

Государственная программа «Развитие транспортной системы»

Подпрограмма № XX

«Малая авиация»

1. Характеристика реализации Подпрограммы, основные показатели и анализ социальных, финансово-экономических и прочих рисков реализации Подпрограммы

Реализация подпрограммы направлена на развитие малой авиации – отрасли, недостаточно развитой на сегодняшний день, однако имеющей значительный потенциал развития в России в связи с высокой протяженностью территорий. Так, по показателю «количество воздушных судов малой авиации на трлн рублей ВВП» Россия отстает в 3,5 раза от европейских стран и в 4,5 раз от США (Россия – 44 ВС на трлн рублей., ЕС – 147, США – 193). Основные сегменты применения малой авиации:

- Деловая авиация
- Сельхозавиация
- Санитарная авиация
- Патрулирование объектов
- Аэрофотосъемка
- Учебные полеты
- Туристические и развлекательные полеты

Деловая авиация

Деловая авиация – чартерные перевозки для бизнес-целей, для которых характерна максимальная гибкость в части маршрута и срочности.

В 2017 г. количество рейсов деловой авиации в России составило примерно 35 тысяч. В 2015 году российский рынок деловой авиации, по данным Forbes, уменьшился более чем на 25%, однако сейчас падение остановилось и, согласно некоторым оценкам, в 2017 году рынок начал постепенный рост. Бизнес-авиация на

сегодняшний день является крупнейшим сегментом малой авиации РФ. Размер российского рынка деловых авиаперевозок составляет 12 млрд рублей.

Спрос на деловую авиацию в развитых странах с восстановлением экономик после кризиса стабильно растет: по данным AvBuyer, в Европе средний уровень налета увеличился на 6-7% в 2017 году, в США – на 3-4%. По данным ЕВАА, в 2017 выручка деловых авиаперевозчиков в ЕС составила более 1 трлн рублей при 700 тысяч рейсов, США – крупнейший рынок деловой авиации с 3 миллионами вылетов ежегодно и выручкой в размере 4,5 трлн рублей. По относительному показателю млн рублей выручки на трлн рублей ВВП Россия отстает от ЕС в 6 раз (163 млн руб./трлн руб. против 1100 млн руб./трлн руб.), от США – более чем в 25 раз.

Сельхозавиация

Сельхозавиация – авиация, используемая для проведения сельскохозяйственных работ, в первую очередь – для распыления химических веществ (пестицидов, гербицидов, инсектицидов, удобрений), иногда – для посева.

На сегодняшний день, сельхозавиация применяется в обработке примерно 6 миллионов гектар сельскохозяйственных земель, что составляет 4% от общего их количества. Объем рынка сельхозавиации в России составляет около 1,7 млрд рублей. При этом в советские времена сельхозавиация обрабатывала около 17% всех сельскохозяйственных земель. Такая же доля обрабатывается сегодня в США: объем рынка в денежном выражении больше российского более чем в 5 раз и составляет около 8,6 млрд рублей. В Новой Зеландии объем воздушной обработки составляет более 10 млн гектар в год при общей площади сельскохозяйственных земель в 11 млн гектар (около 94%), объем рынка составляет около 3 млрд рублей.

Санитарная авиация

Санитарная авиация предназначена для оказания экстренной медицинской помощи в условиях плохой транспортной доступности или большой удалённости от медицинских учреждений.

На сегодняшний день, согласно расчетам Минздрава, потребность России в санитарной авиации составляет около 32 тысяч вылетов в год, однако потребность эта удовлетворяется не более чем на треть. Для сравнения: в ЕС количество вылетов составляет 156 тысяч в год, в США – больше 50 тысяч. По показателю полетов на жителя региона Россия уступает ЕС в 4-5 раз, США – в 3 раза. Это особенно важно с учетом того, что в Российской Федерации около 28 тысяч населенных пунктов, попасть в которые с помощью наземного транспорта невозможно. На сегодняшний день, на вылеты санитарной авиации в России расходуется около 1,7 млрд рублей ежегодно.

Патрулирование объектов

Одно из важнейших применений малой авиации – авиапатрулирование лесов, магистралей, трубопроводов и прочих крупных объектов.

Согласно оценкам представителей индустрии, рынок авиапатрулирования и аэрофотосъемки в России на сегодняшний день составляет около 0,5 млрд рублей в год. Выручка от авиапатрулирования в США, где с этой целью задействовано более 5000 летающих судов, оценочно составляет около 62 млрд рублей.

Аэрофотосъемка

Проведение аэрофотосъемки для целей науки, картографии, кинопроизводстве и множестве других отраслей является сегментом рынка малой авиации в России, его размер составляет около 0,4 млрд руб. В США аналогичный сегмент составляет примерно 49 млрд рублей.

