

Стратегия развития авиационной промышленности Российской Федерации на период до 2030 года

(проект, опубликован на сайте Минпромторга России 28.11.2016 г.¹)

№ 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, 28.11.2016 г.)	Основные комментарии (замечания и предложения)
1.	Оценка состояния соответствующей сферы социально-экономического развития Российской Федерации (п. 4, пп. «а»)		
1.1.		«... Россия занимает третье место по выпуску финальной продукции и седьмое место по совокупному объему производства авиационной продукции. Наиболее устойчивыми позициями Россия обладает на мировом рынке финальной продукции в сегменте авиационной техники военного и специального назначения. При этом наблюдается дисбаланс в части производства гражданской продукции » («Краткие тезисы», стр. 1).	Справедливо отмечен низкий уровень производства гражданской авиационной техники в Российской Федерации – как одна из ключевых проблем развития отрасли.
1.2.		«Авиационная промышленность России – системообразующая отрасль. Она объединяет многочисленные регионы России в единую социально-экономическую систему посредством развития транспортной системы (Раздел 2, стр. 11).	Развитие транспортной системы осуществляется воздушным транспортом . В настоящее время основной объем авиаперевозок в стране осуществляется ВС иностранного производства .
1.3.		«...в России была завершена консолидация отрасли ; разрозненные авиационные активы были собраны в крупные интегрированные компании с государственным участием : ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация», АО «Корпорация «Тактическое ракетное вооружение», в составе государственной корпорации «Ростех» собраны АО «Вертолёты России», АО «Объединенная двигателестроительная корпорация», АО «Концерн Радиоэлектронные технологии», АО «Технодинамика» (Раздел 1, стр. 7-8).	Отсутствует анализ эффективности функционирования интегрированных структур с точки зрения наличия конкуренции и качества корпоративного управления. См. также п. 1.7.
1.4.		«За последние десять лет модернизирован производственный, конструкторский и научно-исследовательский комплекс, выведена на рынок новая продукция гражданского, военного и специального назначения » (Раздел 1, стр. 8).	Данный тезис требует конкретизации, т.к. существуют серьезные проблемы, как с модернизацией активов , так и с выводом на рынок новой продукции (особенно в части гражданского авиастроения). См. также п. 1.1.
1.5.		«Скорректирована и государственная политика в отношении авиационной промышленности. Если в 2006 году государственная политика была направлена на проведение НИР и ОКР , техническое и технологическое перевооружение авиационных предприятий, то в современных условиях государственная поддержка смещается в сторону продвижения продукции авиационной промышленности на внутреннем и внешнем рынках и создания опережающего научно-технического задела » (Раздел 1, стр. 8).	В соответствии с новой редакцией государственной программы «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» (постановление Правительства Российской Федерации от 31.03.2017 г. № 379) в 2017-2025 гг., по-прежнему, планируется выделение значительных объемов бюджетных ассигнований на НИОКР : <ul style="list-style-type: none">▪ разработка современных и перспективных самолетов (МС-21, Л-410 УВП-Е20, ШФ ДМС):<ul style="list-style-type: none">– в 2017 году – 8 082 358,9 тыс. рублей;

¹ http://minpromtorg.gov.ru/docs/#!strategiya_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, 28.11.2016 г.)	Основные комментарии (замечания и предложения)
