

**Подпрограмма 6 «Малая авиация»  
государственной программы «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 года»**

6.1. Характеристика сферы реализации подпрограммы, описание основных проблем в указанной сфере и прогноз ее развития

6.1.1. Анализ рынка малой авиации

К малой авиации в рамках подпрограммы отнесена гражданская авиация (коммерческая и авиация общего назначения), государственная авиация (авиация специального назначения), которая осуществляет свою деятельность и выполняет возложенные на нее функции, используя воздушные суда (ВС) с максимальной взлетной массой 500–8600 кг и числом пассажиров до 20 человек, предназначенные для воздушных перевозок и выполнения различных видов авиаработ, обучения, спорта, частного использования, а также выполнения задач государственной и экспериментальной авиации.

Согласно определению малой авиации в рамках данной подпрограммы, наиболее близким эквивалентом этого термина в мире является международная авиация общего назначения (АОН) в трактовке Части II Приложения 6 к Конвенции о Международной гражданской авиации. Производство ВС АОН подвержено циклическим кризисам, сопровождающимся сокращением спроса и объемов выпуска новой техники. Так в 2009 году производство легких поршневых и турбовинтовых, а также турбореактивных деловых самолетов в целом уменьшилось на 42%. Начиная с 2011 года, наблюдается подъем. По итогам 2013 года объем производства воздушных судов АОН увеличился на 5,1% в натуральном и на 21,9% в денежном выражении и превысил, соответственно, 3400 воздушных судов и 26 млрд. долларов США. Наибольшее количество воздушных судов производят в сегменте легких самолетов с поршневыми двигателями (27,7%), в денежном выражении наиболее емким является сегмент деловых самолетов (79,9%). Производство самолетов с турбовинтовыми двигателями составило в 2013 году 645 машин (19,1% от общего количества произведенных воздушных судов), что в денежном эквиваленте достигло 1,82 млрд. долл. США (6,9% от общего объема продаж).

В долгосрочной перспективе ожидается умеренный рост мирового рынка авиации общего назначения (малой авиации). Парк воздушных судов будет увеличиваться в среднем на 0,5% в год и к 2030 году составит 239 тысяч ВС. Наиболее высокие темпы роста прогнозируются в сегменте деловых реактивных самолетов (3,5% в год или почти 80% за 17 лет, их количество к 2030 году достигнет почти 22 тысяч), в сегментах газотурбинных вертолетов (2,95% в год, 64% за 17 лет, в 2030 году в мировом парке будет около 12 тысяч вертолетов с ГТД) и в сегменте самолетов с турбовинтовыми двигателями (1,7% в год, 33% за 17 лет, около 13 тысяч в 2030 году).

Глобальными факторами сдерживания роста мирового рынка авиации общего назначения (малой авиации) являются:

- циклические экономические кризисы, снижающие спрос на авиационных рынках;
- постоянный рост цен новой авиационной техники, значительно опережающий темпы инфляции;
- постоянный рост цен авиационного топлива;
- растущие затраты на сертификацию авиационной техники;
- дефицит летного состава.

Основными факторами развития мирового рынка авиации общего назначения (малой авиации) станут следующие:

- активизация новых (Китай, Россия) и развитие традиционных рынков авиации общего назначения (Северная Америка, Европа, Бразилия, Ближний и Средний Восток, Австралия);
- либерализация воздушного законодательства в развивающихся странах;
- рост числа лиц с крупным частным капиталом и доходов населения на развивающихся рынках;
- развитие наземной инфраструктуры
- оптимизация процедур сертификации новой техники;

– внедрение передовых технологий производства, разработка новых конструкций воздушных судов, авиационных двигателей и комплексов бортового оборудования на основе научных исследований в целях снижения себестоимости производства и эксплуатации;

– развитие системы подготовки летного состава.

Рынок авиации общего назначения (малой авиации) разнообразен, а барьеры для выхода на большинство его сегментов существенно ниже, чем на рынки региональных и магистральных самолетов.

В настоящее время в области производства воздушных судов авиации общего назначения и обеспечивающих его производств в мире специализируется свыше 1150 компаний, характер деятельности которых, капитализация и правовые формы определяются выпускаемой продукцией.

Наибольшую стоимость создают 8 производителей бизнес джетов, в число которых входят все крупные компании, занятые выпуском магистральных и региональных самолетов. Среди собственно производителей ВС АОН в этом сегменте лидируют Cessna Aircraft Company, Gulfstream Aerospace Corporation, Dassault Falcon Jet.

В сегменте турбовинтовых самолетов конкурируют 12 компаний, лидерами среди которых по количеству выпущенных самолетов являются Air Tractor, Beechcraft Corporation, Cessna Aircraft Company.