Туристические и развлекательные полеты

Малая авиация может успешно применяться в сфере развлечений: небольшие воздушные суда хорошо подходят как для перевозки туристов (особенно часто применяется в условиях дикой природы, в горах и т.д.), так и для коротких развлекательных полетов (потребитель приобретает возможность побывать в

воздухе и, иногда, даже имеет возможность поуправлять судном в течение определенного времени).

Согласно оценкам представителей индустрии, рынок туристических и развлекательных полетов в России на сегодняшний день составляет около 1,5 млрд рублей в год. В то же время, в США в рекреационной отрасли применяются больше 1100 самолетов, оценка размера рынка – 16 млрд рублей.

Учебные полеты

На сегодняшний день, в России действуют 2 ВУЗа, 4 государственных училища и 2 колледжа, в которых учат летать на вертолетах. При этом, из 4 училищ только 2 обучают пилотов сверхлегких судов. Помимо этого, действует единственный частный колледж гражданской авиации. У 60 авиационных учебных центров есть разрешение Росавиации на выдачу лицензий частных пилотов, однако далеко не все из них осуществляют деятельность. В 2016 году выпуск пилотов малой авиации частных АУЦ составил около 200 пилотов, выручка заведений составила примерно 0,2 млрд рублей. Для сравнения: в Великобритании, уступающей России по площади в 70 раз и по населению более чем в 2 раза, действует более 100 частных школ, выдающих лицензии всех трех классов, с общей выручкой более 3,1 млрд рублей в год.

Проблемы, препятствующие развитию малой авиации в России

Развитию малой авиации в России, по результатам опроса пилотов отрасли, препятствует ряд проблем, связанных со следующими элементами (перечислены в порядке уменьшения доли голосов за данный раздел проблематики):

- 1) Поддержание летной годности, в т.ч. получение свидетельства специалиста по ремонту ВС
 - Поддержание летной годности единичных экземпляров воздушного судна (ЕЭВС) сложнее, чем в мире

- Невозможность обслуживания воздушного судна у частного лица

2) Получение разрешения на выполнение авиационных работ

- Нечеткость законодательства в части: отнесения тех или иных работ к авиационным работам / коммерческих перевозкам; требования к обеспечению безопасности пассажиров при осуществлении работ
- Сложность получения сертификата эксплуатанта на выполнение с/х работ

3) Сертификация эксплуатанта (других документов, легализующих коммерческую деятельность)

- Требования неадекватны рискам различных видов коммерческих перевозок
- Завышенные требования для ознакомительных полетов (из А в А)

4) Получение разрешения на эксплуатацию аэродромной инфраструктуры

- Невозможность осуществления коммерческих перевозок между посадочными площадками
- Невозможность использования с/х земель в качестве площадок авиационных работ

5) Приобретение ВС

- Высокая ставка НДС на приобретение ВС
- Высокая таможенная пошлина на ввоз ВС

6) Получение пилотского удостоверения и медицинского заключения

- Сложность получения свидетельства коммерческого пилота (commercial pilot license, CPL)
- Сложность получения медицинского заключения для осуществления полетов

7) Подготовка и выполнение полета

- Запрет полета без поданного плана полета в органы ОВД
- Отсутствие маркировки ЛЭП

8) Регистрация ВС

- Сложность регистрации ВС в реестре
- Сложность регистрации прав на ВС

Анализ рисков реализации подпрограммы и описание мер управления рисками реализации подпрограммы

Национальные риски.

К группе национальных рисков относятся:

Макроэкономические риски. Учитывая зависимость рентабельности услуг малой авиации от цен на топливо, повышение мировых цен на нефть может привести к снижению прибыльности предприятий отрасли, и, как следствие, меньшей привлекательности сектора для частных инвестиций. Как результат, существует риск недостижения поставленных в программе целевых показателей. В целях поддержания приемлемых цен на топливо возможно рассмотрение потенциала субсидирования закупок энергоресурсов для отдельных сегментов рынка, имеющих наибольшее социальное и экономическое значение.

Политические риски, связанные с возможным изменением приоритетов и направлений государственной политики. Реализация данного риска может секвестировать мероприятия, предусмотренные Подпрограммой. Минимизация этого риска возможна на основе развития спроса, который позволит добиться естественного развития отрасли.

Отраслевые риски, носящие системный характер

К группе отраслевых рисков, носящих системный характер, относятся:

Финансовые отраслевые риски, которые могут быть связаны с возникновением дефицита бюджета или изменением приоритетности финансирования государственных программ и, вследствие этого, сокращением уровня бюджетного финансирования, а также с сокращением уровня финансирования Подпрограммы из внебюджетных источников, в полной мере подверженных рыночным рискам. В данных условиях, осуществление мероприятий, предусмотренных Подпрограммой, может быть затруднено или даже отложено до момента, когда последствия реализации риска будут устранены. Минимизация финансовых рисков может быть достигнута за счет приоритизации мероприятий Подпрограммы и реализации отраслеобразующих инициатив в первую очередь.