			<ul style="list-style-type: none"> – в 2018 году – 7 797 667 тыс. рублей; – в 2019 году – 7 778 447,8 тыс. рублей; – в 2020 году – 7 778 447,8 тыс. рублей; – в 2021 году – 7 778 447,8 тыс. рублей; – в 2022 году – 7 778 447,8 тыс. рублей; – в 2023 году – 7 778 447,8 тыс. рублей; – в 2024 году – 7 778 447,8 тыс. рублей; – в 2025 году – 7 778 447,8 тыс. рублей; ▪ разработка современных и перспективных вертолетов (Ка-62, Ми-38-2, АНСАТ): <ul style="list-style-type: none"> – в 2017 году – 1 547 486 тыс. рублей; – в 2018 году – 1 550 327,7 тыс. рублей; – в 2019 году – 1 011 090,3 тыс. рублей; – в 2020 году – 1 011 090,3 тыс. рублей; – в 2021 году – 1 011 090,3 тыс. рублей; – в 2022 году – 1 011 090,3 тыс. рублей; – в 2023 году – 1 011 090,3 тыс. рублей; – в 2024 году – 1 011 090,3 тыс. рублей; – в 2025 году – 1 011 090,3 тыс. рублей; ▪ разработка современных и перспективных авиационных двигателей (ПД-14)² <ul style="list-style-type: none"> – в 2017 году – 4 538 016,7 тыс. рублей; – в 2018 году – 4 552 875,4 тыс. рублей; – в 2019 году – 4 561 817,9 тыс. рублей; – в 2020 году – 4 561 817,9 тыс. рублей; – в 2021 году – 4 561 817,9 тыс. рублей; – в 2022 году – 4 561 817,9 тыс. рублей; – в 2023 году – 4 561 817,9 тыс. рублей; – в 2024 году – 4 561 817,9 тыс. рублей; – в 2025 году – 4 561 817,9 тыс. рублей; ▪ разработка конкурентоспособной на мировом рынке продукции авиационного агрегата- и приборостроения (для самолетов Ил-96-300/400, Ил-114-300, Ту-204/214, МС-21, SSJ-100, самолета АОН вместимостью до 19 пасс., вертолета)³: <ul style="list-style-type: none"> – в 2017 году – 2 408 212,9 тыс. рублей; – в 2018 году – 2 365 697,3 тыс. рублей; – в 2019 году – 2 342 268 тыс. рублей; – в 2020 году – 2 342 268 тыс. рублей; – в 2021 году – 2 342 268 тыс. рублей; – в 2022 году – 2 342 268 тыс. рублей; – в 2023 году – 2 342 268 тыс. рублей; – в 2024 году – 2 342 268 тыс. рублей;

² На период 2020-2025 гг. предусмотрены дополнительные объемы ресурсов, источники и конкретные объемы которых будут определены при формировании Федерального закона о федеральном бюджете на очередной год и на плановый период.

³ На период 2020-2025 гг. предусмотрены дополнительные объемы ресурсов, источники и конкретные объемы которых будут определены при формировании Федерального закона о федеральном бюджете на очередной год и на плановый период.

№ 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, 28.11.2016 г.)	Основные комментарии (замечания и предложения)
			<p>– в 2025 году – 2 342 268 тыс. рублей.</p> <p>В то же время, начиная с 2016 года, произошло существенное <u>сокращение финансирования работ по созданию научно-технического задела</u> (Подпрограмма 7 «Авиационная наука и технологии»):</p> <ul style="list-style-type: none"> – в 2017 году – 7 746 106,7 тыс. рублей; – в 2018 году – 7 292 055,5 тыс. рублей; – в 2019 году – 7 131 790,5 тыс. рублей; – в 2020 году – 7 131 790,5 тыс. рублей; – в 2021 году – 7 131 790,5 тыс. рублей; – в 2022 году – 7 131 790,5 тыс. рублей; – в 2023 году – 7 131 790,5 тыс. рублей; – в 2024 году – 7 131 790,5 тыс. рублей; – в 2025 году – 7 131 790,5 тыс. рублей. <p>Для сравнения, <u>в предыдущей редакции</u> государственной программы были предусмотрены следующие объемы финансирования (включая субсидии и бюджетные инвестиции с целью развития научной, технологической и инженерной инфраструктуры):</p> <ul style="list-style-type: none"> – на 2016 год – 12 857 700 тыс. рублей; – на 2017 год – 12 662 074,5 тыс. рублей; – на 2018 год – 13 146 256,9 тыс. рублей; – на 2019 год – 17 135 606,7 тыс. рублей; – на 2020 год – 18 210 912 тыс. рублей; – на 2021 год – 27 923 925,5 тыс. рублей; – на 2022 год – 29 831 743,1 тыс. рублей; – на 2023 год – 30 209 393,3 тыс. рублей; – на 2024 год – 29 394 088 тыс. рублей; – на 2025 год – 25 070 000 тыс. рублей. <p>См. также пп. 1.11, 1.12, 3.2, 3.3, 3.5, 3.6, 3.9, 3.10, 3.11, 3.12.</p>
1.6.		«За частичным выполнением Стратегии авиапрома 2015 прослеживается целый ряд причин. <u>Организации отрасли переоценили свои финансовые и организационные возможности, равно как и спрос на свою продукцию</u> » (Раздел 1, стр. 9-10).	Отсутствует анализ эффективности <u>мер и механизмов государственной поддержки</u> , что особенно актуально с учетом того, что основной объем инвестиций в развитие отрасли был осуществлен за счет средств федерального бюджета. См. также пп. 1.5, 1.8, 3.2, 3.5, 3.7, 3.8, 3.9.
