



2020

# «Развитие авиационной промышленности на 2013 - 2025 годы»

ГП - 17

**17. Госпрограмма «Развитие авиационной промышленности на 2013 - 2025 годы»**

**17.1.** Госпрограмма «Развитие авиационной промышленности на 2013 - 2025 годы» (далее – ГП-17, госпрограмма) утверждена постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. № 303. Постановлением Правительства Российской Федерации в редакции от 29 марта 2019 г. № 376 госпрограмма утверждена в новой редакции. Срок реализации 2013 – 2025 годы, ответственный исполнитель – Минпромторг России, соисполнители и участники отсутствуют.

**17.2.** Анализ информации об изменениях, внесенных ответственным исполнителем в госпрограмму, в том числе в связи с введением секторальных и финансовых санкций, возможностью импортозамещения и технологического обновления.

В целях проведения работ в части импортозамещения материалов и изделий в конструкции самолета МС-21 на отечественные аналоги по проекту самолета МС-21 (первоначально предполагалось, что доля отечественных комплектующих для МС-21 составит 38 %, однако Правительство Российской Федерации поставило задачу довести этот показатель до 97 % к 2022 году, чтобы практически снять зависимость от импортных поставок) финансирование мероприятия 1.2.1. «Выполнение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в рамках реализации проекта создания ближне-среднемагистрального самолета МС-21» было увеличено на 5 240,0 млн. рублей и составило по состоянию на 31 декабря 2019 г. 12 617,9 млн. рублей.

В связи с решением Правительства Российской Федерации о нецелесообразности реализации программы Сухой Суперджет в модификации 75-и мест (ввиду того, что сокращение длины фюзеляжа приводит к снижению возможности комфортного размещения в пассажирском салоне и недостаточности объемов багажно-грузовых отсеков для установки специального оборудования, включая узел связи) было принято решение о выполнении научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по программе Сухой Суперджет в модификации с максимальным импортозамещением компонентов и систем, а также по улучшению характеристик надежности самолета, расширению условий и снижению стоимости его эксплуатации, в результате чего объем финансирования мероприятия 1.2.3. «Выполнение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по программе Сухой Суперджет в модификации 75-и мест» был уменьшен на 4 750,0 млн. рублей.

**17.3.** Анализ и оценка соответствия целей, задач и значений целевых показателей (индикаторов) ГП-17 документам стратегического планирования Российской Федерации (стратегии социально-экономического развития Российской Федерации, отраслевым документам стратегического планирования Российской Федерации; стратегии пространственного развития Российской Федерации; основным направлениям деятельности Правительства Российской Федерации).

Информация о целях, задачах и значениях целевых показателей (индикаторов) документов стратегического планирования, которые не нашли отражения или отражены не в полной мере в госпрограмме, представлены в следующей таблице.

Цели, задачи и целевые показатели (с указанием значений в случае наличия) основных стратегических документов (указываются по каждому стратегическому документу отдельно)	Цели, задачи и целевые показатели, предусмотренные государственной программой <sup>1</sup>
1. Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 ноября 2008 г. № 1662-р).	
<p>1.1. Показатели:</p> <p>в 2008 - 2020 годах среднегодовой прирост объемов инвестиций в основной капитал составит 10 процентов, в результате объем инвестиций в основной капитал возрастет к 2020 году в 3,1 раза по сравнению с уровнем 2007 года.</p> <p>целью государственной политики в области развития авиационной промышленности и двигателестроения является, в том числе достижение 10 - 15-процентного уровня мирового рынка продаж гражданской авиационной техники в 2020 - 2025 годах;</p>	<p>ГП-17 количественное значение показателя «Объем инвестиций в основной капитал организаций отрасли авиастроения» предусмотрено с 2017 года 1 306 млрд. рублей, при этом в период с 2017 по 2018 годы планируемый рост объема инвестиций составляет 1,9 раза, с 2019 по 2025 годы объем инвестиций снижается с каждым годом (с 1 318 до 78 млрд. рублей).</p> <p>Количественные значения показателей, характеризующих долю поставок российской продукции авиационной промышленности в мировом рынке такой продукции на 2020 - 2025 годы по отдельным отраслям не превышают 10 процентов. Например, доля поставок российских самолетов гражданской авиации в мировом рынке самолетов гражданской авиации в 2020 - 2025 годах запланирована на уровне 1,6 % - 4,5 %, доля поставок российских авиационных двигателей для гражданских самолетов в мировом рынке авиационных двигателей для гражданских самолетов - 0,4 % - 0,9 %, доля поставок российских агрегатов и систем для воздушных судов в мировом рынке агрегатов и систем для воздушных судов - 2,0 %-2,9 %; доля поставок российских бортовых авиационных комплексов для воздушных судов в мировом рынке бортовых авиационных комплексов для воздушных судов – 8,6 % – 11,2%.</p> <p>не предусмотрен;</p>

<sup>1</sup> В случае отсутствия в госпрограмме целей, задач или показателей, предусмотренных стратегическими документами, в указанной графе ставится прочерк.

<p>снижение трудоемкости серийно выпускаемой авиатехники в среднесрочной перспективе не менее чем в 1,3 - 1,6 раза;</p> <p>повышение экологичности производства.</p>	<p>не предусмотрен.</p>
<p><b>2. Указ Президента Российской Федерации от 7 мая 2012 г. № 599 «О мерах по реализации государственной политики в области образования и науки»:</b></p>	
<p>2.1. увеличение к 2015 году доли публикаций российских исследователей в общем количестве публикаций в мировых научных журналах, индексируемых в базе данных «Сеть науки» (WEB of Science), до 2,44 процента.</p>	<p>ГП-17 предусмотрен показатель «количество публикаций в научных журналах, индексируемых в базе данных «Сеть науки» (WEB of science) на 100 исследователей в научных организациях авиационной промышленности». В 2019 году по сравнению с 2018 годом отмечается значительное снижение количества публикаций в научных журналах, индексируемых в базе данных «Сеть науки», однако показатель, позволяющий оценить увеличение доли таких публикаций в общем объеме публикаций отсутствует.</p>
<p><b>3. Стратегия развития экспорта гражданской продукции авиационной промышленности Российской Федерации на период до 2025 года (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 18 сентября 2017 г. № 1997-р):</b></p>	
<p>3.1. Показатели:</p> <p>в рамках лизинговой платформы в 2018 – 2025 годах планируется поставить на экспорт 215 гражданских воздушных судов нового типа («Сухой Суперджет 100» и МС-21) на общую сумму 7 650 млн. долларов США;</p> <p>общий объем государственной поддержки (взносы в капитал специализированной лизинговой компании и субсидирование процентной ставки по кредитам, привлекаемым в российских кредитных организациях) для обеспечения поставки запланированного количества воздушных судов за 2018 – 2025 годы должен составить 73,7 млрд. рублей, в том числе в 2018 – 2020 годах 23,8 млрд. рублей.</p>	<p>ГП-17 предусмотрен показатель «экспорт самолетов в денежном выражении, а также объем выполненных работ и оказанных услуг на внешнем рынке, нарастающим итогом с 2013 года». За 2019 – 2025 годы объем экспорта составит 2 739,9 млрд. рублей. Показатели, характеризующие количество поставляемых на экспорт самолетов, не предусмотрены.</p> <p>Начиная с 2015 года в целях поддержки продаж воздушных судов и пополнения парка воздушных судов российских авиакомпаний в рамках государственной программы «Развитие транспортной системы» осуществляется взнос в уставный капитал ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания». Сведения об определении специализированной лизинговой компании, и объемах ее финансирования, в ГП-17 отсутствуют.</p>

#### **17.4. Анализ обоснованности целей и задач, их согласованности.**

Целью госпрограммы является создание конкурентоспособной авиационной техники отечественного производства для удовлетворения потребностей внутрироссийских перевозок с увеличением объема валовой добавленной стоимости в отрасли авиастроения в 3,5 раза по отношению к 2013 году. По сравнению с редакцией госпрограммы, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 30 марта 2018 г. № 349, цель не

изменилась.