Отраслевые операционные риски, связанные с замедлением темпов реализации мероприятий Подпрограммы в связи с ошибочными техническими решениями и неверными оценками требуемых для реализации затрат. Для минимизации последствий наступления операционных рисков проводится комплексная проработка мероприятий Подпрограммы и детальное планирование этапов ее реализации. При осуществлении мероприятий, предполагается осуществление контроля выполнения установленных планов на всем протяжении цикла, включая установление и отслеживание ключевых показателей по реализации в режиме реального времени.

Специфические отраслевые риски

К группе специфических отраслевых рисков относятся:

Финансовые риски. Финансовые риски обусловлены неудовлетворительным текущим финансовым положением российских компаний малой авиации, высокими процентными ставками по коммерческим кредитам, необходимостью значительных капитальных инвестиций в основные активы (воздушные суда, инфраструктура). Для преодоления существующих проблем предполагается поддержка уровня спроса на услуги малой авиации, который обеспечит компаниям отрасли необходимый уровень возврата инвестиций.

Социальные и экологические риски. Развитие потребления услуг малой авиации может привести к снижению спроса на существующие заменители (наземная сельскохозяйственная техника, наземный транспорт и т.д.), результатом чего может стать сокращение рабочих мест в данных отраслях. Помимо этого, развитие авиации связано с набором негативных внешних эффектов (экологическое загрязнение, шумовое загрязнение, строительство инфраструктуры на месте природных зон и т.д.), которые также могут привести к недовольству населения определенных территорий. Уменьшить данные риски можно путем эффективной реализации проектов развития региональных и отраслевых кластеров, а также созданием новых производств, имеющих потребность в малой авиации. Это не только обеспечит сохранение, но и рост уровня занятости населения, а также вызовет увеличение инвестиционной активности со стороны крупных бизнес-структур. Экологические риски предполагается решать разработкой правил и требований к местам расположения летной инфраструктуры, а также выработка минимальных показателей экологичности для воздушных судов.

Оценка влияния рисков на темпы развития промышленности

В настоящее время в отрасли существуют системные риски, которые препятствуют развитию малой авиации на территории Российской Федерации. В частности, текущая система нормативно-правового регулирования в отрасли не способствует ее развитию, а скорее создает препятствия для существующих компаний. Это привело к стагнации малой авиации: уменьшению количества компаний и используемых воздушных судов, устареванию основных активов, закрытию большого количества АУЦ.

Подпрограмма нацелена на снижение указанных рисков путем реализации мероприятий, которые позволят устранить неопределенность в сфере нормативно-правового регулирования, а также внедрить различные инструменты поддержки отрасли. Это должно привести к развитию малой авиации до уровня развитых стран.

2. Прогноз развития сферы реализации Подпрограммы и планируемые макроэкономические показатели по итогам реализации Подпрограммы

В 2017 году ВВП России вырос на 1,5% согласно оценке Росстата, на 2018 год Министерство Экономического Развития РФ ожидает продолжение тенденции к росту в размере 1,6—2,1%. Согласно прогнозам при успешной реализации программы рост отрасли будет значительно превосходить среднегодовые темпы роста РФ, однако без существенных изменений в регулирование и отсутствии поддержки отрасли будет наблюдаться инерционная отрицательная динамика:

Деловая авиация

С развитием экономики России и расширением внешнеторгового партнерства неизбежно будет расти потребность в чартерных перелетах, как внутренних, так и международных. При сохранении текущей динамики развития экономики страны можно ожидать темпов роста, схожих с крупнейшими западными рынками: ориентировочно, годовой прирост составит 7%, выручка участников рынка к 2025 году вырастет до 21 млрд рублей.

Сельхозавиация

Сельское хозяйство в России развивается высокими темпами: за период 2012-2016 валовая добавленная стоимость продукции сельскохозяйственного комплекса выросла на 13%, показывая темпы роста выше, чем в среднем по экономике. С учетом сложившейся тенденции к росту, а также принимая во внимание преимущества авиаобработки растений перед альтернативами и неудовлетворенную потребность сельского хозяйства в подобных услугах, ожидаемая динамика роста сектора составит 19% в год, целевой объем рынка – 6,7 млрд рублей. Доля обрабатываемых с воздуха земель к 2025 году достигнет средних показателей по странам с развитым сельским хозяйством (17-20%).

Санитарная авиация

Основным фактором, влияющим на рост использования санитарной авиации в России, будет существующая на сегодняшний день неудовлетворенная потребность в медицинских услугах в труднодоступных регионах, а также в случаях, когда медицинская помощь необходима неотложно (несчастные случаи, аварии, катаклизмы и пр.). В случае отсутствия государственной поддержки данный сектор будет развиваться по инерционному сценарию, что, учитывая низкую заинтересованность частных инвесторов, может привести к стагнации. Для полного обеспечения населения услугами санитарной авиации к 2025 году необходимо добиться роста числа вылетов в размере 14% в год.

