авиацию специального назначения

- Государственная авиация специального назначения
- государственная авиация, используемая для решения возложенных на федеральные органы исполнительной власти и Государственную корпорацию по космической деятельности «Роскосмос» задач в области обеспечения безопасности Российской Федерации, сфере обеспечения безопасности объектов государственной охраны, сфере охраны общественного порядка, обеспечения общественной безопасности и противодействия преступности, а также в областях таможенного дела, космической деятельности, гражданской обороны, защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, в том числе обеспечения безопасности людей на водных объектах и пожарной безопасности
- Государственная военная авиация
- государственная авиация, используемая для решения задач в области обороны Российской Федерации Вооруженными Силами Российской Федерации, привлекаемыми в этих целях другими войсками, воинскими формированиями и органами
- Государственная политика в области авиационной деятельности
- совокупность скоординированных и направленных на регулирование и развитие авиационной деятельности действий политического, правового, технологического, экономического, социального и информационного характера, осуществляемых органами государственной власти Российской Федерации

- Федерации совместно с государственными корпорациями, акционерными обществами с государственным участием, государственными учреждениями и государственными унитарными предприятиями
- Государственный оборонный заказ – установленные нормативным правовым актом Правительства Российской Федерации задания на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для федеральных нужд в целях обеспечения обороны и безопасности Российской Федерации, а также поставки продукции в области военно-технического сотрудничества Российской Федерации с иностранными государствами в соответствии с международными обязательствами Российской Федерации
- Гражданская авиация – авиация, используемая в целях обеспечения потребностей граждан и отраслей экономики в воздушных перевозках и авиационных работах
- Демонстратор технологий – физическая или виртуальная модель, которая используется, чтобы оценить техническую или производственную осуществимость, а также возможность и полезность операционного применения конкретной технологии, процесса, концепции разрабатываемого изделия или конечной системы
- Единая система организации воздушного движения – комплексы зданий, сооружений, коммуникаций, а также наземные объекты средств и систем обслуживания воздушного движения,

- навигации, посадки и связи, предназначенные для организации воздушного движения
- Комплексные научно-технологические проекты – проекты, включающие комплекс научно-исследовательских работ и проблемно-ориентированных проектов, направленные на системную интеграцию взаимосвязанных технологий, обеспечивающих реализацию функций конструктивно-технологической платформы с достижением уровня готовности технологий УГТ 6 и уровня технологической готовности системы
- Конкурентоспособность российской авиатранспортной системы – относительная характеристика, выражающая степени отличия этой системы от авиатранспортных систем других стран по степени удовлетворения потребностей пассажиров и грузоотправителей в воздушных перевозках
- Конкурентоспособность российской авиационной промышленности – характеристика, отражающая наличие конкурентных преимуществ перед аналогичными отраслями за рубежом, а именно рациональной отраслевой структуры; группы высоко конкурентных интегрированных структур авиационной промышленности; системы стратегического планирования инновационного развития авиационной промышленности; опережающего научно-технического задела; эффективной опытно-конструкторской и производственно-технологической базы; высоко-квалифицированного кадрового потенциала; развитой отраслевой

- инфраструктуры; гибкой системы научно-технической, производственной и материально-технической кооперации внутри отрасли, в стране и за рубежом, которые позволяют производить продукцию, способную конкурировать на внутреннем и внешнем рынках
- Летательный аппарат – техническое средство для полётов в атмосфере Земли или в космическом пространстве и используемое как средство для применения по назначению какой-либо целевой нагрузки. Различают атмосферные и космические летательные аппараты
- Летная годность – состояние гражданского воздушного судна, авиационного двигателя, воздушного винта, при котором они соответствуют типовой конструкции и способны обеспечивать их безопасную эксплуатацию
- Научно-технический потенциал отрасли – совокупность научно-технических возможностей, характеризующих уровень развития отрасли и зависящих от количества и качества ресурсов, определяющих эти возможности, а также от наличия фонда идей и разработок, подготовленных к практическому использованию
- Национальная безопасность Российской Федерации – состояние защищенности личности, общества и государства от внутренних и внешних угроз, при котором обеспечиваются реализация конституционных прав и свобод граждан Российской Федерации, достойные качество и

	уровень их жизни, суверенитет, независимость, государственная и территориальная целостность, устойчивое социально-экономическое развитие Российской Федерации
Национальные интересы Российской Федерации	– объективно значимые потребности личности, общества и государства в обеспечении их защищенности и устойчивого развития
Образец авиационной техники (военного назначения)	– финальное изделие авиационной техники военного назначения, предназначенное для выполнения самостоятельных задач военной авиационной деятельности самостоятельно или в составе комплекса авиационной техники военного назначения
Опережающий научно-технический задел	– совокупность научно-технических результатов, создаваемая до принятия решения о разработке новых изделий
Прикладные научные исследования	– исследования, направленные преимущественно на применение новых знаний для достижения практических целей и решения конкретных задач
Принципы государственного управления	– основополагающие идеи, руководящие начала, лежащие в основе управленческой деятельности и раскрывающие ее сущность
Проблемно-ориентированные проекты	– прикладные научные исследования в рамках приоритетных направлений развития науки и технологий, направленные на разработку проблемно близких и/или взаимоувязанных технологий на уровнях готовности УГТ 1-3 и отбор наиболее перспективных для развития в