В Заключении Счетной палаты Российской Федерации на проект госпрограммы 2019 года отмечалось, что поставленная цель не взаимоувязана с реализацией положений документов стратегического планирования Российской Федерации, разрабатываемых на федеральном уровне. Так, формулировка цели госпрограммы не отражает взаимосвязь с положениями:

Указа № 204<sup>2</sup> в сфере развития международной кооперации и экспорта, предусматривающими в том числе достижение объема экспорта несырьевых неэнергетических товаров в размере 250 млрд. долларов США в год (подпункт «а» пункта 14 Указа № 204);

Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 ноября 2008 г. № 1662-р (далее - Концепция), согласно которой целью государственной политики в области развития авиационной промышленности и двигателестроения является в том числе достижение 10 - 15 процентного уровня мирового рынка гражданской авиационной техники в 2020 - 2025 годах;

национального проекта «Международная кооперация и экспорт» (паспорт утвержден президиумом Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и национальным проектам (протокол от 24 декабря 2018 г. № 16), предусматривающего увеличение объема экспорта несырьевых неэнергетических товаров к 2024 году до 250 млрд. долларов США в год.

Кроме того, поставленная цель в приведенной в паспорте госпрограммы формулировке не соответствует критериям измеримости и достижимости, установленным пунктом 16 Методических указаний<sup>3</sup>.

Таким образом, следует уточнить цель госпрограммы и привести ее в соответствие с положениями названных документов стратегического планирования, а также установленным пунктом 16 Методических указаний критериям.

Большинство приведенных в паспорте ГП-17 ожидаемых результатов ее реализации не указаны в виде качественных и количественных характеристик основных (ожидаемых) планируемых конечных результатов (изменений, отражающих эффект, вызванный реализацией госпрограммы) с описанием конкретных завершенных событий (явлений, фактов), позволяющих однозначно оценить результаты реализации госпрограммы, а также

---

<sup>2</sup> Указ Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года».

<sup>3</sup> Методические указания по разработке и реализации государственных программ Российской Федерации, утвержденные приказом Минэкономразвития России от 16 сентября 2016 г. № 582.

значений показателей (индикаторов) на последний год реализации ГП-17, их динамики, что не соответствует пункту 12 Методических указаний.

**17.5. Анализ и оценка состава и значений целевых показателей (индикаторов)** госпрограммы и их увязка с мероприятиями.

Значения показателей (индикаторов) госпрограммы сформированы с учетом параметров прогноза социально-экономического развития Российской Федерации на период от трех до шести лет (среднесрочный период). Целевые показатели (индикаторы) ГП-17 в основном соответствуют требованиям, предъявляемым к ним Методическими указаниями.

Вместе с тем анализ показателей (индикаторов) госпрограммы, в том числе на уровне ее подпрограмм, показал, что динамика носит разнонаправленный характер, показатели (индикаторы) изменяются как в сторону увеличения, так и в сторону уменьшения. Причем такие изменения являются существенными, однако необходимые обоснования в материалах к проекту ГП-17 отсутствуют.

Например, значение общепрограммного показателя «Валовая добавленная стоимость отрасли авиастроения» по сравнению с действующей редакцией ГП уменьшено в 2019 году с 50,4 до 47,1 млрд. рублей, в 2020 году - с 53,4 до 52,6 млрд. рублей в 2021 году - с 70,2 до 58,4 млрд. рублей. По общепрограммному показателю «Выручка (нетто) от продажи товаров, работ, услуг промышленных предприятий отрасли авиастроения», в 2019 году – уменьшение с 13,3 млрд. рублей до 12,4 млрд. рублей, в 2020 году - с 14,0 до 13,8 млрд. рублей, в 2021 году - с 18,5 до 15,4 млрд. рублей.

По общепрограммному показателю «Численность работников промышленных предприятий отрасли авиастроения», если в 2019 году в проекте госпрограммы по сравнению с действующей редакцией уменьшается с 290,0 тыс. человек до 289,7 тыс. человек, то в 2020 году предусмотрено увеличение на 6,7 тысяч человек, а к 2021 году увеличение достигнет 10,8 тыс. человек.

Оценка влияния внешних факторов и условий на достижение значений целевых показателей (индикаторов) Минпромторгом России в материалах к проекту ГП-17 не актуализирована.

Так, предусмотренные целевые показатели (индикаторы), такие как «Доля поставок российских самолетов гражданской авиации», «Доля поставок российских авиационных двигателей для гражданских самолетов», «Доля поставок российских агрегатов и систем для воздушных судов на мировом рынке самолетов гражданской авиации», не отражают позицию Российской Федерации на мировом рынке по объемам выпуска авиационной техники (воздушных судов) в целом, а предусмотренная динамика плановых значений указанных показателей в долгосрочной перспективе свидетельствует о рисках недостижения

поставленной цели.

Цель, задачи и показатели (индикаторы) ГП-17 не в полной мере увязаны с положениями Концепции.

Так, Концепцией предусмотрено, что в 2008 - 2020 годах среднегодовой прирост объемов инвестиций в основной капитал составит 10 процентов, в результате объем инвестиций в основной капитал возрастет к 2020 году в 3,1 раза по сравнению с уровнем 2007 года. Вместе с тем в ГП-17 количественное значение показателя «Объем инвестиций в основной капитал организаций отрасли авиастроения» предусмотрено с 2017 года 1 306 млрд. рублей, при этом в период с 2017 по 2018 годы планируемый рост объема инвестиций составляет 1,9 раза, с 2019 по 2025 годы объем инвестиций снижается с каждым годом (с 1 318 до 78 млрд. рублей).

Значения 5 показателей ГП-17 и подпрограмм госпрограммы зафиксированы в 2018 - 2024 годах практически на одном уровне (из них для 2 показателей - значения неизменны на протяжении всего периода реализации ГП-17), тем самым не соблюдается требование адекватности, означающее, что показатель должен очевидным образом характеризовать прогресс в достижении цели или решении задачи и охватывать все существенные аспекты достижения цели или решения задачи государственной программы (подпрограмм) (абзац восьмой пункта 22 Методических указаний).

