

**Стратегия развития авиационной промышленности Российской Федерации на период до 2030 года**

(проект, опубликован на сайте Минпромторга России 11.10.2017 г.<sup>1</sup>)

| № п/п | Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162) | Стратегия развития авиационной промышленности Российской Федерации на период до 2030 года (проект, 11.10.2017 г.)  | Основные комментарии (замечания и предложения)  |
|-------|---|--|---|
| 1.    | <b>Оценка состояния соответствующей сферы социально-экономического развития Российской Федерации (п. 4, пп. «а»)</b>  |  |   |
| 1.1.  |   | <p>«...В 2015 г. закончился срок действия Стратегии развития авиационной промышленности на период до 2015 года, утвержденной приказом Министерства промышленности и энергетики Российской Федерации от 20 апреля 2006 г. № 85. За время ее действия обособленные предприятия авиационной промышленности были объединены в крупные <b>отраслевые государственные корпорации</b>. Созданы ПАО «ОАК», АО «Вертолеты России», АО «ОДК», АО «КРЭТ», АО «Технодинамика». Произошло <b>значительное увеличение бюджетного финансирования</b>, проведена модернизация производственного, конструкторского и научно-исследовательского комплекса.</p> <p>В то же время <b>множество проектов</b> по созданию авиационной техники гражданского назначения <b>не были завершены или были закрыты</b>. Не удалось достичь поставленных целевых показателей поставок гражданской продукции на внутренний и международный рынки. Не произведен переход к современным моделям производства авиационной техники на основе <b>разделения функций интеграторов и поставщиков 1-4 уровней</b>. Сохранилась необходимость <b>дотационной поддержки предприятий авиационной промышленности</b>».</p> <p>(Раздел II. Оценка текущего состояния российской авиационной промышленности, стр. 5).</p> | <p>Анализ <u>причин сложившейся ситуации</u> и предложения по <u>мерам и механизмам ее изменения</u> отсутствуют.</p>   |
| 1.2.  |   | <p>«На глобальном рынке финальной продукции Россия занимает сильные позиции в сегменте авиационной техники военного и специального назначения, тогда как <b>в отношении гражданской продукции наблюдается заметный дисбаланс...</b></p> <p>На начало 2017 г. российский парк пассажирских самолетов насчитывает 981 борт. При этом большая часть самолетов российских авиакомпаний – <b>зарубежного производства...</b>».</p> <p>(Раздел II. Оценка текущего состояния российской авиационной промышленности, стр. 5-6).</p>   | <p>Подтверждается <u>фактическая потеря</u> внутреннего рынка гражданской авиационной техники. Оценка <u>уровня конкурентоспособности</u> гражданской авиационной техники российского производства и предложения по его повышению <u>не представлены</u>.</p> |
| 1.3.  |   | <p>«С учетом непростой геополитической обстановки и введенных против различных секторов экономики России санкций, <b>зависимость отечественной гражданской авиационной промышленности от импорта</b> создает потенциальные риски. Ключевой проблемой в сфере</p>   | <p>Оценка <u>уровня конкурентоспособности</u> российских производителей в области агрегатостроения и авионики, а также предложения по его повышению <u>не представлены</u>.</p>   |

<sup>1</sup> [http://minpromtorg.gov.ru/docs/#!proekt\\_rasporyazheniya\\_pravitelstva\\_rossiyskoy\\_federacii\\_ob\\_utverzhdenii\\_strategii\\_razvitiya\\_aviacionnoy\\_promyshlennosti\\_rossiyskoy\\_federacii\\_na\\_period\\_do\\_2030\\_goda](http://minpromtorg.gov.ru/docs/#!proekt_rasporyazheniya_pravitelstva_rossiyskoy_federacii_ob_utverzhdenii_strategii_razvitiya_aviacionnoy_promyshlennosti_rossiyskoy_federacii_na_period_do_2030_goda).

| № п/п | Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162) | Стратегия развития авиационной промышленности Российской Федерации на период до 2030 года (проект, 11.10.2017 г.)  | Основные комментарии (замечания и предложения)   |
|-------|---|--|--|
|       |   | импортозамещения комплектующих остается отсутствие российских производителей, способных поставлять на рынок продукцию, которая была бы конкурентоспособной в сравнении с зарубежными аналогами. Особенно остро эта проблема стоит в наиболее наукоемких областях – <a href="#">агрегатостроении и производстве систем авионики</a> » (Раздел II. Оценка текущего состояния российской авиационной промышленности, стр. 7).   |  |
| 1.4.  |   | «Все более важным трендом становится уже начавшийся переход мирового авиастроения на <a href="#">принципиально новые технологии</a> , включая <a href="#">замену металлоконструкций композиционными материалами</a> , <a href="#">развитие аддитивного производства замкнутого цикла</a> , внедрение новых <a href="#">систем искусственного интеллекта</a> в систему управления воздушным судном, создание <a href="#">полностью электрического самолета</a> » (Раздел II. Оценка текущего состояния российской авиационной промышленности, стр. 7).  | Анализ наличия соответствующего <a href="#">научно-технологического задела</a> и его <a href="#">сопоставление с уровнем иностранных компаний - конкурентов</a> отсутствует. Предложения по <a href="#">механизмам организации работ</a> по данным направления отсутствуют.  |
| 1.5.  |   | «Использование <a href="#">передовых технологий</a> позволит существенно снизить сроки вывода продукции на рынок и ее стоимость, сократить материалоемкость, уменьшить уровень брака деталей и комплектующих. В этой связи одним из ключевых направлений Стратегии станет разработка <a href="#">принципиально новых концепций и технологий разработки и производства авиатехники</a> » (Раздел II. Оценка текущего состояния российской авиационной промышленности, стр. 7).  | Предложения по <a href="#">мерам и механизмам</a> повышения эффективности и внедрения новых <a href="#">производственных технологий</a> отсутствуют.<br>См. также комментарии к п. 1.8.  |
| 1.6.  |   | «Для сохранения и развития компетенций по разработке, производству, обслуживанию современной авиационной техники необходимо, используя накопленный научно-технологический потенциал, сконцентрировать внимание на реализации <a href="#">следующих направлений</a> :<br><br>в самолетостроении в сегменте пассажирских самолетов – широкофюзеляжный дальнемагистральный самолет, региональный самолет с повышенными взлетно-посадочными характеристиками и улучшенными экологическими показателями, электрический самолет, самолет малых воздушных линий со сниженными требованиями к условиям базирования (в том числе вертикального взлета-посадки); в сегменте авиации общего назначения — легкий бизнес-джет, деловой самолет с высоким уровнем комфорта, специализированные воздушные суда для сельскохозяйственных работ, санитарной авиации, пожаротушения и спасательных работ;<br><br>винтокрылые летательные аппараты — перспективный тяжелый вертолет, легкий и средний коммерческие вертолеты, скоростной вертолет и конвертируемый винтокрылый летательный аппарат;<br><br>специфические рыночные ниши – тяжелый рамповый транспортный самолет, самолет-амфибия и экранопланы, беспилотные воздушные системы для связи и мониторинга, а также транспортировки грузов; | Обоснование необходимости развития именно <a href="#">данных направлений</a> (анализ рынка, наличие научно-технического задела) отсутствует.<br><br>Предложения по <a href="#">мерам и механизмам</a> развития приоритетных научно-технологических направлений отсутствуют.<br><br>В перечне предлагаемых направлений происходит смешение наименований типов и назначений летательных аппаратов с отдельными направлениями развития технологический (конструкций). |

| №<br>п/п | Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162) | Стратегия развития авиационной промышленности Российской Федерации на период до 2030 года (проект, 11.10.2017 г.)   | Основные комментарии (замечания и предложения)  |
|----------|---|---|---|
|          |   | <p>перспективные авиационные двигатели, в том числе перспективные турбореактивные двухконтурные двигатели, турбовинтовые и турбовальные двигатели, малые газотурбинные двигатели, гибридные газотурбинные и электрические двигатели, интеллектуальные вспомогательные силовые установки;</p> <p>интегральная модульная авионика, совершенствование автоматизированных систем управления, развитие системы датчиков и увеличение доли электрических исполнительных механизмов, современные средства связи, навигации и обеспечения безопасности полетов;</p> <p>интеллектуальные, адаптивные материалы и покрытия, металломатричные и полиматричные композиционные материалы, порошковые материалы для аддитивных технологий, высокотемпературные керамические, теплозащитные и керамоподобные материалы.</p> <p>Выбор данных научно-технологических направлений развития авиастроения в качестве приоритетных позволит повысить эффективность управления отраслью в условиях жестко ограниченных ресурсов – кадровых, финансовых, и, прежде всего, временных».</p> <p>(Раздел II. Оценка текущего состояния российской авиационной промышленности, стр. 8).</p> |   |
| 1.7.     |   | <p>«Для российской авиационной промышленности характерен ряд <b>проблем</b>, затрудняющих развитие отрасли.</p> <p>В сфере исследований и разработок — это частичная утрата научных школ, недостаточная результативность НИОКР, в том числе обусловленная <b>отсутствием действенных механизмов коммерциализации полученных результатов, дублирование расходов на НИОКР на разных этапах создания авиационной техники, в целом невысокий уровень кооперации научных организаций с производителями</b>, ограниченное использование современных технологий цифрового проектирования и моделирования, цифровых испытательных стендов и полигонов».</p> <p>(Раздел II. Оценка текущего состояния российской авиационной промышленности, стр. 9).</p>  | <p>Предложения по <u>мерам и механизмам</u> решения указанных проблем отсутствуют.</p> <p>См. также комментарии к п. 3.4.</p> |
| 1.8.     |   | <p>«В производственной сфере – это переразмеренность предприятий, <b>использование устаревших технологий и стандартов, низкие производительность труда и операционная эффективность</b>, недостаточно широкое распространение платформенных решений, отсутствие <b>диверсифицированной сети поставщиков, нехватка технологически конкурентоспособных продуктов гражданского назначения</b>» (Раздел II. Оценка текущего состояния российской</p>  | <p>Предложения по <u>мерам и механизмам</u> решения указанных проблем отсутствуют.</p> <p>См. также комментарии к п. 1.5.</p> |

| № п/п | Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162) | Стратегия развития авиационной промышленности Российской Федерации на период до 2030 года (проект, 11.10.2017 г.)   | Основные комментарии (замечания и предложения)   |
|-------|---|---|--|
|       |   | авиационной промышленности, стр. 9).  |  |
| 1.9.  |   | «Серьезными проблемами авиационной промышленности остаются сложность и длительность процесса сертификации, отсутствие международной валидации российских стандартов, слабое развитие сервисной сети. Лишь незначительная часть продукции российских производителей сертифицирована по стандартам EASA и FAA, имеются проблемы с международным признанием сертификатов типа, выдаваемых Авиационным регистром Российской Федерации» (Раздел II. Оценка текущего состояния российской авиационной промышленности, стр. 10).   | Предложения по <u>мерам и механизмам</u> решения указанных проблем отсутствуют.  |
| 1.10. |   | «Недостаточно развита <b>система взаимодействия с эксплуатантами</b> , включая послепродажное обслуживание и сервисы, что в значительной мере объясняется слабым спросом на производимые воздушные суда со стороны российских авиакомпаний. В свою очередь, создание сервисной сети при незначительных объемах продаж готовой продукции является для производителей крайне дорогостоящим мероприятием. Заказчики же не заинтересованы в продукции, не обеспеченной необходимой технической поддержкой, ведь любая техническая неисправность может привести к значительным простоям воздушного судна.<br>В этой связи одним из <b>основных индикаторов</b> эффективности как отдельных производителей авиатехники, так и отрасли в целом (в рамках реализации профильных государственных программ) должен стать <b>минимальный простой воздушных судов по причине неисправностей их узлов и агрегатов</b> ».<br>(Раздел II. Оценка текущего состояния российской авиационной промышленности, стр. 10). | Предложения по <u>мерам и механизмам</u> решения указанных проблем отсутствуют.<br><br>Не приводятся данные (информация) о <u>текущем уровне</u> данного показателя (индикатора); <u>методика его расчета (определения)</u> также отсутствует. В числе целевых показателей (индикаторов) реализации Стратегии (Приложение 1) данный показатель не приводится.<br><br>См. также п. 2. |
| 1.11. |   | «В развитии отрасли отмечаются и <b>системные проблемы горизонтального характера</b> , связанные с несовершенством нормативной правовой базы, касающейся создания, производства, сертификации и эксплуатации авиационной техники. В сложившихся макроэкономических условиях <b>отсутствует возможность существенного увеличения бюджетных расходов</b> на развитие отрасли, хотя для повышения ее конкурентоспособности необходим значительный объем финансовых ресурсов» (Раздел II. Оценка текущего состояния российской авиационной промышленности, стр. 11).  | Предложения по <u>мерам и механизмам</u> решения указанных проблем в условиях существующих ограничений отсутствуют. Предложения по мерам (механизмам), направленным на <u>повышение эффективности организации работ (реализации проектов)</u> , осуществляемых <u>за счет бюджетного финансирования</u> , отсутствуют.<br><br>См. также комментарии к п. 3.5.                        |
| 2.    | <b>Показатели развития соответствующей сферы социально-экономического развития по одному или нескольким вариантам прогноза социально-экономического развития Российской Федерации на долгосрочный период (п. 4, пп. «б»)</b>  | «Целевые показатели (индикаторы) реализации Стратегии развития авиационной промышленности Российской Федерации на период до 2030 года:<br>– Объем производства промышленных организаций отрасли авиационной промышленности к уровню 2016 года (в сопоставимых ценах, в % к  | Целевые показатели (индикаторы) представлены только <u>по одному сценарию (варианту)</u> .<br><br>Значения показателей отличаются от показателей (индикаторов) <u>государственной программы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы»</u> .   |