В производстве вертолетов лидерами являются Airbus Helicopters (бывшая Eurocopter), Bell Helicopters и Robinson Helicopter Company.

Вследствие кризиса 2009 года в сегменте легких самолетов с поршневыми двигателями из 29 компаний сегодня активны только 12, лидерами среди которых являются Cirrus Aircraft, Cessna Aircraft Company, Piper Aircraft, Inc.

В результате кризиса общее количество компаний, занятых серийным выпуском легких самолетов и вертолетов АОН сократилось с 62 до 35, с производства снято 59 типов воздушных судов из 249.

В сегментах производства воздушных судов авиации досуга (самолеты взлетной массой до 600 кг, ультралайты, планеры и мотопланеры, автожиры, сверхлегкие вертолеты, кит-наборы, дельталеты) в мире работает около 600 фирм, которые выпускают воздушные суда 900 моделей.

Обслуживают деятельность в области авиации общего назначения более 500 компаний в разных странах мира.

Отечественная малая авиация в советский период была представлена самолетами Ан-2, Ан-14, Ан-28 и чешским L-410, вертолетами Ми-2 и Ка-26. Также к малой авиации относились спортивные самолеты Як-52, Як-18Т, Як-50, Су-26, PZL-104 Wilga и различные типы планеров. Характерной особенностью формирования парка воздушных судов советской малой авиации была передача производства легких самолетов, вертолетов и двигателей в страны социалистического лагеря: Ан-2 и Ми-2, серийный выпуск двигателей АШ-62, Ан-28 – в Польшу; Як-52 и двигателей М-14 – в Румынию. Кроме того, СССР импортировал из ЧССР самолеты L-410 и планеры L-13 «Бланик». Производство планеров и ремонт воздушных судов были развернуты в Литве и Украине.

Таким образом, после 1991 года производство основных типов воздушных судов малой авиации оказалось за пределами России.

Развитие малой авиации России, подобно развитию международной авиации общего назначения, происходит под влиянием как глобальных, так и внутригосударственных факторов.

Отсутствие платежеспособного спроса на местные перевозки, несовершенство нормативно-правовой базы, затрудняющей и удорожающей эксплуатацию воздушных судов малой авиации, реорганизация ДОСААФ, деградация наземной инфраструктуры воздушного транспорта привели к тому, что парк малой авиации России практически исчез.

В значительной степени развитие российской авиации общего назначения тормозит несоответствие законодательства экономическим потребностям страны. До 1997 года в России этот вид авиации не был определен, с 1999 года правовой статус АОН

ограничивает ее развитие. До введения новых правил использования воздушного пространства в 2010 году полеты на воздушных судах АОН были затруднены.

Проблемой остается сертификация воздушных судов. В результате с 1991 года по настоящее время в России разработано около 200 типов легких воздушных судов и более 300 их модификаций, но сертифицировано только 19, из них в серийное производство запущено всего несколько типов, преимущественно сверхлегких летательных аппаратов.

В тот же период было произведено около 3000 воздушных судов, из которых треть отправлена на экспорт. Свыше 2100 воздушных судов, более 70% общего объема выпуска, изготовлено на 23 авиастроительных государственных и коммерческих предприятиях. Однако под влиянием различных факторов количество российских фирм, занятых выпуском воздушных судов АОН, уменьшается, сворачивается освоенное производство.

Численность работников, занятых в этом сегменте российского авиастроения, сократилась с 3800 человек в 90-е годы до 800 человек в прошлом десятилетии. Если в 90-е годы было произведено более 1500 воздушных судов, из которых на экспорт отправлено около 800, то в следующем десятилетии, соответственно, менее 1400 и 350.

В результате парк воздушных судов авиации общего назначения сегодня на 2/3 пополняется за счет импорта зарубежной техники.

В структуре производства преобладает выпуск сверхлегкой авиатехники и единичных экземпляров легких воздушных судов. Если в 90-е годы в России было изготовлено около 550 легких самолетов, то в прошлом десятилетии менее 300.

Действующий парк коммерческих легких многоцелевых самолетов с турбовинтовыми двигателями по состоянию на конец 2013 года насчитывает 143 ВС, из них 35 закуплены на авиастроительных предприятиях США, Чехии и Швейцарии в 2012-2013 годах. 108 воздушных судов вместимостью до 12 мест – в основном самолеты Ан-2 и Cessna 208В. 35 самолетов вместимостью 17-19 мест, преимущественно L410. В летной эксплуатации в России находится 930 легких вертолетов, большая часть которых занята перевозками на местных воздушных линиях и авиационных работах. Менее 300 вертолетов принадлежат частным лицам или аэроклубам, в том числе менее 70 – аэроклубам ДОСААФ.

