



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА



РОСАВИАЦИЯ

ДОКЛАД

**«Об итогах работы
Федерального агентства
воздушного транспорта в 2020 году,
основных задачах на 2021 год
и среднесрочную перспективу»**



12 марта 2021

Оглавление

I. ОСНОВНЫЕ ИТОГИ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОРГАНИЗАЦИЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ В 2020 ГОДУ	4
Общественное обсуждение и экспертное сопровождение деятельности Федерального агентства воздушного транспорта в 2020 году.....	9
II. ОСНОВНЫЕ ИТОГИ РАБОТЫ ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА В 2020 ГОДУ	11
2.1. Реализация инфраструктурных проектов развития аэропортовой сети, направленных на формирование единого транспортного пространства, на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры	15
2.2. Повышение доступности транспортных услуг для населения	21
2.3. Повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы.....	28
2.4. Повышение эффективности государственного управления, оказания государственных услуг и управления государственным имуществом.....	46
2.5. Цифровая трансформация	47
2.6. Осуществление государственных закупок и договорной работы	48
2.7. Управление государственным имуществом и земельным фондом.....	49
2.8. Защита интересов Росавиации	51
2.9. Сертификация гражданской авиационной техники и подтверждение соответствия юридических лиц, осуществляющих разработку и изготовление воздушных судов.....	52
2.10. Развитие международного сотрудничества в области гражданской авиации.....	56
2.11. Государственная услуга по подтверждению соответствия юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки, требованиям федеральных авиационных правил.....	62
2.12. Государственная услуга по подтверждению соответствия образовательных организаций и организаций, осуществляющих обучение специалистов соответствующего уровня, требованиям федеральных авиационных правил.....	70
2.13. Реализация государственного задания по повышению квалификации государственных гражданских служащих	75
2.14. Государственные услуги по выдаче и признанию свидетельств специалистов авиационного персонала гражданской авиации.....	77
2.15. Государственные услуги и функции в сфере обеспечения транспортной и авиационной безопасности.....	78
2.16. Медицинское освидетельствование авиационного персонала и участие в реализации государственной программы Российской Федерации «Развитие здравоохранения»	79
2.17. Оказание государственных услуг по выдаче сертификатов летной годности	85
2.18. Участие в реализации государственной программы Российской Федерации «Развитие образования» на 2013-2020 годы».....	87

2.19. Участие в реализации государственной программы Российской Федерации «Социальная поддержка граждан»	92
III. О НАЛИЧИИ ПРОБЛЕМНЫХ ВОПРОСОВ, ПРИНИМАЕМЫХ МЕРАХ ПО ИХ РЕШЕНИЮ, А ТАКЖЕ ФАКТОРАХ, ОТРИЦАТЕЛЬНО ПОВЛИЯВШИХ НА ВЫПОЛНЕНИЕ МЕРОПРИЯТИЙ В 2020 ГОДУ	93
3.1. Проблема распространения новой коронавирусной инфекции	93
3.2. Недостаточное финансирование и отсутствие индексации объемов субсидирования на содержание федеральных казенных предприятий	96
3.3. Исполнение транспортной части комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года	97
3.4. Гармонизации воздушного законодательства и законодательства о транспортной безопасности	99
3.5. Недостаточные темпы актуализации нормативной базы в части регулирования вопросов сертификации гражданской авиационной техники	100
3.6. Проблема совершенствования подготовки авиационного персонала гражданской авиации России	102
3.7. Проблема размещения объектов в приаэродромных территориях	107
IV. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ОБ ОСНОВНЫХ НАПРАВЛЕНИЯХ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА 2021 ГОД И СРЕДНСРОЧНУЮ ПЕРСПЕКТИВУ С ХАРАКТЕРИСТИКОЙ КОНКРЕТНЫХ РЕЗУЛЬТАТОВ	110

I. ОСНОВНЫЕ ИТОГИ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОРГАНИЗАЦИЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ В 2020 ГОДУ

Устойчивое экономическое состояние транспортной отрасли в сфере гражданской авиации определено в качестве основной задачи для формирования стабильных высококонкурентных внутренних рынков, повышения инвестиционной и деловой привлекательности.

В 2020 году масштабным вызовом, как для мировой, так и для отечественной экономики и общества, стало распространение новой коронавирусной инфекции. Сжатие внешнего и внутреннего спроса на товары и услуги, закрытие границ, падение мировых рынков сырья и снижение производственной активности компаний оказали существенное влияние на производственную деятельность транспортного комплекса.

С самого начала кризиса, вызванного вспышкой коронавирусной инфекцией в начале 2020 года, гражданская авиация России, как и вся авиационная система мира, столкнулась с серьезными экономическими проблемами.

Упал спрос на авиаперевозки, пассажиры при возможности отказывались от полетов.

В сложившихся экономических условиях сформировался запрос на сохранение отрасли и оказание ей поддержки, что потребовало принятия дополнительных экономических и финансовых мер.

В перечень системообразующих организаций российской экономики включены 185 организаций, относящихся к сфере транспорта. Осуществлялся постоянный мониторинг их финансово-экономического состояния. Благодаря принятым мерам ситуация в наибольшей степени пострадавших от коронавирусной инфекции отраслях транспортного комплекса начала стабилизироваться.

К концу марта 2020 года Правительством Российской Федерации сформирован список отраслей экономики, наиболее пострадавших от распространения новой коронавирусной инфекции. Одной из них является транспорт и особенно деятельность авиакомпаний и аэропортов.

Руководством страны оперативно принимаются антикризисные меры. Вопросы состояния и развития транспортного комплекса рассматривались на совещаниях у Президента Российской Федерации. По их итогам Правительством Российской Федерации был принят комплекс системных, а также секторальных мер государственной поддержки финансового характера, включая льготные

кредиты, отсрочки налоговых и страховых платежей, а также нормативного, инвестиционного, административного характера для стабилизации ситуации в пострадавших отраслях, в первую очередь для обеспечения занятости и поддержания текущей деятельности организаций гражданской авиации.

Оперативно принимались решения, касающиеся введения моратория на подачу заявлений о банкротстве, предоставление организациям отсрочки по уплате налогов и страховых взносов, лизинговых платежей за воздушные суда. Было продлено действие разрешительных документов.

В связи с введенными с 27.03.2020 ограничениями на выполнение международных пассажирских перевозок, Росавиация в рамках утвержденного Правительством Российской Федерации алгоритма вывоза граждан Российской Федерации с территории иностранных государств на ежедневной основе формировала графики вывоза российских граждан в соответствии с заявками Минцифры России и МИД России и еженедельно направляла их в Правительство Российской Федерации. Всего за период действия вывозной программы с 06.04.2020 по 25.09.2020 Правительством Российской Федерации было утверждено более 50 таких графиков.

Кроме того, в соответствии с поручением Правительства Российской Федерации, нерегулярные рейсы, осуществляющиеся в период ограничений в целях перевозки иностранных граждан в Россию или граждан России в иностранные государства, если они осуществляются между Россией и иностранным государством, с которым не возобновлено авиасообщение, а также перевозка вахтового персонала, могут выполняться только по отдельным решениям Правительства Российской Федерации. В этой связи, Росавиация с начала действия ограничений на ежедневной основе осуществляет подготовку и направление соответствующих обращений в адрес Правительства Российской Федерации по заявкам авиапредприятий на выполнение таких рейсов. Всего за период действия ограничений, в адрес Правительства Российской Федерации Росавиацией направлено более 1 300 таких запросов. По большинству запросов Росавиации Правительством Российской Федерации было принято положительное решение.

Уже в мае 2020 года, в период резкого снижения доходов российских авиакомпаний в результате падения объемов пассажирских воздушных перевозок вследствие новой коронавирусной инфекции, были утверждены Правила о предоставлении в 2020 году субсидий российским авиакомпаниям на частичную компенсацию расходов, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 13.05.2020 № 661 (далее – постановление 661).

Эта мера поддержки позволила авиакомпаниям аккумулировать собственные оборотные средства для погашения обязательств перед кредитными организациями, лизинговыми организациями, поставщиками услуг по наземному обслуживанию.

Падение пассажиропотока особенно затронуло крупные авиакомпании, выполняющие существенный объем пассажирских перевозок на МВЛ. Это обусловлено тем, что международные авиаперевозки, на которые традиционно приходится основная часть прибыли российских авиакомпаний, вплоть до июля 2020 года, были практически полностью остановлены и в настоящее время восстанавливаются крайне медленно.

В период распространения новой коронавирусной инфекции было важно оказать государственную поддержку и аэропортам, пассажиропоток которых также снизился после введения ограничений в марте 2020 года.

В целях поддержки аэропортов в июне 2020 года вступили в силу Правила предоставления субсидий, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 03.06.2020 № 813 (далее – постановление 813), которыми предусматривалась частичная компенсация расходов аэропортов на оплату труда работников и уплату страховых взносов, расходов на содержание имущества (включая оплату коммунальных платежей), эксплуатацию и ремонт зданий, сооружений, оборудования и транспортных средств, связанных с обеспечением производственной деятельности.

Субсидирование вышеуказанных расходов позволило аэропортам аккумулировать оборотные средства и направить их в соответствии с потребностями предприятий, в том числе и на погашение процентов по ранее выданным кредитам на инвестиционную деятельность.

В целях обеспечения ликвидности авиакомпаний в период введения ограничений и снижения пассажиропотока Правительство Российской Федерации выпустило постановление от 06 июля 2020 г. № 991, которое позволило авиакомпаниям не осуществлять вынужденный возврат средств за билеты в денежной форме, а в виде эквивалента (сертификатами на последующие поездки) в случае, если пассажир отказывается от перевозки по причине распространения инфекции.

В связи с пандемией новой коронавирусной инфекции и соответствующими ограничениями на выполнение международных перевозок, введенными Российской Федерацией с 27.03.2020, а также в связи с ограничением передвижений граждан внутри государств, в Российской Федерации и в мире произошло сильное падение пассажирских перевозок воздушным транспортом.

В 2020 году российскими авиакомпаниями было перевезено 69,2 млн пассажиров (падение по сравнению с 2019 годом на 46%), в том числе на международных линиях – 13,0 млн (падение на 76,2%), на внутренних – 56,2 млн (падение на 23,1%).

В сегменте воздушных перевозок грузов и почты наблюдается рост показателя с 1 147 203 тонн в 2019 году до 1 174 126 тонн в отчётный период. Таким образом положительная динамика от года к году составила 2,3%.

Ограничения на поездки стали реальностью отрасли воздушного транспорта. Приблизительно 143 государства сообщили о наличии определенных ограничений на поездки (от требований соблюдения карантина и частичных запретов на поездки до полного закрытия границ).

Предпринятые ограничительные меры на выполнение полетов привели к тому, что десятки тысяч российских граждан, находящихся в других странах, столкнулись с невозможностью вернуться на Родину.

С целью решения данной проблемы была создана рабочая группа по координации перевозок граждан Российской Федерации. В состав рабочей группы вошли представители Минтранса России, Росавиации, МИД России, Минкомсвязи России, Роспотребнадзора, Ростуризма и российских авиакомпаний.

Работа созданной группы в пиковые периоды планирования вывозных рейсов осуществлялась на круглосуточной основе. Ежедневно проводились совещания рабочей группы по выработке мер и логистики вывоза граждан России из пунктов иностранных государств к местам постоянного проживания.

За период действия ограничения рабочей группой было организовано более 550 вывозных рейсов из 38 стран, на которых перевезено более 312 тыс. человек.