	рамках комплексных научно-технологических проектов
Результат интеллектуальной деятельности	– нематериальные коммерческие продукты, к которым отнесены товарные знаки, изобретения и полезные модели, промышленные образцы, программы для ЭВМ и другие объекты
Сертификат летной годности воздушного судна	– документ, выдаваемый уполномоченным органом в области гражданской авиации или его территориальным органом для подтверждения соответствия летной годности экземпляра воздушного судна установленным требованиям
Технологические проекты	– прикладные научные исследования, направленные на разработку инструментария исследований и разработок (в т.ч. инструментария прогнозирования и планирования создания научно-технического задела, организационного и методического инструментария, специализированного программного обеспечения) и развитие экспериментальной и полигонной базы, информационной инфраструктуры исследований и разработок в интересах реализации комплексных научно-технологических проектов
Уровень готовности технологии	– показатель состояния процесса разработки технологии, позволяющий в рамках формализованной шкалы оценить степень ее зрелости для практического использования при разработке и производстве инновационной продукции

Уровень научно-технического совершенства	– показатель технического совершенства авиационной техники на стадии разработки материалов, компонентов, устройств и т.д., включая стадию фундаментальных и поисковых исследований, а также уровня конструкторских и технологических решений, закладываемых в создаваемые (разрабатываемые, модернизируемые) образцы авиационной техники и авиационных систем (комплексов)
Шкала уровней готовности технологий	– перечень стадий изготовления и проверки объекта разработки от идеи до серийного образца, изготовленного последовательно по лабораторной, опытной, промышленной полномасштабной технологии. Шкала уровней готовности технологии характеризуется уровнями от 0 - начальный уровень, до 9 - зрелый уровень готовности технологии
Экспериментальная авиация	– авиация, используемая для проведения летных испытаний авиационной и другой техники в ходе научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ

3. Авиационная деятельность ведется в трех основных областях – (1) в области разработки авиационной наукой и в смежных научных областях опережающего научно-технического задела, (2) в области разработки и производства авиационной техники и (3) в области применения авиационной техники в государственной (военной и специального назначения), гражданской и экспериментальной авиации.

4. Государственная политика в области авиационной деятельности - это совокупность скоординированных и направленных на регулирование и развитие авиационной деятельности действий политического, правового,

технологического, экономического, социального и информационного характера, осуществляемых органами государственной власти Российской Федерации совместно с государственными корпорациями, акционерными обществами с государственным участием, государственными учреждениями и государственными унитарными предприятиями

5. В основе государственной политики лежит система принципов и национальных интересов в области авиационной деятельности, определяющих цели, задачи, приоритетные направления и меры государственной политики с учетом внешних и внутренних факторов, влияющих на реализацию государственной политики в период до 2030 г.

6. Правовой базой настоящих Основ является Конституция Российской Федерации, федеральные законы и другие нормативные правовые акты Российской Федерации, а также принятые Российской Федерацией международные обязательства в области авиационной деятельности.

II. Национальные интересы

Национальные интересы Российской Федерации в области авиационной деятельности, как совокупность интересов государственных институтов и гражданского общества, состоят в следующем:

1. Эффективное участие государственной авиации в сдерживании и предотвращении военных конфликтов, в вооруженной защите Российской Федерации и ее союзников в соответствии с нормами международного права и международными договорами Российской Федерации.

2. Усиление роли гражданской авиации в обеспечении связанности территории Российской Федерации, повышении доступности и качества транспортного обслуживания населения и отраслей экономики, безопасности и конкурентоспособности российской авиационной транспортной системы.

3. Достижение и поддержание высокого уровня конкурентоспособности российской авиационной промышленности, обеспечивающего ее устойчивое

экономическое положение и значительный вклад в рост валового внутреннего продукта и создание высококвалифицированных рабочих мест.

4. Сохранение и повышение потенциала авиационной науки, обеспечивающей непрерывное воспроизводство опережающего научно-технического задела как необходимого условия долгосрочного поддержания конкурентоспособности и устойчивого развития российского авиастроения.

5. Увеличение в результате расширения и активизации авиационной деятельности доли продукции и услуг высокотехнологичных и наукоемких отраслей экономики в российском валовом внутреннем продукте и экспорте.

6. Использование научно-технологического потенциала авиастроительной и авиатранспортной отраслей как одних из наиболее наукоемких и технологически сложных для ускорения модернизации других отраслей российской экономики и их перевода на инновационный путь развития.

7. Расширение взаимовыгодного международного сотрудничества в сфере авиационной деятельности для усиления внешнеэкономического и внешнеполитического влияния Российской Федерации на мировой арене.

8. Обеспечение технологической и экономической независимости Российской Федерации во всех областях авиационной деятельности, возможности (при необходимости) самостоятельного решения задач в этой сфере.

III. Цели и основные принципы государственной политики

1. Целями государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности в долгосрочной перспективе являются сохранение и укрепление статуса мировой авиационной державы, способной обеспечить:

а) независимое или в составе международной кооперации создание основных видов и типов конкурентоспособной на мировом рынке авиационной техники;

б) эффективное применение создаваемой авиационной техники в интересах гарантированного поддержания национальной безопасности и устойчивого социально-экономического развития страны;

в) Масштабное продвижение отечественных авиационных технологий, продукции и услуг на мировой рынок.