| № п/п | Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162) | Стратегия развития авиационной промышленности Российской Федерации на период до 2030 года (проект, 11.10.2017 г.)   | Основные комментарии (замечания и предложения)   |
|-------|---|---|--|
|       |   | <p>2016 году);</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Доля гражданской продукции в общем объеме выпуска продукции отрасли авиационной (в % к 2016 году);</li> <li>– Доля российских производителей гражданских самолетов на мировом рынке (в % к 2016 году);</li> <li>– Доля российских производителей вертолетов на мировом рынке (в % к 2016 году);</li> <li>– Производительность труда в промышленных организациях отрасли авиационной к уровню 2016 года (в сопоставимых ценах, в % к 2016 году)».</li> </ul> <p>(Приложение 1)</p>   | <p>В числе целевых показателей (индикаторов) реализации Стратегии отсутствуют показатели (индикаторы), характеризующие <u>развитие российских поставщиков 2-4 уровня</u>.</p> <p>См. также комментарии к пп. 1.10, 3.9.</p>  |
| 3.    | <p><b>Приоритеты, цели, задачи и показатели государственного и муниципального управления и обеспечения национальной безопасности Российской Федерации, способы их эффективного достижения и решения в соответствующей отрасли экономики и сфере государственного управления (п. 4, пп. «в»)</b></p>   |   |  |
| 3.1.  |   | <p>«Принципиальная <b>развилка</b> состоит в том, следует ли в период реализации Стратегии сделать акцент на <b>глобальной конкуренции</b> (сценарий «Конкурентный рост») или сосредоточить усилия на <b>обеспечении потребностей внутреннего рынка</b> (сценарий «Локальный рост») (Раздел III. Цели и задачи Стратегии, стр. 12).</p>   | <p>Это – <u>не развилка</u>, а целевые задачи и элементы <u>общей стратегии</u> повышения конкурентоспособности российской авиационной промышленности. Без обеспечения конкурентоспособности на внутреннем рынке участие в глобальной конкуренции невозможно.</p>              |
| 3.2.  |   | <p>«Сценарий «Локальный рост» подразумевает активное использование экономических механизмов стимулирования потребления отечественной авиационной техники на внутреннем рынке, в том числе скорейшее принятие решений по отмене льгот, связанных с ввозом иностранных самолетов без уплаты пошлин и НДС.</p> <p>В рамках данного сценария обеспечивается, как минимум, <b>выравнивание</b> условий функционирования для отечественных и зарубежных авиапроизводителей, а целью российской авиационной промышленности становится исключительно выпуск авиационной техники для удовлетворения внутреннего спроса на авиаперевозки и авиационные работы, а также потребностей страны в сфере обороноспособности и безопасности».</p> <p>(Раздел III. Цели и задачи Стратегии, стр. 12).</p> | <p>Анализ условий <u>функционирования российских и иностранных производителей на внутреннем рынке</u> Российской Федерации отсутствует. Анализ возможностей реализации предлагаемых мер, в т.ч. их влияние на функционирование российских авиакомпаний, также отсутствует.</p> |
| 3.3.  |   | <p>«Сценарий <b>«Конкурентный рост»</b> предполагает ориентацию на глобальный рынок и глобальную конкурентоспособность продукции российской авиационной промышленности в отдельных сегментах («селективную» конкурентоспособность) уже в ближайшее время, в период реализации Стратегии. Данный сценарий <b>не исключает</b> возможностей применения <b>мер по защите внутреннего рынка</b>, но не</p>  | <p>См. комментарии к п. 3.2.</p>   |

| № п/п | Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162) | Стратегия развития авиационной промышленности Российской Федерации на период до 2030 года (проект, 11.10.2017 г.)   | Основные комментарии (замечания и предложения)  |
|-------|---|---|---|
|       |   | препятствует конкуренции на нем российской и иностранной продукции» (Раздел III. Цели и задачи Стратегии, стр. 13).   |   |
| 3.4.  |   | «Обязательным условием реализации сценария является <b>повышение эффективности отраслевой науки</b> , усиление ее <b>ориентации на актуальные потребности российских производителей</b> , внедрение и активное использование передовых цифровых технологий при разработке, испытаниях, <b>производстве и эксплуатации продукции</b> авиационной промышленности, развитие региональных партнерств, построение глобальной системы продвижения, продаж и сервисного обслуживания российской авиационной техники. Сценарий предполагает, что <b>стоимость лётного часа</b> воздушного судна (а также стоимость пассажира-кресла / пассажира-километра), как ключевой параметр для эксплуатантов, станет важнейшим показателем при проектировании, производстве перспективных и модернизации существующих типов воздушных судов» (Раздел III. Цели и задачи Стратегии, стр. 13). | Предложения по мерам (механизмам) <u>повышения эффективности отраслевой науки</u> отсутствуют.<br>См. также комментарии к п. 1.7.<br>Это – уже не наука, а промышленность и воздушный транспорт.<br><br>Предложения по механизмам <u>изменения подходов при проектировании и производстве</u> воздушных судов для реализации данного предложения отсутствуют. Данный показатель зависит также и от <u>условий финансирования</u> поставок воздушных судов.  |
| 3.5.  |   | «Этот сценарий сложнее для реализации, поскольку требует не только принятия соответствующих административных решений, но и <b>обеспечения эффективности по всей производственной цепочке</b> , значительных усилий по повышению квалификации существующих и подготовке новых кадров, а также выделения более значительных средств из бюджета, чем в сценарии «Локальный рост» (Раздел III. Цели и задачи Стратегии, стр. 13).   | А сценарий «локальный рост» разве не требует всего этого?<br>А где <u>повышение эффективности реализации проектов (программ)</u> , осуществляемых с участием <u>средств федерального бюджета</u> ?<br>См. также комментарии к п. 1.11.  |
| 3.6.  |   | «В этой связи <b>целью реализации Стратегии</b> является достижение конкурентоспособности продукции авиационной промышленности <b>в отдельных (целевых) сегментах рынка</b> и <b>создание авиационной техники для обеспечения социально-экономического развития, обороноспособности, безопасности и связанности территории страны</b> » (Раздел III. Цели и задачи Стратегии, стр. 13-14).  | Не указано, в каких <u>именно сегментах</u> планируется достижение конкурентоспособности продукции авиационной промышленности и за счет каких <u>конструктивно-технологических решений</u> или иных мероприятий. Не указано, какие виды авиационной техники планируется создавать для обеспечения социально-экономического развития Российской Федерации.<br><br>Отсутствует связь Стратегии с <u>Транспортной стратегией Российской Федерации</u> и другими стратегическими документами Российской Федерации (в т.ч. в сфере <u>обеспечения обороноспособности и безопасности страны</u> ).<br><br>См. также комментарии к п. 3.8. |
| 3.7.  |   | «Достичь поставленную цель позволит реализация <b>пяти ключевых задач</b> , отражающих основные <b>приоритеты Стратегии</b> :<br>1. Совершенствование <b>нормативного правового регулирования авиационной промышленности</b> ;<br>2. Обеспечение внедрения и активного использования <b>передовых цифровых технологий</b> при разработке, производстве и эксплуатации продукции авиационной промышленности;   | Необходимо совершенствование нормативного правового регулирования <u>не только авиационной промышленности</u> , но и других сегментов <u>авиационной деятельности</u> .<br><br>Развитие передовых цифровых технологий является <u>неотъемлемым элементом</u> обеспечения конкурентоспособности авиационной техники,   |

| № п/п | Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162) | Стратегия развития авиационной промышленности Российской Федерации на период до 2030 года (проект, 11.10.2017 г.)  | Основные комментарии (замечания и предложения)  |
|-------|---|--|---|
|       |   | <p>3. Обеспечение опережающего развития научно-технологического потенциала авиационной промышленности;</p> <p>4. Повышение эффективности производства продукции авиационной промышленности;</p> <p>5. Формирование эффективной системы продвижения, продаж и сервисного обслуживания продукции авиационной промышленности» (Раздел III. Цели и задачи Стратегии, стр. 14).</p>   | <p>предприятий и организаций отрасли и должно рассматриваться в непосредственной связи с созданием, развитием и совершенствованием продукции авиационной промышленности, а также развитием компетенций ключевых компаний и организаций отрасли.</p> <p>Формирование системы продвижения, продаж и сервисного обслуживания зависит и непосредственно связано с <u>конкретными видами авиационной техники</u>.</p>  |
| 3.8.  |   | <p>«В рамках первого этапа (2018–2020 гг.) будут сформированы <u>институциональные условия и экономические механизмы</u>, необходимые для запуска сценария «Конкурентный рост»; стратегии и программы развития крупнейших предприятий авиационной промышленности будут актуализированы в целях увязки с ключевыми положениями Стратегии.</p> <p>В рамках второго этапа (2021–2025 гг.) будет обеспечено формирование <u>единого цифрового пространства</u> авиационной промышленности, создана эффективная система продвижения, продаж и обслуживания отечественной авиационной техники.</p> <p>В рамках третьего этапа (2026–2030 гг.) будет обеспечена глобальная конкурентоспособность и <u>значительный рост</u> доли продукции отечественной авиационной промышленности в целевых сегментах мирового рынка» (Раздел III. Цели и задачи Стратегии, стр. 14).</p>   | <p>Анализ <u>полноты и достаточности</u> предлагаемых мероприятий отсутствует.</p> <p>Что конкретно понимается под <u>«единым цифровым пространством»</u> в проекте не разъясняется.</p> <p>Анализ <u>обоснованности</u> предлагаемых мер и <u>реалистичности</u> достижения заявленных показателей в проекте отсутствует. Также не указывается, в каких именно <u>сегментах мирового рынка</u> планируется значительный рост продукции российской авиационной промышленности.</p> <p>См. также комментарии к п. 3.6.</p> |
| 3.9.  |   | <p><b>Совершенствование нормативного правового регулирования авиационной промышленности</b></p> <p>«... При этом должны учитываться следующие принципы: &lt;...&gt;</p> <p>- правовая среда должна <u>мотивировать предприятия отрасли на работу в рыночной среде</u>, развитие человеческого капитала, <u>модернизацию основных фондов, использование современных технологий для повышения конкурентного потенциала</u>. Использование инструментов, которые стимулируют <u>приобретение зарубежных аналогов</u> существующей или перспективной продукции отечественного авиастроения, должно быть <u>прекращено</u>;</p> <p>- безусловным приоритетом в нормативном правовом регулировании отрасли является <u>обеспечение безопасности полётов</u>, что предполагает постоянный мониторинг и анализ применения действующих норм, их уточнение с учётом <u>зарубежного опыта производства и эксплуатации воздушных судов, двигателей и авиакomпонентов</u>;</p> <p>- правовая среда должна стимулировать собственников и</p> | <p>Предложения по <u>механизмам реализации</u> отсутствуют.</p> <p>Предложения по <u>механизмам практической реализации</u> отсутствуют.</p> <p>Разработка и корректировка правил эксплуатации воздушных судов, включая правила обеспечения безопасности полётов, относится к сфере <u>воздушного транспорта</u> и входит в компетенцию <u>Министерства транспорта Российской Федерации</u>.</p> <p>См. также комментарии к п. 3.11.</p>  |