В программе вывозных рейсов приняли участие 12 российских авиакомпаний: «Аэрофлот», «Россия», «Аврора», «Уральские авиалинии», «Сибирь», «Азур Эйр», «ЮТэйр», «Роял Флайт», «Якутия», «ИрАэро», «Нордавиа», «Икар».

Программа вывозных рейсов была завершена 26 сентября 2020 года по решению Оперативного штаба при Правительстве Российской Федерации по предупреждению распространения новой коронавирусной инфекции в связи с возобновлением транспортного сообщения между государствами и возможностью для российских граждан вернуться на родину регулярными авиарейсами.

С 01 августа 2020 года по решению Оперативного штаба началось частичное возобновление международного авиасообщения.

В настоящее время международное регулярное авиасообщение восстановлено только с 24 государствами (Азербайджан, Армения, Беларусь, Великобритания (введены временные ограничения на выполнения полетов до 16 марта 2021 года), Вьетнам, Греция, Египет, Индия, Казахстан, Катар, Киргизия, Корея, Куба, Мальдивы, ОАЭ, Сербия, Сейшельские острова, Сингапур, Танзания, Турция, Финляндия, Швейцария, Эфиопия и Япония). При этом между Россией и данными государствами авиасообщение в основном восстановлено только между столицами с ограничениями по количеству рейсов в неделю.

В условиях ограничений на выполнение международных перевозок до августа 2020 года популярность российских курортов кратно выросла. Наиболее популярными внутренними направлениями среди россиян по-прежнему остаются курорты Юга России (Крым, Краснодарский край, Северный Кавказ).

В связи с пандемией основные международные и внутрироссийские мероприятия на территории Российской Федерации были отменены или перенесены на 2021 год. Кроме того, на 2021 год перенесен Чемпионат Европы по футболу UEFA 2020, который в том числе должен был проводиться в Санкт-Петербурге. Также, отменены мероприятия в рамках паломнической программы Хадж 2020 года. Кроме того, в 2020 году отменена общероссийская новогодняя елка в Государственном Кремлевском Дворце.

Вместе с тем, в сентябре 2020 года проводился этап Чемпионата мира FIA «Формула 1» и автомобильных гонок поддержки в г. Сочи. В период проведения мероприятия с 25.09.2020 по 01.10.2020 в аэропорту Сочи обслужено около 75 тыс. пассажиров из числа участников и клиентских групп чемпионата.

Наибольшее количество обслуженных пассажиров у Шереметьево, где с начала 2020 года обслужено около 19,6 млн пассажиров (падение на 60,4%). В Домодедово – около 16,4 млн (падение на 41,9%). Во Внуково обслужено более 12,5 млн человек (падение на 47,6%). Наиболее высокие показатели по количеству обслуженных пассажиров в Шереметьево обусловлены тем, что во время действия ограничений на международные перевозки (до июня 2020 года) все вывозные рейсы выполнялись только через этот аэропорт.

Всего по трем аэропортам московского авиационного узла общие показатели по количеству перевезенных пассажиров в 2020 году снизились на 75,8% на международных направлениях и на 29,9% на внутренних по сравнению с аналогичным периодом 2019 года.

Важно отметить, что во время летнего сезона пассажиропоток некоторых аэропортов восстановился настолько быстрыми темпами, что в итоге превысил показатели 2019 года. Это касается, в первую очередь, южного направления:

г. Сочи (прирост +12,8% в июле 2020 года относительно июля 2019), г. Анапа (прирост +35%), г. Симферополь (прирост +5%), г. Нальчик (прирост (109,9%)), также рост объема перевозок отмечен и в других аэропортах Российской Федерации, например в г. Горно-Алтайске (прирост +68%), г. Курске (прирост +53,1%), г. Брянске (прирост +26,7%), г. Калининграде (прирост +6,8%), г. Ярославле (прирост +51,1%), что можно связать с ростом внутреннего туризма.

Согласно докладу IATA от 29 сентября 2020 года внутренние перевозки в Российской Федерации показали значительно более высокие темпы восстановления, чем в Китае, Японии, США и Австралии. Так, например, в июле 2020 года пассажиропоток на внутренних воздушных линиях в России составил 83,9 % от июля 2019, в августе – уже 105,7%, в сентябре – 106,8% от аналогичного периода прошлого года.

Несмотря на сложности 2020 года, вызванные пандемией, Росавиацией были введены в эксплуатацию после реконструкции три взлетно-посадочные полосы (в аэропортах г. Хабаровска, п. Оссоры и с опережением плана п. Соловки) и объекты аэропортовой инфраструктуры в трех аэропортах, где реконструкция взлетно-посадочных полос не проводилась (г. Норильске, г. Челябинске и с опережением плана в г. Минеральных Водах), были смонтированы модульные аэровокзальные комплексы в аэропортах п. Диксон и п. Тура, установлено новое ССО в аэропорту п. Северо-Енисейска.

Важным этапом работы по обеспечению готовности к решению будущих проблем является анализ уроков и опыта, извлеченных из текущего кризиса, что позволит усовершенствовать рабочие процессы и механизмы координации.

Общественное обсуждение и экспертное сопровождение деятельности Федерального агентства воздушного транспорта в 2020 году

В 2020 году работа по реализации Концепции открытости федеральных органов исполнительной власти проводилась в соответствии с решениями Правительства Российской Федерации по координации деятельности открытого правительства, в соответствии с нормативными документами Общественной палаты Российской Федерации, Положением об Общественном совете при Федеральном агентстве воздушного транспорта, утвержденным приказом Росавиации от 23.10.2018 № 860 «Об Общественном совете при Федеральном агентстве воздушного транспорта» (далее – Совет), годовым планом работы Совета от 23.12.2020, согласованным руководителем Росавиации А.В. Нерадько и утвержденным председателем Совета Н.Н. Ивановским.

Несмотря на работу в условиях пандемии коронавируса, Советом проведено 7 заседаний, из них 3 в очной форме и 4 заочных обсуждения.

К участию в заседаниях очной формы, с использованием в режиме видеоконференций, были привлечены начальники межрегиональных территориальных управлений воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта и руководители авиапредприятий. Рассматривались актуальные вопросы деятельности гражданской авиации: «О мерах по сохранению и развитию воздушных перевозок внутри России в условиях пандемии (инфраструктура, воздушные суда, кадры, взаимодействие с региональными и местными органами власти). Доступность авиатранспорта населению, проживающему в местных населенных пунктах и отдельных районах страны». «Состояние системы высшего, среднего и дополнительного профессионального образования в гражданской авиации (ВПО, СПО, ДПО). Проблемы и пути развития. Связь учебных заведений и учреждений гражданской авиации с авиатранспортным производством».

Советом проведено очное обсуждение проекта итогового доклада о результатах деятельности Федерального агентства воздушного транспорта за 2020 год. Сформирован, согласован и утвержден план работы Общественного совета при Федеральном агентстве воздушного транспорта на 2021 год от 11.01.2021.

На официальном сайте Росавиации представлена Публичная декларация, отражающая планы деятельности Росавиации по достижению целевых показателей в 2020 году. Отчёт о её реализации был вынесен на рассмотрение Совета и размещен на сайте. На официальном сайте также регулярно размещались новости и информационные материалы, рассказывающие об основных событиях в области гражданской авиации и деятельности Росавиации, направленной на достижение продекларированных ключевых целей и решение приоритетных задач.

Продолжалась практика публикации информации в формате открытых данных. Анализ востребованности открытых данных Росавиации показал, что максимальный интерес, у пользователей вызывают «Государственный реестр гражданских воздушных судов Российской Федерации» и «Действующие сертификаты летной годности воздушных судов». Кроме того, наиболее востребованной является информация со статистическими данными показателей деятельности гражданской авиации.

II. ОСНОВНЫЕ ИТОГИ РАБОТЫ ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА В 2020 ГОДУ

Основными целями деятельности Федерального агентства воздушного транспорта в 2020 году являлись:

Цель № 1. Реализация инфраструктурных проектов развития аэропортовой сети, направленных на формирование единого транспортного пространства, на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры;

Цель № 2. Повышение доступности транспортных услуг для населения.

Цель № 3. Повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы.

Цель № 4. Повышение эффективности государственного управления, оказания государственных услуг и управления государственным имуществом.

В сфере воздушного транспорта в соответствии с положениями Федерального закона от 28.06.2014 № 172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации» Федеральное агентство воздушного транспорта руководствуется следующими стратегическими документами:

Указ Президента Российской Федерации от 07.05.2018 № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года»;

Указ Президента Российской Федерации от 21.07.2020 № 474 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года»;

основные направления деятельности Правительства Российской Федерации на период до 2024 года, утвержденные Председателем Правительства Российской Федерации 29 сентября 2018 года;

стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 13 февраля 2019 г. № 207-р (далее – стратегия пространственного развития Российской Федерации);

транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р (ред. от 12.05.2018);

государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 20 декабря 2017 г. № 1596 (далее – ГП РТС);

государственная программа Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 21 апреля 2014 г. № 366 (ред. от 31.03.2020);

государственная программа Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Дальневосточного федерального округа», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. № 308 (ред. от 10.11.2020);

государственная программа Российской Федерации «Развитие образования», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 26 декабря 2017 г. № 1642 (ред. от 11.08.2020);

государственная программа Российской Федерации «Развитие здравоохранения», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 26 декабря 2017 г. № 1640 (ред. от 17.08.2020);

государственная программа Российской Федерации «Обеспечение доступным и комфортным жильем и коммунальными услугами граждан Российской Федерации», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2017 г. № 1710 (ред. от 05.11.2020).

Одной из подпрограмм ГП РТС является: «Гражданская авиация и аэронавигационное обслуживание», в рамках которой реализуются:

1. Федеральный проект «Развитие региональных аэропортов» (Реконструкция инфраструктуры региональных аэропортов и расширение сети авиационных маршрутов), входящий в Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, утвержденный распоряжением Правительства Российской Федерации от 30.09.2018 № 2101-р.

2. Ведомственный проект «Развитие инфраструктуры воздушного транспорта».

3. Ведомственная целевая программа (далее – ВЦП) «Содействие повышению доступности воздушных перевозок населению, в том числе в части развития региональных и внутрирегиональных перевозок».

4. ВЦП «Сохранение (развитие) сети региональных и местных аэропортов с малой интенсивностью полетов, расположенных в районах Арктики, Дальнего Востока, Крайнего Севера и приравненных к ним местностях».

5. ВЦП «Обеспечение охвата территории Российской Федерации деятельностью специализированных поисково- и аварийно-спасательных служб на воздушном транспорте».

6. ВЦП «Обеспечение предоставления аэронавигационного обслуживания и услуг по аэропортовому и наземному обеспечению полетов воздушных судов пользователям воздушного пространства, освобожденных в соответствии с законодательством Российской Федерации от платы за них».

7. ВЦП «Организационное, информационное и научное обеспечение реализации подпрограммы «Гражданская авиация и аэронавигационное обслуживание».

8. Основное мероприятие «Управление реализацией мероприятий в сфере воздушного транспорта».

Выполнение Росавиацией Публичной декларации ключевых целей и приоритетных задач за 2020 год (Итоги выполнения Росавиацией Публичной декларации ключевых целей и приоритетных задач за 2020 год в приложении 1).

В 2020 году общий объем бюджетных ассигнований на выполнение задач и функций Росавиации по государственным программам Российской Федерации, соисполнителем и участником которых является Росавиация, составил 87,2 млрд рублей, из них на реализацию мероприятий в области гражданской авиации по государственной программе Российской Федерации «Развитие транспортной системы» – 80,7 млрд рублей.