Патрулирование объектов

Одним из важнейших потребителей услуг воздушного патрулирования является топливно-энергетический комплекс страны. Величина спроса на аэропатрулирование у нефтегазовых компаний будет определяться темпами строительства и реконструкции газо-нефтепроводов, освоения новых месторождений в соответствии с Энергетической стратегией России на период до 2035 года. Также, в условиях регулярных лесных пожаров в теплое время года, существует потребность в интенсификации наблюдения за лесными массивами.

Аэрофотосъемка

Туристические и развлекательные полеты

Популярность полетов на воздушных судах малой авиации как вид рекреационной активности будет связан с уровнем доходов населения, а также с количеством АУЦ и аэроклубов, которые будут оказывать подобные услуги. Таким образом, развитие рекреационной авиации будет идти в ногу со всей малой авиацией: к 2025 можно ожидать размера рынка в 7 млрд рублей.

Учебные полеты

Ключевым фактором успешности развития рынка малой авиации в России будет являться способность образовательных учреждений страны обеспечить

индустрию необходимым количеством квалифицированных специалистов: как непосредственно пилотов, так и обслуживающего персонала. В условиях текущей острой нехватки АУЦ и потенциально высокого спроса на квалифицированные кадры, для выполнения поставленных задач потребуется создание широкой сети АУЦ на территории всей России: ожидаемый темп роста отрасли составит 33% в год, к 2025 потребуется увеличить объем оказываемых услуг примерно в 10 раз (до 1,8 млрд рублей в денежном выражении).

3. Прогноз ожидаемых результатов подпрограммы, характеризующих целевое состояние (изменение состояния) уровня и качества жизни населения, социальной сферы, экономики, общественной безопасности, государственных институтов, степени реализации других общественно значимых интересов и потребностей в соответствующей сфере

Показатели, характеризующие конечные результаты реализации Подпрограммы и определяющие ее социально-экономическую эффективность в различных сценариях, представлены в Приложении № 1.

4. Приоритеты государственной политики в сфере реализации Подпрограммы, цели, задачи и показатели достижения целей и решения задач, описание основных ожидаемых конечных результатов Подпрограммы, сроков и контрольных этапов реализации Подпрограммы

Целью подпрограммы является развитие в России отрасли малой авиации.
Задачи подпрограммы:

- Увеличить совокупную выручку отрасли малой авиации до 44 млрд рублей к 2025 году;
- Увеличить количество рабочих мест в отрасли малой авиации до 21 тысячи к 2025 году;
- Увеличить количество воздушных судов малой авиации в России 6 тысяч к 2025 году;

- Увеличить количество выданных пилотских удостоверений в год в России до 3 тысяч штук к 2025 году;
- Увеличить количество аэродромов и посадочных площадок, регулярно используемых малой авиацией до 430 штук к 2025 году;
- Увеличить количество часов полетов малой авиации до 521 тыс. часов к 2025 году;
- Понизить количество происшествий с участием малой авиации на сто тысяч часов полетов до отметки в 8,1 происшествий к 2025 году.

Реализация программы будет проводиться в два этапа:

1 этап: 2019-2021 гг.

2 этап: 2022-2024 гг.

5. Характеристика целей, задач, мероприятий приоритетного национального проекта, а также сведения об их ресурсном обеспечении

Не предусмотрено.

6. Перечень и сведения о целевых индикаторах и показателях Подпрограммы с расшифровкой плановых значений по годам ее реализации

Показатели достижения целей и решения задач подпрограммы:

Совокупная выручка от деятельности малой авиации, млрд руб.

Количество рабочих мест малой авиации, ед.

Количество воздушных судов малой авиации, шт.

Количество выданных пилотских удостоверений в год, шт.

Количество аэродромов и посадочных площадок, регулярно используемых малой авиацией, ед.

Количество часов полетов малой авиации, часов в год.

Плановые значения показателей по годам представлены в Приложении №1.

7. Перечень и характеристика основных мероприятий и ведомственных целевых программ подпрограммы

Подпрограмма предусматривает реализации четырех основных мероприятий:

Основное мероприятие 1. Субсидирование и софинансирование

Создание мощной отрасли авиации общего назначения является невозможным без создания и поддержания развитой сети соответствующей аэродромной инфраструктуры, в связи с этим предлагается субсидирование процентных ставок по кредитам для лиц, ведущих деятельность в данной области.

- 1.1. Софинансирование предприятий агропромышленного комплекса при использовании услуг компаний, производящих выполнение авиационных работ, в целях стимулирования спроса на услуги сектора сельскохозяйственной авиации;

В связи с плачевным состоянием отрасли сельскохозяйственной авиации (количество авиационной техники упало более чем в 10 раз), возникает необходимость субсидирования предприятий агропромышленного комплекса при использовании услуг компаний, производящих выполнение авиационных работ, в целях стимулирования спроса на услуги сектора и положительного влияния на состояние агропромышленности.