По состоянию на январь 2013 года около 54% коммерческого парка малой авиации составляют самолеты Ан-2, почти 20% – L410, более 13% – Cessna 208В. Средний возраст парка коммерческих воздушных судов – 27 лет.

В парке авиации общего назначения по состоянию на середину 2012 года насчитывалось 2975 ВС, в государственной авиации – 549 ВС ДОСААФ. В общем парке ВС АОН и ВС ДОСААФ насчитывалось 333 легких и сверхлегких вертолета, 1777 легких самолетов, 503 очень легких самолетов (с взлетной массой до 750 кг), 195 планеров и мотопланеров, 104 гидросамолета-амфибии, 51 автожир, 358 дельталетов, 226 аэростатов и дирижаблей. Парк ВС АОН в период 2010-2012 года увеличивался на 10-15% ежегодно. В 2012 году было вновь зарегистрировано 129 воздушных судов российского производства и 236 импортных.

В 2002-2013 годах в России было произведено 22 серийных турбовинтовых самолета М-101Т «Гжель» и 16 Ан-3Т, а также несколько единичных экземпляров самолетов СМ-92 «Турбо Финист», «Рысачок» и ТВС-2МС. По состоянию на конец 2013 года российская авиационная промышленность не имела серийного производства самолетов вместимостью до 19 мест.

В 1992-1996 гг. был разработан и подготовлен к серийному производству турбовинтовой самолет Т-101 «Грач», изготовлено 10 самолетов и 14 комплектов, на разработку и сертификацию затрачено 17 млн. долларов США, однако самолет не получил сертификат типа и не был запущен в серийное производство.

В 2010-2012 гг. разработана рабочая конструкторская документация для модернизации самолета Ан-2 путем замены штатной силовой установки АШ-62 на турбовинтовой двигатель серии TFE331-12 производства компании «Honeywell» (США). Создан самолет-демонстратор на базе серийного Ан-2 с американским двигателем, а также проведены его летные испытания. Начато серийное производство. При этом имеет место проблема допуска модернизированных

Ан-2 к пассажирским перевозкам в связи с особенностями сертификации указанных воздушных судов.

**В ЦСКБ «Прогресс» в Самаре готовится серийное производство двухдвигательного турбовинтового самолета «Рысачок» разработки НКФ «Техноавиа», находящегося на стадии сертификации.**

В Ульяновской особой экономической зоне реализуется несколько проектов по локализации производства турбовинтовых самолетов. В частности, готовится производство самолетов DHC-6 Twin Otter Series 400 с участием канадской компании «Viking» и российской корпорации «Витязь», EV-55 Outback чешской Evektor и российской «Вектор Эн Джи Рус». Уральской горно-металлургической компанией рассматривается проект сборки самолетов L410 UVP-E20 с двигателями H80 на заводе «Стрела» в Оренбурге.

В 2013 году ГК «Ростех» анонсировала проект создания бизнеса по разработке, производству, продвижению на рынок и послепродажному обслуживанию перспективных самолетов размерности 9-19 мест, а также развитию в России современных технологий создания авиационных конструкций из полимерных композиционных материалов и применения авиационных дизельных двигателей.

**Проекты самолетов для пассажирских и транспортных перевозок разрабатывают ОАО «ОКБ им. А.С. Яковлева, ОАО «ЭМЗ им. В.М. Мясищева», ОАО Холдинг «Технические Комплексы и Технологии», ОСКБЭС МАИ, ООО НПО «АэроВолга», ООО «Фирма МВЕН».**

В связи с обострившейся проблемой поддержания навыков пилотирования у летчиков гражданской авиации российские авиакомпании начали предпринимать конкретные шаги к созданию подразделений, оснащенных спортивными самолетами и планерами.

В связи с обострившейся проблемой поддержания навыков пилотирования у летчиков гражданской авиации российские авиакомпании начали предпринимать конкретные шаги к созданию подразделений, оснащенных спортивными самолетами и планерами.

ГК «Ростех» реализует проект локализации самолетов Diamond Aircraft Industry DA40 и DA42 на территории Уральского завода гражданской авиации. В ноябре 2013 года под Екатеринбургом состоялся первый полет самолета Diamond DA-40 российской сборки.

**В 2007-2009 гг. на Смоленском авиационном заводе были построены 60 самолетов Як-18Т 36-й серии, разработанные в ОАО «ОКБ им. А.С. Яковлева», в настоящее время осуществляется разработка Як18Т 37-й серии.**

Планируется проводить регулярные тренировки линейных пилотов с выполнением полетов на сложный и высший пилотаж. Для этих целей ОАО «ОКБ им. А.С. Яковлева» разрабатывает самолет Як-152, ООО «Фирма МВЕН» – двухместный учебно-тренировочный самолет.