Росавиацией реализация бюджетных средств осуществляется по 3-м направлениям видов расходов, из них:

– текущие расходы, направляемые на содержание центрального аппарата Росавиации, территориальных органов и подведомственных Росавиации федеральных казенных учреждений, а также выполнение подведомственными федеральными бюджетными и автономными учреждения государственными заданиями. Кассовое исполнение по текущим расходам в 2020 году составило 9,5 млрд рублей (~100% от предусмотренных бюджетных ассигнований);

– расходы на реализацию мероприятий по программам субсидирования, кассовое исполнение по которым составило 54,8 млрд рублей (99,5 % от 55,1 млрд рублей, предусмотренных по программам субсидирования);

– инвестиционные расходы, кассовое исполнение -22,6 млрд рублей (96,0 % от общего объема капитальных вложений, предусмотренных на 2020 год).

Согласно постановлению Правительства Российской Федерации от 27.06.2017 № 755 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 11.12.2015 № 1353 «О предельной численности и фонде

оплаты труда федеральных государственных гражданских служащих и работников, замещающих должности, не являющиеся должностями федеральной государственной гражданской службы, центральных аппаратов и территориальных органов федеральных органов исполнительной власти, а также о признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации» предельная численность центрального аппарата Росавиации установлена в количестве 438 ед., а предельная численность территориальных органов Росавиации в количестве 1339 ед.

Структура центрального аппарата Росавиации (руководство Росавиации, 16 управлений и 1 самостоятельный отдел) за отчетный период.

На основании приказов Росавиации от 25.06.20 № 4/шр «О штатном расписании центрального аппарата Федерального агентства воздушного транспорта» и от 30.06.2020 № 5/шр «О введении в действие штатного расписания центрального аппарата Федерального агентства воздушного транспорта» 01.10.2020 произведена оптимизация структуры центрального аппарата Росавиации.

В соответствии с перечнем поручений Председателя Правительства Российской Федерации М.В. Мишустина от 27.01.2020 № ММ-П43-405 и поручением от 01.02.2020 № ММ-П10-502 создано Управление цифровой трансформации и обеспечения, наделенное полномочиями по обеспечению цифровой трансформации, информационному, материально-техническому, делопроизводственному обеспечению и контролю.

В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 31 октября 2018 г. № 1288 «Об организации проектной деятельности в Правительстве Российской Федерации» в Управлении экономики и программ развития создан отдел проектной деятельности, обеспечивающий осуществление мониторинга реализации федеральных проектов, входящих в состав национальных проектов и ведомственных проектов.

В рамках транспортной части Комплексного плана Росавиация является ответственным исполнителем Федерального проекта «Развитие региональных аэропортов и маршрутов», который направлен на решение задач, установленных подпунктом «б» пункта 15 Указа № 204.

Перечнем объектов и мероприятий федерального проекта «Развитие региональных аэропортов и маршрутов», включенных в транспортную часть Комплексного плана, предусмотрена реконструкция 60 объектов в 57 аэропортах Российской Федерации с финансированием из средств федерального бюджета в размере 160,5 млрд рублей до 2024 года.

За счет средств внебюджетных источников предусмотрено развитие аэропортовой инфраструктуры в г. Новосибирске (Толмачево), г. Томске (Богашево), г. Мурманске, г. Минеральных Водах, г. Ставрополе, г. Архангельске (Талаги) и г. Петропавловске-Камчатском в размере 29,29 млрд рублей.

2.1. Реализация инфраструктурных проектов развития аэропортовой сети, направленных на формирование единого транспортного пространства, на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры

Для достижения данной цели предусматривается решение ряда задач.

Задачей по комплексному развитию крупных международных узловых аэропортов является осуществление инвестиционных проектов по устранению разрывов и «узких мест» на главных международных направлениях деятельности.

Мероприятия данной задачи предусматривают реализацию комплексных проектов развития аэропортов в г. Новосибирске (Толмачево), г. Москве (Шереметьево, Домодедово), г. Красноярске, г. Петропавловске–Камчатском и других городах. При этом Московский авиатранспортный узел будет выполнять роль узлового аэропорта, который позволит консолидировать пассажиропотоки, следующие из разных стран, и распределять их на трансконтинентальные рейсы.

Решение задачи обеспечения развития сети крупных международных узловых аэропортов позволит обеспечить соответствующей инфраструктурой потребности авиаперевозчиков в пропускной способности аэропортовой инфраструктуры с учетом современных процессов обновления авиационной техники и внедрения международных стандартов качества.

Задача развития транспортных узлов, обеспечивающих основные межрегиональные связи и формирование единого транспортного пространства.

Мероприятия данной задачи предусматривают сохранение тенденции строительства и модернизации взлетно-посадочных полос в российских узловых аэропортах, что особенно значимо для развития Арктики, Дальнего Востока, Крайнего Севера и труднодоступных районов Сибири.

Решение задачи обеспечения развития сети внутрироссийских узловых аэропортов направлено на преодоление тенденции относительного низкого удельного веса внутрироссийских авиаперевозок, что соответствует тенденциям, обычно демонстрируемым крупными, имеющими большую географическую протяженность государствами, развивающимися в приоритетном порядке внутренние авиаперевозки.

Неотъемлемой составляющей, обеспечивающей развитие перевозок, является сохранение и развитие аэродромной инфраструктуры, в том числе обеспечивающей возможность приема новых типов воздушных судов.

Основным направлением решения задачи по комплексному развитию крупных международных узловых и региональных аэропортов Российской Федерации является осуществление реконструкция аэродромной сети Российской Федерации за счет расходов инвестиционного характера в рамках государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы».

В 2020 году в рамках ведомственного проекта «Развитие инфраструктуры воздушного транспорта» продолжались работы по завершению мероприятий по реконструкции (строительству) в аэропортах г. Москвы (Шереметьево, Домодедово), г. Нижнего Новгорода (Стригино), г. Екатеринбурга (Кольцово), п. Оссоры, г. Улан-Удэ. Объем бюджетных ассигнований на реализацию данных мероприятий составил 3,9 млрд рублей.

В рамках федерального проекта «Развития региональных аэропортов и маршрутов» предусматривались к реализации 47 мероприятий, в том числе по: 31 мероприятиям выполнялись строительно-монтажные работы (г. Саратов (Гагарин), г. Пермь (Большое Савино), г. Челябинск (Баландино) 2 этапа, г. Норильск (Алыкель) 2 этапа, г. Якутск (III очередь), г. Хабаровск (Новый), г. Благовещенск (Игнатьево), г. Магадан (Сокол), г. Минеральные Воды (2 этап), г. Братск, г. Новосибирск (Толмачево), г. Томск (Богашево), г. Олекминск, с. Жиганск, с. Верхневилуйск, г. Нерюнгри, пгт Сеймчан, г. Певек, п. Соловки (субсидия субъекту РФ), г. Великий Устюг (субсидия субъекту РФ), г. Петропавловск-Камчатский, г. Мирный, п. Амдерма, г. Нижнекамск (Бегишево), г. Нюрба, с. Чара (субсидия субъекту РФ), г. Воронеж, пгт Депутатский и г. Красноярск (магистральная рулежная дорожка, субсидия субъекту РФ);

по 16 мероприятиям – выполнялись проектные и изыскательские работы (г. Воронеж, пгт Беринговский, г. Грозный (аэровокзал), г. Грозный (аэродром), г. Мурманск, г. Ижевск, г. Киров, г. Чита, г. Полярный, пгт Усть-Нера, с. Маган, г. Тында, п. Провидение (Бухта Провидения), с. Марково, с. Лаврентия, г. Магнитогорск).

В 2020 году на реализацию мероприятий данного проекта было направлено 17 888,9 млн рублей.

Основными приоритетами в 2020 году были следующие направления:

– завершение в полном объеме работ по реконструкции аэродромной инфраструктуры аэропортов г. Челябинска, г. Хабаровска, г. Норильска;

– дооборудование аэропорта г. Саратова (Гагарин) до требований II категории ИКАО;

– реконструкция аэропортов Дальневосточного федерального округа и Арктической зоны: г. Благовещенска, г. Якутска, г. Хабаровска, г. Улан-Удэ, г. Норильска, г. Магадана, г. Среднеколымска, п. Оссоры, г. Зеи, с. Бомнака, п. Амдермы, г. Олекминска, с. Жиганска, с. Верхневиллюйска, г. Виллюйска, г. Нерюнгри, г. Певека, пгт Сеймчана, и разработка проектной документации на реконструкцию аэропортов п. Провидения (Бухта Провидения), с. Марково, с. Лаврентия, г. Полярного, г. Тынды, пгт Усть-Неры, с. Магана, п. Херпучи, р.п. Охотска, пгт Беринговского, г. Читы;

– реконструкция объектов, не относящихся к вышеуказанным приоритетным направлениям в аэропортах г. Москвы (Домодедово, Шереметьево), г. Екатеринбурга (Кольцово), г. Перми (Большое Савино), г. Братска, г. Томска (Богашево), г. Новосибирска (Толмачево), п. Соловков, г. Великого Устюга.

В 2020 году были достигнуты следующие результаты:

- завершены работы и введены в эксплуатацию взлетно-посадочные полосы

- в аэропортах г. Хабаровска, п. Оссоры, п. Соловки;

- в полном объеме завершены мероприятия по реконструкции (строительству) и введены в эксплуатацию элементы аэродромной инфраструктуры в аэропортах г. Норильска, г. Челябинска (РД и перрон), г. Минеральных Вод, с. Верхневиллюйска;

- проведены работы по восстановлению элементов аэродромной инфраструктуры в аэропортах п. Туры, пгт Диксона;

- осуществлено дооборудование аэропорта г. Саратова (Гагарин) до требований II категории ИКАО;

- завершены строительные-монтажные работы в аэропорту Челябинск (дооборудование до III категории посадки и строительство разворотной площадки);

- за счет внебюджетных источников построены и введены в эксплуатацию аэродромный комплекс в аэропорту г. Тобольска, аэровокзальные комплексы в аэропортах г. Москвы (Шереметьево, терминал С), г. Череповца, г. Уфы, г. Петрозаводска, осуществлена замена светосигнального оборудования в аэропорту р.п. Северо-Енисейского.

При этом необходимо отметить, что в 2020 году были допущены отставания по реконструкции аэропортов в г. Магадане, г. Братске, г. Томске, г. Перми и г. Благовещенске.

В 2020 году продолжались работы по модернизации и поддержанию эксплуатационной готовности технических средств и систем объектов ЕС ОрВД.

Мероприятия выполнялись в рамках реализации государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы», федеральных целевых программ «Поддержание, развитие и использование системы ГЛОНАСС на 2012 – 2020 годы», «Социально-экономическое развития Республики Крым и г. Севастополя до 2022 года» и Долгосрочной программы развития ФГУП «Госкорпорация по ОрВД на 2014-2020 гг.

Завершены работы по созданию и вводу в эксплуатацию Якутского укрупненного центра ЕС ОрВД, включающие выполнение работ по строительству нового технологического здания и оснащению АС ОрВД районного и аэродромного центров обслуживания воздушного движения.

Продолжается выполнение работ по созданию Санкт-Петербургского центра ЕС ОрВД. Завершение работ и ввод в эксплуатацию планируется в 2021 году.

В 2020 году заключены договора на проведение модернизации АС ОрВД Ростовского укрупненного центра ЕС ОрВД.