- 1.2. Предоставление кредитов со сниженной процентной ставкой на обучение для получения CPL;

Стоимость подготовки пилотов по программе CPL на данный момент является значительной для большинства заинтересованных в этой профессии, в связи с этим, для увеличения привлекательности получения CPL предлагается субсидировать процентные ставки образовательных кредитов по данному направлению.

- 1.3. Субсидирование процентных ставок по кредитам на открытие АУЦ и лизинговых платежей на ВС АУЦ;

Текущее состояние образовательной системы в области подготовки пилотов из-за отзыва лицензий у большинства частных АУЦ переживает не лучшие времена. Субсидирование процентных ставок по кредитам на их открытие для частных предпринимателей позволит стимулировать развитие отрасли.

- 1.4. Субсидирование процентных ставок по кредитам на строительство/модернизацию аэродромов и посадочных площадок.

Развитие аэродромной сети является ключевым фактором возможности развития всей отрасли малой авиации, в связи с этим необходима мера по снижению финансовой нагрузки на лиц, задействованных в развитии аэродромной сети.

Основное мероприятие 2. Внесение изменений в работу государственных учреждений и в перечень услуг, предоставляемых ими

- 2.1. Проведение Росавиацией консультаций и обучения по организации работы и образовательного процесса для существующих и планируемых АУЦ, предоставление методических документов;

Поддержка образовательных учреждений со стороны Росавиации позволит облегчить процесс создания и оптимизации учебного процесса в летных образовательных учреждениях.

- 2.2. Проведение Росавиацией консультаций и семинаров, разработка и распространение информационных материалов для продвижения культуры безопасности полетов;

Уровень безопасности полетов является прямым показателем уровня развития авиации, в связи с этим культивирование безопасного подхода к организации воздушного движения может способствовать развитию отрасли.

- 2.3. Увеличение цифр приема и разработка программ;

Текущий объем подготовки пилотов в России не может полностью обеспечить спрос на данную профессию, в связи с этим необходимо увеличивать

цифры приема функционирующих учебных заведений и оптимизировать их программу подготовки.

2.4. Повышение качества и доступности предполетного брифинга для малой авиации, предоставляемого Госкорпорацией по ОрВД;

Повышение качества и доступности предполетного брифинга упростит процесс предполетной подготовки и создаст более комфортные условия для совершения полетов.

2.5. Повышение качества и доступности метеоинформации для малой авиации, предоставляемой Росгидрометом;

Повышение качества и доступности метеоинформации упростит процесс предполетной подготовки и создаст более комфортные условия для совершения полетов.

2.6. Упрощение процедуры подачи и согласования планов полетов, а также уведомления о взлете/посадке;

Упрощение процедуры подачи и согласования полетов может увеличить мобильность и количество полетов малой авиации, поскольку отпадет необходимость заблаговременного информирования органов организации воздушного движения.

2.7. Бесплатное предоставление исходных данных для предполетного брифинга и метеоинформации всем заинтересованным компаниям, предоставление открытого протокола для подачи и согласования планов полетов, а также уведомления о взлете/посадке;

Данные меры позволят упростить весь процесс предполетной подготовки для пилотов малой авиации.

Основное мероприятие 3. Проведение исследований и разработка изменений в нормативно-правовые акты

Для функционирования и развития отрасли авиации общего назначения необходимо рассмотрение вопросов модернизации нормативно-правовой базы:

- 3.1. Разработка и утверждение требований к организации работы предприятий (в т.ч. наличие сертификата эксплуатанта, требований к обеспечению безопасности полетов, наличия CPL у пилотов, наличия СЛГ типовых ВС) по типам деятельности малой авиации на основе риск-ориентированного подхода;

Формирование и распределение перечня вышеперечисленных требований внутри различных сегментов малой авиации на основе риск-ориентированного подхода позволит упростить процессы, сопряженные с эксплуатацией малой авиации там где в высоких требованиях нет необходимости и наоборот.

- 3.2. Разработка и утверждение требований к подготовке пилотов и получению PPL/CPL на основе риск-ориентированного подхода и видов деятельности, разрешенных при наличии PPL/CPL;

Проведение этапа разработки требований к подготовке пилотов категорий PPL/CPL на основании оценки безопасности соответствующей деятельности является подготовительным этапом для создания типовых программ подготовки пилотов.

- 3.3. Разработка типовых программ и процессов подготовки для получения PPL/CPL;

Развитие отрасли авиации общего назначения невозможно без качественной и отлаженной системы подготовки пилотов, однако текущие программы подготовки пилотов сохранились со времен СССР и являются устаревшими, требуется разработка новых типовых программ и процессов подготовки для получения свидетельств коммерческих и пилотов-любителей.

- 3.4. Разработка и утверждение требований к аэродромам и посадочным площадкам на основе риск-ориентированного подхода (в т.ч. упрощение открытия временных посадочных площадок для сельхоз-авиации)

В отличие от крупных коммерческих аэропортов, аэродромы отрасли авиации общего назначения не нуждаются в таких же строгих требованиях транспортной безопасности из-за слабого трафика и умеренной удаленности от

крупных транспортных узлов, в связи с этим для этого класса авиации предлагается оценка отдельного минимума правил и требований безопасности.