Полеты на планерах также служат развитию навыков посадки с отказавшим двигателем. Серийное производство планеров из композиционных материалов освоено в ООО «Авиастроитель», проект учебного планера разрабатывает ОСКБЭС МАИ.

В целях повышения эффективности производства агрокультур России необходимы сельскохозяйственные самолеты. ООО «Фирма МВЕН» разработала поршневого самолет МВЕН «Фермер» и турбовинтовой MV-500. ООО «Спектр Аэро» выпускает сверхлегкие самолеты СП-30, эффективные на ультрамалообъемном и малообъемном опрыскивании.

По оценкам Национальной ассоциации производителей техники авиации общего назначения, базирующимся на «Прогнозе долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года» Минэкономразвития, парк ВС АОН России до 2020 г. будет пополняться в среднем на 400-500 ВС в год, из которых до 50% будут производить отечественные предприятия. Общее количество ВС АОН к 2020 году удвоится и достигнет 6000 ВС, а к 2025 году превысит 11000 ВС.

До 2020 г. России для увеличения производства сельскохозяйственных культур требуется более 700 самолетов для малообъемного и ультрамалообъемного опрыскивания. Потребность в самолетах может быть удовлетворена исключительно отечественными производителями.

По прогнозам ГОСНИИ ГА в России будет поставлено в эксплуатацию 88-124 самолета вместимостью 10-14 мест и 44-69 самолетов вместимостью 15-19 мест в период до 2020 года, а до 2030 года, соответственно, 127-199 и 120-195. Принимая во внимание, что в 2013 году закуплено 22 самолета вместимостью 10-14 мест и 13 вместимостью 15-19 мест, а в 2014-2015 году ожидаются поставки собранных в России по лицензии самолетов, уже к 2015 году могут быть поставлены 75 самолетов вместимостью 10-14 и 45 самолетов вместимостью 15-19 мест.

#### 6.1.2. Анализ основных проблем на рынке малой авиации в Российской Федерации

Одним из глобальных факторов, тормозящих развитие производства воздушных судов в России, является стремительный рост цен авиационной техники, значительно опережающий темпы инфляции.

Тенденцию к сокращению спроса на отечественную технику усугубляли кризисные процессы в мировом авиастроении. Падение объемов производства ВС АОН в западных странах приводило к продаже дешевой техники с вторичного рынка и увеличению импорта в России новых самолетов, невостребованных в странах Запада, и сокращению спроса на новые отечественные самолеты.

Глобальный фактор роста цен авиационной техники в России проявляется в большей степени, чем в других странах, т.к. при относительно невысокой стоимости труда и материальных затрат темпы их роста значительно опережают темпы роста в других странах, что в сочетании с высокой трудоемкостью влечет за собой потерю конкурентоспособности отечественной техники.

Глобальные факторы, тормозящие развитие авиастроения в мире, в России усугубляются в связи с тем, что в настоящее время в стране полностью прекращено производство поршневых моторов, экономичных турбовинтовых двигателей, частично – современного навигационного оборудования, авиаприборов, качество и цены материалов оказываются неконкурентоспособными по сравнению с лучшими мировыми образцами, все большая доля себестоимости приходится на материальные затраты. Предприятия практически лишены возможности влиять на себестоимость продукции, т.к. уменьшение трудоемкости производства на четверть приводит к снижению себестоимости лишь на несколько процентов. Небольшие объемы производства и высокие цены влекут за собой проблемы обеспечения запчастями.

Главной причиной незначительных объемов производства ВС АОН (малой авиации) в России является низкий спрос. По данным исследований Национальной ассоциации производителей техники АОН уровень социально-экономического развития России в настоящее время позволяет иметь парк ВС АОН емкостью от 10 до 13 тысяч ВС. Однако к концу 201к года зарегистрировано немногим более 3000. Спрос отложен, т.к. приобретению ВС АОН мешает ряд факторов: высокие цены, отсутствие развитой инфраструктуры, правовые ограничения.

Причинами низкого спроса на воздушные суда авиакомпаний и частных лиц являются не только низкая покупательная способность и растущие цены авиатехники, но и необоснованно высокие налоги и разного рода таможенные сборы, затратные по времени процедуры сертификации, регистрации и оформления летной годности.

Имеет место и законодательная коллизия, определяющая двойное налогообложение ВС АОН. В соответствии со ст. 130 Гражданского кодекса Российской Федерации и ст. 358, 374 Налогового Кодекса Российской Федерации, воздушное судно является одновременно и объектом недвижимости и транспортным средством, поэтому подпадает под двойное налогообложение: налог на имущество (ставка 2,2%) и транспортный налог (ставка регулируется субъектами РФ).