Кроме того, в 2020 году начаты работы по созданию резервной АС ОрВД для Московского центра автоматизированного управления воздушным движением и оснащению КДП аэродромов Шереметьево, Домодедово и Внуково комплексами средств автоматизации УВД из состава резервной АС ОрВД для МЦ АУВД со сроком завершения работ в 2023 году.

За отчетный период построена и введена в эксплуатацию новая вышка КДП в аэропорту Липецк, оснащены современными комплексами технических средств автоматизированного управления воздушным движением аэропорты Екатеринбург (Кольцово), Калининград (Храброво).

Ведутся работы по строительству вышек КДП и оснащению современным оборудованием УВД в аэропортах Петрозаводск, Тюмень, Симферополь, Севастополь (Бельбек).

В 2020 году 6 аэродромов оснащены многопозиционными системами наблюдения: г. Краснодар (Пашковский), г. Владивосток (Кневичи), г. Челябинск (Баландино), г. Саратов (Гагарин), г. Хабаровск (Новый), г. Ростов-на-Дону (Платов). Для контроля за наземной обстановкой все вышеуказанные аэропорты оснащены автоматизированными комплексами контроля наземного движения.

Выполнены работы по оснащению радиолокаторами обзора летного поля (РЛС ОЛП) аэропортов г. Владивостока, г. Екатеринбурга, г. Саратова.

Организованы работы по расширению зоны действия широкозонной МПСН филиала «Аэронавигация Северо-Запада» и созданию широкозонной МПСН филиала «Аэронавигации Дальнего Востока» (1-6 районы). Заключен договор на проектирование создание широкозонной МПСН для филиалов «Аэронавигация Юга» и «Крымаэронавигация» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».

Впервые в Российской Федерации выполнены работы по созданию системы контроля за характеристиками выдерживания высоты воздушными судами в условиях сокращенных минимумов вертикального эшелонирования (RVSM), функционирующие с использованием информации ММПСН (НМУ) и АЗН-В (АНМС) в Санкт-Петербургской зоне ЕС ОрВД» и филиала «Аэронавигация Дальнего Востока.

Продолжается оснащение центров ЕС ОрВД аэродромными радиолокационными комплексами: введены в эксплуатацию 5 АРЛК в аэропортах г. Салехарда, г. Мурманска, г. Петрозаводска, г. Сыктывкара, г. Иркутска. Проводятся работы на объектах по оснащению ОРЛ-А аэропортов г. Бодайбо, г. Калуги, г. Москвы (Шереметьево, Внуково). Завершены приемочные испытания и проведена сертификация аэродромного обзорного радиолокатора S диапазона с вторичным каналом «АОРЛ-АМИ 2700» в аэропорту г. Махачкалы.

В части оснащения центров ЕС ОрВД трассовыми радиолокационными комплексами завершены работы и введен в эксплуатацию ТРЛК «Сопка-2» на объекте ОРЛ-Т Магнитогорск.

Для оснащения центров ЕС ОрВД средствами вторичной радиолокации введены в эксплуатацию 4 автономных моноимпульсных вторичных радиолокатора МВРЛ на позициях Тобольск, Тарко-Сале, Сургут, Бухта Провидения.

Введены в эксплуатацию 11 радиомаячных систем посадки в аэропортах: г. Нальчика, г. Тобольска, г. Махачкалы – 2 шт., г. Иркутска, г. Нижневартовска – 2 шт., г. Воркуты, г. Сургута, г. Москвы (Шереметьево) – 2 шт.

В 2020 году продолжились работы по совершенствованию системы авиационной электросвязи. Введено в эксплуатацию 8 центров коммутации сообщений и АМНС, 10 СКРС, 104 приемо-передающих центра связи и радиосредств ОВЧ диапазона, 5 автоматизированных приемо-передающих центра (АППЦ) ОВЧ диапазона, 8 ретрансляторов ОВЧ-диапазона, 81 средство связи диапазона ОВЧ, 147 комплектов оборудования радиосвязи ВЧ диапазона.

В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 28.11.2015 № 1283 Росавиацией осуществляется оказание государственной услуги по сертификации радиотехнического оборудования и оборудования авиационной электросвязи, используемого для обслуживания воздушного движения. В 2020 году Росавиацией выдано 5 сертификатов типа и 30 дополнений к ранее выданным сертификатам типа. В рамках этих мероприятий разработано и утверждено 4 сертификационных требований (базиса), а также 16 программ и методик сертификационных испытаний нового оборудования.

Кроме того, рассмотрено и согласовано 70 бюллетеней на доработку (модернизацию) существующих средств УВД, РТОП и авиационной электросвязи, большинство из которых было осуществлено для обеспечения перехода на новую структуру воздушного пространства Московской зоны и смежных с ней зон ЕС ОрВД, а также на систему отсчёта высоты полетов воздушных судов QNH.

Организована работа с Минобороны России по вопросам совместного использования частотного ресурса Российской Федерации в интересах гражданской авиации. Направлено в Генеральный штаб ВС Российской Федерации и Воздушно-космические силы более 200 заявок на выделение радиочастот, получено 195 разрешений.

Проведена оценка соответствия юридических лиц, осуществляющих аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов пользователей воздушного пространства Российской Федерации, требованиям Федеральных авиационных правил, утвержденных приказом Минтранса России от 14.07.2015 № 216, в рамках которой принято 9 заявок и выдано 9 приложений к свидетельству соответствия юридических лиц, осуществляющих АНО.

Дальнейшее развитие Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации будет осуществляться на основе оптимизации системы управления, внедрения новых технологий и перспективных средств и систем радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи в соответствии с ранее принятыми решениями Правительства Российской Федерации, Минтранса России и утвержденными планами, включая:

завершение работ по созданию и вводу в эксплуатацию Санкт-Петербургского укрупненного центра ЕС ОрВД;

продолжение выполнения работ по переоснащению Ростовского укрупненного центра ЕС ОрВД, созданию резервной АС ОрВД Московского центра автоматизированного управления воздушным движением и переоснащению КДП аэродромов Московского авиационного узла;

реализация мероприятий Концепции внедрения автоматического зависимого наблюдения на основе единого стандарта с развитием до функционала многопозиционных систем наблюдения в Российской Федерации, утвержденной распоряжением министра транспорта Российской Федерации от 25.04.2018 № 68-р;

реализация мероприятий по оснащению гражданских аэродромов современными инструментальными системами посадки воздушных судов, в том числе с использованием ГЛОНАСС, системами наблюдения и контроля наземного движения, средствами связи.

2.2. Повышение доступности транспортных услуг для населения

Для достижения данной цели предусматривается решение задач по развитию региональных авиаперевозок, в том числе на социально значимых маршрутах, содействие обновлению парка воздушных судов.

Одной из важнейших составляющих задачи является обеспечение авиаперевозок пассажиров на социально значимых маршрутах, включая безальтернативное транспортное сообщение и обеспечение доступности воздушных перевозок пассажиров с Дальнего Востока и из районов Крайнего Севера в европейскую часть страны, в города Симферополь и Калининград и в обратном направлении.

Мероприятия данной задачи предусматривают сохранение и развитие сети аэропортов местных воздушных линий для обеспечения безальтернативного круглогодичного транспортного сообщения населенных пунктов районов Крайнего Севера и Арктической зоны, а также предоставление субсидий на обеспечение доступности воздушных перевозок пассажиров с Дальнего Востока и из районов Крайнего Севера в европейскую часть страны.

Основным приоритетом развития авиаперевозок в Российской Федерации является обеспечение доступности авиатранспортных услуг для населения. Немаловажное значение имеет также развитие региональных авиаперевозок.

Объем внутренних перевозок в 2020 году, за исключением маршрутов, пунктом назначения/отправления которых является г. Москва, составил 18,2 млн пассажиров, что на 1 млн человек меньше, чем в 2019 году.

Снижение объемов перевозок обусловлено в первую очередь распространением новой коронавирусной инфекции и введенными в связи с этим ограничениями.

Адаптируясь к новым условиям, как органы власти, так и авиаперевозчики принимают все возможные меры не только по стабилизации, но и по развитию авиаотрасли.

Значительного сокращения пассажирских перевозок удалось избежать, во многом благодаря программам субсидирования, реализуемым Росавиацией.

Федеральным агентством воздушного транспорта в 2020 году были реализованы 2 программы субсидирования, направленные на развитие региональных воздушных перевозок и повышение их доступности для населения.

Совокупный бюджет программ субсидирования в 2020 году составил 15,5 млрд рублей. Количество перевезенных пассажиров составило более 2,8 млн пассажиров.

1. Программа субсидирования региональных воздушных перевозок на территории Российской Федерации и формирования региональной маршрутной сети Российской Федерации (далее - постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2013 № 1242).

В 2020 году на реализацию постановления № 1242 было предусмотрено 9,15 млрд рублей. В том числе выделено 2,12 млрд рублей в целях предоставления в 2020 году субсидии из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории Российской Федерации и формирование региональной маршрутной сети по маршрутам, перевозки по которым осуществляются на современных воздушных судах, произведенных на территории Российской Федерации после 01.01.2009 (распоряжение Правительства Российской Федерации от 18.07.2020 № 1880-р, утвержденное во исполнение подпункта «в» пункта 1 перечня поручений Президента Российской Федерации от 07.06.2020 № Пр-937 по итогам совещания по вопросам развития авиационной промышленности и авиационных перевозок 13.05.2020, постановление Правительства Российской Федерации от 10.08.2020 № 1205).

В перечень субсидируемых в 2020 году включены 389 маршрутов.

Полеты выполнялись 23 авиакомпаниями: АО «Авиакомпания «Ангара», АО «Авиакомпания «Якутия», АО «Авиакомпания АЗИМУТ», АО «Авиационная транспортная компания «Ямал», АО «ЮВТ АЭРО», АО «Авиакомпания «НордСтар», ГУП Оренбургской области «Международный аэропорт «Оренбург», АО Авиакомпания «РусЛайн», ООО «Аэросервис», АО «Авиакомпания «Сибирь», ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр», АО «Вологодское авиационное предприятие», ООО «Сибирская Легкая Авиация», АО Авиакомпания «ИрАэро», АО «Авиакомпания «Аврора», АО «КрасАвиа»,

АО «Костромское авиапредприятие», ЗАО «ЮТэйр», ООО «Авиапредприятие «Северсталь», АО «Нордавиа», АО «2-ой Архангельский объединенный авиаотряд», АО «Авиакомпания «АЛРОСА», АО «Ред Вингс».

В 2020 году выполнено 49 432 рейсов на сумму 9,07 млрд рублей, перевезено более 2 млн пассажиров.

2. Постановление Правительства Российской Федерации от 02.03.2018 № 215 «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта в целях обеспечения доступности воздушных перевозок населению» (далее - постановление Правительства № 215) .

На реализацию постановления Правительства № 215 в 2020 году было предусмотрено 6,34 млрд рублей.

Полеты выполнялись 13 авиакомпаниями: ПАО «Аэрофлот», АО «Авиакомпания «Сибирь», АО «Авиакомпания «Якутия», ОАО Авиакомпания «Уральские авиалинии», ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр», АО «Авиакомпания АЗИМУТ», ООО «Авиакомпания «Икар», ООО «Северный ветер», АО «Ред Вингс», АО «Нордавиа», АО «Авиакомпания «НордСтар», АО Авиакомпания «ИрАэро», АО «Авиакомпания АЛРОСА».

В утвержденный перечень маршрутов включены 134 маршрута из них:

- 102 маршрута с Дальнего Востока и в обратном направлении;
- 25 маршрутов в г. Симферополь;
- 7 маршрутов из г. Калининграда.

По итогам года перевезено 753,9 тыс пассажиров на сумму 6,34 млрд рублей.