1.7.		« <u>Отсутствие компетенций по управлению цепочкой поставок и развитию поставщиков, выстраиванию новых кооперационных связей на долгосрочной и партнерской основе</u> не позволило создать в России эффективную модель авиационной отрасли» (Раздел 1, стр. 10).	Формирование и развитие данных компетенций находится в зоне ответственности <u>компаний и организаций отрасли</u> . Возникает вопрос об эффективности корпоративного управления в целом и ответственности руководителей компаний за результаты функционирования (см. также п. 1.3). Низкая эффективность управления цепочкой поставок, развитием поставщиков и выстраиванием новых долгосрочных партнерских кооперационных связей является <u>не единственной причиной</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, 28.11.2016 г.)	Основные комментарии (замечания и предложения)
			неэффективности функционирования авиационной отрасли в России (см. также пп. 1.3, 1.6, 1.9, 1.10, 3.4).
1.8.		«Во-первых, это недостаточный масштаб внутреннего рынка... Ситуация усугубляется тем, что отечественные авиакомпании не имеют достаточных стимулов для приобретения ВС российского производства » («Краткие тезисы», стр. 2; Раздел 4, стр. 17, 20).	Не рассматриваются возможности повышения конкурентоспособности российских ВС за счет <u>совершенствования конструкции</u> и разработки (развития) <u>производственных технологий</u> . Анализ <u>эффективности и согласованности мер государственной поддержки</u> развития <u>авиационной промышленности</u> и <u>воздушного транспорта</u> отсутствует. См. также пп. 1.6, 3.2, 3.5, 3.7, 3.8, 3.9.
1.9.		«Во-вторых, это низкая эффективность текущей модели отрасли. Отрасль представлена переразмеренными и низкопроизводительными интегрированными структурами, при этом развитая система отечественных поставщиков отсутствует, производители комплектующих не встроены в международное разделение труда и ориентированы только на внутренний рынок... Сохранение текущей индустриальной модели не позволяет сконцентрировать ресурсы финалистов на ключевых компетенциях (ОКР, сборке, продажах и сервисе) и сдерживает развитие системы поставщиков » («Краткие тезисы», стр. 2; Раздел 4, стр. 17-18, 26-27).	Отсутствуют предложения по мерам и механизмам, обеспечивающим <u>привлекательность и эффективность инвестиций</u> в создание (развитие) отечественных поставщиков. Мировой опыт показывает, что в ряде случаев <u>финальные интеграторы</u> самостоятельно в рамках собственных структур развивают технологии, относящиеся к различным комплектующим, особенно, если они обладают ноу-хау, или внешние поставщики не обеспечивают необходимое качество и сроки поставляемой продукции. Отсутствует анализ рисков реализации программ в условиях значительного количества внешних поставщиков (в т.ч. вновь образованных или новых по отношению к финальному интегратору). См. также пп. 1.7, 1.10, 3.4, 3.5.
1.10.		«В-третьих, это ограниченность финансовых ресурсов государства » («Краткие тезисы», стр. 3; Раздел 4, стр. 18).	Тем более, необходимо более тщательно подходить к вопросам планирования инвестиций в реализацию конкретных авиастроительных проектов, прежде всего, с точки зрения наличия <u>научно-технического задела</u> и обеспечения необходимого уровня <u>конкурентоспособности</u> . См. также пп. 1.7, 1.9, 3.4, 3.5.
1.11.		«В-четвертых, это ослабление позиций в научно-техническом и технологическом обеспечении отрасли, дефицит квалифицированных кадров: недостаточный для выпуска конкурентоспособной продукции опережающий уровень НТЗ, устаревшая, не обеспечивающая современных темпов разработки программ методология организации проектных работ, отсутствие действенных механизмов внедрения инноваций и результатов интеллектуальной деятельности, утрата инженерных и научных школ » («Краткие тезисы», стр. 3; Раздел 4, стр. 18).	В документе отсутствует анализ причин сложившейся ситуации и предложения по практическим механизмам повышения эффективности функционирования отрасли. См. также пп. 1.5, 1.12, 3.2, 3.3, 3.5, 3.6, 3.9, 3.10, 3.11, 3.12.