Особенно ощутимы перечисленные проблемы при приобретении, регистрации и эксплуатации недорогой сверхлегкой авиатехники АОН. Свидетельство летной годности на них можно получить только в нескольких сертификационных центрах европейской части России, зарегистрировать – только в Москве.

Причинами торможения производства ВС АОН в России являются затратная сертификация и несовершенство авиационных правил, что сказывается на конкурентоспособности отечественных производителей. Если за 20 лет в стране сертифицировано лишь 19 ВС российской разработки, то за тот же период Межгосударственный авиационный комитет выдал сертификаты типа 73-м ВС АОН 141-й модификации, разработанным за рубежом, где процедуры сертификации менее дороги и требуют меньше времени.

Необходимо изменение правового статуса малой авиации и АОН. В США и Европе признана целесообразность отнесения к АОН некоторых видов коммерческой деятельности. Подобное решение в России откроет перспективы для повышения ее экономической составляющей, увеличения спроса и объемов отечественного производства ВС коммерческой малой авиации и АОН.

Спрос на ВС АОН (малой авиации) увеличится с развитием наземной инфраструктуры, как за счет субсидирования аэропортов местных воздушных линий, так и стимулированием развития инфраструктуры АОН путем:

- восстановления посадочных площадок и аэродромов, снижения ставок налога на землю, предоставления земель сельхозназначения для развития инфраструктуры АОН;
- отмены или уменьшения транспортного налога на ВС АОН в субъектах Федерации;
- сокращения аэродромных расходов на обслуживание и базирование ВС АОН и коммерческих воздушных судов на аэродромах гражданской авиации.

Для развития авиации общего назначения (малой авиации) необходимо снять таможенную пошлину и налог на добавленную стоимость импортируемого авиационного бензина, объемы поставок которого не соответствуют потребностям России: в 2011 г. импорт его не превысил 12 тыс. т, а к 2017 г. при сохранении действующих правил ожидается на уровне 17 тыс. т.

Государственная поддержка местных авиаперевозок позволила прекратить тенденцию их сокращения, но пока не привела к значимому развитию. Сегодня целый ряд населенных пунктов по-прежнему не имеет круглогодичной транспортной доступности, а многие существующие местные авиалинии обслуживаются с недостаточной частотой рейсов и пониженным уровнем комфорта.

Активизации воздушных перевозок на МВЛ будет способствовать установление рациональных требований транспортной безопасности к субъектам и объектам транспортной инфраструктуры авиации общего назначения, не предусматривающие категорирования, оценки уязвимости и разработки планов обеспечения транспортной безопасности для каждого субъекта и объекта.

Увеличение транспортной мобильности наиболее экономически активной части населения следует поддерживать путем расширения продаж воздушных судов АОН посредством:

- частного-государственного партнерства с финансовыми учреждениями в целях распространения продаж ВС АОН в коллективную (групповую) собственность, в лизинг, в кредит;
- субсидирования аэроклубам ДОСААФ из местных бюджетов закупок отечественной авиационной техники;
- содействия организации новых авиационных учебных центров, аэроклубов, сертификационных центров и т.д.

В области первоначальной подготовки летного состава существенной проблемой явилось выделение системы ДОСААФ из ведомственной принадлежности Минобороны России. Как следствие, авиационные клубы ДОСААФ потеряли источник стабильного финансирования, что поставило их на грань выживания или привело к закрытию. Деградировал сегмент профессиональной ориентации школьников и существенно возросла стоимость подготовки летного состава. Для восстановления и развития системы подготовки пилотов в настоящее время предпринимаются меры по совершенствованию деятельности аэроклубов ДОСААФ и коммерческих авиационных учебных центров. Этому же будет способствовать

**введение новых нормативных актов по обеспечению полетов и базирования ВС АОН на аэродромах, вертодромах и посадочных площадках государственной и экспериментальной авиации.**

6.1.3. Характеристика итогов реализации политики государства в сфере развития малой авиации в Российской Федерации

К настоящему времени политика государства в сфере развития авиации общего назначения (малой авиации) отражена в следующих нормативно-правовых актах:

– Основы государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности на период до 2020 года, утвержденные Указом Президента Российской Федерации Пр-804 от 01 апреля 2012 года;

– Стратегия развития авиационной промышленности на период до 2015 года, утвержденная приказом Минпромэнерго России от 20 апреля 2006 года № 85;

– Транспортная стратегия Российской Федерации, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р;

– Федеральная целевая программа "Развитие гражданской авиационной техники России на 2002 - 2010 годы и на период до 2015 года", утвержденная постановлением Правительства РФ от 15 октября 2001 г. № 728;

– Постановление Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. № 138 "Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации";

– Постановление Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2011 г. № 1212 "Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета на возмещение российским авиакомпаниям части затрат на уплату лизинговых платежей за воздушные суда, получаемые российскими авиакомпаниями от лизинговых компаний по договорам лизинга для осуществления внутренних региональных и местных воздушных перевозок";