| №<br>п/п | Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162) | Стратегия развития авиационной промышленности Российской Федерации на период до 2030 года (проект, 11.10.2017 г.)  | Основные комментарии (замечания и предложения)  |
|----------|---|--|---|
|          |   | <p>эксплуатантов воздушных судов <b>регистрировать их в российском национальном реестре</b> (Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации). В этом случае у национального регулятора появится механизм контроля качества технического обслуживания и ремонта авиационной техники. В то же время действующие в России правила, касающиеся эксплуатации воздушных судов, должны быть приведены в соответствие с принятыми международными нормами, включая формирование документации на воздушные суда с учетом требований ИКАО;</p> <p>- бюджетная поддержка отрасли должна постепенно сокращаться на третьем этапе реализации Стратегии <b>по мере достижения целевых показателей по выпуску и реализации финальной продукции (воздушных судов и авиадвигателей)</b>. Инструменты, обеспечивающие <b>снижение стоимости кредитных ресурсов для предприятий отрасли до значений, сопоставимых со стоимостью ресурсов для зарубежных производителей аналогичной продукции</b>, должны быть сохранены;</p> <p>- реализация средне- и долгосрочных проектов должна быть подкреплена соответствующими механизмами <b>непрерывного проектного финансирования</b>;</p> <p>- новая регуляторная среда должна обеспечить <b>благоприятный правовой режим для создания и развития современных технологий в авиационной отрасли</b>, а также для осуществления экономической деятельности, связанной с их использованием (цифровая экономика). Требуется принять <b>дополнительные меры правового регулирования</b>, направленные как на обеспечение возможности использования <b>цифрового документооборота</b> между предприятиями отрасли на всех этапах жизненного цикла продукции — от разработки и испытаний до эксплуатации и утилизации, — так и на формирование целостной системы стандартов, правил и регламентов работы участников отрасли <b>в едином цифровом пространстве</b>;</p> <p>- должны быть созданы <b>благоприятные условия для развития отраслевой науки</b>, в том числе поисковых исследований. Данная сфера критически важна для отрасли, однако характеризуется длительностью циклов исследований, неопределенностью результатов и сложностью прогнозирования их коммерческой ценности, особенно на ранних стадиях. Финансирование поисковых исследований не может осуществляться в рамках бизнес-модели предприятий отрасли и требует создания <b>специальных институтов</b>, обеспечивающих эффективное развитие научных исследований и разработок;</p> <p>- с целью увеличения количества поставщиков авиакomпонентов и повышения конкуренции между ними должны быть <b>смягчены лицензионные требования</b>, предъявляемые к предприятиям и организациям, которые хотят разрабатывать и выпускать продукцию для авиационной отрасли;</p> | <p>Какие <b>конкретно меры</b> должны быть предприняты? Какие <b>нормативные правовые акты</b> необходимо изменить (принять)?</p> <p>А как же развитие <b>поставщиков 2-4 уровня</b>. См. также комментарии к п. 2.</p> <p>Не упоминается развитие системы <b>технического обслуживания и ремонта</b> российской авиационной техники?</p> <p>Не указано, <b>какие конкретно инструменты</b> планируется сохранить.</p> <p>Какими именно? Необходим регулярный независимый <b>технологический и финансово-экономический аудит</b> проектов (программ), осуществляемых с участием средств <b>федерального бюджета!</b></p> <p>Что <b>конкретно</b> необходимо сделать? Какие конкретно <b>нормативные правовые акты</b> необходимо принять (изменить)?</p> <p>Что мешает реализации этого <b>в настоящее время</b>?</p> <p>Какое именно программное обеспечение планируется использовать – <b>российское или иностранное</b>?</p> <p>Какие <b>конкретно условия</b> для развития отраслевой науки должны быть созданы? Предложения по повышению эффективности функционирования отраслевой науки отсутствуют.</p> <p>Каких <b>именно</b>?</p> <p>Необходимо внесение изменений (дополнений) в государственную программу «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» (приложения № 2-3) и План по ее реализации.</p> <p>См. также комментарии к п. 6.</p> |

| № п/п | Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162) | Стратегия развития авиационной промышленности Российской Федерации на период до 2030 года (проект, 11.10.2017 г.)   | Основные комментарии (замечания и предложения)  |
|-------|---|---|---|
|       |   | <p>- система сертификации продукции авиастроения должна быть <b>независимой</b> от коммерческих интересов <b>сертифицирующих организаций</b>, соответствовать нормам и правилам целевых рынков сбыта; сроки и стоимость сертификации должны быть существенно сокращены до параметров, конкурентных с принятыми в мировой практике; &lt;...&gt;»</p> <p>(Раздел IV. Основные направления реализации Стратегии, стр. 15).</p>   | <p>Механизмы <u>практической реализации</u> отсутствуют.</p>  |
| 3.10. |   | <p><b>«Мероприятие 1. Совершенствование системы управления авиационной промышленностью.</b></p> <p>Необходимо усилить <b>межотраслевую координацию</b> регулирующих органов и участников всего научно-производственного цикла – <b>от проведения НИОКР, разработки передовых технических решений до создания, внедрения, эксплуатации, сопровождения и обслуживания новой авиационной техники.</b></p> <p>В целях преодоления узковедомственного подхода к развитию отрасли будут четко <b>конкретизированы и детализированы сферы ответственности и функции</b> как <b>специализированных управленческих структур</b>, так и <b>всех иных регулирующих органов</b> в области авиационной промышленности, в том числе при взаимодействии с профессиональным сообществом и потребителями»</p> <p>(Раздел IV. Основные направления реализации Стратегии, стр. 16-17).</p>   | <p>Предложения по механизмам совершенствования <u>корпоративного управления</u> компаний с государственным участием отсутствуют.</p> <p>Механизмы <u>практической реализации</u> отсутствуют.</p> <p>О каких именно <u>управленческих структурах</u> идет речь?</p> <p>Какие <u>конкретно меры</u> предлагаются?</p>  |
| 3.11. |   | <p><b>«Мероприятие 2. Повышение эффективности налогового и таможенно-тарифного регулирования производства, продажи и эксплуатации воздушных судов с целью создания благоприятных условий для российских производителей авиатехники.</b></p> <p>Намечается <b>постепенное прекращение любых видов преференций, связанных с владением или использованием зарубежных воздушных судов и их элементов на территории Российской Федерации</b>, в том числе отказ от применения <b>статьи 83bis Чикагской конвенции</b>, в целях обеспечения <b>обязательной регистрации всех воздушных судов</b>, осуществляющих полеты под юрисдикцией Российской Федерации, <b>в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации.</b></p> <p>С целью стимулирования регистрации в российском национальном реестре планируется ввести <b>льготы по налогу на имущество, транспортному налогу</b>, установить <b>ставку НДС в размере 0%</b> для зарегистрированных в нём воздушных судов гражданской авиации, включая воздушные суда для региональной, малой и <b>деловой авиации</b>, а также воздушные суда санитарной и сельскохозяйственной авиации.</p> <p>Также предполагается внести необходимые изменения в законодательство Российской Федерации, связанные с ратификацией</p> | <p>Правила эксплуатации воздушных судов относятся к компетенции <u>Министерства транспорта Российской Федерации.</u></p> <p>См. также комментарии к п. 3.9.</p> <p>Анализ состояния российской системы поддержания летной годности и обеспечения безопасной эксплуатации воздушных судов, включая предложения по <u>конкретным правовым и организационным механизмам</u>, обеспечивающим практическую реализацию, отсутствует. Необходима организация и проведение масштабной работы с <u>Министерством транспорта Российской Федерации, Федеральным агентством воздушного транспорта, российскими авиакомпаниями, финансовыми и лизинговыми компаниями</u> по данному направлению.</p> <p>Необходимо согласование с <u>Министерством финансов Российской Федерации.</u> В Плане реализации государственной программы «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» на 2017 год и на плановый период 2018 - 2019 годов данные меры отсутствуют.</p> <p>Какие <u>именно изменения</u> в законодательство Российской Федерации предлагается внести?</p> |

| №<br>п/п | Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162) | Стратегия развития авиационной промышленности Российской Федерации на период до 2030 года (проект, 11.10.2017 г.)   | Основные комментарии (замечания и предложения)  |
|----------|---|---|---|
|          |   | <p><u>Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования, принятой на международной конференции в Кейптауне (ЮАР) 16 ноября 2001 г., с учётом Протокола об авиационном оборудовании к ней. Участие в конвенции будет способствовать защите прав лизингодателей (кредиторов, залогодержателей) воздушных судов и их регистрации в российском национальном реестре.</u></p> <p>Планируется ввести <u>ряд ограничений для иностранных воздушных судов</u> в части полного условного освобождения от уплаты ввозных таможенных пошлин и налогов:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– срок помещения под таможенную процедуру временного ввоза составит <u>не более 8 лет</u>;</li> <li>– на момент окончания срока полного условного освобождения должно будет пройти <u>не более 16 лет</u> с даты выпуска воздушного судна;</li> <li>– освобождение от НДС для воздушных судов иностранного производства, ввозимых <u>после 2019 г.</u>, будет устанавливаться только при условии их <u>регистрации в российском национальном реестре</u>.</li> </ul> <p>Дополнительной мерой регулирования рынка авиатехники станет введение <u>экологического сбора за иностранные воздушные суда, с момента выпуска которых прошло более 10 лет</u></p> <p>(Раздел IV. Основные направления реализации Стратегии, стр. 17-18).</p> | <p>Согласование <u>Минтрансом России и Росавиацией</u>, а также <u>российскими авиакомпаниями, финансовыми и лизинговыми организациями?</u></p> <p>А <u>российские авиационные власти</u> будут готовы осуществлять ведение Реестра, включая поддержание системы <u>обеспечения летной годности и безопасной эксплуатации</u> воздушных судов? <u>Согласятся ли иностранные лизинговые компании</u> регистрировать принадлежащие им воздушные суда в российском Реестре?</p> <p>Согласование с <u>Минтрансом России и российскими авиакомпаниями</u>, а также с <u>Минфином России?</u></p>                                       |
| 3.12.    |   | <p><b>«Мероприятие 3. Совершенствование нормативного правового регулирования сертификации продукции авиационной техники.»</b></p> <p>Предстоит <u>усовершенствовать процесс сертификации</u> продукции авиационной техники, обеспечив ее соответствие стандартам целевых рынков сбыта, а также <u>независимость от коммерческих интересов сертифицирующих организаций – крупнейших научных организаций отрасли</u>. Планируется:</p> <p>3.1. принятие правил сертификации российской гражданской авиационной техники, ее разработчиков и изготовителей, <u>гармонизированных с международными аналогами и соответствующих международным стандартам и рекомендуемой практике ИКАО</u>, с целью валидации отечественных сертификатов за рубежом. Мониторинг изменений стандартов и практик ИКАО и следование им на постоянной основе, формирование документации на воздушные суда с учетом требований ИКАО;</p> <p>3.2. изменение регуляторной среды, в результате которого <u>финансирование процесса сертификации будет производиться государством</u>»</p> <p>(Раздел IV. Основные направления реализации Стратегии, стр. 18).</p>   | <p><u>Конкретные предложения</u> отсутствуют. Согласование с <u>Минтрансом России, Росавиацией и ФАУ «Авиационный регистр Российской Федерации»?</u></p> <p>Задача – <u>действительно важная</u>, но как <u>практически ее планируется реализовать?</u></p> <p>Это – задача и сфера ответственности <u>Минтранса России, Росавиации и ФАУ «Авиационный регистр Российской Федерации».</u></p> <p><u>Давно назревшее решение. Механизмы практической реализации?</u> <u>Источники финансирования</u> – Минпромторг России или Минтранс России? Предложения по изменению <u>государственных и федеральных целевых программ?</u></p> |

| № п/п | Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162) | Стратегия развития авиационной промышленности Российской Федерации на период до 2030 года (проект, 11.10.2017 г.)  | Основные комментарии (замечания и предложения)   |
|-------|---|--|--|
| 3.13. |   | <p><b>«Мероприятие 4. Совершенствование правового регулирования эксплуатации воздушных судов для местных воздушных линий (малой и региональной авиации), деловой, сельскохозяйственной авиации, беспилотных летательных аппаратов (БПЛА).</b></p> <p>В рамках мероприятия планируется реализовать ряд мер, направленных на создание благоприятной правовой среды для развития производства и эксплуатации отечественных воздушных судов для местных воздушных линий, деловой и сельскохозяйственной авиации, БПЛА:</p> <p>4.1. государственное субсидирование расходов на <b>авиационное топливо</b> для авиакомпаний, использующих воздушные суда региональной и малой авиации;</p> <p>4.2. государственное субсидирование <b>проектов по производству воздушных судов для региональной и малой авиации;</b></p> <p>4.3. упрощение процедуры <b>регистрации пассажиров и багажа</b>, а также <b>пересадки пассажиров с одного воздушного судна на другое</b> при выполнении перелётов <b>местными воздушными линиями</b>, а также деловой авиацией, включая стыковочные рейсы с магистральными воздушными судами;</p> <p>4.4. отмена <b>транспортного налога и налога на имущество</b> для воздушных судов деловой авиации с максимальной взлетной массой менее 45 тонн;</p> <p>4.5. осуществление <b>межведомственной координации</b> разработки нормативных правовых актов, регулирующих производство и эксплуатацию сельскохозяйственной авиации, с привлечением Минсельхоза России;</p> <p>4.6. совершенствование нормативной правовой базы для упрощения <b>применения БПЛА и беспилотных авиационных систем</b> для дистанционного зондирования земли и мониторинга, перевозки грузов, поиска людей и предметов, других ключевых направлений в рамках Национальной технологической инициативы»</p> <p>(Раздел IV. Основные направления реализации Стратегии, стр. 18-19).</p> | <p><u>Механизмы реализации, источники финансирования?</u> Согласование с <u>Минтрансом России</u> и <u>Минфином России?</u></p> <p>В действующей редакции государственной программы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» <u>исключена подпрограмма «Малая авиация»</u> и предусмотрены только субсидии на реализацию проекта производства самолетов пассажироместимостью до 19 мест (Постановление Правительства РФ от 22.06.2016 г. № 570), а также субсидии производителям ВС для местных и региональных воздушных линий на сертификацию (Постановление Правительства РФ от 01.07.2016 г. № 623). Анализ <u>эффективности реализации данного механизма</u> отсутствует. <u>Что конкретно</u> предлагается сделать?</p> <p>Согласование с <u>Министерством транспорта Российской Федерации?</u></p> <p>Согласование с <u>Министерством финансов Российской Федерации?</u></p> <p><u>Механизмы реализации?</u></p> <p><u>Что конкретно предлагается сделать?</u></p> |