#### **17.6. Анализ межотраслевой взаимовязки госпрограммы с другими госпрограммами.**

В Заключении Счетной палаты на проект госпрограммы 2019 года отмечалось, что в дополнительных и обосновывающих материалах к проекту госпрограммы указывалось о взаимосвязи ГП-17 с другими госпрограммами, в том числе со следующими госпрограммами: «Защита населения и территорий от чрезвычайных ситуаций, обеспечение пожарной безопасности и безопасности людей на водных объектах»; «Развитие внешнеэкономической деятельности»; «Развитие науки и технологий»; «Развитие образования» на 2013 -2020 годы; «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности»; «Развитие транспортной системы»; «Экономическое развитие и инновационная экономика»; «Энергоэффективность и развития энергетики».

При этом информация о целевых показателях, на которые оказывают влияние иные госпрограммы при реализации основных мероприятий ГП-17, не приводилась.

#### **17.7. Оценка возможности привлечения средств региональных бюджетов.**

Госпрограмма не направлена на достижение целей, относящихся к предмету совместного ведения Российской Федерации и субъектов Российской Федерации. С учетом цели, а также задач ГП-17, основной из которых является содействие в разработке и продвижению отечественной авиационной техники, возможность привлечения средств

региональных бюджетов отсутствует.

Вместе с тем представляется, что субъекты Российской Федерации могут предпринимать меры поддержки российских авиакомпаний, осуществляющих внутренние перевозки, направленные на стимулирование приобретения воздушных судов российского производства.

**17.8. Анализ соответствия структуры, состава госпрограммы, системы целей и задач требованиям Порядка разработки госпрограмм<sup>4</sup> и методическим указаниям по разработке и реализации госпрограмм.**

Паспорт ГП-17 разработан по форме, установленной Порядком разработки госпрограмм, содержание паспорта ГП-17 соответствует требованиям Методических указаний<sup>5</sup>.

Госпрограмма учитывает требования, установленные Методическими указаниями к минимальному набору подпрограмм, предусматривающих финансовое обеспечение.

По сравнению с редакцией госпрограммы, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 30 марта 2018 г. № 349, состав подпрограмм и ФЦП не изменился.

По мнению Счетной палаты, поставленная цель в госпрограмме не взаимоувязана с реализацией положений документов стратегического планирования Российской Федерации, разрабатываемых на федеральном уровне.

Кроме того, поставленная цель в приведенной в паспорте госпрограммы формулировке не соответствует критериям измеримости и достижимости, установленным пунктом 16 Методических указаний. Таким образом, следует уточнить цель проекта госпрограммы и привести ее в соответствие с положениями названных документов стратегического планирования, а также установленным пунктом 16 Методических указаний критериям.

Большинство приведенных в паспорте госпрограммы ожидаемых результатов ее реализации не указаны в виде качественных и количественных характеристик основных (ожидаемых) планируемых конечных результатов (изменений, отражающих эффект, вызванный реализацией госпрограммы) с описанием конкретных завершенных событий (явлений, фактов), позволяющих однозначно оценить результаты реализации госпрограммы, а также значений показателей (индикаторов) на последний год реализации госпрограммы, их динамики, что не соответствует пункту 12 Методических указаний.

В проекте ГП-17 ее задачи в основном соответствуют содержанию документов

---

<sup>4</sup> Порядок разработки, реализации и оценки эффективности государственных программ Российской Федерации, утвержденный постановлением Правительства Российской Федерации от 2 августа 2010 г. № 588.

<sup>5</sup> Методические указания по разработке и реализации государственных программ Российской Федерации, утвержденные приказом Минэкономразвития России от 16 сентября 2016 г. № 582.



стратегического планирования, разрабатываемых на федеральном уровне, и государственной политике в сфере авиационной промышленности. Вместе с тем задачи проекта госпрограммы не в полной мере увязаны с положениями: Концепции, предусматривающими в том числе задачи по развитию системы подготовки и переподготовки отраслевых кадров и снижению трудоемкости серийно выпускаемой авиатехники в среднесрочной перспективе не менее чем в 1,3 - 1,6 раза; Указа № 204 по ориентации промышленной политики на достижение международной конкурентоспособности российских товаров (применительно к Госпрограмме – авиационной промышленности) в целях обеспечения их присутствия на внешних рынках.

В основном решение задач проекта ГП-17 позволяет обеспечить достижение ее целей.

**17.9.** Анализ соблюдения ответственным исполнителем **порядка планирования** реализации госпрограммы, включая проверку наличия и своевременности принятия **плана реализации и детального плана-графика** реализации госпрограммы на очередной финансовый год и на плановый период; необходимости и достаточности набора контрольных событий госпрограммы для достижения ожидаемого результата соответствующей подпрограммы, мероприятия ФЦП, основного мероприятия, ведомственной целевой программы; основных характеристик контрольных событий и равномерности их распределения в течение года; соответствия состава контрольных событий госпрограммы и мероприятий детального плана-графика планам деятельности федерального органа исполнительной власти, поэтапным планам выполнения мероприятий, обеспечивающим достижение важнейших целевых показателей, установленных указами Президента Российской Федерации от 7 мая 2012 года, и иным планам мероприятий.

В 2019 году действовали План реализации и детальный план-график Госпрограммы на 2019 год, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 29 марта 2019 г. № 376 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. № 303» и приказом Минпромторга России от 22 мая 2019 г. № 2157, соответственно.

В нарушение пункта 30(1) Порядка разработки, согласно которому согласованный с Минэкономразвития России и Минфином России детальный план-график утверждается ответственным исполнителем в течение 20 дней после утверждения Правительством Российской Федерации госпрограммы, Минпромторгом России детальный план-график реализации государственной программы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности на 2013 - 2025 годы» на 2019 год утвержден 22 мая 2019 года (приказ Минпромторга России от 22 мая 2019 г. № 1750), то есть позже установленного срока на 34 дня (ГП-17 утверждена постановлением Правительства Российской Федерации от 29 марта

2019 г. № 376 в новой редакции). Изменения в детальный план-график реализации ГП-17 внесены приказом Минпромторга России от 20 июня 2019 г. № 2157.

**17.10.** Госпрограммой (в редакции постановления Правительства Российской Федерации от 29 марта 2019 г. № 376) объем финансирования мероприятий на 2019 год утвержден в размере 59 929,6 млн. рублей. Федеральным законом № 459-ФЗ в первоначальной редакции бюджетные ассигнования на реализацию госпрограммы были утверждены в объеме 59 929,6 млн. рублей.

С учетом изменений, внесенных в Федеральный закон № 459-ФЗ, объем бюджетных ассигнований на реализацию мероприятий госпрограммы составил 66 474,7 млн. рублей. Сводной бюджетной росписью на 31 декабря 2019 года на реализацию мероприятий ГП-17 предусмотрено 70 957,0 млн. рублей.

Указанные объемы расходов предусмотрены только по Минпромторгу России.

**17.11.** Анализ и оценка структуры и объемов финансовых ресурсов ГП-17, подпрограмм и ФЦП, их увязки с установленными целевыми показателями.