2. Основные принципы государственной политики

2.1. Законность. Достижение цели государственной политики в области авиационной деятельности осуществляется с учетом требований соблюдения законодательства Российской Федерации и принятых Российской Федерацией международных обязательств в области авиационной деятельности.

2.2. Ответственность. Органы государственной власти и находящиеся в сфере их регулирования государственные корпорации, бюджетные учреждения, федеральные государственные унитарные предприятия и акционерные общества с государственным участием несут ответственность за результативность и эффективность реализации целей и задач государственной политики в области авиационной деятельности.

2.3. Плановость. Государственная политика формируется и проводится на основе долгосрочных планов с опорой на результаты отраслевых и общеэкономических прогнозов. При проведении государственной политики в авиационной деятельности органы государственного управления руководствуются программно-целевым подходом.

2.4. Объективность. Выработка и проведение государственной политики должны опираться на объективные оценки текущего уровня конкурентоспособности гражданского и военного сегментов российского авиастроения, а также ожидаемых результатов принимаемых мер и необходимых для этого ресурсов. Меры государственной политики должны определяться научно обоснованными методами.

2.5. Реалистичность и рациональность. Цели, задачи и критерии развития авиационной деятельности должны определяться и назначаться при соотнесении с финансовыми, кадровыми, временными и иными ресурсами и возможностями, которыми располагают органы государственной власти и находящиеся в сфере их подчинения, управления или регулирования предприятия и организации. Принимаемые решения должны в максимальной степени обеспечивать достижение целей государственной политики при располагаемых ресурсах.

2.6. Инновационность. Государственная политика в области авиационной деятельности во всех ее аспектах проводится с опорой на достижения науки, новые технологии, передовые управленческие решения, современные методы планирования и реализации мер государственного регулирования. Необходимыми элементами государственной политики являются мониторинг уровня инновационного развития авиационных и авиапромышленных предприятий и организаций.

2.7. Системность. Различные области авиационной деятельности рассматриваются в комплексе во взаимосвязи друг с другом и с другими отраслями экономики. Государственная политика во всех областях авиационной деятельности формируется и проводится согласованным образом, а также координируется с государственной политикой в смежных областях.

2.8. Сбалансированность и комплексность инструментов государственной политики. Комплексный, межотраслевой характер авиационной деятельности требует взаимосвязанности государственной политики и государственной поддержки по отношению к различным областям авиационной деятельности. Поддержка научных исследований и технологических разработок должна сопровождаться поддержкой внедрения их результатов при создании новой авиационной техники, которая, в свою очередь, должна получать государственную поддержку ее скорейшего ввода в эксплуатацию.

IV. Факторы, влияющие на достижение целей

1. Долгосрочное осложнение геополитической обстановки в мире и вокруг России, антироссийские санкции стран Запада, ограничивающие доступ российских организаций и предприятий, в том числе занимающихся авиационной деятельностью, к зарубежным технологиям и финансовым ресурсам, а также сокращающие возможности по встраиванию в глобальные технологические цепочки и по продвижению авиационной техники и услуг на внешние рынки. При этом органы государственного управления нацелены на парирование политики изоляции России, в том числе путем переориентации на новые рынки и международные альянсы в рамках разработки и реализации национального проекта «Международная кооперация и экспорт».

2. Ограниченные возможности по финансированию авиационной деятельности в результате не полного соответствия бюджетных возможностей количеству начатых программ и проектов, а также низкой или отрицательной операционной рентабельности большой доли авиапромышленных и авиатранспортных предприятий и организаций и, как следствие, сложности финансирования текущей деятельности за счет собственных и заемных средств. Возможно ослабление этого фактора в связи с наметившейся перспективой опережающего увеличения внутренних затрат государственного бюджета на научные исследования и разработки по сравнению с ростом валового внутреннего продукта страны.

3. Сохраняющееся технологическое отставание по ряду направлений авиационной деятельности от уровня научно-технической и производственно-технологической базы высокоразвитых стран. При этом органы государственного управления планируют сократить это отставание за счет опережающего развития науки и технологий как приоритетного направления деятельности Правительства Российской Федерации. Ведется разработка национального проекта в сфере науки, при реализации которого преимущественную поддержку получают научные исследования и разработки в приоритетных областях научно-технологического развития, определённых

Стратегией научно-технологического развития Российской Федерации, включая повышение связанности территории страны за счет создания интеллектуальных транспортных систем, освоения и использования воздушного пространства. Этому же будет способствовать национальная программа «Цифровая экономика Российской Федерации», призванная преобразовать основные отрасли экономики, включая промышленность и транспорт, посредством внедрения цифровых технологий и платформенных решений.

4. Сложная для российских производителей авиационной продукции и услуг рыночная ситуация, определяемая рядом факторов, среди которых (1) завершение в основном цикла динамичного перевооружения российских Воздушно-космических сил на авиационную технику нового поколения; (2) переход основных зарубежных партнеров России по военно-техническому сотрудничеству к самостоятельной разработке, производству и продвижению военной авиационной техники, в том числе на внешние рынки; (3) ограниченная емкость российских рынков гражданской авиационной техники, авиаперевозок и авиационных работ, (4) ожидаемое в среднесрочной перспективе динамичное развитие в России альтернативного авиационному высокоскоростного железнодорожного транспорта, (5) рост конкурентной напряженности в сегментах основной текущей специализации российского гражданского авиастроения – региональной авиатехники, вызванный стратегическими альянсами компаний, специализирующихся в этом сегменте, с мировыми лидерами гражданского авиастроения.