| № п/п | Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162) | Стратегия развития авиационной промышленности Российской Федерации на период до 2030 года (проект, 11.10.2017 г.)   | Основные комментарии (замечания и предложения)   |
|-------|---|---|--|
| 3.14. |   | <p><b>«Мероприятие 5. Развитие <i>аэропортов местных воздушных линий</i> для обеспечения транспортной доступности и мобильности населения.</b></p> <p>В рамках мероприятия предполагается содействовать развитию аэропортов местных воздушных линий, которые должны стать <b>центрами деловой активности</b> в регионе, <b>местом сосредоточения промышленной и инновационной инфраструктуры</b>. Планируется <b>уточнение размера границ санитарно-защитных зон</b> аэропортов, а также предоставление <b>налоговых льгот</b> для инвесторов в их инфраструктурные объекты»</p> <p>(Раздел IV. Основные направления реализации Стратегии, стр. 19).</p>  | <p>Согласование с <u>Министерством транспорта Российской Федерации?</u></p> <p>Согласование с <u>Минфином России?</u></p>  |
| 3.15. |   | <p><b>«Мероприятие 6. Совершенствование нормативного правового регулирования <i>закупок товаров и услуг</i> для нужд предприятий авиационной промышленности.</b></p> <p>Предусматривается внесение <b>изменений в нормативные правовые акты</b> в части предоставления возможности заказчикам, включая предприятия авиационной промышленности, заключать контракт на поставку товаров и услуг с <b>двумя поставщиками</b> в рамках одной закупки»</p> <p>(Раздел IV. Основные направления реализации Стратегии, стр. 19).</p>   | <p>Согласование с <u>Минфином России и Минэкономразвития России?</u></p>   |
| 3.16  |   | <p><b>«Мероприятие 7. Создание благоприятной среды для организации <i>рынка интеллектуальной собственности</i>.</b></p> <p>Предполагается разработка системы <b>нормативных правовых актов</b>, обеспечивающих формирование и эффективное развитие в отрасли рынка интеллектуальной собственности, охватывающего процессы ее создания, применения, коммерциализации и экономического оборота. В числе наиболее значимых направлений, требующих специального регулирования, будут выделены:</p> <p>7.1. <b>экспертиза</b>, учет и инвентаризация охраноспособных результатов интеллектуальной деятельности;</p> <p>7.2. <b>капитализация</b> интеллектуальной собственности;</p> <p>7.3. <b>налоговое стимулирование</b> научной, научно-технической и инновационной деятельности в авиационной промышленности;</p> <p>7.4. распределение прав на охраноспособные результаты интеллектуальной деятельности <b>в зависимости от объемов вложенных средств</b>;</p> <p>7.5. формирование <b>единой отраслевой системы</b> управления интеллектуальной собственностью, разработка <b>стандартов управления в цепочке взаимоотношений «государственный заказчик-корпорация-холдинг-предприятие-НИИ, КБ»</b> и создание сети эффективно</p> | <p>Анализ <u>состояния дел</u> в данной сфере в проекте Стратегии отсутствует.</p> <p><u>Какие именно</u> нормативные правовые акты предлагается принять и каково их должно быть <u>основное содержание?</u></p> <p>Как планируется организовать <u>данную экспертизу?</u></p> <p>Механизмы <u>практической реализации?</u></p> <p>Что <u>конкретно</u> предлагается сделать? Согласование с <u>Минфином России и Минэкономразвития России?</u></p> <p>Что <u>мешает</u> этому в настоящее время?</p> <p>Что <u>конкретно</u> предлагается сделать?</p> <p>Как планируется организовать <u>разработку и внедрение</u> данных</p> |

| № п/п | Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162) | Стратегия развития авиационной промышленности Российской Федерации на период до 2030 года (проект, 11.10.2017 г.)   | Основные комментарии (замечания и предложения)  |
|-------|---|---|---|
|       |   | <p>функционирующих <b>организаций инновационной инфраструктуры</b>, обеспечивающих коммерциализацию объектов интеллектуальной собственности и их реализацию в производстве»</p> <p>(Раздел IV. Основные направления реализации Стратегии, стр. 19-20).</p>  | стандартов?   |
| 3.17. |   | <p><b>«Мероприятие 8. Разработка нормативной правовой и методической базы использования <i>шкалы уровня готовности технологий в авиастроении</i>.</b></p> <p>В рамках мероприятия будет инициирована разработка единого методологического подхода к определению и практическому использованию <b>уровней готовности технологий (УГТ)</b> и сформирована соответствующая нормативная правовая база»</p> <p>(Раздел IV. Основные направления реализации Стратегии, стр. 20).</p>  | <p>Данный подход и методология <u>были разработаны и представлены</u> в Минпромторг России в 2011-2012 гг., в т.ч. в рамках обоснования создания ФГБУ «НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского».</p> <p>Какие конкретно <u>нормативные правовые акты</u> планируется принять?</p>   |
| 3.18. |   | <p><b>Обеспечение внедрения и активного использования <i>передовых цифровых технологий при разработке, производстве и эксплуатации продукции авиационной промышленности</i></b></p> <p>«В мировом авиастроении происходят <b>радикальные преобразования</b>, связанные с внедрением новых технологий, стандартов и методов цифрового производства. Ведущими зарубежными авиапроизводителями начато <b>полномасштабное освоение</b> сквозной цифровизации научных исследований и разработок, испытаний, производства и поставок, продаж и эксплуатации авиационной техники.</p> <p>В настоящее время наблюдается <b>существенное отставание</b> российских предприятий авиационной промышленности <b>от мировых лидеров</b> в использовании передовых цифровых технологий. Только в ходе разработки <b>SSJ-100</b> были внедрены инструменты виртуального проектирования и создана техническая документация в цифровом формате.</p> <p>Серьезные проблемы в процессе разработки, испытаний, сертификации и производства отечественной авиатехники связаны, в первую очередь, со значительной длительностью каждого из этих этапов. <b>Проектирование, моделирование и испытания</b> отдельных элементов, узлов и агрегатов авиационной техники в существующей системе <b>невозможно проводить параллельно</b>, а возврат на каждый из предыдущих этапов требует дополнительного финансирования. Значительные средства тратятся на многочисленные натурные испытания. Необходимость ведения и хранения бумажной документации вызывает дополнительные сложности с ее верификацией и корректировкой, усиливает риски негативного влияния человеческого фактора. <b>Информационная инфраструктура</b>, которая могла бы обеспечить сквозную коммуникацию между всеми организациями авиационной промышленности, пока еще отсутствует, а</p> | <p>О каких именно <u>«передовых» технологиях</u> идет речь?</p> <p>Анализ <u>состояния российских компаний и организаций</u> в части разработки и внедрения цифровых технологий отсутствует.</p> <p>В чем <u>именно</u> состоит данное отставание?</p> <p>Основная причина – в другом: начинаем проектирование <u>без наличия НТЗ (или хотя бы четко сформулированных планов по его созданию и внедрению)</u>.</p> <p><u>Какая именно инфраструктура</u> нужна?</p> |

| № п/п | Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162) | Стратегия развития авиационной промышленности Российской Федерации на период до 2030 года (проект, 11.10.2017 г.)   | Основные комментарии (замечания и предложения)   |
|-------|---|---|--|
|       |   | <p>действующие решения в этой области не синхронизированы между собой и не позволяют комплексно защитить систему от внешних угроз.</p> <p>Требуется создание <b>комплексного платформенного технологического и программного решения</b>, которое будет объединять в себе функционал систем по подготовке производства (системы CAD, CAM, CAE, PDM), систем управления производством (системы MES и ERP) и системы управления ресурсами EAM, обеспечивая при этом высокие стандарты безопасности технической информации. Наполнение такой платформы на начальном этапе должно поддерживаться <b>системой автоматизированного сбора данных (MDC)</b>, которая позволяет осуществлять агрегирование данных о работе пользователей, в том числе научных организаций, сертификационных центров, производственных предприятий, лизинговых и сервисных компаний, эксплуатантов авиационной техники.</p> <p>В результате будет сформировано единое цифровое пространство, обеспечивающее полную цифровизацию всех физических активов и их интеграцию в вертикальные и горизонтальные цепочки создания стоимости с целью их оптимизации с позиций соответствия спросу и эффективности использования ресурсов»</p> <p>(Раздел IV. Основные направления реализации Стратегии, стр. 20-21).</p> | <p>Кто его <u>будет разрабатывать</u> или планируются закупки готовых решений (<u>российских, иностранных</u>)?</p> <p>Кто будет <u>оператором</u> данной системы? Какое <u>ПО</u> планируется использовать (<u>российское, иностранное</u>)?</p>  |
| 3.19. |   | <p><b>«Мероприятие 1. Разработка <i>единых стандартов, правил, регламентов работы организаций авиационной промышленности в цифровом пространстве</i></b></p> <p>Планируется разработать:</p> <p>1.1. стандарты создаваемых <b>«цифровых двойников»</b> изделий, включая регламентированное описание их функционала;</p> <p>1.2. регламенты передачи конструкторской и иной документации в цифровом формате;</p> <p>1.3. регламенты использования цифровых инструментов, цифровой и ИТ-инфраструктуры;</p> <p>1.4. нормативную документацию, легитимизирующую разработку изделий в виде моделей и «цифровых двойников». Эта документация должна обеспечить возможность <b>приемки работ заказчиком при предоставлении функционирующих моделей («цифровых двойников»)</b>»</p> <p>(Раздел IV. Основные направления реализации Стратегии, стр. 21-22).</p>   | <p>А что, <u>в настоящее время</u> таких регламентов нет?</p> <p>Данная проблема намного сложнее – должны быть верифицированы и валидированы <u>математические модели</u>, принимаемые в качестве доказательной документации <u>при проведении испытаний</u> соответствующих видов авиационной техники. Предложения по <u>механизмам реализации</u> отсутствуют.</p> |
| 3.20. |   | <p><b>«Мероприятие 2. Создание <i>единой информационной инфраструктуры для предприятий и организаций авиационной промышленности</i></b></p> <p>В рамках мероприятия запланировано:</p>  |  |

| № п/п | Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162) | Стратегия развития авиационной промышленности Российской Федерации на период до 2030 года (проект, 11.10.2017 г.)   | Основные комментарии (замечания и предложения)   |
|-------|---|---|--|
|       |   | <p>2.1. развитие <b>сетей связи</b>, которые обеспечивают потребности пользователей по сбору и передаче данных с учетом технических требований, предъявляемых цифровыми технологиями;</p> <p>2.2. развитие системы <b>центров хранения и обработки данных</b> (включая высокопроизводительные вычислительные системы, облачные решения и т.п.), которые смогут обеспечить предоставление доступных, устойчивых, безопасных и экономически эффективных услуг по хранению и обработке данных в авиационной промышленности;</p> <p>2.3. разработка и внедрение <b>единой национальной цифровой платформы</b>, построенной по модульному принципу, позволяющей комбинировать и «сшивать» различные существующие и разрабатываемые системы. Такая платформа позволит всем пользователям работать в едином цифровом формате, в автоматическом режиме преобразовывая данные из одной системы в другую и при необходимости в единый сводный формат;</p> <p>2.4. формирование <b>отраслевых центров компетенций</b> по цифровым технологиям»</p> <p>(Раздел IV. Основные направления реализации Стратегии, стр. 22).</p> | <p>Результаты анализа состояния <u>существующей информационной инфраструктуры</u>, включая <u>потребности в развитии (расширении) сетей</u>, не представлены.</p> <p>Кто будет выступать <u>заказчиком и разработчиком</u> этой «единой цифровой платформы»? На базе <u>какого ПО</u>?</p> <p>Что <u>конкретно</u> имеется в виду?</p> |
| 3.21. |   | <p><b>«Мероприятие 3. Оцифровка существующей технической документации в единый формат</b></p> <p>Будет реализована возможность использования <b>всей имеющейся документации</b> в рамках единой цифровой платформы, в том числе:</p> <p>3.1. оцифровка бумажных носителей в <b>специально разработанный формат</b>;</p> <p>3.2. реализация возможности использования различных цифровых форматов для создания «цифрового двойника» (<b>в едином формате</b>).</p> <p>Таким образом, работа в <b>едином цифровом пространстве</b> не потребует перехода к программному обеспечению одного разработчика и позволит сохранить возможность использования различных программных продуктов»</p> <p>(Раздел IV. Основные направления реализации Стратегии, стр. 22).</p>   | <p>Кто будет <u>разработчиком</u> «единого цифрового формата»?</p>   |
| 3.22. |   | <p><b>«Мероприятие 4. Создание системы сбора, обработки, хранения и предоставления пользователям данных о состоянии используемого оборудования и эксплуатируемой авиационной техники</b></p> <p>С целью повышения качества технической эксплуатации воздушного судна и его послепродажного обслуживания, а также борьбы с контрафактом деталей, агрегатов и узлов предполагается создание <b>цифровой платформы</b>, обеспечивающей мониторинг в режиме реального времени летной годности авиационной техники, анализ</p>   | <p>Для <u>каких типов</u> ВС (авиационной техники)?</p>  |