- 3.5. Разработка и утверждение упрощенного порядка получения лицензии на проведение ТО для ВС АОН, разрешающей производить ТО для группы типов ВС, а также требований к сертификации деталей и компонентов, позволяющих использовать детали и компоненты альтернативных поставщиков

На данный момент в России находится 12 сертифицированных центров способных проводить техническое обслуживание летательных аппаратов и выдавать заключение об их летной годности, поскольку в данных центрах происходит обслуживание лайнеров для коммерческих перевозок и грузовых самолетов, то проведение в тех же условиях обслуживания аппаратов авиации общего назначения является затруднительным и дорогостоящим. Для стимулирования развития сети сертифицированных центров технического обслуживания воздушных судов авиации общего назначения предлагается упрощение процедуры сертификации на проведение работ данного типа.

- 3.6. Разработка и утверждений упрощенных требований для получения и продления СЛГ как для типовых воздушных судов, так и единичных экземпляров;

Для упрощения использования летательных аппаратов авиации общего назначения следует пересмотреть процесс получения и продления сертификата летной годности, поскольку текущая процедура предполагает прохождение комиссии в центрах сертификации, имеющих малую плотность покрытия территории России, что делает весь процесс дорогостоящим и времязатратным.

- 3.7. Разработка и утверждений упрощенного порядка сертификации типа воздушного судна малой авиации (в т.ч. признания сертификатов типа с EASA/FAA и разработка упрощенной процедуры сертификации сверхлегких ВС);

На данный момент процесс сертификации типа для судов авиации транспортной, грузовой и общего назначения не имеет координальных отличий,

однако производители судов последней не имеют возможности проходить весь ряд процедур, что приводит к регистрации аппаратов как единичных экземпляров воздушных судов, что в последствии влияет на сложность в поддержании сертификации его летной годности и снижает привлекательность введения. В связи с этим предлагается упростить процедуру регистрации судов производителей отрасли авиации общего назначения и признать сертификаты европейских и американских агентств по сертификации воздушных судов для снижения объема работ при внедрении изменений.

Основное мероприятие 4. Изменение налоговой политики в отношении ключевых факторов развития отрасли авиации общего назначения

Изменение налоговой политики позволит снизить финансовую нагрузку на субъекты, задействованные в развитии отрасли авиации общего назначения:

- 4.1. Определение налога на земельные участки, принадлежащие к категории аэродромного хозяйства авиации общего назначения в размере 0,5% кадастровой стоимости;

Процедура регистрации аэродромной площадки в земельном кодексе предусматривает присвоение ей классификации промышленного назначения, что ведет к выплате налогов в размере 1,5% от кадастровой стоимости, что увеличивает финансовую нагрузку на владельцев аэродромов для авиации общего назначения. В связи с этим предлагается снижение налога на землю аэродромов авиации общего назначения до 0,5% от кадастровой стоимости участка.

- 4.2. Пересмотр процесса формирования итоговой суммы транспортного налога на воздушные суда общего назначения до 50 рублей за каждую лошадиную силу.

Текущий транспортный налог составляет 250 рублей за каждую лошадиную силу для воздушных судов, не оборудованных реактивным двигателем. Авиатехника обладает значительным запасом мощности, используемым исключительно во время

взлета и посадки, однако налог выплачивается за полную мощность, что представляет значительную финансовую нагрузку для владельцев. Для увеличения привлекательности владения летательным аппаратом предлагается снижение транспортного налога для авиации общего назначения до 50 рублей за каждую лошадиную силу.

8. Информация об инвестиционных проектах, исполнение которых полностью или частично осуществляется за счет средств федерального бюджета в случае их реализации в соответствующей сфере социально-экономического развития Российской Федерации.

Не предусмотрено.

9. Основные меры правового регулирования в сфере реализации подпрограммы, направленные на достижение цели и (или) ожидаемых результатов подпрограммы с указанием основных положений и сроков принятия необходимых нормативных правовых актов

В рамках подпрограммы предусматриваются разработка нормативных актов:

- Распоряжение Правительства Российской Федерации «Об утверждении стратегии развития малой авиации России на период до 2024 года».