5. Разработка и реализация Стратегии пространственного развития Российской Федерации, на основе которой Правительству Российской Федерации предстоит уделять повышенное внимание опережающему развитию Арктики, Дальнего Востока и других регионов, испытывающих повышенную зависимость от авиационного транспорта, а также обеспечить реконструкцию инфраструктуры региональных аэропортов и расширение сети межрегиональных регулярных пассажирских авиационных маршрутов, минуя

Москву - до 50 процентов от общего количества внутренних регулярных авиационных маршрутов. Это открывает возможности для создания и внедрения специализированной авиационной техники, приспособленной для обеспечения транспортной доступности отдаленных районов Сибири, Дальнего Востока, Крайнего Севера, предложение которой отсутствует на мировом рынке.

6. Дефицит кадров в отраслях авиационной деятельности, прежде всего дефицит квалифицированного персонала средней возрастной категории.

V. Основные направления и задачи государственной политики в области авиационной деятельности

1. Основными направлениями государственной политики являются:

1.1. Развитие авиационной науки и технологий в авиастроении в интересах создания и непрерывного воспроизводства опережающего научно-технологического задела и его внедрения в практику авиационной деятельности.

1.2. Развитие авиационной промышленности, включая ее конструкторский и производственный потенциал в сегментах гражданского и военного авиастроения, продвижение авиационной техники в области ее практического применения.

1.3. Расширение областей и масштаба применения авиационной техники, включая развитие в Российской Федерации государственной (военной и специальной), гражданской и экспериментальной авиации.

2. Основными задачами государственной политики по направлению непрерывного воспроизводства авиационной наукой опережающего научно-технического задела как необходимого условия обеспечения конкурентоспособности и устойчивого развития авиастроения в Российской Федерации являются:

2.1 Повышение уровня объективности при выборе приоритетных направлений научных исследований и перспективных разработок, а также экспертизы полученных результатов за счет:

а) разработки и совершенствования методов и критериев выбора направлений прикладных научных исследований и технологических разработок;

б) совершенствования процедур рассмотрения, утверждения и корректировок перечня проблемно-ориентированных и технологических проектов по выбранным направлениям перспективных исследований;

в) разработки, корректировки и утверждения показателей и индикаторов развития науки и технологий в рамках проблемно-ориентированных и технологических проектов, а также совершенствования методов и процедур оценки результатов выполнения проектов и уровней готовности технологий с использованием системы нормативно утвержденных показателей и индикаторов;

г) совершенствования процедур рассмотрения, корректировок и согласования с организациями авиационной промышленности Перечня комплексных научно-технологических проектов;

д) разработки, корректировки и утверждения показателей и индикаторов развития науки и технологий в рамках комплексных научно-технологических проектов, а также оценки уровней научно-технического совершенства и готовности технологий, созданных в рамках комплексных научно-технологических проектов с использованием утвержденных и зафиксированных в описании проектов показателей и индикаторов;

е) подтверждения готовности созданного в рамках комплексных научно-технологических проектов научно-технического задела к использованию в промышленности путем создания демонстраторов технологий в виде элементов, подсистем или систем летательных аппаратов и их испытаний в условиях близких к эксплуатационным с использованием стендов, летающих лабораторий, экспериментальных аппаратов и прототипов, либо расчетными

методами, верифицированными и валидированными для подтверждения готовности научно-технического задела к использованию в промышленности.

2.2. Сокращение сроков и повышение уровня научно-технического совершенства создаваемых технологий при ограниченных объемах ресурсов за счет:

а) развития материально-технической составляющей экспериментальной и полигонной базы, оптимизации использования объектов экспериментальной и полигонной базы организаций авиационной науки;

б) развития и унификации программного и вычислительного обеспечения научных исследований и испытаний, а также создания и использования отраслевой инфраструктуры высокопроизводительных и распределённых вычислений;

в) совершенствования методов управления научными исследованиями и перспективными разработками, включая организацию проектных офисов комплексных научно-технологических проектов, руководителями которых назначаются представители государственного научного центра, а в состав руководящего органа входят представители промышленности и эксплуатирующих организаций;

г) расширения и интенсификации программ международного научно-технического сотрудничества, содействующих трансферу ключевых технологий от зарубежных компаний;

д) приоритетного внимания к подготовке и воспроизводству кадрового потенциала авиационной науки - ученых, исследователей, инженеров и технических работников, занятых в проведении исследований и разработок;

е) создания и совершенствования механизмов и процедур координации программ исследований и разработок авиационной науки, академической науки, науки смежных отраслей промышленности. стимулирования применения субъектами авиационной деятельности сквозных технологий, разработанных вне контура авиационной науки.