– **Указ Президента Российской Федерации №1524 от 13.11.2012 г. «О Комиссии при Президенте Российской Федерации по вопросам развития авиации общего назначения»;**

– **План действий федеральных органов исполнительной власти, направленных на развитие авиации общего назначения» №6087п-П9 от 10.10.2013 г.**

Положительные итоги реализации государственной политики:

1. В области государственного регулирования производства ВС:

– **осуществление мероприятий по исключению избыточного государственного регулирования в области авиации общего назначения;**

– **изменения законодательства Российской Федерации, исключающие дублирование функций органов исполнительной власти по сертификации и лицензированию организаций, осуществляющих разработку, производство и ремонт гражданских воздушных судов;**

– **изменение порядка предоставления государственных услуг по сертификации организаций, осуществляющих разработку, изготовление гражданских воздушных судов, а также по сертификации типовых конструкций гражданских воздушных судов;**

– **установление льготных ставок налога на добавленную стоимость на ввозимые узлы, агрегаты, запасные части и расходные материалы для производства ВС АОН (малой авиации), также на импорт авиационного бензина;**

– **изменение авиационных правил, часть 21 и часть 23, направленных на оптимизацию сертификации воздушных судов с максимальной взлетной массой до 8600 кг и числом пассажиров не более 19.**

2. Упрощение правил использования воздушного пространства Российской Федерации.

Согласно вступившим в силу правилам, воздушное пространство Российской Федерации разделено на классы. В воздушном пространстве класса G полеты могут выполняться без заявки в органы ЕС УВД. Достаточно уведомить органы управления воздушным движением о времени и маршруте полета для получения полетно-информационного обслуживания и аварийного оповещения.

**3. В отрасли накоплен опыт научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в области проектирования и производства ВС АОН, в том числе с применением современных достижений аэродинамики и технологий производства конструкций из композиционных материалов, требующий внедрения.**

Проблемными вопросами продолжают оставаться:

- уменьшение количества аэродромов и аэропортов в России;
- отсутствие привлекательных условий для развития серийного производства самолетов малой авиации.

6.1.4. Прогноз результатов развития отрасли по производству авиационной техники для региональных и местных авиаперевозок на период до 2025 года

В ходе реализации Государственной программы предполагается достичь следующих результатов:

1. Проведена модернизация (в том числе ремоторизация) действующего парка воздушных судов малой авиации.

2. На территории России **развернуто серийное производство современных воздушных судов АОН** (малой авиации) как российской, так и зарубежной разработки для **удовлетворения растущего спроса на их применение, как в экономике, так и в интересах граждан страны.**

3. Разработан и сертифицирован ряд новых **воздушных судов АОН** (малой авиации).

4. Организована эффективная система интегрированной логистической поддержки **ВС АОН** (малой авиации) российского и иностранного производства.

5. Восстановлена система первоначальной подготовки пилотов на базе авиационных клубов **ДОСААФ и авиационных учебных центров.**

Результатом реализации Государственной программы к 2025 году станет увеличение количества поставленных вновь созданных и модернизированных воздушных судов **АОН** (малой авиации).

6.2. Приоритеты государственной политики в сфере реализации подпрограммы, цели, задачи и показатели (индикаторы) достижения целей и решения задач, описание основных ожидаемых конечных результатов подпрограммы, сроков и этапов реализации подпрограммы.

6.2.1. Приоритеты государственной политики в сфере реализации подпрограммы

Стратегическими приоритетами развития малой авиации в программном периоде являются:

- развитие в России современных технологий разработки и производства ВС;
- восстановление и развитие российской научной и инженерной школы подготовки специалистов в области создания перспективной и конкурентоспособной авиационной техники АОН и коммерческой малой авиации с целью закрепления соответствующих компетенций;
- создание и развитие научной и производственной базы, обеспечивающей создание и производство современной авиационной техники **АОН** малой авиации **на предприятиях различных форм собственности;**
- развитие эффективной системы послепродажного обслуживания авиационной техники российского и зарубежного производства;
- повышение авиационной подвижности населения регионов России с неразвитой наземной транспортной системой (Сибирь, Дальний Восток) **путем увеличения пассажиропотока на местных воздушных линиях, роста количества аэродромов и посадочных площадок АОН, парка воздушных судов и частных пилотов;**
- обеспечение потребностей **экономики** России, федеральных и региональных органов власти в воздушных судах **АОН** малой авиации;
- развитие в России авиационной среды как условия патриотического воспитания и профессиональной ориентации молодежи;
- содействие социально-экономическому развитию регионов;
- становление авиационной промышленности в качестве движущей силы промышленной модернизации страны.