Для выполнения стратегии развития необходимо внести изменения в следующие нормативно-правовые акты Федеральных авиационных правил в направлении, соответствующем вектору мероприятий:

- «Правила государственной регистрации аэродромов гражданской авиации и вертодромов гражданской авиации» (Приказ Минтранса России от 19.08.2015 № 251)
- «Требования, предъявляемые к аэродромам, предназначенным для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов» (Приказ Минтранса России от 25.08.2015 № 262)

- «Требования к операторам аэродромов гражданской авиации. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие операторов аэродромов гражданской авиации требованиям федеральных авиационных правил» (Приказ Минтранса России от 25.09.2015 № 286)
- «Требования к посадочным площадкам, расположенным на участке земли или акватории» (Приказ Минтранса РФ от 04.03.2011 N 69)
- «Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим техническое обслуживание гражданских воздушных судов. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих техническое обслуживание гражданских воздушных судов, требованиям федеральных авиационных правил» (Приказ Минтранса России от 25.09.2015 N 285)
- «Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения» (Приказ Минтранса РФ от 17.04.2003 № 118)
- «Экземпляр воздушного судна. Требования и процедуры сертификации» (Приказ Минтранса РФ от 16.05.2003 № 132)
- «Требования авиационной безопасности к аэропортам» (Приказ Минтранса России от 28.11.2005 N 142)
- «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации» (Приказ Минтранса России от 31.07.2012 № 128)
- «Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки, требованиям федеральных авиационных правил» (Приказ Минтранса России от 13.08.2015 № 246)

- «Эксплуатанты авиации общего назначения. Требования к эксплуатанту авиации общего назначения, процедуры регистрации и контроля деятельности эксплуатантов авиации общего назначения» (Приказ Минтранса России от 18.06.2003 № 147)
- «Требования к проведению обязательной сертификации физических лиц, юридических лиц, выполняющих авиационные работы. Порядок проведения сертификации» (Приказ Минтранса России от 23.12.2009 № 249)
- «Требования к образовательным организациям и организациям, осуществляющим обучение специалистов соответствующего уровня согласно перечням специалистов авиационного персонала. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие образовательных организаций и организаций, осуществляющих обучение специалистов соответствующего уровня согласно перечням специалистов авиационного персонала, требованиям федеральных авиационных правил» (Приказ Минтранса России от 29.09.2015 № 289)
- «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации» (Приказ Минтранса России от 12.09.2008 № 147)
- «Организация воздушного движения в Российской Федерации» (Приказ Минтранса России от 25.11.2011 № 293)
- «Предоставление метеорологической информации для обеспечения полетов воздушных судов» (Приказ Минтранса России от 03.03.2014 № 60)
- «Порядок направления владельцем посадочной площадки уведомления о начале, приостановлении или прекращении деятельности на посадочной площадке, используемой при выполнении полетов гражданских воздушных судов, и регистрации в уполномоченном органе в области гражданской авиации» (Приказ Минтранса России от 19.08.2015 № 250)

10. Описание мер и обоснование необходимости применения налоговых, таможенных, тарифных, кредитных и иных инструментов для достижения цели и (или) ожидаемых результатов подпрограммы с финансовой оценкой ее реализации

Развитие отрасли малой авиации напрямую зависит от трех основных факторов: человеческих ресурсов в отрасли, численности и состояния авиапарка малой авиации, а также развитости инфраструктуры, обеспечивающей ее функционирование.

В рамках подпрограммы был разработан перечень налоговых, таможенных, тарифных, кредитных и иных инструментов, направленных на развитие данных факторов:

- Субсидирование процентных ставок по кредитам на строительство/модернизацию аэродромов и посадочных площадок потребует инвестиций в размере 4 146 миллионов рублей к 2025 году.
- Субсидирование процентных ставок по кредитам на открытие АУЦ и лизинговых платежей на ВС АУЦ потребует инвестиций в размере 330 миллионов рублей к 2025 году.
- Предоставление кредитов со сниженной процентной ставкой на обучение для получения CPL потребует инвестиций в размере 1 350 миллионов рублей к 2025 году.
- Софинансирование предприятий агропромышленного комплекса при использовании услуг компаний, производящих выполнение авиационных работ, в целях стимулирования спроса на услуги сектора сельскохозяйственной авиации потребует инвестиций в размере 2 692 миллионов рублей к 2025 году.
- Определение налога на земельные участки, принадлежащие к категории аэродромного хозяйства авиации общего назначения в размере 0,5% кадастровой стоимости потребует инвестиций в размере 419 миллионов рублей к 2025 году.

- Пересмотр процесса формирования итоговой суммы транспортного налога на воздушные суда общего назначения до 50 рублей за каждую лошадиную силу потребует инвестиций в размере 1 339 миллионов рублей к 2025 году.

Системная имплементация данных мероприятий в совокупности с проведением обучающих мероприятий и консультаций Росавиацией, а также расширением нормативно-правовой базы в области малой авиации, инвестиции по которым составят 288 миллионов рублей к 2025 году, позволит расширить парк воздушных судов до 6 тысяч судов, расширить кадровую базу до _____ и развить инфраструктуру до необходимого уровня, что в свою очередь поможет ускорить развитие отрасли и принесет положительный денежный поток в размере 1 737 миллионов рублей к 2025 году.

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

Не предусматривается

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

"Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации" участвует в реализации основных мероприятий 2.4., 2.6. и частично 2.7.