| № п/п | Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162) | Стратегия развития авиационной промышленности Российской Федерации на период до 2030 года (проект, 11.10.2017 г.)  | Основные комментарии (замечания и предложения)   |
|-------|---|--|--|
|       |   | летно-технического состояния воздушных судов (в том числе деталей, агрегатов и узлов)»<br>(Раздел IV. Основные направления реализации Стратегии, стр. 23).   |  |
| 3.23. |   | <p><b>«Мероприятие 5. Развитие компетенций кадров авиационной промышленности в области цифровых технологий»</b></p> <p>С использованием <b>методов форсайта</b> предстоит определить набор компетенций, необходимых для применения <b>современных цифровых технологий</b> в авиационной промышленности, организовать разработку <b>программ основного и дополнительного образования</b> и осуществить на этой основе подготовку специалистов принципиально нового типа, способных стать <b>«цифровыми лидерами»</b> на предприятиях и обеспечить цифровую трансформацию отрасли, а также массовую и быструю переподготовку имеющихся кадров. Для решения указанных задач будут использованы современные технологии обучения, включая онлайн-платформы, модульные программы, проектные методы обучения и др.»</p> <p>(Раздел IV. Основные направления реализации Стратегии, стр. 23).</p>   | Анализ <u>текущего состояния</u> программ подготовки кадров, включая профессиональные и образовательные стандарты, отсутствует.  |
| 3.24. |   | <p><b>Обеспечение опережающего развития научно-технологического потенциала авиационной промышленности</b></p> <p>«В последние десятилетия в авиационной промышленности проявились общие для российской отраслевой науки тенденции, в том числе <b>слабый спрос</b> на результаты исследований со стороны компаний – финалистов отрасли, поставщиков, <b>авиаперевозчиков</b>; неэффективные процессы акционирования, приватизации, перепрофилирования, которые на практике привели к фактической ликвидации ряда научных организаций; их формальная «перегруппировка» между различными вертикально интегрированными структурами или федеральными органами исполнительной власти.</p> <p>Итогом стали <b>фрагментарность и ведомственность</b> («квазиведомственность») российской авиационной науки, накопленное недофинансирование <b>при «распылении»</b> ограниченных бюджетных средств между <b>отдельными получателями</b>, исчерпание научно-технических заделов, старение и дефицит квалифицированных кадров, моральный и физический износ материально-технической, в том числе лабораторно-стендовой, базы, отсутствие действенных, ориентированных на результат <b>механизмов управления отраслевым научно-техническим комплексом</b>.</p> <p>Специфика текущей ситуации состоит и в том, что возможности <b>радикальной модернизации</b> технологических и конструктивных решений, используемых в российской авиационной промышленности, в настоящее время <b>практически исчерпаны</b>, а принципиально новые</p> | <p>А где разработка (совершенствование) <u>технологий и конструктивно-технологических решений</u>?</p> <p>Слабый спрос на результаты исследований со стороны конструкторских и производственных предприятий отрасли обусловлен <u>недостатком собственных средств</u> и фактическим <u>неучастием в глобальном рынке (конкуренции)</u> с ведущими мировыми производителями, а также неэффективностью организации <u>процесса управления</u> созданием научно-технического задела. Авиаперевозчики (авиакомпании) заинтересованы в приобретении (эксплуатации) <u>эффективных воздушных судов</u>, соответствующих требованиям рынка, а не в проведении перспективных исследований.</p> |

| № п/п | Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162) | Стратегия развития авиационной промышленности Российской Федерации на период до 2030 года (проект, 11.10.2017 г.)   | Основные комментарии (замечания и предложения)   |
|-------|---|---|--|
|       |   | <p>прорывные новации, связанные с <b>цифровизацией процессов</b> проектирования, моделирования и испытаний авиационной техники, <b>новыми материалами и технологиями</b> (в частности, аддитивными), находятся на начальных уровнях шкалы УГТ, причем дальнейшее продвижение по ней во многом <b>зависит от импорта</b> необходимых материалов и технологий.</p> <p>Не менее актуальна и проблема <b>деградации научно-технического потенциала многих опытно-конструкторских бюро (ОКБ)</b> отрасли вплоть до фактической ликвидации ряда из них и отсутствие координации оставшихся. Это привело к провалу того ключевого звена, которое необходимо для продвижения результатов научных исследований по шкале УГТ и их практического применения; стало одной из причин несопоставимости и несводимости стандартов, используемых при производстве авиационной техники отдельными компаниями–финалистами (и их поставщиками), <b>распыления</b> и, в конечном итоге, низкой эффективности <b>средств</b>, выделяемых на развитие <b>отраслевой науки</b>. В рамках реализации Стратегии необходимо предусмотреть <b>инвентаризацию</b> и <b>консолидацию</b> потенциала оставшихся <b>ОКБ</b>, модернизацию их материально-технической базы, создание <b>эффективной системы управления</b>.</p> <p>Отсутствие <b>действенных механизмов координации и взаимодействия</b> между <b>научными организациями, ОКБ и компаниями-финалистами</b> авиационной промышленности не позволяет осуществлять взаимное согласование их целей и <b>требований к результатам</b> выполняемых работ (оказываемых услуг), <b>мониторинг хода их реализации</b> и <b>оценку соответствия</b> потребностям производителей авиационной техники. Причины этого связаны с <b>ведомственностью</b> (<b>«квазиведомственностью»</b>) авиационной науки, организации которой управляются <b>различными вертикально интегрированными структурами</b> и <b>федеральными органами исполнительной власти</b>, исторически сложившейся <b>специализацией ОКБ</b> отрасли на определенных видах авиационной техники и их «привязкой» к отдельным компаниям–финалистам.</p> <p>Формирование <b>тематики</b> научных исследований происходит преимущественно на основе <b>предложений организаций авиационной науки</b>, ориентирующихся на имеющиеся заделы и исторически сложившуюся специализацию, зачастую <b>без должного согласования с ОКБ и учета реальных потребностей компаний-финалистов и их поставщиков</b>. В отсутствие институтов <b>независимой экспертизы</b> и <b>интеграции этих предложений</b> наблюдаются <b>дублирование выполняемых работ, невостребованность получаемых результатов, неэффективное использование бюджетных средств</b>.</p> <p>В рамках Стратегии выделены <b>два сегмента</b> авиационной науки, различающихся по направлениям деятельности, целям, задачам,</p> | <p>И только? А как же <b>другие технологические направления</b>: конструктивно-силовые схемы, аэродинамика, система управления, элементная база, агрегаты, технологии производства, и т.д.?</p> <p>Анализ <b>состояния научно-технологического задела</b> в области авиационной промышленности в Российской Федерации отсутствует.</p> <p>Анализ <b>существующего механизма</b> планирования и выполнения исследований в целях <b>создания научно-технического задела</b> отсутствует. Предложения по <b>повышению эффективности</b> организации и выполнения <b>НИОКР</b> в отрасли отсутствуют.</p> <p>Данные задачи давно присутствуют в стратегиях <b>интегрированных структур (корпораций)</b> отрасли. Анализ эффективности их реализации отсутствует.</p> <p>Предложения по <b>данным механизмам</b> отсутствуют.</p> <p>Большинство научных организаций, участвующих в разработке, развитии и модернизации авиационной техники, относятся к ведению <b>Минпромторга России</b>. Ведущие отраслевые НИИ входят в состав <b>ФГБУ «НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского»</b>.</p> <p>А разве <b>где-то по-другому?</b></p> <p>Предложения по <b>конкретным механизмам</b> изменения данной ситуации отсутствуют.</p> <p>Это – <b>один сегмент</b>, так как результаты разработки <b>перспективных технологий (конструктивно-технологических решений)</b> могут</p> |

| № п/п | Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162) | Стратегия развития авиационной промышленности Российской Федерации на период до 2030 года (проект, 11.10.2017 г.)   | Основные комментарии (замечания и предложения)  |
|-------|---|---|---|
|       |   | <p>требованиям к результатам.</p> <p>Первый сегмент связан с интеграцией НИОКР, предназначенных для модернизации, модификации, эксплуатации уже <b>существующей авиационной техники</b> либо той, создание которой находится на финальных УГТ (не ниже 7-го уровня).</p> <p>Второй сегмент охватывает <b>поисковые и проблемно-ориентированные НИОКР</b>, направленные на разработку перспективных (прорывных) авиационных технологий, их системную интеграцию и доведение до уровня <b>демонстраторов технологий/узлов</b> не только для их последующего производства, но и для применения в эскизных проектах <b>авиационной техники нового поколения</b>. Его развитие призвано запустить новый современный механизм формирования опережающего научно-технологического потенциала авиационной промышленности, привязанный к шкале УГТ, когда изменяется сама логика планирования научных исследований: вместо традиционного подхода, отталкивающегося от принятых решений по облику и характеристикам авиационной техники, переход к модели <b>обоснования решений</b> о создании принципиально новых образцов авиационной техники <b>исходя из результатов прорывных НИОКР</b>, разработки, апробации и комплексной интеграции перспективных технологий»</p> <p>(Раздел IV. Основные направления реализации Стратегии, стр. 23-25).</p> | <p>использоваться и при модернизации (модификации, развитии) <u>существующих видов авиационной техники</u>.</p> <p>Предложения по <u>конкретным механизмам реализации</u> данного направления отсутствуют.</p> <p>А как же <u>методические материалы (руководства, документация) для конструкторов (технологов)</u>?</p> <p>А как же развитие <u>методов (методологии) исследований и испытаний</u>?</p> <p>А развитие <u>экспериментально-полигонной базы</u>?</p> |
| 3.25. |   | <p><b>«Мероприятие 1. Развитие кадрового потенциала авиационной науки</b></p> <p>Для развития научных, конструкторских, инженерных кадров авиационной науки, обеспечения ее лидерства в развитии человеческого капитала России будут реализованы следующие меры.</p> <p>1.1. Восстановление и развитие <b>отечественных научных и инженерных школ</b> в области авиации, <b>поддержка их деятельности, распространение и популяризация научно-технических достижений</b>.</p> <p>1.2. <b>Адаптация</b> системы подготовки, переподготовки, повышения квалификации кадров для авиационной науки <b>к прорывным</b> научно-технологическим направлениям и современным профессиональным компетенциям в области <b>цифровизации и информатизации</b>, новых материалов и технологий, интеллектуальной собственности, сертификации авиационной техники и международной научно-технологической кооперации.</p> <p>1.3. Разработка и реализация эффективных практик поиска, отбора, привлечения и закрепления кадров в авиационной науке, включая:</p> <p>– создание <b>координационного центра</b> по подготовке и независимой оценке квалификации кадров для отечественной авиационной науки; <b>информационных ресурсов</b>, аккумулирующих данные о спросе</p>   | <p>Как это <u>практически планируется осуществлять</u>?</p> <p>Как это <u>практически планируется осуществлять</u>?</p> <p>Как это <u>практически планируется реализовать</u>?</p>  |