**6.2.2.** Цели, задачи, описание основных ожидаемых конечных результатов подпрограммы

С учетом указанных выше приоритетов развития **АОН малой авиации**, основной целью данной подпрограммы является развитие компетенций **в области создания и организация производства авиационной техники для АОН и малой авиации** для решения транспортных задач по перевозке пассажиров и грузов на местных и региональных воздушных линиях, выполнения авиационных работ, **и удовлетворения потребностей граждан Российской Федерации в использовании воздушного пространства.**

Для достижения указанной цели необходимо решение следующих задач:

– **разработка, модернизация** и производство **воздушных судов АОН и коммерческой малой авиации**, в том числе:

– модернизация существующего парка воздушных судов;

– **расширение объемов производства воздушных судов АОН и коммерческой малой авиации** российской разработки на предприятиях авиационной промышленности **различных форм собственности;**

– локализация производства лучших образцов современных ВС **АОН и малой авиации**, авиационных двигателей соответствующей размерности, агрегатов и самолетных систем, разработанных компаниями-мировыми лидерами в этой области, с целью освоения и переноса на территорию России передовых технологий;

– создание материального базиса для восстановления системы первоначальной подготовки летного состава, начиная со школьного возраста;

– создание материального базиса для восстановления системы первоначальной подготовки летного состава, начиная со школьного возраста;

– разработка дополнительных мер поддержки спроса;

– организация эффективной системы интегрированной логистической поддержки ВС **АОН и коммерческой** малой авиации российского и иностранного производства;

– стимулирование спроса на услуги авиакомпаний, оперирующих на рынке местных авиационных перевозок, **в том числе и в области организации аэротакси, а также на услуги аэроклубов и авиационных учебных центров.**

**6.2.3.** Показатели (индикаторы) достижения целей и решения задач

В результате выполнения подпрограммы в рамках ограничений по бюджетному финансированию предусматривается использование целевых показателей по задаче "Модернизация, разработка и производство воздушных судов **АОН и малой авиации**" и задаче "Стимулирование спроса на ВС **АОН и малой авиации**":

– количество поставленных вновь созданных воздушных судов **АОН и малой авиации** **российского производства.**

**6.2.4.** Сроки и этапы реализации подпрограммы

Срок реализации данной подпрограммы – 2015–2025 годы.

Подпрограмма реализуется в два этапа:

Этап I: 2014–2016 годы.

Акцент делается на реализации следующих задач:

– выполнение НИОКР по доработке существующих и разработке новых **воздушных судов** в соответствии с современными требованиями и с учетом эксплуатации в условиях Российской Федерации;

– предоставление субсидий компаниям-производителям воздушных судов для местных и региональных воздушных линий, **а также для выполнения авиационных работ и эксплуатации в АОН** на компенсацию части затрат на сертификацию таких воздушных судов, а также на компенсацию части затрат на реализацию проектов по подготовке и сертификации производства воздушных судов.

Этап II: 2017–2025 годы.

Акцент делается **на предоставление субсидий предприятиям, занятым производством воздушных судов АОН и малой авиации**, а также лизинговым компаниям для возмещения

части затрат по кредитам на приобретение авиатехники и стимулировании спроса за счет реализации государственного заказа на воздушные суда **АОН и малой авиации** с сохранением поддержки выполнения ОКР по разработке новых перспективных ВС **АОН и малой авиации**.

### 6.3. Характеристика ведомственных целевых программ и основных мероприятий подпрограммы

Решение поставленных задач достигается путем реализации следующих основных мероприятий в рамках данной подпрограммы:

1. По задаче "Модернизация, разработка и производство воздушных судов **АОН и малой авиации**".

В качестве механизма государственной поддержки разработки воздушных судов может рассматриваться предоставление субсидии российским организациям на возмещение части понесенных затрат на проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по разработке новых технологически и экономически конкурентоспособных воздушных судов **АОН и малой авиации**, предназначенных для эксплуатации в различных климатических и инфраструктурных условиях на территории Российской Федерации.

В качестве механизма государственной поддержки развития **собственного производства и модернизации** ВС предусматривается предоставление субсидий компаниям-производителям воздушных судов **АОН и малой авиации** на компенсацию части затрат на сертификацию таких воздушных судов, а также на компенсацию части затрат на реализацию проектов по подготовке и сертификации производства воздушных судов **АОН и малой авиации**, а также содействие в получении инфраструктурных площадок под производственные мощности в рамках профильных территориальных кластеров.

#### 2. По задаче "Стимулирование спроса на ВС малой авиации"

предусматривается предоставление субсидий лизинговым компаниям с целью возмещения части затрат по кредитам на приобретение авиатехники вместимостью до 20 пассажиров и воздушных судов для авиационных работ, **аэроклубов и частных лиц**, а также возможность реализации государственного заказа на воздушные суда **АОН и малой авиации** малой авиации.