1.12.		«При значительных инвестициях участников отрасли в НИР и ОКР авиационной продукции за последнее время уровень компетенций в области экономики, права и управления интеллектуальной собственностью остается крайне низким (Раздел 4, стр. 40).	В последние годы, в-основном, наблюдается обратная тенденция – избыток специалистов в области экономики и права и нехватка технических специалистов. Основной объем инвестиций в отрасли, в т.ч. в НИР и ОКР,

№ 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, 28.11.2016 г.)	Основные комментарии (замечания и предложения)
			осуществляется за счет государственного финансирования. См. также пп. 1.5, 1.11, 1.12, 3.2, 3.3, 3.5, 3.6, 3.9, 3.10, 3.11, 3.12.
2.	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»)	«Реализация шагов, предусмотренных Стратегией, обеспечит достижение к 2030 году показателя выручки организаций отрасли в размере 2,6 трлн руб. , что соответствует росту в номинальном выражении на уровне 8-9% в год в период до 2025 года и 5-6% на горизонте 2026–2030 годов, при этом доля экспорта за счет поставок финальной продукции и комплектующих превысит 40% (14,4 млрд долл.), а производительность труда за счет изменения индустриальной модели отрасли в реальном выражении увеличится по сравнению с уровнем 2014 года более чем в четыре раза» (Раздел 4, стр. 48).	Взаимосвязь показателей развития авиационной промышленности с вариантами прогноза социально-экономического развития Российской Федерации на долгосрочный период отсутствует. В соответствии с утвержденной редакцией государственной программы «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» (постановление Правительства Российской Федерации от 31.03.2017 г. № 379) выручка от продажи товаров, работ, услуг промышленных организаций отрасли авиастроения достигнет уровня 2,6 трлн. рублей уже в 2025 году.
3.	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»)		
3.1.		« Целевое видение отечественного авиастроения – это экономически устойчивая, глобально конкурентоспособная отрасль, встроенная в мировой рынок и международное разделение труда, а также способная обеспечить всю научно-производственную цепочку для нужд государственной авиации » («Краткие тезисы», стр. 1; Раздел 3, стр. 16).	Не представлено целевое видение развития <u>внутреннего рынка</u> гражданской авиационной техники и <u>механизмов обеспечения конкурентоспособности</u> на нем российских производителей. Учитывая особенности развития мирового авиастроения, текущую ситуацию и национальные интересы Российской Федерации, рассчитывать на полномасштабное <u>встраивание российской авиационной промышленности в мировой рынок и международное разделение труда</u> представляется малореальным. См. также пп. 1.2, 1.8, 3.2, 3.7.
3.2.		«Для обеспечения транспортной доступности и связанности территории страны в целевом состоянии увеличится действующий парк отечественных воздушных судов , в том числе за счет дополнительных мер поддержки продаж российских воздушных судов на внутреннем рынке, поддержки развития операционного лизинга российскими лизинговыми компаниями, обеспечения возможности использования потенциала военно-транспортной авиации, в интересах пассажирских перевозок в труднодоступных и отдаленных регионах страны» («Краткие тезисы», стр. 2; Раздел 3, стр. 17).	Транспортная доступность и связанность территории страны может обеспечиваться (а в последние годы, в-основном, <u>так и происходит!</u>) <u>за счет ВС иностранного производства</u> . Задача повышения конкурентоспособности российских ВС путем <u>совершенствования конструкции</u> и разработки (развития) <u>производственных технологий</u> в проекте Стратегии не ставится. Эффективность реализуемых и предлагаемых к дальнейшему применению <u>мер государственной поддержки</u> не рассматривается. См. также пп. 1.5, 1.6, 1.8, 1.11, 3.1, 3.7, 3.8.