В общем объеме финансирования ГП-17 основная доля приходится на подпрограмму «Самолетостроение» - 33 909,3 млн. рублей, или 51 %, и подпрограмму «Авиационное двигателестроение» - 18 708,7 млн. рублей, или 28,1 %.

Наибольшее количество показателей (индикаторов) также установлено по подпрограмме «Самолетостроение» (13 показателей, или 20,6 % общего количества показателей по подпрограммам). Однако анализ показал, что взаимосвязь количества показателей (индикаторов) по подпрограммам от установленного объема финансирования по ним отсутствует.

Несмотря на то, что финансирование выполнения научно-исследовательских программ предусмотрено в рамках каждой из подпрограмм, показатели, характеризующие эффективность их выполнения, предусмотрены только в рамках подпрограмм «Авиационная наука и технологии» и «Комплексное развитие отрасли», что не способствует объективности проводимой оценки хода реализации подпрограмм.

В разрезе направлений расходов основной объем финансирования приходится на выполнение научно-исследовательских и опытно конструкторских работ – 32 081,2 млн. рублей, или 48,3 % общего объема финансирования. На осуществление взносов в уставные капиталы юридических лиц приходится 14 634,5 млн. рублей, или 20,6 % (бюджетные инвестиции были предоставлены ПАО «ОАК» и АО «ОДК»).

На предоставление 14 видов субсидий ГП-17 на 2019 год предусматривалось 20 962,6 млн. рублей, или 29,5 % общего объема финансирования. Фактически Минпромторг России предоставлял юридическим лицам только 10 видов субсидий. Бюджетные ассигнования, предусмотренные на предоставление 4 видов субсидий, в течение года были перераспределены на реализацию других мероприятий.

**17.12.** Информация о кассовом исполнении расходов федерального бюджета по главным распорядителям средств федерального бюджета отражена в следующей таблице.

(млн. рублей)

	Предусмотрено госпрограммой	Предусмотрено федеральным законом о федеральном бюджете на отчетный год  (с изменениями)	Сводная бюджетная роспись с изменениями	Исполнено	% исполнения сводной бюджетной росписи с изменениями
<b>Расходы по госпрограмме, всего</b>	<b>59 929,6</b>	<b>66 474,7</b>	<b>70 957,0</b>	<b>67 973,7</b>	<b>95,8</b>
в том числе:					
Минпромторг России	59 929,6	66 474,7	70 957,0	67 973,7	95,8
<i>в % к итогу</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	

Информация о кассовом исполнении расходов федерального бюджета по подпрограммам и ФЦП отражена в следующей таблице.

(млн. рублей)

Госпрограмма/ подпрограммы	Предус- мотрено ГП-17	Предусмотрено Федеральным законом № 459 ФЗ (первоначальный)	Предусмотрено федеральным законом о федеральном бюджете на отчетный год  (с изменениями)	Отклонение (гр. 4 - гр. 2)	Сводная бюджетная роспись с изменением	Отклонение (гр. 6 - гр. 2)	Исполнено	Не исполнено	% исполнения  (гр. 8/гр. 6)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Государственная программа «Развитие авиационной промышленности на 2013 - 2025 годы»	59 929,6	59 929,6	66 474,7	6 545,1	70 957,0	11 027,4	67 973,7	2 983,4	95,8
Подпрограмма «Самолетостроение»	37 652,6	37 652,6	33 909,3	-3 743,3	38 391,6	739,0	37 155,5	1 236,1	96,8
Подпрограмма «Вертолетостроение»	1 861,1	1 861,1	2 235,9	374,8	2 235,9	374,8	1 932,9	303,0	86,4
Подпрограмма «Авиационное двигателестроение»	8 163,3	8 163,3	18 708,7	10 545,5	18 708,7	10 545,5	18 708,7	0,0	100,0

Госпрограмма/ подпрограммы	Предус- мотрено ГП-17	Предусмотрено Федеральным законом № 459 ФЗ (первоначальный)	Предусмотрено федеральным законом о федеральном бюджете на отчетный год (с изменениями)	Отклонение (гр. 4 - гр. 2)	Сводная бюджетная роспись с изменением	Отклонение (гр. 6 - гр. 2)	Исполнено	Не исполнено	% исполнения (гр. 8/гр. 6)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Подпрограмма «Авиационные агрегаты и приборы»	1 449,2	1 449,2	1 400,0	-49,2	1 400,0	-49,2	1 400,0	-	100,0
Подпрограмма «Авиационная наука и технологии»	7 723,1	7 723,1	7 722,0	-1,1	7 722,0	-1,1	7 722,0	0,0	100,0
Подпрограмма «Комплексное развитие отрасли»	3 080,4	3 080,4	2 498,8	-581,5	2 498,8	-581,5	1 054,6	1 444,2	42,2
ФЦП «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года»	-	-	-	x	-	x	-	x	x

Федеральным законом № 459-ФЗ предусмотрены бюджетные ассигнования на финансовое обеспечение шести подпрограмм, бюджетные ассигнования на реализацию ФЦП Федеральным законом № 459-ФЗ не предусмотрены в связи с окончанием срока ее действия.

**17.13.** Сведения о финансовом обеспечении госпрограммы за счет средств федерального бюджета, консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации, государственных внебюджетных фондов и юридических лиц отражены в следующей таблице.

(млн. рублей)

Госпрограмма	Источник финансового обеспечения	Предусмотрено ГП*	Фактические расходы	Отклонение (гр. 4 – гр. 3)	% отклонения
1	2	3	4	5	6
ГП «Развитие авиационной промышленности» на 2013 - 2025 годы	всего	67 036,3	79 335,1	12 298,8	15,5
	федеральный бюджет	59 929,6	67 973,7	8 044,1	11,8
	консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации	-	-	-	-
	государственные внебюджетные фонды Российской Федерации	-	-	-	-
	средства юридических лиц	7 106,7	11 361,4	4 254,7	37,5

\*По данным Сводного годового доклада.

Как следует из таблицы, объем финансирования мероприятий ГП-17 за счет средств юридических лиц составил 62,5 %.

Счетная палата неоднократно отмечала, что Минпромторг России как государственный заказчик не имеет соответствующих механизмов, способствующих выполнению условий по привлечению внебюджетных средств в объеме, предусмотренном заключенными договорами и государственными контрактами, что, в свою очередь, отражается на эффективности и своевременности реализации мероприятий, а также на достижении целевых показателей госпрограммы.

В связи с чем представляется необходимым определить порядок взаимодействия с государственными корпорациями, акционерными обществами с государственным участием, общественными, научными и иными организациями, а также разработать механизм привлечения внебюджетных средств.

**17.14.** Информация о достижении значений целевых показателей (индикаторов) госпрограммы, подпрограмм и ФЦП госпрограммы отражена в следующей таблице.