2.3. Совершенствование механизмов внедрения российских технологий в хозяйственный оборот российских производителей и эксплуатантов авиатехники за счет:

а) развития практики взаимодействия при проведении исследований и технологических разработок организаций авиационной науки с организациями и предприятиями авиационной промышленности и с эксплуатирующими авиационную технику организациями;

б) создания систем управления внедрением результатов исследований и технологических разработок российскими организациями и предприятиями авиационной промышленности, а также организациями – эксплуатантами авиационной техники.

2.4. Обеспечение национальных интересов в области защиты прав на результаты интеллектуальной деятельности, полученные в процессе создания авиационной наукой опережающего научно-технического задела, путем закрепления таких прав за Российской Федерацией и (или) российскими организациями авиационной науки, включая:

а) создание и совершенствование системы управления результатами интеллектуальной деятельности, полученными с использованием бюджетного финансирования;

б) ведение базы данных результатов интеллектуальной деятельности, полученные в процессе создания авиационной наукой опережающего научно-технического задела;

в) совершенствование механизмов правовой охраны результатов интеллектуальной деятельности и управления правами на них, в том числе путем заключения межправительственных соглашений в области использования результатов интеллектуальной деятельности.

3. Основными задачами государственной политики по направлению развития гражданского сегмента авиационной промышленности являются:

3.1. Содействие обеспечению технического совершенства и высокого уровня конкурентоспособности новой авиационной техники российского

производства как необходимого условия:

а) повышения уровня оснащённости российской авиатранспортной системы воздушными судами отечественного производства;

б) продвижения российской гражданской авиационной техники на зарубежные рынки.

3.2. Содействие сокращению убыточности программ и проектов создания отечественной гражданской авиационной техники и, как следствие, снижению потребности в бюджетном субсидировании операционной деятельности гражданского сегмента российской авиационной промышленности за счет:

а) упреждающего и независимого анализа рыночных перспектив, технической реализуемости и экономической эффективности проектов создания и модернизации гражданских воздушных судов, предлагаемых для финансирования в рамках Государственной программы развития авиационной промышленности;

б) активизация мер административной и финансовой ответственности представителей государства в советах директоров авиастроительных корпораций и предприятий за принятие необоснованных решений о начале программ создания гражданской авиационной техники без должного обоснования их экономической эффективности;

в) скорейшего внедрения в практику эффективных механизмов софинансирования программ и проектов создания гражданской авиационной техники со стороны государства, компаний-производителей и потенциальных заказчиков в лице авиаперевозчиков и лизинговых компаний;

г) использования экономических, политических, таможенно-тарифных, дипломатических и иных инструментов государственной политики, направленных на расширение спроса на гражданские воздушные суда отечественного производства на внутренних и зарубежных рынках;

д) организации процедур регулярной координации финансируемых за счет государственного бюджета проектов и программ создания и продвижения

воздушных судов для коммерческих авиаперевозок (включая создание их компонентов) с программами субсидирования внутренних авиаперевозок и другими мерами развития отечественной авиатранспортной сети;

е) использование межгосударственных институтов развития сотрудничества в области гражданского авиастроения для организации совместных проектов с разделением инвестиционных рисков и затрат и объединением рынков стартовых заказов.

3.3. Обеспечение безопасности и экологичности гражданских воздушных судов, создаваемых в Российской Федерации, за счет:

а) совершенствования порядка и системы обязательной сертификации гражданских воздушных судов новых типов и их элементов (включая принципиально новые и беспилотные летательные аппараты) на соответствие требованиям к летной годности и к охране окружающей среды;

б) совершенствования порядка и системы лицензирования разработки, производства, испытания и ремонта авиационной техники.

4. Основными задачами государственной политики по направлению развития сегмента авиационной промышленности по созданию авиационной техники для военной авиации и авиации специального назначения являются:

4.1. Обеспечение оснащения авиации Вооруженных Сил Российской Федерации и других федеральных служб и силовых ведомств, имеющих в своем составе авиационные формирования, современными образцами авиационной техники и вооружения, за счет:

а) совершенствования методов определения направлений и приоритетов технического развития авиационной техники военного и специального назначения, обоснования типажа и технических обликов перспективных авиационных комплексов военного назначения - боевых и обеспечивающих, в том числе с использованием беспилотных летательных аппаратов ударного, транспортного, разведывательного и иных назначений;

б) обеспечения достижения соответствия включенных в Государственную программу вооружений и финансируемых в рамках государственного оборонного заказа образцов, и систем авиационной техники военного и специального назначения, а также авиационных средств поражения предъявляемым к ним тактико-техническим требованиям;

в) гарантированного бюджетного финансирования государственного оборонного заказа в части разработок и закупок авиационной техники и авиационного вооружения в объемах, соответствующих возлагаемым на государственную авиацию задачам, в том числе финансирование долгосрочных контрактов вплоть до контрактов полного жизненного цикла;

г) совершенствования механизмов ценообразования на продукцию, закупаемую в рамках Государственного оборонного заказа для обеспечения получения предприятиями и организациями военного сегмента авиационной промышленности, прибыли в размере, достаточном для их динамичного инновационного развития.

4.2. Обеспечение в рамках реализации государственной программы «Развитие оборонно-промышленного комплекса» соответствия и скоординированности развития производственно-технологической базы предприятий авиационной промышленности количественным и качественным потребностям Вооруженных сил в современных образцах и системах авиационной техники и авиационного вооружения, в том числе за счет интеллектуализации промышленно-производственного потенциала, автоматизации и широкого внедрения цифровых методов проектирования, испытаний и серийного производства.