3.3.		« Во-первых, для увеличения доступного рынка участники отрасли сфокусируются на глобально конкурентоспособных экспортно-ориентированных проектах по созданию авиационной техники, а государство, опираясь на ГОЗ, поддержит встраивание российских	Анализ конкурентоспособности российских авиастроительных проектов, в т.ч. ориентированных на глобальный рынок, с точки зрения их <u>технических и эксплуатационных характеристик</u> , и предложения по их

№ 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, 28.11.2016 г.)	Основные комментарии (замечания и предложения)
		<p>поставщиков и финалистов в мировой рынок с использованием в качестве стартовой точки потенциала внутреннего рынка, для чего запустит дополнительные меры поддержки» («Краткие тезисы», стр. 3).</p>	<p>совершенствованию в проекте Стратегии отсутствуют.</p> <p>Не рассматриваются вопросы конкурентоспособности продукции российских поставщиков и финалистов <u>на внутреннем рынке</u>. Предложения по мерам и механизмам, направленным на ее повышение, в проекте отсутствуют.</p> <p>См. также пп. 1.5, 1.6, 1.8, 1.11, 3.2, 3.7.</p>
3.4.		<p>«Во-вторых, для повышения конкурентоспособности отрасли интегрированные структуры авиационной промышленности при поддержке государства сфокусируются на ключевых компетенциях (научно-исследовательских работах и опытно-конструкторских работах, сборке, интеграции, продажах и послепродажном обслуживании) и инициативном развитии системы поставщиков, диверсифицированных по рынкам и заказчикам» («Краткие тезисы», стр. 3; Раздел 3, стр. 16; Раздел 4, стр. 27).</p>	<p>Учитывая особенности развития мирового авиастроения и текущую внешнеполитическую ситуацию, обеспечить <u>развитую систему поставщиков всех уровней</u>, встроенных в международную кооперацию, в том числе <u>на платформы ВС иностранного производства</u>, к 2030 году представляется малореальным.</p> <p>Необходима разработка <u>специальных мер</u>, стимулирующих развитие поставщиков.</p> <p>См. также пп.1.5, 1.7, 1.9, 3.5.</p>
3.5.		<p>«В-третьих, в условиях снижения возможностей федерального бюджета государство поддержит экспортно-ориентированные капиталоемкие проекты по созданию авиационной техники гражданского и двойного назначения, находящиеся в высокой стадии готовности; организациям с долей государства и частным организациям отрасли будет предоставлен равный доступ к льготному долгосрочному возвратному капиталу для выполнения проектов в авиационной промышленности; в отрасль будет активно привлекаться частный бизнес в качестве акционера интегрированных структур и участника кооперации: взвешенно, постепенно и планомерно в отрасли будет проведена частичная приватизация интегрированных структур и их дочерних и зависимых обществ – поставщиков второго-четвертого уровней, в том числе за счет схемы выкупа действующим менеджментом; принимая во внимание критическую важность непрерывного обновления и формирования опережающего научно-технического задела для глобальной конкурентоспособности отечественной авиационной промышленности, государство предоставит поддержку приоритетным направлениям в области авиационной науки и технологий, в том числе нацеленным на обеспечение технологического суверенитета страны» («Краткие тезисы», стр. 4; Раздел 4, стр. 34, 35-36, 38, 44; Раздел 5, стр. 47).</p>	<p>Не указаны <u>критерии и условия</u> государственной поддержки <u>тех или иных проектов</u> (см. также пп. 1.5, 1.6, 3.1, 3.2, 3.4, 3.9).</p> <p>Отсутствуют предложения по <u>механизмам практической реализации</u> данного механизма (см. также пп. 1.7, 1.9, 3.4).</p> <p>Не указаны <u>компании, сроки и условия приватизации</u>. Отсутствуют предложения по мерам и механизмам стимулирования привлечения в отрасль <u>частного капитала</u> (см. также пп. 1.7, 1.9, 3.4).</p> <p>Не указаны <u>конкретные направления</u> развития науки и технологий, <u>порядок их определения</u>, механизмы обеспечения эффективного взаимодействия <u>между наукой и промышленностью</u> (см. также пп. 1.5, 1.11, 1.12, 3.6, 3.9, 3.10, 3.11, 3.12).</p>
3.6.		<p>«Обеспечение лидирующих позиций в области подготовки кадров и формирования научно-технического задела» (Раздел 4, стр. 18).</p>	<p>С учетом сокращения объемов финансирования работ по созданию научно-технического задела, отсутствия конкретных предложений по механизмам практической реализации мер в области повышения эффективности организации данных работ, возможность решения данной задачи представляется сомнительной.</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, 28.11.2016 г.)	Основные комментарии (замечания и предложения)
			См. также пп. 1.5, 1.11, 1.12, 3.6, 3.9, 3.10, 3.11, 3.12.
3.7.		« Внутренний рынок гражданских ВС государство поддержит за счет стимулирования авиакомпаний к расширению парка ВС российского производства , а также содействия авиакомпаниям, реализующим экспорт транспортных услуг с использованием отечественных ВС . Кроме того, государство поддержит развитие операционного лизинга отечественных ВС российскими лизинговыми компаниями» (Раздел 4, стр. 21).	Конкретные предложения по <u>стимулированию авиакомпаний к расширению парка ВС российского производства</u> , а также <u>содействия авиакомпаниям, реализующим экспорт транспортных услуг с использованием отечественных ВС</u> , в проекте Стратегии отсутствуют. См. также пп. 1.8, 3.1, 3.2, 3.8.