Госпрограмма/ подпрограммы	Целевые показатели (индикаторы) (количество)*			Уровень отклонения федерального закона о федеральном бюджете на отчетный год (первоначального) к госпрограмме	Сводная бюджетная роспись с изменениями в % к госпрограмме	Исполнено в % к	
	план	фактическое выполнение	% (гр. 3/гр. 2)			сводной бюджетной росписи с изменениями	объему, предусмотренному в госпрограмме
1	2	3	4	5	6	7	8
Государственная программа «Развитие авиационной промышленности на 2013 - 2025 годы»	10	3	30,0	-	118,4	95,8	113,4
Подпрограмма «Самолетостроение»	13	4	30,8	-	102,0	96,8	98,7
Подпрограмма «Вертолетостроение»	11	4	36,4	-	120,1	86,4	103,9
Подпрограмма «Авиационное двигателестроение»	8	6	75,0	-	229,2	100,0	229,2
Подпрограмма «Авиационные агрегаты и приборы»	10	2	20,0	-	96,6	100,0	96,6
Подпрограмма «Авиационная наука и технологии»	6	5	83,3	-	99,985	100,0	100,0
Подпрограмма «Комплексное развитие отрасли»	5	2	40,0	-	81,1	42,2	34,2
<b>Всего</b>	<b>63</b>	<b>26</b>	<b>41,3</b>	-	118,4	95,8	113,4

\*В таблицу не включаются показатели, по которым отсутствуют плановые и (или) фактические значения, а также фактические значения которых носят предварительный характер или приравнены к плановым. По показателям госпрограммы учитываются плановые и фактические значения, представленные в сводном годовом докладе; по показателям подпрограмм – плановые и фактические значения, представленные в годовом отчете, направленном в Минэкономразвития России.

В 2019 году из 63 целевых показателей (индикаторов) плановые значения достигнуты по 26 показателям. **Уровень выполнения показателей** (индикаторов) ГП-17 и подпрограмм

составил **41,3 %** (исполнение показателей (индикаторов) на уровне ГП-17 составило 30 %) при **увеличении** сводной бюджетной росписью **бюджетных ассигнований на 18,4 %** по сравнению с утвержденными в ГП-17.

По подпрограмме 1 «Самолетостроение» уровень выполнения показателей составил **30,8 %** при **увеличении** показателей сводной бюджетной росписи **на 2 %** по сравнению с утвержденными в ГП-17 (исполнение показателей сводной бюджетной росписи – 96,8 %).

По подпрограмме 2 «Вертолетостроение» уровень выполнения показателей составил **36,4 %** при **увеличении** показателей сводной бюджетной росписи **на 20,1 %** (исполнение – 86,4 %).

По подпрограмме 3 «Авиационное двигателестроение» уровень выполнения показателей составил **75 %** при **увеличении** показателей сводной бюджетной росписи **на 229,2 %** (исполнение – 100 %).

По подпрограмме 4 «Авиационные агрегаты и приборы» уровень выполнения показателей составил **20 %** при **уменьшении** показателей сводной бюджетной росписи **на 3,4 %** (исполнение – 100 %).

По подпрограмме 7 «Авиационная наука и технологии» уровень выполнения показателей составил **83,3 %** при **уменьшении** показателей сводной бюджетной росписи **на 0,015 %** (исполнение – 100 %).

По подпрограмме 8 «Комплексное развитие отрасли» составило 40 % при **уменьшении** показателей сводной бюджетной росписи **на 18,9 %** (исполнение – 42,2 %).

Анализ достижения целевых показателей (индикаторов) на уровне госпрограммы отражена в следующей таблице.

Показатель (единица измерения)	ГП	Фактическое выполнение	% выполнения*** (гр. 3/гр. 2)/ (гр. 2/гр. 3)	Справочно: фактическое исполнение в 2018 г.
1	2	3	4	5
Объем бюджетных ассигнований госпрограммы (млн. рублей)	59 929,6	70 957,0*	118,4	72 076,7*
		67 973,7**	113,4	67 259,0**

Показатель (единица измерения)	ГП	Фактическое выполнение	% выполнения*** (гр. 3/гр. 2)/ (гр. 2/гр. 3)	Справочно: фактическое исполнение в 2018 г.
Валовая добавленная стоимость отрасли авиастроения (тыс. рублей)	470 840 288	403 508 585	85,7	433 377 604
Выручка (нетто) от продажи товаров, работ, услуг промышленных организаций отрасли авиастроения (тыс. рублей)	1 239 053 390	1 061 864 698	85,7	1 140 467 379
Численность работников в промышленных организациях отрасли авиастроения (человек)	289 720	290 521	101,3	292 840
Производительность труда в промышленных организациях отрасли авиастроения (тыс. рублей)	4 277	3 655	85,5	3 895
Рентабельность продаж промышленных организаций отрасли авиастроения (по валовой прибыли) (%)	23	25,9	112,6	28,5
Рентабельность активов промышленных организаций отрасли авиастроения (по чистой прибыли) (%)	2,6	1,3	50	3,2
Количество высокопроизводительных рабочих мест в промышленных организациях отрасли авиастроения (тыс. раб. мест)	225	220	97,8	229
Доля инновационных товаров, работ, услуг в общем объеме отгруженных товаров промышленного производства, выполненных работ, услуг организаций промышленного производства (%)	30,0	37,0	123,3	24,6
Доля организаций авиационной промышленности, осуществляющих технологические инновации, в общем количестве организаций отрасли авиастроения	48	48	100,0	43
Доля результатов интеллектуальной деятельности, полученных в рамках реализации мероприятий Программы, введенных в хозяйственный оборот	81	68	83,9	80,6

\* Показатель сводной бюджетной росписи.

\*\* Кассовое исполнение:

для показателей, желаемой тенденцией развития которых является снижение значений, – гр. 2/гр. 3;

для показателей, желаемой тенденцией развития которых является увеличение значений, – гр. 3/гр. 2.

По данным годового отчета о выполнении ГП-17 не исполнено (не достигнуто) 37 показателей (индикаторов), из них 7 – общепрограммные.

На уровне госпрограммы не исполнено 7 из 10 показателей (индикаторов), или 70 % от плановых показателей.

На уровне подпрограмм уровень исполнения показателей (индикаторов) составил: по подпрограмме 1 «Самолетостроение» не исполнены 9 из 13 индикаторов (показателей) или 69 % (в 2018 году – 7 из 11); по подпрограмме 2 «Вертолетостроение» - 8 из 11 или 64 % (в 2018 году – 5 из 11); о подпрограмме 3 «Авиационное двигателестроение» - 2 из 8 или 25 % (в 2018 году – 4 из 8); по подпрограмме 4 «Авиационные агрегаты и приборы» - 7 из 10 или 70 % (в 2018 году – 3 из 10); по подпрограмме 7 «Авиационная наука и технологии» - 1 из 6 или

16,7 % (в 2018 году 3 из 7); по подпрограмме 8 «Комплексное развитие отрасли» - 3 из 5 или 60 % (в 2018 году – 3 из 6).

Таким образом, доля показателей ГП-17, по которым в 2019 году достигнуты плановые значения, составила 41,3 % (в 2018 году - 54,2 %).