4.3. Повышение доступности приобретения и эксплуатации авиационной техники военного и специального назначения в условиях ограниченных ресурсов за счет:

а) ограничения роста стоимости и сокращения сроков разработки авиационной техники военного и специального назначения;

б) ограничения роста стоимости серийных образцов авиационной техники военного и специального назначения;

в) ограничения роста стоимости эксплуатации авиационной техники военного и специального назначения.

5. Основными задачами государственной политики по направлению развития системы гражданской авиации являются:

5.1. Повышение уровня авиационной безопасности, включая:

а) улучшение технической и кадровой оснащенности государственных служб и служб безопасности аэропортов и авиационных перевозчиков (авиакомпаний);

б) совершенствование технологий защиты гражданских воздушных судов и объектов авиационной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

5.2. Совершенствование государственной системы управления безопасностью полетов гражданских воздушных судов, включая:

а) повышение безотказности авиационной техники;

б) совершенствование системы поддержания летной годности гражданских воздушных судов;

в) модернизацию Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации, обеспечение в соответствии с рекомендациями Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) ее совместимости с другими национальными аэронавигационными системами по принципу «единого неба»;

г) улучшение метеорологического обслуживания полетов гражданских воздушных судов, в том числе за счет совершенствования организации метеорологического обслуживания гражданской авиации и технического переоснащения авиаметеорологических органов;

д) совершенствование взаимодействия между воздушными судами и органами Единой системы организации воздушного движения на основе использования новых технологий связи, навигации и наблюдения;

е) обеспечение соответствия подготовки пилотов гражданских воздушных судов и операторов диспетчерских служб международным образовательным стандартам.

5.3. Улучшение качества обслуживания, предоставляемого российской системой гражданской авиации, включая:

а) повышение регулярности выполнения рейсов, в том числе за счет увеличения пропускной способности авиатрасс и аэропортов;

б) повышение степени связанности авиатранспортной сети Российской Федерации;

в) повышение для граждан России экономической и физической доступности услуг авиационного транспорта, а также обеспечение высокого стандарта качества воздушных перевозок;

г) расширение перечня и повышение качества авиационных работ в интересах различных отраслей экономики страны;

д) совершенствование практики частно-государственного партнерства по развитию и модернизации объектов авиационной инфраструктуры авиатранспортной системы Российской Федерации, включая практику проведения конкурсного отбора частных инвесторов в проектах, поддерживаемых на условиях софинансирования из федерального и региональных бюджетов.

5.4. Снижение вредного воздействия авиационной техники на окружающую среду до уровней, рекомендуемых ИКАО, включая:

а) снижение предельно допустимого шумового воздействия – шума на местности и, в случае появления в системе авиaperевозок сверхзвуковых самолетов, звукового удара;

б) снижение эмиссии вредных веществ.

5.5. Создание условий для динамичного развития в авиации общего назначения и роботизированных (беспилотных) авиационных комплексов в российской системе гражданской авиации.

5.6. Расширение использования транзитного потенциала воздушного пространства Российской Федерации, включая:

- а) расширение и модернизацию пассажирских и грузовых хабов;
- б) улучшение аэронавигационного обслуживания воздушных трасс, включая кроссполярные.

6. Основными задачами государственной политики по направлению развития системы военной и специальной авиации, являются:

6.1. Повышение боевой (функциональной) мощи авиационных группировок, авиационной техники военного и специального назначения за счет:

а) модернизации эксплуатируемых образцов авиационной техники и вооружения, принятия на вооружение образцов и авиационных комплексов нового поколения с повышенными боевыми характеристиками;

б) интеллектуализации боевого применения авиационных комплексов и авиационных группировок, обеспечения возможностей интеграции самолетов и вертолетов государственной авиации в единую сетецентрическую систему сил и средств Воздушно-космических сил;

в) оснащения авиационных формирований беспилотными авиационными комплексами, обладающими качествами группового применения в составе беспилотных и смешанных группировок;

г) совершенствования системы подготовки авиационных специалистов, повышения уровня обученности военного авиационного персонала с использованием обучающих систем нового поколения и тренажеров различного уровня сложности.

6.2. Совершенствование систем управления групповыми действиями авиационных комплексов за счет:

а) развития единой автоматизированной системы разведки управления, связи и радиотехнического обеспечения авиационных группировок на основе передовых цифровых технологий;

б) совершенствования систем контроля воздушного пространства в усложняющихся условиях боевого применения, включающих активное радиоэлектронное противодействие.

6.3. Повышение выживаемости образцов авиационной техники и авиационных группировок военного и специального назначения, способности сохранять необходимый уровень боевых возможностей в условиях противодействия противника в воздухе и на земле.

6.4. Повышение мобильности и боеготовности авиационных группировок, авиационной техники военного и специального назначения, в том числе за счет:

а) повышения возможностей по оперативному перебазированию на большие расстояния;

б) улучшения способности приведения в боеготовое состояние;

в) расширения аэродромной сети военной и специальной авиации.

6.5. Повышение степени исправности авиационной техники военного и специального назначения, в том числе за счет:

а) оснащения автоматизированными и роботизированными средствами контроля технического состояния;

б) повышения оперативности обслуживания и ремонта.