Показатели результатов федерального проекта «Развитие региональных аэропортов и маршрутов» и государственной программы «Развитие транспортной системы» в 2020 году также достигнуты:

- авиационная подвижность населения – 0,47 полетов на 1 чел. в год (план – 0,40 полетов на 1 чел. в год);
- рост объема перевозок по маршрутам, минуя Москву – 18,2 млн пассажиров (план – 9 млн пассажиров);
- доля межрегиональных регулярных пассажирских авиационных рейсов (маршрутов), минуя Москву, на уровне 45,6 % (план – 42 %) от общего количества внутренних регулярных маршрутов;

– 49 432 субсидированных региональных регулярных авиационных рейсов (план – 43 820 субсидированных региональных регулярных авиационных рейсов) (выполняемых не менее чем по 175 маршрутам внутренних воздушных линий).

Таким образом, Минтранс России и Росавиацией в рамках установленных им бюджетных полномочий обеспечено достижение заданных результатов с использованием наименьшего объема средств (экономичность) и достижения наилучшего результата с использованием определенного бюджетом объема средств (результативность) в соответствии со статьей 34 Бюджетного кодекса Российской Федерации.

Помимо перечисленных выше программ субсидирования на достижение поставленной перед Росавиацией задачи косвенно оказывает влияние государственная финансовая поддержка обновления парка воздушных судов российских авиакомпаний, которая в 2020 году реализовывалась в рамках федерального проекта «Развитие региональных аэропортов и маршрутов» в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 30.12.2011 № 1212 «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета российским авиакомпаниям, региональным унитарным предприятиям, не являющимся российскими авиакомпаниями, в целях обновления парка воздушных судов осуществления внутренних региональных и местных воздушных перевозок».

Программа субсидирования реализуется путем финансирования части затрат на уплату лизинговых или арендных платежей за воздушные суда, получаемые российскими авиакомпаниями от лизинговых компаний по договорам лизинга или аренды, для осуществления внутренних региональных и местных воздушных перевозок и направлена на обновление парка воздушных судов эксплуатантов.

Механизм поддержки предусматривает предоставление единовременной субсидии авиакомпании, получающей в лизинг или аренду самолет не старше 10 лет, оснащенный:

- любым типом двигателей, с количеством пассажирских мест не более 50;
- турбовинтовыми двигателями, с количеством пассажирских мест не более 78;
- турбореактивными двигателями, с количеством пассажирских мест не менее 75 и не более 103, зарегистрированный в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации или самолет гражданский пассажирский с количеством пассажирских мест не более 12, являющийся

предметом договора лизинга (аренды), на котором со дня замены поршневого двигателя на турбовинтовой двигатель до дня передачи российской авиакомпании (региональному унитарному предприятию) по договору лизинга (аренды) прошло не более 10 лет.

По данной программе субсидирования приняты решения, заключены соглашения и перечислены средства федерального бюджета на субсидирование части затрат на уплату лизинговых (арендных) платежей 9 самолетов: 3 ед. Суперджет, 4 ед. L-410, 2 ед. ТВС-2МС – с получателями субсидий «Азимут», «2-ой Архангельский объединенный авиаотряд», «Аэросервис», «Сибирская легкая авиация», «Авиация Колымы» в объеме 1 781,06 млн рублей (100%).

Решение задачи по развитию региональных авиаперевозок и обеспечению потребности в авиаперевозках пассажиров на социально значимых маршрутах в 2020 году обеспечивалось посредством оказания государственной поддержки авиапредприятиям, расположенным в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, и федеральным казенным предприятиям, созданным на базе аэропортов регионального и местного значения.

Программа субсидирования аэропортов, находящихся в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, осуществлялась Росавиацией в соответствии с положениями постановления Правительства Российской Федерации от 09.02.2018 № 135 «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета аэропортам, расположенным в районах Крайнего Севера и приравненным к ним местностям, и о признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации».

Данная мера государственной поддержки направлена на сдерживание роста тарифов на аэропортовые услуги в аэропортах, расположенных в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, путем предоставления субсидии, направленной на частичную компенсацию убытков, связанных с оказанием аэропортовых услуг по обеспечению посадки и вылета воздушных судов по сниженной ставке в размере 820 рублей за тонну максимальной взлетной массы.

В перечень получателей субсидий включаются организации, эксплуатирующие аэродромы, находящиеся в федеральной собственности (за исключением федеральных казенных предприятий), которые оказывают не более 3 700 услуг по взлету-посадке на аэродроме.

В 2020 году приказом Росавиации утвержден перечень из двух получателей субсидии (АО «Комсомольский-на-Амуре аэропорт», ООО «Аэропорт Байкал (Улан-Удэ)»). Размер предоставленной субсидии составил 10,0 млн рублей. В аэропортах-участниках программы субсидирования обслужено 1,52 тыс.

самолетовылетов по сниженной ставке (запланированный объем на 2020 год составлял 1 тыс. самолетовылетов).

Необходимо отметить, что данная форма государственной поддержки сокращается в связи с включением значительного количества местных аэродромов в состав федеральных казенных предприятий либо передачей аэродромного имущества в собственность субъектов Российской Федерации.

В целях сохранения и развития наземной аэропортовой инфраструктуры труднодоступных и северных территорий реализуется программа субсидирования федеральных казенных предприятий, созданных на базе аэропортов регионального и местного значения. Субсидии предоставляются в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 02.09.2020 № 1339 «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета федеральным казенным предприятиям, расположенным в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях» (ранее – приказ Росавиации от 17.04.2017 № 299-П).

Реализация данного мероприятия направлена на решение проблемы обеспечения финансирования предприятий аэропортовой деятельности, находящихся в регионах, удаленных от основных авиатранспортных потоков, многие из которых характеризуются суровыми климатическими условиями, низкой плотностью населения и расположены в регионах Крайнего Севера и Арктической зоне Российской Федерации.

Указанные предприятия расположены в таких районах, где авиация является безальтернативным видом транспорта, а аэропорты являются важными социально значимыми объектами авиатранспортной инфраструктуры, обеспечивающими связность территории страны. В настоящее время в составе 7 ФКП («Аэропорты Севера», «Аэропорты Камчатки», «Аэропорты Чукотки», «Аэропорты Красноярья», «Аэропорт Амдерма», «Аэропорты Дальнего Востока», «Аэропорт Кызыл») обеспечивается текущее содержание и развитие 81 местного аэропорта и посадочных площадок, расположенных в районах Арктики, Дальнего Востока, Крайнего Севера и приравненных к ним местностях.

На реализацию мероприятия объем предоставленной субсидии в 2020 году составил 4,68 млрд рублей (100,0% от плана).

Показатель (индикатор) государственной программы «Развитие транспортной системы» – количество самолетовылетов из аэропортов ФКП в 2020 году составил 33,3 тыс. единиц. Достигнутый уровень выше запланированного на 23,3% (планом предусмотрено 27 тыс. самолетовылетов на 2020 год). Отклонение связано в основном с увеличением полётов санитарной авиации и государственной авиации.

В 2020 году основными результатами деятельности казенных предприятий аэропортового профиля являлись:

- сохранение и развитие сети аэропортов местных воздушных линий и посадочных площадок, включая приведение большинства аэропортов в соответствие сертификационным требованиям;
- сохранение безальтернативного (в большинстве случаев) круглогодичного средства транспортного сообщения в населенных пунктах районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, обеспечивающего реализацию конституционных прав граждан на свободу перемещения;
- сдерживание роста величины ставок сборов и тарифов на относительно низком уровне, что благоприятно отражается на транспортной доступности регионов Крайнего Севера и Дальнего Востока и тормозит рост расходов региональных бюджетов субъектов Российской Федерации, направляемых на субсидирование авиакомпаний, выполняющих социально-значимые перевозки в труднодоступных районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях. Необходимо отметить, что эффективное решение данной задачи напрямую зависит от индексации размера предоставляемой предприятиям субсидии из федерального бюджета, на ежегодный рост текущих расходов предприятия, в отсутствие которой предприятия вынуждены индексировать тарифы.

В 2020 году поставленные перед Росавиацией цели и задачи в области гражданской авиации решались по ряду других мероприятий, финансовое обеспечение которых предусматривалось в рамках текущих расходов, а именно:

- мероприятие «Возмещение расходов за аэронавигационное обслуживание и услуги по аэропортовому и наземному обеспечению полетов воздушных судов пользователей воздушного пространства, освобожденных в соответствии с законодательством Российской Федерации от оплаты за них»;
- мероприятие «Создание условий для реализации Программы в сфере гражданской авиации и аэронавигационного обеспечения».

В 2020 году из средств федерального бюджета в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 27.12.2017 № 1665 «О предоставлении субсидий из федерального бюджета на возмещение организациям недополученных доходов от предоставления услуг по аэропортовому и наземному обеспечению полетов воздушных судов пользователей воздушного пространства, освобожденных в соответствии с законодательством Российской Федерации от платы за них» оказывалось возмещение организациям недополученных доходов за услуги по аэропортовому и наземному обеспечению полетов воздушных судов, оказанные пользователям

воздушного пространства, освобожденным в соответствии с законодательством Российской Федерации от оплаты за них (МВД России, ФСБ России, Росгвардия, Минобороны России, МЧС России).

В 2020 году Росавиацией было принято 199 решений о предоставлении субсидии за услуги, оказанные в 2019 году, и 64 решение за услуги, оказанные в 2014-2018 годах. Кассовый расход составил 1 133,3 млн рублей.

В целях полного удовлетворения заявок организаций в декабре 2020 года из резервного фонда Правительства Российской Федерации было выделено дополнительно 295 млн рублей.

Расходы на аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов упомянутых ведомств возмещались на основании постановления Правительства Российской Федерации от 23.09.2020 № 1535 «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета на возмещение расходов за аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов пользователей воздушного пространства, освобожденных в соответствии с законодательством Российской Федерации от платы за аэронавигационное обслуживание» (ранее – приказ Росавиации от 17.04.2017 № 297-П). Объем возмещения расходов ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» в 2020 году составил 22,4 млн рублей.

2.3. Повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы

Для достижения данной цели предусматривается в основном решение двух задач, касающихся обеспечения транспортной (авиационной) безопасности и развития интегрированной системы контроля безопасности на воздушном транспорте.

Решение задачи по обеспечению защиты авиатранспортной системы от актов незаконного вмешательства, а также увеличению количества объектов воздушного транспорта, имеющих современные технические средства обеспечения транспортной безопасности, позволяет значительно сократить количество противоправных действий и будет поддерживать имидж воздушного транспорта, как безопасного вида транспорта.

Основными направлениями решения этих задач являются:

- повышение уровня защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств воздушного транспорта от актов незаконного вмешательства;

- повышение профессионального уровня работников из числа сил обеспечения транспортной безопасности;

- повышение эффективности взаимодействия субъектов транспортной инфраструктуры и заинтересованных органов исполнительной власти в области обеспечения транспортной безопасности.

Для достижения цели повышения комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы Росавиацией в 2020 году реализовывались задачи по:

- обеспечению безопасности полетов и эффективности использования воздушного пространства Российской Федерации;

- обеспечению деятельности специализированных аварийно-спасательных служб на воздушном транспорте на уровне, соответствующем международным и национальным требованиям;

- повышению защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств воздушного транспорта от актов незаконного вмешательства, в том числе террористической направленности.

Решение задачи по повышению организации и эффективности использования воздушного пространства Российской Федерации в 2020 году осуществлялось в соответствии с нормами воздушного законодательства Российской Федерации.