| № п/п | Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162) | Стратегия развития авиационной промышленности Российской Федерации на период до 2030 года (проект, 11.10.2017 г.)   | Основные комментарии (замечания и предложения)   |
|-------|---|---|--|
|       |   | <p>авиационной науки на кадры и их предложении; корпоративных систем профессионального обучения и повышения квалификации (в том числе во взаимодействии с ведущими университетами);</p> <p>–развитие и тиражирование <b>лучших практик</b> интеграции авиационной науки и образования, реализуемых профильными вузами, научными организациями и ОКБ, включая создание <b>базовых кафедр, совместных лабораторий, научно-образовательных центров</b>;</p> <p>– формирование <b>программ привлечения и закрепления молодежи</b> в авиационной науке, предусматривающих <b>целевую подготовку специалистов, повышенные стипендии</b> для студентов и аспирантов, эффективный <b>стартовый уровень оплаты труда, специальные гранты</b>, поддержку <b>академической мобильности</b>, участие в перспективных проектах и др.</p> <p>1.4. Создание в ведущих научных центрах и вузах авиационного профиля сети специализированных учебно-просветительских, исследовательских, инженерно-технологических структур для выявления талантливых детей и молодежи, привлечения их для профильного обучения, научно-технической и инновационной деятельности в организациях отрасли, в том числе во взаимодействии с образовательным и просветительскими инициативами, реализуемыми в рамках различных проектов и программ институтов развития, включая Национальную технологическую инициативу.</p> <p>1.5. Поддержка развития <b>профессионального сообщества</b> (объединений работников отрасли, разнообразных локальных сообществ, ассоциаций, общественных организаций).</p> <p>1.6. Налаживание контактов и <b>стимулирование возвращения из-за рубежа</b> в Россию специалистов отрасли (исследователей, инженеров, конструкторов и др.), расширение практики создания под их руководством результативных творческих коллективов, технологических компаний мирового уровня, в том числе виртуальных, объединенных единым информационным и цифровым пространством»</p> <p>(Раздел IV. Основные направления реализации Стратегии, стр. 25-26).</p> | <p>Разве такие ресурсы <u>сейчас отсутствуют</u>?</p> <p><u>Каких именно?</u></p> <p>Разве <u>сейчас их нет</u>?</p> <p><u>Источники финансирования?</u></p> <p>Что <u>конкретно</u> имеется в виду?</p> <p><u>Источники финансирования?</u></p> <p><u>Механизмы реализации?</u></p> |
| 3.26. |   | <p><b>«Мероприятие 2. Формирование современной системы управления отраслевым научно-технологическим комплексом</b></p> <p>Достижению долгосрочных целей научно-технологического развития авиастроения будет способствовать распространение современных эффективных управленческих технологий и практик.</p> <p>2.1. Расширение поддержки <b>приоритетных направлений</b> развития авиационной науки и технологий. Выбор приоритетных направлений будет осуществляться на основе соблюдения таких принципов, как соответствие стратегическим целям развития страны, научная</p>  | <p><u>Как и кем они будут определяться?</u></p> <p><u>Источники финансирования?</u></p>  |

| №<br>п/п | Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162) | Стратегия развития авиационной промышленности Российской Федерации на период до 2030 года<br>(проект, 11.10.2017 г.)  | Основные комментарии<br>(замечания и предложения)   |
|----------|---|---|---|
|          |   | <p>обоснованность, <b>вовлечение бизнеса в инвестирование</b> и проведение НИОКР. Отобранные приоритетные направления должны стать основной для разработки и корректировки <b>плана (перечня) стратегических (долгосрочных) НИОКР</b> в авиационной промышленности. Активное участие в этой работе должны принимать <b>генеральные конструкторы</b> и <b>главные технологи</b>.</p> <p>2.2. Развитие <b>единой системы управления созданием и внедрением новых авиационных технологий</b>; формирование <b>единого порядка их разработки</b> с учетом национальных и международных стандартов. Краеугольным камнем системы станет акцент на <b>стратегическое планирование и концептуальное проектирование</b>; использование <b>критериев соответствия УГТ</b> при заказе и финансировании конкретных проектов исследований и разработок. Будет реализован принцип комплексности анализа технологий – определение степени их полезности, готовности, ориентации на важнейшие комплексные проекты, вклада в создание перспективных систем летательных аппаратов; выбор и оптимизация технологических концепций и платформ; оценка рисков; выявление эксплуатационных преимуществ, осуществимости; оценка возможностей системной интеграции, обеспечивающей синергетический эффект; отработка, оформление и <b>передача в промышленность готовых технологий</b>.</p> <p>2.3. Расширение практики разработки и реализации комплексных программ и <b>проектов полного инновационного цикла</b> (сквозных проектов), нацеленных на повышение уровня знаний и технологий, применяемых в производстве; переход к <b>новым форматам государственных и других целевых программ</b> технологической направленности, обеспечивающих «лифт» идей и результатов.</p> <p>2.4. Формирование эффективных механизмов кооперации организаций, выполняющих НИОКР, и производственных компаний, включая развитие института <b>генеральных конструкторов</b> и <b>главных технологов</b>, поддержку кооперационных проектов, программ взаимных стажировок специалистов, создание <b>инженерных подразделений</b> в интегрированных структурах.</p> <p>2.5. Широкое внедрение в отраслевом научно-технологическом комплексе <b>моделей управления результатами</b> (как на уровне органов государственной власти, так и организаций – исполнителей исследований и разработок), <b>проектных принципов управления</b> исследованиями и разработками, коммерциализации прав на их результаты.</p> <p>2.6. Разработка и внедрение <b>современных кредитно-финансовых инструментов</b>, обеспечивающих приток средств в отраслевой научно-технологический комплекс из всех источников, включая числе финансовую поддержку организаций, участвующих в реализации приоритетов развития авиационной промышленности.</p> | <p>Каков <u>правовой статус</u> данного документа?<br/><u>Механизмы реализации?</u></p> <p>Кто мешает <u>сейчас это сделать?</u></p> <p>А при <u>принятии решений о начале ОКР</u> по созданию новых видов авиационной техники, осуществляемых с участие средств <u>федерального бюджета?</u></p> <p>Есть какие-либо <u>примеры</u> за последние годы?<br/>Что <u>конкретно</u> имеется в виду?</p> <p>О чем <u>конкретно</u> идет речь?</p> <p>Что <u>конкретно</u> имеется в виду?<br/>Они <u>уже есть</u>.</p> <p>Что <u>конкретно</u> имеется в виду? И как это <u>планируется реализовать?</u></p> <p>Что <u>конкретно</u> имеется в виду? И как это <u>планируется реализовать?</u></p> |

| № п/п | Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162) | Стратегия развития авиационной промышленности Российской Федерации на период до 2030 года (проект, 11.10.2017 г.)  | Основные комментарии (замечания и предложения)   |
|-------|---|--|--|
|       |   | <p>2.7. Внедрение информационных механизмов, нацеленных на развитие <b>технологической культуры</b> в отрасли, популяризацию научно-технологических достижений ученых, инженеров, предпринимателей, роли отрасли в обеспечении социально-экономического и научно-технологического прогресса страны»</p> <p>(Раздел IV. Основные направления реализации Стратегии, стр. 27-28).</p>   | <p>Что <u>конкретно</u> имеется в виду? И как это <u>планируется реализовать</u>?</p>  |
| 3.27. |   | <p><b>«Мероприятие 3. Стимулирование <i>спроса на научно-технологические результаты</i> и создание условий для их эффективной коммерциализации</b></p> <p>В рамках мероприятия планируется реализовать комплекс мер, направленных на:</p> <p>3.1. сфокусированное создание <b>технических решений, востребованных бизнесом</b>, в том числе в рамках института государственного заказа; бюджетное финансирование <b>важнейших поисковых и прикладных (проектно-ориентированных) исследований</b>, отвечающих приоритетам развития отрасли, при их заказе <b>отраслевым научным организациям</b>;</p> <p>3.2. внедрение системы стимулов для участия предприятий отрасли в поддержке (проведении) <b>фундаментальных и прикладных исследований</b> на всех этапах жизненного цикла авиационной техники, в том числе на принципах <b>софинансирования расходов предприятий из средств федерального бюджета</b>;</p> <p>3.3. появление и развитие сети <b>специализированных клиринговых</b> и других <b>посреднических организаций</b>, предоставляющих полный спектр услуг по <b>коммерциализации технологий</b>, в том числе в цифровом формате, включая регистрацию изобретений, сопровождение лицензионных сделок;</p> <p>3.4. разработку и реализацию <b>согласованных планов развития (технологических дорожных карт)</b> проектов создания и внедрения в промышленность новых авиационных технологий и их целевой финансовой поддержки;</p> <p>3.5. создание <b>межведомственных целевых групп</b> для координации инициатив по созданию и использованию перспективных технологий в области авиастроения».</p> <p>(Раздел IV. Основные направления реализации Стратегии, стр. 27-28).</p> | <p>На <u>какие проекты</u> они должны быть ориентированы?</p> <p>А <u>другие организации</u> не могут в этом участвовать (<u>организации промышленности, малый и средний бизнес, вузовская и академическая наука</u>)?</p> <p>Организация и проведение фундаментальных исследований относится к сфере ведения <u>Российской академии наук и Федерального агентства научных организаций</u>. Предложения по <u>механизмам практической реализации</u>?</p> <p><u>Источники финансирования (софинансирования)</u>?</p> <p><u>Механизмы практической реализации</u>? Какие для этого необходимы <u>нормативные правовые акты</u>?</p> <p><u>Механизмы реализации</u>? <u>Стимулы</u> для участия в них?</p> |
| 3.28. |   | <p><b>«Мероприятие 4. Развитие информационного обеспечения исследований и разработок в авиационной науке</b></p> <p>Будут реализованы меры, нацеленные на развитие специализированных <b>информационных ресурсов</b>, повышение их открытости и доступности; расширение доступа научных и образовательных организаций, выполняющих НИОКР в интересах авиационной промышленности, к научной и научно-технической</p>  | <p>О чем <u>конкретно</u> идет речь?</p>   |

| № п/п | Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162) | Стратегия развития авиационной промышленности Российской Федерации на период до 2030 года (проект, 11.10.2017 г.)  | Основные комментарии (замечания и предложения)   |
|-------|---|--|--|
|       |   | информации»<br>(Раздел IV. Основные направления реализации Стратегии, стр. 29).  |  |
| 3.29. |   | <p><b>«Мероприятие 5. Развитие международного научно-технического сотрудничества»</b></p> <p>При организации международного научно-технического сотрудничества акцент будет сделан на рационализацию, максимальный <b>учет национальных интересов</b>.</p> <p>Особое внимание будет уделено:</p> <p>5.1. практическому внедрению <b>механизмов определения перспективных направлений сотрудничества</b> (тематических и географических приоритетов), областей гармонизации взаимных с зарубежными партнерами интересов, направлений, целей;</p> <p>5.2. усилению информационной поддержки, в том числе распространению информации о достижениях российской авиационной науки, лучшем опыте организации международной кооперации в бизнес- и научном сообществах России, созданию и поддержке межстрановых интегрированных информационных сетей;</p> <p>5.3. поддержке участия российских организаций и специалистов в деятельности международных организаций, многосторонних площадок с целью быстрого выхода на глобальные рынки знаний и технологий; международных системах экспертизы и прогнозирования; активизации участия России в международном регулировании, включая вопросы стандартизации, сертификации, безопасности, разработки и использования новых технологий;</p> <p>5.4. активизации привлечения <b>международных специалистов</b> для совместной с отечественными экспертами <b>оценки (экспертизы) полученных в России научных результатов</b>, планируемых и выполненных проектов, результативности деятельности организаций, выполняющих исследования и разработки в интересах авиационной промышленности»</p> <p>(Раздел IV. Основные направления реализации Стратегии, стр. 29).</p> | <p>Конкретные предложения по <u>обеспечению и защите национальных интересов</u> при осуществлении международного сотрудничества отсутствуют.</p> <p>Что <u>конкретно</u> имеется в виду?</p> <p>А где же учет (защита) <u>национальных интересов</u> Российской Федерации?</p> |
| 3.30. |   | <p><b>Повышение эффективности производства продукции авиационной промышленности</b></p> <p>«Конкурентоспособность отечественной авиационной промышленности сдерживается сравнительно <b>высокой себестоимостью</b> готовой продукции, низкими уровнями производительности труда и рентабельности производства, использованием устаревших технологий и организационных решений. Отрасль представлена преимущественно <b>переработанными интегрированными структурами</b>; производители комплектующих ориентированы <b>только на внутренний рынок</b>, не встроены в</p>  |  |

| № п/п | Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162) | Стратегия развития авиационной промышленности Российской Федерации на период до 2030 года (проект, 11.10.2017 г.)  | Основные комментарии (замечания и предложения)  |
|-------|---|--|---|
|       |   | <p>международное разделение труда и, как следствие, не отвечают требованиям международной сертификации. Для отрасли в целом характерна недостаточная диверсификация поставок, связанная с нехваткой конкурентоспособных российских производителей комплектующих.</p> <p>Все это обуславливает необходимость совершенствования <b>системы управления отраслью</b> на всех уровнях, повышения эффективности и дисциплины расходования средств, <b>реструктуризации предприятий, оптимизации производственных мощностей</b> и кадрового потенциала.</p> <p>В целях снижения издержек и повышения отдачи от инвестиций следует ориентироваться на создание семейств авиационной техники с <b>максимальной унификацией</b> как в рамках каждого семейства, так и между ними. Вокруг крупнейших предприятий отрасли целесообразно формировать <b>кластеры</b>, в рамках которых крупный бизнес мог бы эффективно взаимодействовать с малыми предприятиями (в том числе инновационными), научными организациями, вузами, решая технологические, производственные, кадровые и инфраструктурные проблемы. Кластерная модель позволит также обеспечить концентрацию на локальном уровне производств продукции общемашиностроительного применения и ликвидировать соответствующие неэффективные и нерентабельные производства на отдельных предприятиях отрасли.</p> <p>Повышению конкурентоспособности продукции отрасли будет способствовать <b>усиление кооперации с зарубежными партнерами</b>. Как показывает мировой опыт, производство авиационной техники характеризуется все более интенсивной международной кооперацией. Развитие кооперации с зарубежными производителями и встраивание в глобальные цепочки создания стоимости становится для отечественных авиастроителей насущной необходимостью как фактор, обеспечивающий возможность привлечения инвестиций, успешного решения задач модернизации производства и в конечном счете — создания новой конкурентоспособной авиационной техники, включая как гражданские воздушные суда, так и их компоненты и комплектующие.</p> <p>Важным направлением развития авиационной промышленности должно стать применение <b>накопленных ноу-хау, горизонтальных общемашиностроительных компетенций</b> в производстве высокотехнологичной продукции смежных отраслей. Значительные возможности открывает <b>участие организаций отрасли</b> в проектах <b>Национальной технологической инициативы»</b></p> <p>(Раздел IV. Основные направления реализации Стратегии, стр. 30-31).</p> | <p>Какие <u>конкретно мероприятия</u> планируется реализовать для повышения эффективности системы управления?</p> <p><u>Что мешает</u> это реализовать <u>в настоящее время</u>?</p> <p><u>В чем они состоят</u>?</p> |
| 3.31. |   | <p><b>«Мероприятие 1. Реорганизация организаций, снижение переработанности их активов, перевод второстепенных</b></p>  |   |