VI. Основные меры государственной политики в области авиационной деятельности

1. Федеральные и региональные органы законодательной и исполнительной власти будут использовать широкий и скоординированный комплекс мер государственной политики в области авиационной деятельности, включая государственное финансирование, создание налоговых и таможенных преференций, установление особых экономических режимов, нефинансовую государственную поддержку, меры государственного регулирования, контроля и мониторинга, экономические экспертизы, законо- и нормотворчество и другие меры государственной политики.

2. В области прямого государственного финансирования государство будет скоординированно применять ряд мер, включая:

2.1. Закупку товаров и работ (услуг) для государственных нужд, совершенствуя при этом

а) правила определения требований к закупаемым результатам НИОКР, авиационной технике и к авиационным работам (услугам), а также правила оценки предложений участников закупок для обеспечения государственных и муниципальных нужд;

б) правила разработки типовых контрактов и регулирования цен на продукцию и работы (услуги) в области авиационной деятельности, поставляемых для обеспечения государственных и муниципальных нужд, в том числе по государственному оборонному заказу;

в) правила осуществления контроля и мониторинга в сфере закупок авиационной техники и авиационных работ (услуг) для обеспечения государственных и муниципальных нужд.

2.2. Бюджетные инвестиции, взносы в уставные капиталы акционерных обществ, занятых авиационной деятельностью, включая:

а) финансирование объектов капитального строительства бюджетных учреждений и государственных унитарных предприятий;

б) вклады в уставный капитал совместных предприятий с зарубежными партнерами;

в) участие в частно-государственных партнерствах по развитию и модернизации авиационной инфраструктуры на условиях соинвестирования.

2.3. Совершенствование и оптимизация выбора направлений и порядка предоставления субсидий разработчикам опережающего научно-технического задела по приоритетным направлениям развития авиационной промышленности.

2.4. Совершенствование и оптимизация выбора направлений и порядка предоставления субсидий производителям авиационной техники, включая:

а) правила и порядок предоставления субсидий на возмещение части затрат на уплату процентов по банковским кредитам, а также на возмещение затрат на уплату купонного дохода по облигационным займам;

б) правила и порядок предоставления субсидий российским производителям авиационной техники на техническое перевооружение;

в) правила и порядок предоставления субсидий российским производителям авиационной техники на уплату лизинговых платежей за технологическое оборудование;

г) правила и порядок предоставления субсидий российским производителям авиационной техники на возмещение части затрат на формирование складов запасных частей покупателей российских воздушных судов, а также на их обеспечение средствами наземного обслуживания и подготовленным персоналом;

д) правила и порядок предоставления субсидий компаниям - производителям воздушных судов для местных и региональных воздушных линий на компенсацию части затрат на сертификацию и производство таких воздушных судов;

е) правила и порядок предоставления субсидий производителям воздушных судов на компенсацию части затрат, связанных с сертификацией продукции на внешних рынках.

ж) правила и порядок предоставления субсидий предприятиям авиационного приборостроения и агрегатостроения на реализацию проектов по их выходу на мировой рынок в качестве поставщиков компонентов 2 – 4 уровней.

2.5. Совершенствование и оптимизация выбора направлений и порядка предоставления субсидий российским лизинговым компаниям на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях на закупку российских воздушных судов и тренажеров с последующей передачей их российским авиакомпаниям.

2.6. Совершенствование и оптимизация выбора направлений и порядка предоставления субсидий эксплуатантам авиационной техники, включая:

а) правила и порядок предоставления субсидий на авиаперевозки отдельных категорий граждан по социально значимым направлениям (Дальний Восток, Калининградская область, Юг России, включая Крым и другим);

б) правила и порядок субсидирования местных и региональных авиаперевозок;

в) правила и порядок субсидирования части затрат на уплату лизинговых или арендных платежей за воздушные суда, используемые для внутренних региональных и местных воздушных перевозок.

2.7. Совершенствование и оптимизация выбора направлений и порядка субсидирования из федерального бюджета эксплуатантов наземной инфраструктуры, в том числе на возмещение недополученных доходов от предоставления услуг по аэропортовому и наземному обеспечению полетов воздушных судов пользователей воздушного пространства, освобожденных в соответствии с законодательством Российской Федерации от платы за них.

2.8. Государственные гарантии по кредитам, связанным с развитием авиапромышленности и авиатранспортной системы.

2.9. Предоставление займов (кредитов) и других форм финансирования (в т.ч. венчурного финансирования) инвестиционных проектов в области авиационной деятельности банками с государственным участием, прежде всего Банком развития (Внешэкономбанк).

2.10. Финансирование федеральных образовательных учреждений авиационного профиля путем выдачи государственных заданий на подготовку кадров и предоставления авиационным ВУЗам возможности участия в других программах государственной поддержки федеральных учреждений высшего образования.

2.11. Финансирование проектов (проектное, кредитное) в области авиационной деятельности из средств государственных внебюджетных

фондов, прежде всего – Фонда развития промышленности и Фонда перспективных исследований.

3. В области косвенного государственного финансирования государство будет применять следующие меры:

3.1. Использование налоговых и таможенных льгот в интересах:

а) поддержки создания российских гражданских воздушных судов (самолетов и вертолетов) и их продвижения на рынки авиатехники;

б) расширения практики регистрации иностранных воздушных судов в российском национальном реестре.