В 2020 году в сфере использования воздушного пространства Российской Федерации деятельность Росавиации осуществлялась в рамках установленных полномочий по организации использования воздушного пространства и аэронавигационному обслуживанию пользователей воздушного пространства, а также обеспечению непрерывного функционирования Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (ЕС ОрВД).

Основные усилия в вопросах организации использования воздушного пространства были направлены на обеспечение безопасности при полётах воздушных судов гражданской, государственной и экспериментальной авиации, а также при осуществлении других видов деятельности, представляющей угрозу безопасности воздушного движения.

Продолжалась реализация мероприятий по совершенствованию функционирования Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации.

В соответствии с Положением о Единой системе организации воздушного движения Российской Федерации, утверждённым постановлением Правительства Российской Федерации от 28.08.2015 № 901, Росавиацией утверждено Положение

об оперативных органах Единой системы и издан Перечень оперативных органов Единой системы.

Вместе с тем, в 2020 году наблюдалось снижение интенсивности воздушного движения, обусловленное, прежде всего, особенностями противодействия распространению коронавирусной инфекции (COVID – 19).

За 2020 год в воздушном пространстве Российской Федерации обслужено 1 299 063 полёта воздушных судов. Снижение по сравнению с 2019 годом составило 28,914%.

Транзитных полётов через воздушное пространство Российской Федерации выполнено 167 858, снижение по сравнению с 2019 годом составило 45,42%. Максимальная интенсивность была зафиксирована 11 сентября 2020 г. и составила 5 005 обслуженных за сутки воздушных судов.

В 2020 году обеспечена реализация мероприятий по совершенствованию организации использования воздушного пространства.

В соответствии с поручением Правительственной комиссии по транспорту с 3 декабря 2020 г. начаты полёты в условиях новой структуры воздушного пространства Московской и смежных с ней зон Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации, которая обеспечила внедрение:

- маршрутов обслуживания воздушного движения, основанных на современных методах и средствах навигации;
- бесконфликтности между схемами прибытия и схемами вылета основных аэродромов;
- оптимизации диспетчерских пунктов ОВД («прилёт» и «вылет») в Московском узлом диспетчерском районе;
- перенаправление транзитных потоков воздушных судов с целью снижения нагрузки на основные аэродромы Москвы, а также другие эксплуатационные свойства.

Работа по уточнению отдельных элементов и параметров новой структуры воздушного пространства продолжается и организована в Росавиации на постоянной основе в рамках специально созданной рабочей группы, в которую включены помимо специалистов Росавиации, ФГУП «Госкорпорации по ОрВД» и ФГУП «ГосНИИ ГА» эксплуатанты гражданской авиации, аэропорты, представители государственной и экспериментальной авиации, а также заинтересованных федеральных органов исполнительной власти.

Также в рамках совершенствования структуры воздушного пространства продолжалась работа по развитию сети маршрутов обслуживания воздушного

движения (воздушные трассы, маршруты зональной навигации, местные воздушные линии), в основу был положен принцип удовлетворения интересов пользователей воздушного пространства и оптимизации потоков воздушного движения.

Общее количество маршрутов обслуживания воздушного движения в 2020 году составило 976 с общей протяжённостью 823 091 км, из них международных – 405, протяжённостью 341 296 км; маршрутов зональной навигации – 366, протяжённостью 376 932 км.

Для защиты важных государственных объектов, ключевых промышленных комплексов в 2020 году с непосредственным участием Росавиации установлено 16 запретных зон, а для обеспечения деятельности пользователей воздушного пространства – 28 зон ограничения полётов.

Организована работа по совершенствованию процедур планирования использования воздушного пространства и организации воздушного движения, путем внесения изменений и дополнений в Федеральные правила использования воздушного пространства Российской Федерации, принятых в декабре 2020 года.

Вышеуказанные мероприятия позволяют обеспечить реализацию процедуры спрямления маршрута полёта, гибкого использования воздушного пространства временных зарезервированных зон ограничения полётов, устанавливать районы свободной маршрутизации.

Представляется, что проведённая в данном направлении работа позволила за прошедший год создать серьёзный фундамент для дальнейшего совершенствования вопросов обеспечения эффективного и экономичного воздушного движения.

Осуществлялась реализация мероприятий по совершенствованию организации использования воздушного пространства беспилотными воздушными судами.

Внедрены положения Федеральных правил использования воздушного пространства, принятые в начале 2020 года (постановление Правительства Российской Федерации от 03.02.2020 № 74), касающиеся упрощения процедур получения разрешений на полёты беспилотных воздушных судов до высоты 150 метров.

Специалисты Росавиации приняли непосредственное участие в формировании проекта Концепции интеграции беспилотных воздушных судов в единое воздушное пространство Российской Федерации.

На протяжении 2020 года постоянно проводилась работа по подготовке предложений в нормативные правовые акты воздушного законодательства

Российской Федерации, направленные на совершенствование правил и процедур организации использования воздушного пространства и аэронавигационного обслуживания, а также имплементации в них поправок, включённых в стандарты и рекомендуемую практику ИКАО.

На постоянной основе реализовывались мероприятия по обеспечению безопасности полётов при обслуживании воздушного движения.

Проводился анализ выполнения органами обслуживания воздушного движения замечаний и рекомендаций комиссий по расследованию авиационных происшествий и инцидентов.

В целях оперативного принятия мер по устранению факторов, создающих риски авиационных происшествий, связанных с деятельностью органов обслуживания воздушного движения, издан приказ Росавиации от 30 октября 2020 г. «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности полётов при обслуживании воздушного движения».

В октябре организованы и проведены методические совещания руководящего состава УВД и РТОП Росавиации, её территориальных органов, предприятий и организаций, осуществляющих аэронавигационное обслуживание, ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», его филиалов, а также учебных заведений гражданской авиации специализации УВД и РТОП.

В течение 2020 года Росавиацией рассмотрено 244 обращения граждан по вопросам, связанным с использованием воздушного пространства воздушными судами, из них в декабре – 53. Увеличение частоты обращений в декабре связано с возникающими у граждан вопросами по вводу новой структуры воздушного пространства.

Организовано предоставление пользователям воздушного пространства Российской Федерации полного спектра документов аэронавигационной информации на бумажных и электронных носителях, включая электронный планшет. Поддерживается в актуальном состоянии Сборник аэронавигационных данных об искусственных препятствиях (высотных объектах строительства), опубликовано более 179 тыс. аэродромных препятствий и более 39 тыс. препятствий на маршруте. Официальные аэронавигационные данные, аэронавигационная информация предоставлялись всем заинтересованным пользователям в бумажном и/или электронном виде, обеспечивался круглосуточный свободный доступ к ним на официальном сайте Росавиации.

Разработан и с 1 января 2021 г. вступил в силу приказ Минтранса России от 05.11.2020 № 449 «Об утверждении Порядка разработки и применения аэронавигационного паспорта аэродрома (вертодрома, посадочной площадки)

гражданской авиации, аэронавигационная информация о котором публикуется в Сборнике аэронавигационной информации Российской Федерации, типовых схем аэронавигационного паспорта аэродрома (вертодрома, посадочной площадки) и типовых инструкций по производству полётов в районе аэродрома (вертодрома), аэроузла». Издан приказ Росавиации от 11 января 2021 № 1-п, раскрывающий порядок его реализации.

Разработаны массивы цифровой информации о местности и препятствиях в районах 14 аэродромов Центрального, Северо-Западного, Южного, Приволжского и Восточно-Сибирского федеральных округов, а также на воздушных трассах над территориями Чукотского АО, Приморского края, Сахалинской обл. и Еврейской автономной обл.

В течение года издано и опубликовано в документах аэронавигационной информации: 96 поправок и дополнений к АИП России, 18 циркуляров аэронавигационной информации, 141 764 НОТАМ к АИП России книга 1, 2, 4.

Полностью переиздан Сборник маршрутов обслуживания воздушного движения.

В целях реализации полномочий Росавиации по предоставлению государственной услуги по аэронавигационному обслуживанию пользователей воздушного пространства Российской Федерации осуществлялся контроль полноты и своевременности предоставления авиационной метеорологической информации органам обслуживания воздушного движения в рамках заключённого с уполномоченной Росгидрометом организацией договора.

Продолжалась работа по изменению механизма компенсации затрат организаций Росгидромета и сторонних лицензированных организаций по предоставлению метеорологической информации пользователям воздушного пространства Российской Федерации на этапе подготовки к полёту, имеющего своей целью установление регулируемого тарифа за метеорологическое обеспечение.

В связи с незавершённостью данной работы в целях обеспечения стабильного функционирования авиатранспортного комплекса оплата предоставления метеорологической информации на этапе подготовки к полёту организована и осуществлялась из средств аэронавигационных сборов в объеме, установленном Правительством Российской Федерации.

Подготовлены и направлены в Минтранс России предложения по внесению изменений в Федеральные авиационные правила «Предоставление метеорологической информации для обеспечения полётов воздушных судов» (приказ Минтранса России от 03.03.2014 № 60), подготовлены предложения по

включению раздела, связанного с метеорологическим обслуживанием, в проект федеральных авиационных правил «Требования, предъявляемые к вертодромам, предназначенным для взлёта, посадки, руления, стоянки вертолётов и посадочным площадкам».

Осуществлялись мероприятия по внедрению стандартов ИКАО в части предоставления авиационного метеорологического обслуживания, а также совершенствования предоставления метеорологической информации пользователям воздушного пространства.

Продолжалась работа по совершенствованию нормативных правовых актов, регламентирующих предоставление метеорологического обслуживания.

Подготовлены и направлены предложения в Международную организацию гражданской авиации (ИКАО) по внесению изменений в Приложение 3 «Метеорологическое обеспечение международной аэронавигации» к Конвенции о международной гражданской авиации, которые были учтены при формировании Поправки 79.

Подготовлены и направлены в Европейское/Североатлантическое бюро ИКАО предложения по внесению изменений в Европейский аэронавигационный план (Doc 7534) в части, касающейся организации предоставления метеорологического обеспечения.

Проводилась и близка к завершению работа по реализации решения Первого совещания Европейской группы по планированию авиационных систем (EASPG/01) о создании в Российской Федерации регионального центра обмена ОРМЕТ-данным.

Совместно с Росгидрометом в рамках межведомственной рабочей группы проводились мероприятия по внедрению в практику метеорологического обслуживания информации о космической погоде и созданию в Российской Федерации глобального центра космической погоды в формате российско-китайского консорциума.

В 2020 году в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации зарегистрировано 55 новых воздушных судов отечественного производства – 14 самолетов и 40 вертолета, в том числе:

- 13 самолетов RRJ-95B;
- 33 вертолета Ми-8МТВ;
- 7 вертолётов Ансат;
- 2 вертолета Ка-32.

Всего в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации, по состоянию на 01.01.2021, зарегистрировано 8 930

пилотируемых воздушных судов, а также 2 беспилотных воздушных судна (российского производства) с максимальной взлетной массой 45 кг.

В 2020 году во исполнение постановления Правительства Российской Федерации от 25.05.2019 № 658 Росавиацией создана и введена в эксплуатацию система учета беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой от 0,25 кг до 30 кг. В соответствии с Планом мероприятий по переходу до 2021 года федеральных органов исполнительной власти на исполнение первоочередных функций по выдаче разрешений в электронном виде, утвержденным распоряжением Правительства Российской Федерации от 06.02.2020 № 218-р, начиная с 29.12.2020 предоставление государственной услуги по учету беспилотных воздушных судов реализовано Росавиацией в электронном виде через Единый портал государственных услуг.