Показатели Госпрограммы, по которым в уточненном годовом отчете о ходе реализации госпрограммы установлены факты несоответствия опубликованным данным на сайте Росстата или их опубликования Росстатом в соответствии с Федеральным планом статистических работ позже срока представления уточненного годового отчета о ходе реализации госпрограммы за отчетный период, отсутствуют.

**17.15.** Основными результатами реализации госпрограммы в 2019 году являются следующие:

в части сохранения статуса России как мировой авиационной державы - поставка на внешний и внутренний рынки 73 самолетов (для сравнения в 2018 году поставлен 121 самолет), 153 вертолетов (для сравнения в 2018 году поставлено 169 вертолетов) и 841 авиационных двигателя гражданского и военного назначения (для сравнения в 2018 году поставлено 846 авиационных двигателя гражданского и военного назначения); проведение работ по доработке самолета Ил-114 и самолета «Сухой Суперджет 100», модернизации самолета Ил-96 и доработке создания самолета МС-21;

в части обеспечения потребностей Российской Федерации в гражданских воздушных судах - доля самолетов российского производства в парке крупнейших российских авиаперевозчиков составила 9 % (в 2018 году – 13,2 %); доля вертолетов – 90,3 % (в 2018 году – 86 %);

в части осуществления выхода на мировой рынок финальных интеграторов, интеграторов 1-го уровня, а также поставщиков 2 - 4 уровней в основных отраслях авиастроения - достижение 1 % доли поставок российских гражданских самолетов в мировом рынке самолетов гражданской авиации; 19 % - в мировом производстве вертолетов; 0,4 % - в мировом рынке авиационных двигателей для гражданских самолетов; 8,0 % в мировом рынке авиационных двигателей для вертолетов; 1,7 % - в мировом рынке агрегатов и систем; 8,3 % - в мировом рынке авиационных комплексов;

в части формирования конкурентоспособных и прибыльных организаций мирового уровня в основных отраслях авиастроения – осуществляется реструктуризации интегрированных структур ПАО «ОАК», АО «Вертолеты России», АО «ОДК»,



АО «Технодинамика», АО «КРЭТ».

Основные результаты, достигнутые в рамках ГП-17 в 2019 году, являются основой для решения поставленных задач в части содействия разработки и продвижению отечественной авиационной техники отраслей самолетостроения, вертолетостроения, авиационного двигателестроения, авиационных агрегатов и приборов, содействия формированию непрерывно обновляемого опережающего научно-технического задела.

Помимо решения указанных задач реализуемые Минпромторгом России мероприятия в рамках Госпрограммы были направлены также на оказание дополнительных мер поддержки авиационной промышленности, направленных на комплексное развитие отрасли.

**17.16.** Оценка степени исполнения плана реализации и детального плана-графика реализации госпрограммы на очередной финансовый год и на плановый период, включая анализ результатов реализации ведомственных целевых программ, основных мероприятий подпрограмм и мероприятий ФЦП, в отчетном финансовом году.

Всего в соответствии с утвержденным Планом реализации ГП-17 со сроками наступления в 2019 году предусматривалось 55 контрольных событий, в том числе в I квартале – 10, во II квартале – 10, в III квартале – 9, в IV квартале – 26.

Из предусмотренных Планом реализации контрольных событий выполнены – 39, выполнены с нарушением срока – 5, не выполнены – 11.

Детальный план-график ГП-17 на 2019 год содержал 101 контрольное событие, из которых выполнены – 77, выполнены с нарушением срока – 10, не выполнены – 14.

**17.17.** Анализ объемов дебиторской задолженности по расчетам по авансовым платежам (с указанием причин образования и мер по ее погашению) в разрезе главных распорядителей средств федерального бюджета по госпрограмме.

За 2019 год дебиторская задолженность в рамках Госпрограммы сократилась на 41,5 % и по состоянию на 1 января 2020 года составила 169,1 млн. рублей, из них просроченная – 169,1 млн. рублей.

Задолженность по расчетам по авансам на прочие работы, услуги (выполнение НИОКР) по сравнению с началом года сократилась в 1,6 раза и составила 169,1 млн. рублей (просроченная), в том числе:

40,4 млн. рублей (ФГУП «ЦАГИ») – в рамках подпрограммы 1 «Самолетостроение»;

63,0 млн. рублей (ПАО «КВЗ») – в рамках подпрограммы 2 «Вертолетостроение»;

65,6 млн. рублей – в рамках ФЦП «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002 - 2010 годы и на период до 2015 года» - задолженность АО «Камов», образовавшаяся в 2015 году.

Причиной образования задолженности является нарушение контрагентами сроков выполнения работ в рамках заключенных государственных контрактов. В связи с нарушением сроков выполнения НИОКР Минпромторгом России к исполнителям предъявляются претензии.

Наименование	Сумма задолженности, млн. рублей									2019 год	
	на начало года			на конец отчетного периода			отклонение			Сводная бюджетная роспись  (с изменениями) на 01.07.2019	Кассовое исполнение на 01.07.2019
	всего	из них:		всего	из них:		всего	из них:			
		долго-срочная	просроченная		долго-срочная	просроченная		долго-срочная	просроченная		
Итого дебиторская задолженность по госпрограмме, в том числе:	289,2	-	275,6	169,1	-	169,1	-120,1	-	-106,5	24 026,3	19 095,9
Минпромторг России, из них:											
0411 1720290019 241				63,0		63,0	63,0		63,0	1 158,2	303,3
0411 1750099998 241	65,6		65,6	65,6		65,6					
0412 1710168873 812	13,6						-13,6				
0411 1710290019 241	210,0		210,0	40,4		40,4	-169,6		-169,6	22 868,1	18 792,6

**17.18.** Сведения о предусмотренных и фактических объемах финансирования объектов капитального строительства в рамках госпрограммы приведены в следующей таблице.

Наименование	Лимиты бюджетных обязательств на реализацию ФАИП в отчетном году (млн. рублей)	Кассовые расходы по ФАИП за отчетный год (млн. рублей)	Процент исполнения (%)	Количество объектов ФАИП, подлежавших вводу в отчетном году	Количество введенных объектов в отчетном году	Уровень ввода объектов в отчетном году (%)
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4 = 3/2*100</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7 = 6/5*100</b>
Всего по госпрограмме, в том числе:	492,0	440,0	89,4	1	0	0
подпрограмма «Самолетостроение»	492,0	440,0	89,4	1	0	0
Минпромторг России	492,0	440,0	89,4	1	0	0

ФАИП на 2019 год предусмотрен инвестиционный проект по созданию производственной инфраструктуры и объектов послепродажного обслуживания самолета Ил-114-300, требующий принятия нормативного правового акта.

В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 27 марта 2019 г. № 326 «О предоставлении бюджетных инвестиций ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация» в рамках ФАИП на 2019 год за счет средств федерального бюджета запланирована реализация 4 мероприятий на общую сумму 2 221,2 млн. рублей.