Данное мероприятие повышает привлекательность производства воздушных судов **АОН и малой авиации** и снижает финансовую нагрузку на компании и **аэроклубы**, эксплуатирующие данный тип авиатехники.

### 6.4. Характеристика мер государственного регулирования

Для реализации мероприятий данной Государственной программы в соответствии с Бюджетным кодексом Российской Федерации будут задействованы следующие механизмы государственной поддержки:

- размещение заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных или муниципальных нужд согласно статье 72;
- предоставление субсидий юридическим лицам (за исключением субсидий государственным (муниципальным) учреждениям), индивидуальным предпринимателям, физическим лицам – производителям товаров, работ, услуг согласно статье 78;
- предоставление бюджетных инвестиций юридическим лицам, не являющимся государственными и муниципальными учреждениями и государственными или муниципальными унитарными предприятиями, согласно статье 80.

Помимо этого, государственная поддержка отрасли будет осуществляться в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2011 г. № 1212 "Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета на возмещение российским авиакомпаниям части затрат на уплату лизинговых платежей за воздушные суда, получаемые российскими авиакомпаниями от лизинговых компаний по договорам лизинга для осуществления внутренних региональных и местных воздушных перевозок".

### 6.5. Прогноз сводных показателей государственных заданий по этапам реализации Подпрограммы (при оказании федеральными государственными учреждениями государственных услуг (работ) в рамках подпрограммы)

В рамках подпрограммы не предполагается оказание государственных услуг (выполнение работ) федеральными государственными учреждениями.

#### **6.6. Информация об участии государственных корпораций, акционерных обществ с государственным участием, общественных, научных и иных организаций, а также государственных внебюджетных фондов в реализации подпрограммы**

В рамках реализации настоящей подпрограммы предполагается непосредственное участие следующих государственных корпораций, акционерных обществ с государственным участием, научных и общественных организаций:

- ФГУП "ЦАГИ имени профессора Н.Е. Жуковского";
- ФГУП "ВИАМ";
- ФГУП "ГосНИИАС";
- ФГУП "ЦИАМ имени П.И. Баранова";
- ФГУП "СибНИА имени С.А. Чаплыгина";
- Госкорпорация "Внешэкономбанк";
- ФГУП "Авиакомплект";
- Интегрированные структуры ГК "Ростех";
- Общероссийская общественно-государственная организация "Добровольное общество содействия армии, авиации и флоту России";
- ОАО "Государственная транспортная лизинговая компания";
- ОАО "ВЭБ-лизинг";
- ОАО "Росагролизинг";
- НП "Союз авиапроизводителей";
- **НКО «Национальная ассоциация производителей техники авиации общего назначения».**

6.7. Обоснование объема финансовых ресурсов, необходимых для реализации подпрограммы

Изложено в разделе 8 Государственной программы.

#### **6.8. Анализ рисков реализации подпрограммы и описание мер управления рисками реализации подпрограммы**

1. Риски низкого платежеспособного спроса на воздушные суда для местных и региональных авиалиний.

Минимизация данных рисков предполагается за счет мероприятий Транспортной стратегии Российской Федерации, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р.

Кроме того, минимизация указанных рисков предполагается путем заключения контрактов на поставку самолетов с государственными структурами – ДОСААФ, МЧС России, МВД России, ФСБ России, ФТС России, ФБУ "Авиалесоохрана", Федеральным космическим агентством, расширения продаж воздушных судов **коммерческим структурам.**

2. Риски, связанные с отсутствием аэродромной инфраструктуры.

Минимизация данных рисков предполагается за счет мероприятий Транспортной стратегии Российской Федерации, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р.

3. Риски отсутствия на территории России конкурентоспособного производства воздушных судов малой авиации.

Данные риски нивелируются за счет доступности импорта ВС. В качестве системных мер по минимизации данного вида рисков **предлагаются:** создание перспективных региональных и местных авиатранспортных систем, **сформированных по итогам НИР;** предоставление льгот компаниям-производителям; **выделение им на конкурсной основе субсидий** на погашение части затрат на НИОКР по доработке существующих или разработке новых самолетов, субсидий на компенсацию части затрат на сертификацию таких воздушных судов, а также на компенсацию части затрат на реализацию проектов по подготовке, сертификации производства **и центров технического обслуживания** воздушных судов для **авиации общего назначения,**

**осуществления коммерческих воздушных перевозок на местных воздушных линиях и выполнения авиационных работ.** Кроме того, предусматривается использование инструментов поддержки предприятий-резидентов инновационных кластеров, включая налоговые льготы и предоставление доступа к инфраструктуре общего пользования.