По состоянию на 1 января 2021 года на учет поставлено 26 200 беспилотных воздушных судов с массой менее 30 кг.

Безопасность полетов была и остается одним из важнейших приоритетов в деятельности Росавиации и ее территориальных органов.

В 2020 году продолжена работа по профилактике авиационных происшествий в гражданской авиации.

Кроме комплекса мер, направленных на совершенствование вопросов подготовки авиационного персонала, поддержания летной годности воздушных судов, порядка использования воздушного пространства, аэродромной инфраструктуры, а также мер государственной поддержки (субсидирования) региональных воздушных перевозок, государственной поддержки авиапредприятий и аэропортов, с целью профилактики авиационных происшествий Росавиацией разработаны и предложены к реализации более 150 рекомендаций по безопасности полетов, опубликованных в 20 приказах Росавиации о реализации мероприятий по безопасности полетов по результатам расследований 36 авиационных происшествий, и в 12 информационных по безопасности полетов с учетом оперативной информации о факторах опасности при эксплуатации и обеспечении полетов воздушных судов. Обеспечено распространение информации о выявленных факторах опасности и свободного доступа к ней всех заинтересованных сторон в целях популяризации безопасности полетов и информационного взаимодействия. В течение 2020 года в электронном Архиве материалов расследований авиационных происшествий и производственных происшествий Росавиации опубликовано 746 отчетов по результатам расследований, из которых 122 были рекомендованы Росавиацией для особого изучения и использования в рамках СУБП организации гражданской авиации.

Несмотря на ограничения, связанные с пандемией коронавируса COVID-19, продолжено оказание методической поддержки и осуществление контроля реализации мероприятий, направленных на обеспечение безопасности операций на ВПП, включая внедрение системы управления безопасностью полетов операторами сертифицированных аэродромов.

В целях принятия мер, направленных на исключение угрозы для безопасности полетов, связанных с риском столкновения воздушных судов с искусственными препятствиями при выполнении взлета и посадки, организовано проведение обследований всех сертифицированных аэродромов гражданской авиации в части исключения наличия в пределах спланированной части летной полосы, а также на поверхности свободной зоны объектов, в том числе подвижных, которые представляют риск столкновения воздушных судов с ними при выполнении взлета и посадки.

Особое внимание Росавиация также уделяет вопросу поддержания критических зон радиомаячных систем посадки с целью поддержания работоспособности оборудования и соответствующих категорий посадки аэродромов.

В соответствии с поручением Росавиации в аэропортах Российской Федерации продолжено проведение тренировок по эвакуации с летного поля воздушных судов, потерявших способность двигаться, с предоставлением в центральный аппарат Росавиации отчетов и видеоматериалов. В рамках данной работы территориальными органами Росавиации организовано взаимодействие с администрациями субъектов Российской Федерации, в ведении которых находятся аэропорты международного и федерального значения.

В целях принятия дополнительных мер, направленных на снижение рисков для безопасности полетов, связанных со столкновениями воздушных судов с птицами, оказано содействие операторам сертифицированных аэродромов, в том числе с привлечением органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, в решении вопросов, связанных с выявлением и ликвидацией выявленных незаконных мест размещения отходов (свалок). В соответствии с поручениями Росавиации операторами аэродромов и эксплуатантами проведена оценка эффективности принимаемых мер по орнитологическому обеспечению полетов, проведен детальный анализ полноты и качества реализации всех рекомендаций Росавиации, изложенных в информации по безопасности полетов с 2015 года.

В соответствии с директивными письмами Росавиации организована и проведена подготовка организаций гражданской авиации к работе в осенне-зимний и весенне-летний периоды в целях обеспечения своевременной и

качественной подготовки авиапредприятий, аэропортов гражданской авиации, оперативных органов единой системы организации воздушного движения и объектов инфраструктуры воздушного транспорта гражданской авиации к работе в прогнозируемых условиях сезонной работы.

Планирование, организация и проведение подготовки организаций гражданской авиации осуществлена в соответствии с положениями новых Методических рекомендаций по подготовке к сезонной (в осенне-зимний и весенне-летний периоды) эксплуатации воздушных судов и объектов инфраструктуры воздушного транспорта гражданской авиации, утвержденных приказом Росавиации от 28.05.2020 № 509-П. В рамках данной работы проведены организационные и практические мероприятия, направленные на обеспечение качества подготовки авиационных специалистов, авиационной техники, объектов инфраструктуры воздушного транспорта гражданской авиации к работе в предстоящие периоды. Профильными структурными подразделениями центрального аппарата Росавиации и территориальными органами Росавиации проведены методические и инструктивно-методические совещания по вопросам обеспечения безопасности полетов в гражданской авиации по итогам прошедшего периода и рассмотрению наиболее актуальных вопросов подготовки организаций гражданской авиации к работе в предстоящий период. Проведенные мероприятия позволили обеспечить регулярность и безопасность полетов в сложных метеорологических условиях – низкие и околонулевые температуры наружного воздуха, интенсивные осадки, в том числе в виде ледяного дождя, наземное обледенение ВС, миграции птиц, межсезонное размокание и подтопление объектов инфраструктуры воздушного транспорта и другое.

В 2020 году инспекторами Росавиации и её территориальных органов проведено 442 проверки воздушных судов российских эксплуатантов на перроне. По результатам проверок выявлено 234 замечания и 88 несоответствий. Следует отметить, что проводимые проверки положительно сказываются и на результатах перронных проверок воздушных судов российских эксплуатантов в аэропортах государств-участников программы проверки иностранных воздушных судов на перроне с целью оценки их соответствия применимым стандартам безопасности (программа SAFA).

Так, по результатам 203 проведенных проверок по программе SAFA (в 2019 – 429 проверок) общий коэффициент риска (RATIO) по всем российским эксплуатантам в 2020 году составил 0,54 (при пороговом значении данного коэффициента, предусматривающим принятие уполномоченным органом в области гражданской авиации соответствующих профилактических мер, в 2 единицы и выше). Еврокомиссия в очередной раз положительно оценила состояние значения общего коэффициента риска как «стабильно низкое». На

данный момент времени ни одна российская авиакомпания не рассматривается для включения в так называемый «черный список» ненадежных перевозчиков, устанавливающий ограничение на выполнение полетов в аэропорты государственных участников программы SAFA.

Принятые Росавиацией в 2020 году совместно с организациями гражданской авиации меры, направленные на обеспечение безопасности полетов, позволили впервые избежать авиационных происшествий с человеческими жертвами (катастроф) при выполнении перевозок пассажиров.

Средняя величина налета воздушных судов на 1 инцидент, произошедший по причинам, связанным с аэронавигационным обслуживанием, составила $16,9 \times 10^4$ часов в 2020 году (при планируемом уровне $9,81 \times 10^4$ фактическое значение показателя перевыполнено в связи с уменьшением числа авиационных инцидентов).

Основными факторами опасности, приведшими к авиационным происшествиям в 2020 году при выполнении воздушных перевозок и авиационных работ явились:

1. Неудовлетворительное содержание летного поля. Отмеченная выше авария самолета В737 ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр», произошедшая 09.02.2020 в а/п Усинск вследствие посадки до ВПП и столкновения со снежным бруствером. Авария явилась следствием как ошибок со стороны экипажа самолета, так и неудовлетворительного содержания аэродрома (неуборка снежных брустверов). По результатам расследования этой аварии также отмечено, что оператор аэродрома Усинск не устранил замечания Росавиации по зимнему содержанию аэродрома, выявленные при проверке более чем за 2 недели до аварии;

2. Ошибки в технике пилотирования при посадке. Авария самолета А-321 ООО «Северный ветер», произошедшая 10.01.2020 в а/п Анталья вследствие грубой посадки с опережением на переднюю опору шасси. Расследование аварии МАК до настоящего времени не завершено;

3. Столкновение с землей в управляемом полете. Катастрофа вертолета Ми-8АМТ ООО «Авиакомпания «СКОЛ», произошедшая 14.02.2020 на аэродроме Сабетта с гибелью 2 человек вследствие выполнения посадки в условиях ограниченной видимости, не соответствующих правилам визуальных полетов. Расследование катастрофы МАК до настоящего времени не завершено;

4. Отказы авиационной техники. Требуется особое внимание эксплуатации парка самолетов, разработчиком которых является украинское предприятие «Антонов». С украинской стороны сопровождение самолетов типа «Ан», эксплуатирующихся российскими авиакомпаниями, фактически свернуто, что не

может не влиять на безопасность полетов. 3 августа 2020 года в Республике Мали при выполнении полета по заданию миссии ООН произошла авария самолета Ан-74 ЗАО «ЮТэйр», связанная с обесточиванием самолета в полете, а также 13 ноября 2020 года произошел серьезный авиационный инцидент с самолетом Ан-124 ООО «Авиакомпания Волга-Днепр» – после взлета произошло нелокализованное разрушение двигателя № 2 из-за производственного дефекта при изготовлении диска вентилятора. Решением авиакомпании приостановлена эксплуатация всего парка Ан-124 до завершения расследования. В рамках реализации профилактических мероприятий проведена проверка всех 53 двигателей Д-18Т, эксплуатирующихся в ООО «Авиакомпания Волга-Днепр», по результатам которой на 27 дисках вентиляторов обнаружены «подрезки» в пазах двигателей, аналогичные производственному дефекту, приведшему к серьезному авиационному инциденту.

Проблемным вопросом остается исправность парка RRJ-95 несмотря на то, что данный тип эксплуатируется уже около 10 лет. За период с 2015 по 2020 годы с самолетами типа RRJ-95В произошло 320 инцидентов, связанных с отказами систем воздушного судна (за исключением отказов, связанных с «человеческим фактором»), в том числе вследствие отказов планера и его систем – 302 инцидента, силовой установки – 18 инцидентов.

В целях обобщения опыта эксплуатации ВС RRJ-95, а также выработки мероприятий по проблемным вопросам, проявившимся в ходе их эксплуатации, в апреле 2021 года запланировано проведение очередной летно-технической конференции.

Следует также отметить, что в ходе проведенных в 2020 году специальных исследований выявлены конструктивные недостатки трансмиссии вертолетов типа Ми-8, вследствие которых может происходить рассоединение трансмиссии рулевого винта с потерей управления вертолетом. В ноябре 2019 года это способствовало серьезному инциденту с вертолетом Ми-8АМТ авиакомпании «Ямал».

С воздушными судами, используемыми в целях авиации общего назначения (далее - АОН), в 2020 году произошло 25 авиационных происшествий (в 2019 году – 22), в том числе 13 катастроф с гибелью 24 человек (в 2019 году – 15 катастроф с гибелью 27 человек). В текущем году из 25 авиационных происшествий с ВС АОН 24 произошли с физическими и юридическими лицами, не имеющими свидетельства эксплуатанта АОН.

Для авиационных происшествий с воздушными судами АОН характерными типами событий продолжают оставаться: потеря управления в полете, столкновение с землей или препятствиями в управляемом полете, нештатное касание ВПП/посадочной площадки. По-прежнему актуальной остается проблема

сознательных нарушений правил полетов частными владельцами (пилотами) воздушных судов АОН, не имеющими свидетельства эксплуатанта АОН, так:

24 из 25 авиационных происшествий (96% от общего числа авиационных происшествий с ВС АОН) произошли с физическими и юридическими лицами, не имеющими свидетельства эксплуатанта АОН (в 2019 году – 20 из 21);

5 из 25 авиационных происшествий (20% от общего числа авиационных происшествий с ВС АОН) произошли при выполнении авиационно-химических работ (в 2019 году – 4 авиационных происшествия, 18%);

14 из 25 авиационных происшествий (56% от общего числа авиационных происшествий с ВС АОН) произошли при выполнении полетов на воздушных судах в отсутствие или с истекшим сроком действия сертификата летной годности (в 2019 году – 12 авиационных происшествий, 57%);

в 14 из 25 авиационных происшествий (56% от общего числа авиационных происшествий с ВС АОН) полет выполнялся без связи и уведомления органов ОВД (в 2019 году – 15 авиационных происшествий, 71%).