Минэкономразвития России письмом от 4 июня 2019 г. № 17949-АД/Д17и внесены соответствующие изменения в ФАИП с ограничением финансирования в связи с отсутствием утвержденной в установленном порядке ПСД по следующим объектам:

«Техническое перевооружение и реконструкция производственной базы для изготовления панелей фюзеляжа, дверей, люков самолета Ил-114-300 на акционерном обществе «Авиастар-СП», г. Ульяновск» – 492,0 тыс. рублей;

«Техническое перевооружение и реконструкция производственных площадей Луховицкого авиационного завода им. П.А.Воронина – филиала акционерного общества «Российская самолетостроительная корпорация «МиГ» для организации серийного производства самолета Ил-114-300, 1 этап» – 562,0 млн. рублей;

«Техническое перевооружение и реконструкция производственных площадей Нижегородского авиастроительного завода «Сокол» - филиала акционерного общества «Российская самолетостроительная корпорация «МиГ» для организации серийного производства самолета Ил-114-300, 1 этап» – 340,0 млн. рублей;

«Реконструкция и техническое перевооружение производства для изготовления самолета Ил-114-300 на публичном акционерном обществе «Воронежское акционерное самолетостроительное общество», г. Воронеж» – 827,2 млн. рублей.

При этом постановлением Правительства Российской Федерации от 13 декабря 2019 г. № 1668 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 27 марта 2019 г. № 326» бюджетные инвестиции на осуществление капитальных вложений уменьшены с 2 221,2 млн. рублей до 492,0 млн. рублей. Уменьшение ассигнований в объеме 1 729,2 млн. рублей обусловлено перераспределением их на мероприятие «Внос в уставной капитал публичного акционерного общества «Объединенная авиастроительная корпорация», г. Москва, на финансирование затрат по доработке самолета Ил-114» на основании изменений, внесенных в Федеральный закон № 459-ФЗ.

Соответствующие изменения в части исключения трех объектов капитального строительства внесены в ФАИП на 2019 год.

В соответствии с Планом мероприятий («дорожная карта») проведена работа по подготовке обосновывающих материалов по объектам капитального строительства ФГУП «ЦИАМ им. П.И.Баранова» в целях выделения средств федерального бюджета на проведение работ по корректировке проектной документации по объектам и завершения реализации инвестиционных проектов в декабре 2023 года.

В связи с необеспечением ввода объектов в эксплуатацию Минпромторгом России в отношении ФГУП «ЦИАМ им. П.И.Баранова» ведется претензионная работа. Так, Минпромторг России (письма от 9 октября 2019 г. № 70747/18 и № 70748/18) направил уведомления о взыскании штрафных санкций за нарушение сроков ввода в эксплуатацию объектов в размере 41,8 млн. рублей - по этапу 1 и 36,4 млн. рублей - по этапу 2.

По состоянию на 1 июня 2020 года ФГУП «ЦИАМ им. П.И.Баранова» штрафные санкции не оплачены.

При этом произведенные расходы федерального бюджета с начала реализации мероприятий составили 2 869,1 млн. рублей (по этапу I – 2 139,8 млн. рублей, по этапу II – 729,3 млн. рублей).

Таким образом, Минпромторг России ненадлежащим образом осуществлял бюджетные полномочия главного распорядителя бюджетных средств в части обеспечения результативности использования бюджетных средств, установленные пунктом 1 статьи 158 Бюджетного кодекса Российской Федерации. Произведенные расходы федерального бюджета с начала реализации мероприятий в сумме 2 869,1 млн. рублей осуществлены без достижения конечного результата.

В соответствии ФЦП «Развитие авиационной техники России на 2002 – 2010 годы на период до 2015 года» ожидаемый результат реализации указанных проектов - реконструкция и оснащение высотных стендов для испытаний перспективных высокоэффективных узлов, систем двигателя ПД-14 и других перспективных двигателей для гражданской авиационной техники, реконструкция высотного компрессорной станции для обеспечения испытаний перспективных двигателей и их узлов.

Учитывая, что полученные результаты планировалось использовать при проведении испытаний перспективных двигателей для гражданской авиационной техники, в том числе систем двигателя ПД-14, остановка проектов может негативно сказаться на реализации проекта разработки отечественного двигателя ПД-14, финансирование которого также осуществляется в рамках реализации мероприятий ГП-17.

Кроме того, в рамках ГП-17 АО «ОНПП «Технология» им. А.Г.Ромашино» не введен в эксплуатацию объект «Техническое перевооружение (реконструкция) научно-исследовательских и производственных комплексов по разработке технологий для производства изделий из композиционных, керамических, стеклокерамических и органосиликатных материалов, 1-й этап».

**17.19.** Согласно отчету основными факторами, повлиявшими на ход реализации ГП-17, являются следующие.

Ограничение доступа к внешним рынкам в связи с действием антироссийских санкций, сокращение внутреннего спроса на авиационную технику оказывает негативное влияние на выполнение параметров, заложенных в ГП-17 в части гражданского самолето-, вертолето- и двигателестроения в отчетном году и в плановом периоде 2020 - 2022 гг. В частности, по итогам 2019 года показатели, характеризующие объемы поставок самолетов, вертолетов и двигателей (военного и гражданского назначения), не достигли запланированных значений.

Удорожание материалов и комплектующих изделий иностранного производства, произошедшее после введения санкций, привело к увеличению себестоимости и снижению рентабельности выпускаемой продукции, что, в свою очередь, негативно сказалось на эффективности работы предприятий авиастроительной отрасли и невыполнению ряда показателей госпрограммы, что привело к более низкой эффективности ее реализации в отчетном году.

В условиях введенных санкций при проведении технологического перевооружения производства предприятия столкнулись с резким ограничением по импорту высокотехнологичного оборудования, со сложностью организации сделок и с увеличением стоимости поставок. Организации вынуждены смещать проекты по программе технического

переворужения на последующие годы, что ограничивает возможности роста производительности труда за счет автоматизации производственных процессов.

Отсутствие отечественных серийно выпускаемых сертифицированных материалов, а также доступных на рынке серийных отечественных образцов механообрабатывающих станков, установок для термообработки, испытательных машин приводит к использованию при проведении исследований и в производстве дорогостоящих зарубежных аналогов, что приводит к высокой стоимости продукции, длительным простоям оборудования в случае его неисправности.

Возникающие проблемы «технического характера» при реализации проектов по созданию авиатехники, а также недостаток в финансировании таких проектов приводят к сдвигу сроков вывода разрабатываемой техники на рынок, а также к проблемам с поставками уже выпускаемых воздушных судов.

**17.20.** Согласно приведенной в отчете по ГП-17 за 2019 год оценки эффективности мер государственного регулирования в 2019 году, единственной мерой, аналогично 2018 году, являлось освобождение организаций от налогообложения на территории Российской Федерации при выполнении НИОКР за счет средств бюджета.

Данная мера позволила освободить организации авиационной промышленности от уплаты НДС на общую сумму 5 403,2 млн. рублей.

**17.21.** Оценка качества **анализа рисков** при реализации госпрограммы и действенности запланированных мероприятий по управлению рисками.

В Заключение Счетной палаты Российской Федерации на проект госпрограммы отмечалось, что в дополнительных и обосновывающих материалах проведен анализ рисков реализации ГП-17, а также описание комплекса планируемых мероприятий по управлению рисками ее реализации. Анализ рисков реализации ГП-17 и описание комплекса планируемых мероприятий по управлению рисками реализации госпрограммы соответствует требованиям, содержащимся в Методических указаниях.