| № п/п | Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162) | Стратегия развития авиационной промышленности Российской Федерации на период до 2030 года (проект, 11.10.2017 г.)  | Основные комментарии (замечания и предложения)   |
|-------|---|--|--|
|       |   | <p><b>переделов на аутсорсинг</b></p> <p>В рамках мероприятия предполагается обеспечить:</p> <p>1.1. привлечение <b>частного капитала для финансирования интегрированных структур, их дочерних и зависимых обществ</b> — поставщиков второго–четвертого уровней;</p> <p>1.2. перевод второстепенных переделов на <b>аутсорсинг</b>;</p> <p>1.3. создание центров специализации и компетенций;</p> <p>1.4. гармонизацию <b>планов технического перевооружения и модернизации</b> предприятий на базе перспективных технологий проектирования и производства авиационной техники;</p> <p>1.5. разработку среднесрочных программ развития градообразующих предприятий авиационной промышленности с учетом <b>принципов «умной специализации»</b></p> <p>(Раздел IV. Основные направления реализации Стратегии, стр. 31).</p>  | <p><u>Стимулы для частного капитала?</u></p> <p><u>Механизмы реализации?</u></p> <p><u>Механизмы реализации?</u></p> <p>Что <u>конкретно</u> имеется в виду?</p> |
| 3.32. |   | <p><b>«Мероприятие 2. Обеспечение конкурентности поставок при формировании производственных цепочек</b></p> <p>Будут реализованы следующие меры:</p> <p>2.1. переход предприятий на <b>единые информационные системы</b>, включая создание <b>единого портала авиационной промышленности для поиска поставщиков</b>, отвечающих требованиям и стандартам качества;</p> <p>2.2. увеличение доли субъектов малого и среднего предпринимательства в системе поставщиков второго–четвертого уровней, в том числе за счет совместной работы с региональными органами государственной власти, ответственными за поддержку малого и среднего предпринимательства и инновационное развитие (формирование специализированных инжиниринговых центров, центров прототипирования и промышленного дизайна, центров сертификации и т.д.);</p> <p>2.3. привлечение российских и иностранных инвесторов в создание предприятий – поставщиков второго–четвертого уровней с использованием механизма специальных инвестиционных контрактов;</p> <p>2.4. стимулирование иностранных поставщиков российских предприятий авиационной промышленности к локализации производства, в том числе за счет заключения <b>офсетных сделок»</b></p> <p>(Раздел IV. Основные направления реализации Стратегии, стр. 31-32).</p> | <p>Кто будет <u>разработчиком и оператором</u> данного портала? <u>Источник(и) финансирования?</u></p> <p>Есть ли <u>примеры</u> успешной реализации?</p>        |
| 3.33. |   | <p><b>«Мероприятие 3. Содействие созданию и развитию инфраструктуры авиационной промышленности в субъектах Российской Федерации</b></p>  |  |

| №<br>п/п | Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162) | Стратегия развития авиационной промышленности Российской Федерации на период до 2030 года<br>(проект, 11.10.2017 г.)   | Основные комментарии<br>(замечания и предложения)                       |
|----------|---|--|---|
|          |   | <p>Целью мероприятия является модернизация промышленной инфраструктуры для развития предприятий и организаций отрасли. В этой связи будут реализованы <b>меры</b>, направленные на оказание государственной поддержки создаваемым и существующим <b>промышленным комплексам, индустриальным паркам и технопаркам, промышленным кластерам</b>, действующим в сфере авиастроения.</p> <p>Обязательным условием оказания финансовой поддержки из средств федерального бюджета объектам промышленной инфраструктуры и кластерам, действующим в сфере авиастроения, будет предоставление им пропорционального финансирования из бюджета субъекта Российской Федерации, на территории которого они располагаются, в зависимости от уровня бюджетной обеспеченности региона»</p> <p>(Раздел IV. Основные направления реализации Стратегии, стр. 32).</p>  | <p>Какие <u>конкретно меры</u> планируется реализовать?</p>             |
| 3.34.    |   | <p><b>«Мероприятие 4. Создание условий для эффективного использования предприятиями авиационной промышленности имеющихся производственных мощностей»</b></p> <p>Планируется провести <b>инвентаризацию</b> и осуществить <b>оценку компетенций и ресурсов</b>, обладающих высоким потенциалом использования в различных видах экономической деятельности, по предприятиям авиационной промышленности с целью реализации мероприятий по реструктуризации предприятий, включая экономически эффективную дозагрузку производственных мощностей за счет выпуска продукции общемашиностроительного применения»</p> <p>(Раздел IV. Основные направления реализации Стратегии, стр. 32).</p>  | <p>Это – <u>корпоративные задачи</u>.</p>                               |
| 3.35.    |   | <p><b>«Мероприятие 5. Повышение производительности труда на предприятиях авиационной промышленности»</b></p> <p>Цифровизация проектирования, производства и испытаний авиационной техники, внедрение передовых производственных технологий 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>В рамках мероприятия намечается комплекс мер, в том числе:</p> <p>5.1. поддержка внедрения <b>цифровых технологий</b> разработки, проектирования и производства (методы параллельного проектирования, CALS-технологии и др.);</p> <p>5.2. оптимизация численности работников ряда предприятий авиационной промышленности, в том числе за счет создания <b>в смежных отраслях</b> новых высокопроизводительных рабочих мест;</p> <p>5.3. реализация программ мобильности кадров, занятых на</p> | <p>А что, <u>сейчас у нас их нет?</u></p> <p>В <u>каких именно?</u></p> |

| № п/п | Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162) | Стратегия развития авиационной промышленности Российской Федерации на период до 2030 года (проект, 11.10.2017 г.)  | Основные комментарии (замечания и предложения)  |
|-------|---|--|---|
|       |   | <p>предприятиях авиационной промышленности;</p> <p>5.4. реализация при поддержке государства корпоративных программ повышения квалификации и переподготовки кадров»</p> <p>(Раздел IV. Основные направления реализации Стратегии, стр. 32-33).</p>   |   |
| 3.36. |   | <p><b>«Мероприятие 6. Внедрение перспективных производственных технологий и новых материалов»</b></p> <p>Планируется обеспечить создание <b>центров компетенций</b> авиационной промышленности по перспективным направлениям, включая аддитивные технологии; передовые цифровые, интеллектуальные производственные технологии; роботизированные системы; системы обработки больших объемов данных, машинного обучения и искусственного интеллекта.</p> <p>В рамках мероприятия будут также реализованы меры, нацеленные на значительное расширение направлений и масштабов использования <b>материалов нового поколения</b> при создании перспективных изделий авиационной техники»</p> <p>(Раздел IV. Основные направления реализации Стратегии, стр. 33).</p>  | <p><u>Механизмы реализации?</u></p> <p>О каких <u>именно материалах</u> идет речь?</p>  |
| 3.37. |   | <p><b>«Мероприятие 7. Развитие стандартизации и информационно-аналитического обеспечения авиационной промышленности»</b></p> <p>В рамках мероприятия планируется обеспечить:</p> <p>7.1. разработку <b>прогнозов перспективных требований</b> к технико-экономическим характеристикам авиационной продукции;</p> <p>7.2. совершенствование <b>системы статистического наблюдения</b> в авиационной промышленности и смежных отраслях на основе международных статистических стандартов;</p> <p>7.3. актуализацию <b>нормативной и нормативно-технической базы</b> в целях формирования опережающих требований к перспективной авиационной технике; развитие системы национальной стандартизации в авиационной промышленности;</p> <p>7.4. совершенствование государственного регулирования в вопросах <b>унификации стандартов</b> производства продукции <b>военного и гражданского назначения</b> (там, где это допустимо)»</p> <p>(Раздел IV. Основные направления реализации Стратегии, стр. 33-34).</p> | <p>Как это <u>практически планируется осуществлять?</u></p> <p>Что <u>конкретно</u> предлагается изменить?</p> <p>Что <u>конкретно</u> предлагается сделать?</p> <p>Что <u>конкретно</u> предлагается сделать? Какие <u>нормативные документы</u> планируется принять (изменить)?</p> |
| 3.38. |   | <p><b>«Мероприятие 8. Модернизация системы подготовки профессиональных кадров»</b></p> <p>В рамках мероприятия предполагается обеспечить:</p> <p>8.1. формирование <b>модели компетенций будущего</b> и ее использование в образовательных программах профильных вузов и организаций</p>   | <p>Что <u>конкретно</u> имеется в виду?</p>   |

| № п/п | Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162) | Стратегия развития авиационной промышленности Российской Федерации на период до 2030 года (проект, 11.10.2017 г.)   | Основные комментарии (замечания и предложения)   |
|-------|---|---|--|
|       |   | <p>среднего профессионального образования;</p> <p>8.2. кооперацию вузов и производственных предприятий авиационной промышленности в рамках <u>сетового формата</u> в целях создания новых образовательных программ и стандартов;</p> <p>8.3. модернизацию учебно-лабораторной, исследовательской, экспериментальной и производственной базы профильных образовательных организаций;</p> <p>8.4. организацию <u>стажировок и практик</u> на предприятиях по производству авиационной техники и комплектующих, в ведущих научных организациях;</p> <p>8.5. кооперацию с зарубежными компаниями в сфере авиа- и станкостроения для организации учебных курсов и обмена опытом»</p> <p>(Раздел IV. Основные направления реализации Стратегии, стр. 34).</p>   | <p>Как это <u>планируется реализовать</u>?</p> <p><u>Источники финансирования?</u></p> <p><u>Механизмы реализации? Источники финансирования?</u></p> <p><u>Механизмы реализации? Источники финансирования?</u></p> |
| 3.39. |   | <p><b>«Мероприятие 9. Реализация проектов международной кооперации</b></p> <p>Предстоит обеспечить встраивание <u>наиболее эффективных российских компаний</u> в международные производственные цепочки, отдавая приоритет при организации международных проектов <u>странам с высокими объемами производства и затрат на научные исследования и разработки.</u></p> <p>Дальнейшее развитие получит международная кооперация со странами Евразийского экономического союза (Республикой Армения, Республикой Беларусь, Республикой Казахстан, Кыргызской Республикой), включая локализацию на их территории <u>центров кастомизации, послепродажного обслуживания и ремонта.</u> Для этого будет сформирован <u>координационный план развития такой кооперации.</u></p> <p><u>Активное сотрудничество</u> будет обеспечено со странами <u>Азиатско-Тихоокеанского региона, включая Китайскую Народную Республику»</u></p> <p>(Раздел IV. Основные направления реализации Стратегии, стр. 34).</p> | <p>Наличие <u>технико-экономического обоснования</u> данных проектов?<br/><u>Объемы поставок ВС</u> в данные страны?</p> <p>О каких <u>конкретно проектах</u> идет речь (в странах, кроме КНР)?</p>                |
| 3.40. |   | <p><b>Формирование эффективной системы продвижения, продаж и сервисного обслуживания продукции авиационной промышленности</b></p> <p>«При продвижении и продажах продукции авиационной промышленности необходимо учитывать, что продуктом для конечного потребителя (эксплуатанта) гражданских воздушных судов является не отдельное воздушное судно, а воздушное судно и эффективная система его послепродажного обслуживания, включая наличие запасных частей, комплектов и принадлежностей для своевременного ремонта на всём сроке эксплуатации, а также сертификат, допускающий использование воздушного судна на</p>  |  |