3.2 Предоставление иных государственных преференций субъектам авиационной деятельности - резидентам особых экономических зон, территорий опережающего развития, иных институтов ускорения научно-технического и инновационного развития.

4. В области мер государственного регулирования и контроля авиационной деятельности будет осуществляться следующее:

4.1. Совершенствование регулятивных процедур лицензирования, включая снятие излишних административных барьеров в следующих областях:

а) лицензирование субъектов авиационной деятельности, осуществляющих разработку, производство, испытания и ремонт авиационной техники;

б) лицензирование разработки, производства, испытания, установки, монтажа, технического обслуживания, ремонта, утилизации и реализации вооружения и военной техники;

в) лицензирование деятельности по перевозкам воздушным транспортом пассажиров и грузов;

г) лицензирование деятельности предприятий, учреждений и организаций, осуществляющих авиационную деятельность по проведению

работ, связанных с использованием сведений, составляющих государственную тайну.

4.2. Совершенствование регулятивных процедур сертификации, включая:

а) обеспечение мирового признания российской системы сертификации летной годности, облегчающее продвижение российской авиационной техники на мировой рынок;

б) снятие излишних административных барьеров в области процедур подтверждения соответствия предприятий и организаций, осуществляющих изготовление воздушных судов и другой авиационной техники, требованиям федеральных авиационных правил и процедур сертификации воздушных судов.

4.3. Совершенствование системы стандартизации в области управления качеством при разработке и производстве авиационной техники, включая:

а) обеспечение соответствия выпускаемой продукции международным стандартам;

б) включение Российской Федерации в систему разработки международных стандартов качества авиационной техники.

4.4. Оптимизация в интересах субъектов авиационной деятельности антимонопольного регулирования, включая:

а) регулирование цен на военную продукцию авиапромышленного комплекса;

б) совершенствование механизмов государственного контроля за ценообразованием и затратами на продукцию в гражданском сегменте авиапромышленности;

в) совершенствование механизмов государственного контроля за ценообразованием на авиационном транспорте.

4.5. Стимулирование, контроль и мониторинг достижения целей и показателей выполнения стратегий развития, долгосрочных программ развития, программ инновационного развития и иных документов

акционерных обществ с государственным участием, государственных корпораций, государственной компании и федеральных государственных унитарных предприятий, специализирующихся в области авиационной деятельности.

4.6. Совершенствование порядка и механизмов мониторинга финансируемых из бюджета проектов и программ в области авиационной деятельности, разработка порядка оперативного учета результатов мониторинга в процессе управления такими проектами и программами.

4.7. Усиление роли государства при реализации прав собственника в отношении субъектов авиационной деятельности, находящихся в государственной собственности.

5. Совершенствование нормативной правовой базы авиационной деятельности, в основе которой находится Федеральный закон «О государственном регулировании развития авиации» исходя из принципов:

5.1. Достаточности для защиты интересов субъектов авиационной деятельности и проведения предусмотренной настоящими Основами государственной политики.

5.2. Необходимости снятия имеющихся барьеров нормативного характера, препятствующих динамичному развитию инновационных направлений авиационной деятельности, включая широкое применение беспилотной авиационной техники.

5.3. Приведения российской нормативной правовой базы в области авиационной деятельности в соответствие с международными договорами и соглашениями, к которым присоединилась Российская Федерация.

6. Разнообразие мер государственной политики в области авиационной деятельности, применяемых различными органами законодательной и исполнительной власти, требует кардинального повышения уровня их координации как между собой, так и с ключевыми участниками авиационной деятельности.

Государственным органом, призванным обеспечить учет и согласование интересов государства, крупных государственных компаний, частного бизнеса, включая зарубежные компании, действующие на территории Российской Федерации и/или являющиеся обладателями необходимых технологий, академической науки, отраслевых и ведомственных научных организаций, высшей школы и иных вовлеченных сторон является Авиационная коллегия при Правительстве Российской Федерации.

6.1. Основной целью деятельности Авиационной коллегии является обеспечение реализации Основ государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности.

6.2. Основной задачей Авиационной коллегии является координация деятельности федеральных и региональных органов власти, включающая преодоление ведомственной разобщенности и формирование консолидированного подхода к решению вопросов государственного регулирования развития авиации.

6.3. Научное, аналитическое и информационное сопровождение деятельности Авиационной коллегии, экспертная проработка вопросов, выносимых на рассмотрение Авиационной коллегии, возлагается на Научно-экспертный совет Авиационной коллегии, роль и функции которого возрастают в связи со сложностью и долгосрочным характером задач государственной политики в области авиационной деятельности.

VII. Заключительные положения

1. Основы государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности на период до 2030 года реализуются в рамках системы отраслевого стратегического планирования инновационного развития авиационной промышленности Российской Федерации.

2. В целях обеспечения контроля реализации Основ государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности на период до 2030 года осуществляются разработка трехлетних комплексных планов мероприятий по реализации Основ и мониторинг их выполнения.

3. Правительство Российской Федерации ежегодно представляет Президенту Российской Федерации доклад о выполнении комплексного плана мероприятий по реализации настоящих Основ.