Государственная корпорация "Авиаметтелеком" участвует в реализации основных мероприятий 2.5. и частично 2.7.

Расходы государственных корпораций, акционерных обществ с государственным участием, общественных, научных и иных организаций, а также внебюджетных фондов на реализацию подпрограммы не предусмотрены.

13. Информация по финансовому обеспечению подпрограммы за счет средств федерального бюджета Подпрограммы

Объемы финансирования по подпрограмме складываются из объемов бюджетного финансирования мероприятий, выполнение которых необходимо для достижения ее целей и задач, а также объемов привлеченных внебюджетных средств, как непосредственно со стороны потенциальных исполнителей мероприятий подпрограммы и заемных средств, так и со стороны внешних инвесторов - потенциальных потребителей результатов реализации данных мероприятий:

2019 год – 1 367 097 тыс. рублей;

2020 год – 1 451 927 тыс. рублей;

2021 год – 1 601 207 тыс. рублей;

2022 год – 1 773 515 тыс. рублей;

2023 год – 1 974 663 тыс. рублей;

2024 год – 2 186 769 тыс. рублей.

14. Обоснование необходимых финансовых ресурсов на реализацию Подпрограммы, а также оценка степени влияния выделения дополнительных объемов финансирования на показатели (индикаторы) государственной Подпрограммы, в том числе сроки и ожидаемые непосредственные результаты реализации ведомственных целевых программ и основных мероприятий подпрограмм

Дополнительные доходы бюджетов Российской Федерации от реализации Подпрограммы за срок реализации программы составят 12 101 млн руб., расходы

— 10 364 млн руб. Соответственно подпрограмма окупит себя за время реализации.

Кроме этого будут достигнуты следующие дополнительные эффекты:

- Созданы рабочие места в отрасли малой авиации и смежных отраслях
- Повышена транспортная мобильность населения
- Развитие отечественного авиастроения и ремонта воздушных судов
- Развитие сельского-хозяйства
- Повышение качества медицинских услуг
- Развитие кадрового резерва для «большой» авиации

**Приложение 1. Показатели достижения целей и решения задач Подпрограммы
с целевыми значениями на 2025 год**

Показатель	2018 год	2021 год	2025 год
1. Совокупная выручка от деятельности малой авиации, млрд руб	19,4	34,3	44,5
2. Количество рабочих мест малой авиации, тыс. ед.	10,3	17,8	21,0
3. Количество воздушных судов малой авиации, тыс. шт.	3,3	4,4	8
4. Количество выданных пилотских удостоверений в год, шт.	735	2320	3000
5. Количество аэродромов и посадочных площадок, регулярно используемых малой авиацией, шт.	280	340	430
6. Количество часов полетов малой авиации, тысяч часов в год	159,5	376,3	520,8
7. Количество происшествий с участием малой авиации на 100 тысяч часов полетов, ед.	18,2	10,1	8,1

Приложение 2. Паспорт подпрограммы

Ответственный исполнитель подпрограммы (соисполнитель подпрограммы)	Министерство транспорта Российской Федерации
Участники подпрограммы	<p>Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация)</p> <p>Министерство транспорта Российской Федерации</p> <p>Федеральной службе по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды</p> <p>Министерство просвещения Российской Федерации</p> <p>Министерство здравоохранения Российской Федерации</p>
Программно-целевые инструменты подпрограммы	—
Цели подпрограммы	Целью подпрограммы является развитие в России отрасли малой авиации
Задачи подпрограммы	
Целевые индикаторы и показатели подпрограммы	<p>Совокупная выручка от деятельности малой авиации</p> <p>Количество рабочих мест малой авиации</p> <p>Количество воздушных судов малой авиации</p> <p>Количество выданных пилотских удостоверений в год</p> <p>Количество аэродромов и посадочных площадок, регулярно используемых малой авиацией</p> <p>Количество часов полетов малой авиации</p>

Этапы и сроки реализации подпрограммы	Первый этап - 2019-2021 гг. Второй этап - 2021-2024 гг.
Объем бюджетных ассигнований подпрограммы	2019 год – 1 367 097 тыс. рублей; 2020 год – 1 451 927 тыс. рублей; 2021 год – 1 601 207 тыс. рублей; 2022 год – 1 773 515 тыс. рублей; 2023 год – 1 974 663 тыс. рублей; 2024 год – 2 186 769 тыс. рублей;
Ожидаемые результаты реализации подпрограммы	Совокупная выручка от деятельности малой авиации — 44,5 млрд руб Количество рабочих мест малой авиации — 21 тыс. Количество воздушных судов малой авиации — 8 тыс. шт. Количество выданных пилотских удостоверений в год 3000 шт. Количество аэродромов и посадочных площадок, регулярно используемых малой авиацией 430 шт. Количество часов полетов малой авиации — 520,8 тысяч часов в год Количество происшествий с участием малой авиации на 100 тысяч часов полетов — 8,1 ед.