3.8.		«С целью стимулирования спроса на ВС для местных и внутрирегиональных линий будет продолжена реализация мероприятий по созданию современной авиационной инфраструктуры в регионах России, а также мероприятий, направленных на развитие маршрутной сети и повышение ценовой доступности авиаперевозок » (Раздел 4, стр. 22).	Отсутствует анализ эффективности мер <u>государственной поддержки развития воздушного транспорта</u> с точки зрения их согласованности с мерами <u>государственной поддержки развития российской авиационной техники</u> . См. также пп. 1.8, 3.2, 3.7.
3.9.		« Государство сфокусирует финансовые меры поддержки на проектах по созданию авиационной техники гражданского и двойного назначения, имеющих рыночного заказчика и способных конкурировать на мировом рынке . Проект, не связанный с выполнением специальных целей государства и ориентированный только на потребности внутреннего рынка, не может рассчитывать на поддержку государства » (Раздел 4, стр. 35).	Предложения по <u>механизмам практической реализации</u> , включая <u>условия и критерии поддержки тех или иных проектов</u> , отсутствуют. См также пп. 1.5, 3.3. Не соответствует принятым решениям о государственной поддержке проектов, в т.ч. в утвержденной новой редакции государственной программы «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» (постановление Правительства Российской Федерации от 31.03.2017 г. № 379).
3.10.		« Государство и наука обеспечат необходимые стимулы для участия организаций промышленности в базовых и прикладных исследованиях и разработках на всех этапах, от постановки задач до мониторинга результатов и их коммерциализации . В свою очередь, научные организации будут привлекаться как на этапе проектирования авиационной техники, так и на всем ее жизненном цикле, что будет способствовать полному раскрытию конструкторского потенциала, закладываемого при проектировании» (Раздел 4, стр. 44).	Предложения по <u>механизмам практической реализации</u> данных положений, включая необходимые для этого <u>нормативно-правовые акты</u> , в т.ч. определяющие порядок и условия <u>передачи результатов созданного НТЗ в промышленность</u> , отсутствуют. См. также пп. 1.5, 1.11, 3.5, 3.6, 3.9, 3.11, 3.12.
3.11.		«В развитии перспективных технологических решений и их дальнейшей коммерциализации отдельная роль будет отведена частным венчурным фондам , которые помогут вывести интересные научные идеи на уровень демонстраторов и прототипов, представляющих интерес для авиационной промышленности. Стартовой инфраструктурой для венчурного фонда может стать Инновационный центр «Сколково», являющийся площадкой, объединяющей ученых, конструкторов, инженеров и бизнесменов, как российских, так и зарубежных» (Раздел 4, стр. 45).	Есть ли примеры успешной деятельности <u>частных венчурных фондов</u> в авиационной промышленности Российской Федерации, и <u>какие меры конкретно планируется предпринять</u> для их запуска, в т.ч. на базе Фонда «Сколково»? См. также пп. 1.5, 1.11, 3.5, 3.6, 3.9, 3.10, 3.12.
3.12.		«Система управления созданием НТЗ будет основана на следующих	Отсутствуют предложения по механизмам практической реализации, в

№ 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, 28.11.2016 г.)	Основные комментарии (замечания и предложения)
		<p>принципах:</p> <ul style="list-style-type: none"> - формирование системы целей создания НТЗ на основе научно-технологического прогнозирования и принципов системной инженерии; - управление процессом проведения исследований на основе контроля уровней готовности технологий, подтверждаемых с использованием валидированных методов и сертифицированной экспериментальной базы» (Раздел 4, стр. 46). 	<p>т.ч. необходимым нормативно-правовым актам. См. также пп. 1.5, 1.11, 3.5, 3.6, 3.9, 3.10, 3.11.</p>
4.	Сроки и этапы проведения мероприятий, предусмотренных отраслевыми документами (по решению Правительства Российской Федерации, п. 5, пп. «а»)		Сроки и этапы проведения мероприятий, предусмотренных Стратегией, отсутствуют.
5.	Ожидаемые результаты проведения мероприятий, предусмотренных отраслевыми документами (по решению Правительства Российской Федерации, п. 5, пп. «б»)		Ожидаемые результаты проведения мероприятий, предусмотренных Стратегией, отсутствуют.
6.	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»)		План мероприятий на среднесрочный период, в том числе обоснование состава и содержания государственных программ (необходимости внесения в них изменений и/или дополнений), отсутствует.