| №<br>п/п | Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162) | Стратегия развития авиационной промышленности Российской Федерации на период до 2030 года (проект, 11.10.2017 г.)   | Основные комментарии (замечания и предложения)   |
|----------|---|---|--|
|          |   | <p>маршрутах эксплуатанта.</p> <p>Продвижение, продажа или передача в лизинг авиационной техники без этих составляющих представляет собой попытку реализации незавершенного продукта (части продукта), который характеризуется значительно меньшей ликвидностью. Для большинства эксплуатантов такой продукт не представляет интереса даже при существенном снижении его цены.</p> <p>В рамках Стратегии планируется содействовать развитию <b>всех возможных каналов</b> продвижения отечественной авиационной техники, в том числе:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- выставочно-ярмарочным мероприятиям;</li> <li>- развитию <b>операционного лизинга</b>;</li> <li>- предоставлению воздушных судов для тестовой эксплуатации в рамках <b>лизинговых схем с экипажем</b>, техническим обслуживанием и страхованием («мокрый» лизинг, АСМІ);</li> <li>- заключению <b>договоров</b> с отечественными и зарубежными авиаперевозчиками <b>по эксплуатации общего парка воздушных судов</b> с распределением его загрузки <b>по сезонам (в разных климатических зонах)</b>;</li> <li>- сбыту воздушных судов в рамках межправительственных соглашений в обмен на иные активы (встречные поставки продукции других отраслей, офсетные сделки);</li> <li>- сбыту воздушных судов при условии <b>передачи</b> иностранным партнерам некоторых <b>технологий их проектирования и производства</b>.</li> </ul> <p>Продажа воздушных судов является важным, но ограниченным инструментом распространения продукции авиастроения. Значительная часть эксплуатантов предпочитает не нести капитальные затраты, связанные с покупкой воздушных судов, а приобретать их в операционный лизинг. В этой связи в рамках Стратегии планируется реализовать меры, направленные на поддержку <b>российских лизинговых компаний</b>, чтобы обеспечить им возможность предлагать авиаперевозчикам российские воздушные суда по конкурентоспособным ценам. Это снизит <b>финансовые барьеры для входа на рынок</b> и будет способствовать развитию <b>региональных авиаперевозчиков</b>.</p> <p>Единственным эффективным каналом продвижения продукции гражданского двигателестроения и других авиакomпонентов в настоящее время является <b>продажа двигателя в составе воздушного судна</b>. В отрасли существуют только единичные примеры предприятий-поставщиков 2-4 уровня, имеющих долгосрочные контракты и устойчивые деловые связи с зарубежными заказчиками.</p> | <p>Механизмы <u>практической реализации</u>?</p> <p>Есть ли <u>примеры практической реализации</u> предлагаемой схемы?</p> |

| № п/п | Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162) | Стратегия развития авиационной промышленности Российской Федерации на период до 2030 года (проект, 11.10.2017 г.)  | Основные комментарии (замечания и предложения)  |
|-------|---|--|---|
|       |   | <p>В условиях отсутствия спроса на отечественные авиакомпоненты как на отдельные продукты необходимо содействовать <b>формированию истории и бренда</b> современных отечественных двигателей, а также их положительной репутации, основанной на надёжности отечественных авиакомпонентов и минимальном количестве отказов при их эксплуатации. Увеличение парка российских воздушных судов, оснащенных отечественными авиакомпонентами, обеспечение запланированных при проектировании характеристик и современной системы сервиса будет способствовать продвижению этой продукции на рынках.</p> <p>Сертификация продукции авиастроения (воздушных судов, двигателей, систем, приборов и деталей) является одним из важнейших инструментов повышения её ликвидности на рынках, а в ряде случаев - неотъемлемым элементом доступа к ним. Для продвижения продукции отечественного авиастроения на внутреннем и внешних рынках необходимо соответствие выпускаемых воздушных судов и авиакомпонентов сертификационным требованиям на рынках эксплуатантов.</p> <p>В отношении сертификации отечественной авиатехники за рубежом, а также сертификации производственных площадок необходимо участие государства в реализации следующих мероприятий:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>гармонизация</b> российских и зарубежных <b>сертификационных требований</b> к продукции; требований к сертификации разработчиков и производителей авиационной техники; стандартов работы сертифицирующих органов и организаций;</li> <li>- заключение <b>межправительственных соглашений</b> с авиационными властями потенциальных стран-покупателей о признании отечественных сертификатов типа;</li> <li>- участие в разработке новых стандартов в области регулирования и сертификации, безопасности полетов, экологичности воздушных судов; взаимозаменяемости компонентов и кибербезопасности, в том числе в рамках деятельности Международного координационного совета ассоциаций аэрокосмической промышленности (ICCAIA).</li> </ul> <p>(Раздел IV. Основные направления реализации Стратегии, стр. 35-36).</p> | <p><u>Механизмы практической реализации?</u></p> <p>Уже было (см. пп. 3.9, 3.12).</p> <p>Уже было (см. п. 3.12).</p>  |
| 3.41. |   | <p><b>«Мероприятие 1. Государственная поддержка лизинга авиатехники»</b></p> <p>В рамках мероприятия планируется сформировать <b>государственную систему поддержки лизинга</b> воздушных судов и авиационных двигателей, <b>открытую для всех лизинговых компаний</b>. Планируется, что лизинговые компании будут <b>покупать у производителей</b> российскую авиатехнику <b>по цене</b>, включающей <b>все затраты на выпуск продукции, организацию производственного процесса, её реализацию,</b></p>  | <p>А разве <u>сейчас ее нет?</u></p> <p>И <u>иностраннных тоже?</u></p> <p><u>Финансовая модель?</u> Расчет (оценка) <u>дополнительных расходов федерального бюджета?</u> Механизмы <u>практической реализации?</u></p> <p>Расходы <u>на модернизацию производства (капитальные расходы</u></p> |

| № п/п | Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162) | Стратегия развития авиационной промышленности Российской Федерации на период до 2030 года (проект, 11.10.2017 г.)   | Основные комментарии (замечания и предложения)  |
|-------|---|---|---|
|       |   | <p>а также расходы на ОКР и сертификацию.</p> <p>При этом лизинговые компании смогут претендовать на специальную субсидию из федерального бюджета, привязанную к покупке воздушного судна, призванную компенсировать разницу между ценой его приобретения и ценой, по которой это воздушное судно можно сдать в лизинг эксплуатанту, а также на государственные (квазигосударственные) гарантии и субсидии на компенсацию процентных ставок по кредитам, полученным для приобретения российской авиационной техники.</p> <p>Также планируется оказание государственной поддержки лизинговым компаниям в виде софинансирования страховых премий при страховании воздушных судов.</p> <p>С учетом запланированного повышения эффективности деятельности российской авиационной промышленности, снижения себестоимости производимой продукции на горизонте Стратегии предусматривается планомерное сокращение общего размера субсидий на поддержку лизинга воздушных судов и авиационных двигателей»</p> <p>(Раздел IV. Основные направления реализации Стратегии, стр. 37).</p> | <p>заводов) тоже планируется включить в цену?</p> <p>То есть, субсидии расходов на ОКР планируется исключить? С какого года? Изменения в государственную программу «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» планируются?</p> <p>Источники финансирования? Нормативные правовые акты?</p> <p>Источники финансирования? Нормативные правовые акты?</p> <p>Оценка динамики объемов предлагаемой (планируемой) гос. поддержки?</p> |
| 3.42. |   | <p><b>«Мероприятие 2. Использование механизма trade-in и программы утилизации для продвижения отечественных воздушных судов</b></p> <p>Для продвижения новой отечественной авиатехники на российском рынке, а также с целью обновления парка воздушных судов региональными авиакомпаниями предполагается использовать следующие инструменты:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ввести механизм trade-in, в рамках которого покупатель может передать продавцу имеющееся у него воздушное судно в счёт частичной оплаты нового;</li> <li>- разработать государственную программу утилизации воздушных судов, в рамках которой собственник сможет получить компенсацию за утилизированное воздушное судно в сумме, достаточной для внесения первого лизингового платежа за новое отечественное воздушное судно, аналогичное утилизированному»</li> </ul> <p>(Раздел IV. Основные направления реализации Стратегии, стр. 38).</p>   | <p>Механизмы практической реализации? Нормативные правовые акты? Объемы дополнительной государственной поддержки? Изменения в государственную программу «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы»?</p> <p>Нормативные правовые акты? Объемы дополнительной государственной поддержки? Изменения в государственную программу «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы»?</p>  |
| 3.43. |   | <p><b>«Мероприятие 3. Развитие рынка сервисного обслуживания и ремонта российской авиатехники.</b></p> <p>В целях создания условий для развития рынка сервисного обслуживания и ремонта российской авиатехники планируется:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- обязать отечественных производителей открыть партийные номера компонентов воздушных судов;</li> <li>- предусмотреть повышение взаимозаменяемости компонентов</li> </ul>  | <p>Согласование с Минтрансом России и российскими авиакомпаниями?</p> <p>Нормативные правовые акты?</p> <p>Соответствие международным стандартам?</p>   |

| № п/п | Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162) | Стратегия развития авиационной промышленности Российской Федерации на период до 2030 года (проект, 11.10.2017 г.)   | Основные комментарии (замечания и предложения)   |
|-------|---|---|--|
|       |   | <p>российских и иностранных воздушных судов;</p> <p>- сформировать <b>единую информационную базу по авиакомпонентам</b>» (Раздел IV. Основные направления реализации Стратегии, стр. 38).</p>   | <p>Кто будет разработчиком и оператором? Источники финансирования?</p>   |
| 3.44. |   | <p><b>«Мероприятие 4. Создание единой цифровой платформы для продвижения и продаж авиатехники</b></p> <p>Участниками данной платформы станут <b>производители воздушных судов и авиадвигателей, страховые, лизинговые и сервисные компании, авиакомпания, банки.</b></p> <p><b>Лизинговые компании</b> смогут размещать на платформе ценовые предложения по операционному и финансовому лизингу, а также по продаже воздушных судов и авиадвигателей. <b>Страховые компании</b> - по страхованию авиатехники для лизинговых компаний и эксплуатантов. <b>Банки</b> - предложения по финансированию покупки воздушных судов, а также по финансированию сделок между лизинговыми компаниями и покупателями-эксплуатантами. <b>Сервисные компании</b> - предложения по послепродажному и техническому обслуживанию, ремонту авиатехники.</p> <p><b>Авиакомпании</b> смогут размещать на платформе <b>заявки</b> на лизинг или приобретение авиатехники, выбирать предложения банков и страховых компаний под сделку, привлекать сервисные компании для обслуживания отечественных воздушных судов и авиадвигателей» (Раздел IV. Основные направления реализации Стратегии, стр. 38).</p> | <p>Кто будет разработчиком и оператором? Источники финансирования?</p> <p>Согласование с <b>лизинговыми компаниями, банками и страховым компаниями?</b></p> <p>Согласование с <b>сервисными компаниями?</b></p> <p>Согласование с <b>Минтрансом России и российскими авиакомпаниями?</b></p> |
| 4.    | <p><b>Сроки и этапы проведения мероприятий, предусмотренных отраслевыми документами (по решению Правительства Российской Федерации, п. 5, пп. «а»)</b></p>  | <p>«Реализация Стратегии осуществляется в <b>три этапа.</b></p> <p>В рамках <b>первого этапа (2018–2020 гг.)</b> будут сформированы <b>институциональные условия и экономические механизмы</b>, необходимые для запуска сценария «Конкурентный рост»; стратегии и программы развития крупнейших предприятий авиационной промышленности будут актуализированы в целях увязки с ключевыми положениями Стратегии.</p> <p>В рамках <b>второго этапа (2021–2025 гг.)</b> будет обеспечено формирование <b>единого цифрового пространства</b> авиационной промышленности, создана эффективная система продвижения, продаж и обслуживания отечественной авиационной техники.</p> <p>В рамках <b>третьего этапа (2026–2030 гг.)</b> будет обеспечена <b>глобальная конкурентоспособность и значительный рост доли продукции отечественной авиационной промышленности</b> в целевых сегментах мирового рынка» (Раздел III. Цели и задачи Стратегии, стр. 14).</p>  | <p><b>Практическая реализуемость</b> предложенных мероприятий и <b>реалистичность</b> достижения сформулированных целевых задач вызывает <b>серьезные сомнения.</b></p>  |

| №<br>п/п | Содержание в соответствии с требованиями «Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 г. № 1162) | Стратегия развития авиационной промышленности Российской Федерации на период до 2030 года<br>(проект, 11.10.2017 г.) | Основные комментарии<br>(замечания и предложения)   |
|----------|---|--|---|
| 5.       | <b>Ожидаемые результаты проведения мероприятий, предусмотренных отраслевыми документами (по решению Правительства Российской Федерации, п. 5, пп. «б»)</b>  |  | Ожидаемые результаты проведения мероприятий, предусмотренных Стратегией, отсутствуют.   |
| 6.       | <b>План мероприятий на среднесрочный период, в том числе обоснование состава и содержания государственных программ Российской Федерации в соответствующей сфере или отрасли экономики (по решению Правительства Российской Федерации, п. 5, пп. «в»)</b>  |  | План мероприятий на среднесрочный период, в том числе обоснование состава и содержания государственных программ (необходимости внесения в них изменений и/или дополнений), отсутствует. |