**17.22.** Согласно уточненному отчету Минпромторга России по ГП-17 эффективность реализации госпрограммы по итогам 2019 года составляет 0,81, что является средним показателем эффективности (в 2018 году – 0,86 - средний показатель эффективности), в том числе в разрезе подпрограмм: «Самолетостроение» – 0,58; «Вертолетостроение» – 0,78;

«Авиационное двигателестроение» – 0,96; «Авиационные агрегаты и приборы» – 0,77; «Авиационная наука и технологии» – 0,94; «Комплексное развитие отрасли» – 0,94.

**17.23.** Предварительный отчет о ходе реализации ГП-17 направлен Минпромторгом России в Правительство Российской Федерации (письмо от 28 февраля 2020 г. № БО-13745/18) и в Минфин России, и Минэкономразвития России (письмо от 28 февраля 2019 г. № БО-13747/18) в установленные сроки.

Уточненный годовой отчет о ходе реализации ГП-17 направлен Минпромторгом России в Правительство Российской Федерации (письмо от 24 апреля 2020 г. № БО-29081/18) в Минфин России, и Минэкономразвития России (письмо от 24 апреля 2020 г. № БО-29082/18) в установленные сроки.

**17.24.** Проверка и анализ Сводного годового доклада о ходе реализации и об оценке эффективности государственных программ Российской Федерации, представленного одновременно с отчетом об исполнении федерального бюджета.

**По оценке Минэкономразвития России, степень эффективности реализации госпрограммы по итогам 2019 года составляет 86,5 % и ГП-17 отнесена к госпрограммам со степенью эффективности реализации выше среднего (степень эффективности ГП-17 в 2018 году – 94,5 %, что соответствовало уровню «ниже среднего»).**

В 2019 году, **по оценке Счетной палаты, степень эффективности ГП-17 соответствовала уровню «низкая степень эффективности госпрограммы».** Уровень выполнения всех показателей (индикаторов) госпрограммы и входящих в ее состав подпрограмм и ФЦП составил 40,1 % (низкий уровень), уровень динамики достижения показателей за 2019 год по сравнению с 2018 годом – 37 % (низкий уровень), уровень выполнения контрольных событий по детальным планам-графикам – 81,2 % (средний уровень), уровень кассового исполнения госпрограммы к сводной бюджетной росписи – 95,8 % (средний уровень), уровень качества управления госпрограммой – 83,3 % (средний уровень). Дебиторская задолженность в части расходов федерального бюджета в целом по ГП-17 уменьшилась, прирост дебиторской задолженности к кассовому исполнению расходов на реализацию отсутствует (высокий уровень), уровень ввода объектов составил 0 % (низкий уровень).

По оценке Счетной палаты, степень эффективности ГП-17 в 2018 году соответствовала уровню «низкая степень эффективности госпрограммы». Уровень выполнения всех показателей (индикаторов) госпрограммы и входящих в ее состав подпрограмм и ФЦП

составил 56,3 % (низкий уровень), уровень динамики достижения показателей за 2018 год по сравнению с 2017 годом – 50,8 % (низкий уровень), уровень выполнения контрольных событий по детальным планам-графикам – 85,6 % (средний уровень), уровень кассового исполнения госпрограммы к сводной бюджетной росписи – 93,3 % (средний уровень), уровень качества управления госпрограммой – 66,7 % (средний уровень). Дебиторская задолженность в части расходов федерального бюджета в целом по ГП-17 уменьшилась, прирост дебиторской задолженности к кассовому исполнению расходов на реализацию отсутствует (высокий уровень), уровень ввода объектов составил 0 % (низкий уровень).

**17.25.** Оценка предложений по дальнейшей реализации госпрограммы и их обоснований.

В целях дальнейшей реализации ГП-17 Минпромторг России подготовил проект новой редакции госпрограммы (утверждена постановлением Правительства Российской Федерации от 20 марта 2020 г. № 312).

По сравнению с госпрограммой в предыдущей редакции (от 29 марта 2019 г. № 376) цель госпрограммы изменена, что обусловлено корректировкой направления развития отрасли от импортозамещения к глобализации и активному вовлечению отрасли в международное разделение труда для получения максимальных выгод.

Ожидаемым конечным результатом реализации госпрограммы является увеличение объема валовой добавленной стоимости в отрасли авиастроения в 2,9 раз по отношению к 2013 году (ранее установленное значение - 3,5 раза по отношению к 2013 году). Пересмотр значения показателя (уменьшение на 0,6 пункта) обусловлено существующими внутренними проблемами отрасли. Это - изношенный машинный парк, низкая производительность труда, недостаточная развитость инфраструктуры, нехватка трудовых ресурсов, старение квалифицированных специалистов отрасли.

Безусловно, своевременное определение (пересмотр) основных направлений госпрограммы способствует эффективной и своевременной реализации ГП-17, а также предотвращению рисков недостижения результатов ее реализации. В то же время мероприятия, способствующие достижению национальных целей по ускорению технологического развития и вхождению Российской Федерации в число пяти крупнейших экономик мира, обозначенные в Указе № 204, в госпрограмме не предусмотрены.

Вместе с тем госпрограмма является одним из ключевых инструментов достижения национальных целей развития Российской Федерации.



Кроме того, в заключении Счетной палаты на проект госпрограммы 2020 года отмечалось, что цель проекта госпрограммы не в полной мере соответствует Стратегии национальной безопасности Российской Федерации, утвержденной Указом Президента Российской Федерации от 31 декабря 2015 г. № 683, в соответствии с которой в целях противодействия угрозам экономической безопасности предусмотрено осуществление рационального импортозамещения, снижение критической зависимости от зарубежных технологий и промышленной продукции, развитие новых высокотехнологичных отраслей, укрепление позиций, в том числе в области авиастроения. Более того, утверждение отраслевого документа стратегического планирования Минпромторгом России до настоящего времени не обеспечено. Срок действия разработанной Минпромторгом России Стратегии развития промышленности предусматривался на период до 2015 года.

В целях перехода от разработки отдельных документов стратегического планирования к формированию системы стратегического планирования необходимо привести все документы стратегического планирования к отражению в них синхронизированных целей, задач, показателей, ожидаемых результатов, методов достижения.

Также Счетная палата отмечала, что проект ГП-17 2020 года не в полной мере отвечает требованиям Методических указаний, а именно таблицы 1, 1а, 2, 3, 4, 4а, 4б и план реализации госпрограммы не оформлены как приложения к проекту ГП-17, как предусмотрено пунктом 16 Методических указаний.

Также Счетная палата отмечала, что предполагаемый срок реализации госпрограммы не позволит завершить большую часть инвестиционных проектов, в рамках которых осуществляется финансирование мероприятий ГП-17. Следует отметить, что срок завершения реализации большинства указанных инвестиционных проектов (12 из 19) определен на 2027 - 2035 годы, что не позволит в 2025 году провести объективную оценку реализации госпрограммы.