В целях поддержания развития АОН в регионе, а также обеспечения безопасности полетов воздушных судов АОН продолжена практика проведения в территориальных органах Росавиации кустовых совещаний с эксплуатантами и владельцами воздушных судов АОН, в ходе проведения которых рассматриваются наиболее проблемные вопросы развития АОН в регионе, обеспечения безопасности полетов, связанные с организацией, обеспечением и выполнением полетов, производится разбор основных ошибок (нарушений) в летной и технической эксплуатации ВС, приводивших к авиационным происшествиям.

В 2020 году Федеральным агентством воздушного транспорта была продолжена работа, направленная на исключение полетов гражданских воздушных судов, не зарегистрированных в установленном воздушным законодательством Российской Федерации порядке и (или) исключенных из Государственного реестра гражданских воздушных судов Российской Федерации, а также не имеющих сертификата летной годности.

Росавиацией проведен анализ информации, поступившей из Главного центра ЕС ОрВД, в рамках Технологии применения оперативными органами ЕС ОрВД информации ФГИС РЭВС и ФГИС РАП Росавиации в процессе обработки представленных планов полетов воздушных судов и уведомлений об использовании воздушного пространства класса G за период 2020 года, по результатам которого выявлено 360 случаев подачи планов полетов (уведомлений) на воздушных судах, не зарегистрированных в Государственном

реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации, или не имеющих действующего сертификата летной годности, что на 64,4 % меньше, чем в 2019 году (в 2019 году было выявлено 1012 случаев), что позитивно влияет на упорядочивание деятельности авиации общего назначения.

Указанная информация направлялась Росавиацией в Ространснадзор для реагирования и принятия мер в рамках установленной компетенции.

В 2020 году произошел ряд опасных сближений, что потребовало издания приказа Росавиации от 30 октября 2020 г. № 1354-П «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности полётов при обслуживании воздушного движения», предусматривающего персональное участие заместителя генерального директора ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» и директора филиала в составе комиссии по расследованию авиационных событий, связанных с нарушением установленных интервалов эшелонирования.

Руководству ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» поручено уделить особое внимание на необходимость поддержания в эксплуатационном состоянии курсо-глиссадных систем в аэропортах. Представляется целесообразным в рамках программы деятельности предприятия совместно с ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» разработать программу оснащения аэродромов гражданской авиации курсо-глиссадными системами.

В 2020 году проведена большая работа по совершенствованию воздушного законодательства Российской Федерации, регулирующего вопросы подготовки и выполнения полетов, выполнения коммерческих воздушных перевозок и авиационных работ, допуска к эксплуатации легких и сверхлегких воздушных судов – разработаны новые и подготовлены изменения в действующие федеральные авиационные правила, устанавливающие дифференцированные (упрощенные) требования к эксплуатантам воздушных судов, выполняющим (намеревающимся выполнять) коммерческие воздушные перевозки и авиационные работы, а также требований к допуску к эксплуатации легких и сверхлегких воздушных судов.

В 2020 году полномочия Росавиации в сфере контроля за организацией, обеспечением и выполнением полетов воздушных судов при перевозке высших должностных лиц Российской Федерации и иностранных государств осуществлялись по следующим направлениям:

– участие во взаимодействии с ФСО России, МИД России и Минобороны России при подготовке и проведении мероприятий по авиатранспортному обеспечению в рамках празднования 75-й годовщины Победы в Великой Отечественной войне 1941-1945 годов;

- подготовка мероприятий по авиатранспортному обеспечению саммитов ШОС и БРИКС в г. Санкт-Петербурге;
- осуществление контроля готовности экипажей и технического состояния воздушных судов ФГБУ «СЛО «Россия» при авиатранспортном обеспечении полетов высших должностных лиц Российской Федерации;
- участие в составе подготовительных групп и технических рейсах при организации и обеспечении выполнения особо важных рейсов (полётов) воздушных судов ФГБУ «СЛО «Россия»;
- организации управления воздушным движением вертолетов ФГБУ «СЛО «Россия» на вертодромах, посадочных площадках и на необорудованных посадочных площадках с использованием мобильного стартового диспетчерского пункта ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».

Мероприятия плана мобилизационной подготовки Росавиации 2020 года выполнены в полном объеме.

В 2020 году деятельность и состояние готовности к выполнению задач в области мобилизационной подготовки оценивается как «соответствует предъявляемым требованиям».

Организация и обеспечение функционирования ведомственной сети специальной документальной связи осуществлялись в соответствии с требованиями нормативных документов.

Доведение информации органам специальной связи МТУ Росавиации, авиапредприятий и учреждений по выполнению особо важных полетов воздушных судов при перевозке высших должностных лиц Российской Федерации и иностранных государств, осуществлялась оперативно и бесперебойно.

Реализация мероприятия по обеспечению охвата территории Российской Федерации деятельностью специализированных поисково- и аварийно-спасательных служб на воздушном транспорте.

В 2020 году Росавиация в сфере авиационно-космического поиска и спасания продолжала работу по совершенствованию функционирования единой системы авиационно-космического поиска и спасания.

Поисково-спасательное обеспечение в части дежурства поисково-спасательных воздушных судов и экипажей в 2020 году осуществлялось с привлечением от 91 до 107 экипажей поисково-спасательных воздушных судов (в том числе на самолетах – от 21 до 26 экипажей, на вертолётах – от 70 до 81 экипажей).

Совместно с экипажами поисково-спасательных воздушных судов дежурство осуществляли 65 спасательных парашютно-десантных групп (далее – СПДГ) из состава федеральных казенных учреждений (61 региональной поисково-спасательной базы), подведомственных Росавиации.

Указанный состав сил и средств позволил прикрывать в поисково-спасательном отношении 78% территории Российской Федерации.

В настоящее время Росавиацией проводится работа по передаче функций федеральных государственных учреждений поиска и спасания Росавиации в ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».

В 2020 году в Российской Федерации проведено 39 поисково-спасательных операций (работ) (далее – ПСО(Р)). Из них:

- по воздушным судам гражданской авиации – 21;
- по спасанию людей на море – 13;
- по воздушным судам государственной авиации – 5.

В ходе ПСО(Р) спасено 66 человек. Обнаружено погибшими – 19 человек.

В истекшем году проводилась работа по аттестации на право ведения аварийно-спасательных работ аварийно-спасательных служб (формирований) и спасателей с присвоением (подтверждением) класса квалификации. В результате аттестовано:

45 спасателей, из них 43 присвоен (подтвержден) класс квалификации «Спасатель 1 класса» и 2 понижен класс квалификации до «Спасатель 2 класса»;

31 аварийно-спасательная служба (формирование), из них 9 региональных поисково-спасательных баз (спасательных парашютно-десантных групп) и 22 службы поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов операторов аэродромов федерального и международного значения.

В 2020 году Росавиацией было успешно организовано поисково-спасательное обеспечение двух запусков транспортных пилотируемых кораблей (далее – ТПК) «Союз МС».

Также были обеспечены в поисково-спасательном отношении три приземления спускаемых аппаратов (далее – СА) ТПК «Союз МС», два запуска транспортных грузовых кораблей «Прогресс МС» на Международную космическую станцию и один запуск с космодрома Байконур ракетносителя «Протон-М» с российскими телекоммуникационными космическими аппаратами.

На базе ПАО «РКК «Энергия» им. С.П. Королева» и ФГБУ «НИИ ЦПК им. Ю.А. Гагарина» проведено занятие с практической отработкой единой

методики действий спасателей на месте приземления СА (сертификаты получили 28 спасателей подведомственных ФКУ).

Принято участие в тактико-специальном учении сил и средств поиска и спасания Тихоокеанского флота по поиску и эвакуации приводнившегося СА с привлечением спасателей федеральных казенных учреждений, подведомственных Росавиации.

Решение задачи по повышению защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств воздушного транспорта от актов незаконного вмешательства, в том числе террористической направленности, в 2020 году осуществлялось в рамках реализации Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (далее – Закон о транспортной безопасности) и Воздушного кодекса Российской Федерации.

Поступающая информация от специальных служб и правоохранительных органов Российской Федерации свидетельствует о сохранении угроз совершения актов незаконного вмешательства, в том числе террористического характера на объектах транспортной инфраструктуры (далее – ОТИ) и транспортных средствах (далее – ТС) воздушного транспорта, обусловленных высокой степенью их уязвимости.

За 2020 год в отношении ОТИ и ТС воздушного транспорта поступило 427 сообщений об угрозах совершения актов незаконного вмешательства. В этот же период службами авиационной безопасности аэропортов было выявлено и пресечено 5 попыток несанкционированного проникновения на объекты гражданской авиации, а также 47 223 попытки проноса пассажирами предметов и веществ, запрещенных к перевозке на воздушном транспорте.

В целях устойчивого функционирования транспортного комплекса и в рамках реализации Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (далее – Закон о транспортной безопасности) в 2020 году проводились мероприятия в части:

- аккредитации юридических лиц для проведения оценки уязвимости (специализированных организаций);
- аккредитации аттестующих организаций;
- аккредитации юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности;
- категорирования ОТИ и ТС воздушного транспорта;
- утверждения результатов оценок уязвимости и планов обеспечения транспортной безопасности ОТИ и ТС воздушного транспорта;
- аттестации сил обеспечения транспортной безопасности.

Одновременно с этим в рамках реализации статьи 8 Воздушного кодекса Российской Федерации проводилась работа по выдаче юридическим лицам, осуществляющим обеспечение авиационной безопасности, документа, подтверждающего соответствие требованиям федеральных авиационных правил.

Минтрансом России в целях исполнения поручения Правительства Российской Федерации от 05.12.2019 № МА-П9-10724, пункта 9.2.1 протокола совещания у Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации М.Ш. Хуснуллина от 01.03.2020 № МХ-П16-17пр, пункта 1.3 поручения Первого Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации А.Р. Белоусова от 19.03.2020 № АБ-П9-2137 о проработке вопросов в отношении оптимизации требований к проектным решениям по строительству малых региональных аэропортов на труднодоступных территориях, оптимизации стоимости содержания объектов инфраструктуры аэропортов с малой интенсивностью полетов, совместно с Росавиацией разработаны проекты приказов Минтранса России «Об утверждении Федеральных авиационных «Требования авиационной безопасности к аэропортам», «Об утверждении Правил проведения предполетного и послеполетного досмотров».

Помимо этого, в рамках реализации положений Федерального закона от 01.04.2020 № 88-ФЗ «О внесении изменений в статьи 83 и 84 Воздушного кодекса Российской Федерации», с участием Росавиации разработаны изменения в Правила охраны аэропортов и объектов их инфраструктуры, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 01.02.2011 № 42, которые утверждены постановлением Правительства Российской Федерации от 24.12.2020 № 2262, направленные на оптимизацию затрат субъектов транспортной инфраструктуры на обеспечение охраны аэропортов и объектов их инфраструктуры путем предоставления права осуществления данных мероприятий силами подразделений транспортной безопасности (за исключением подлежащих обязательной охране войсками национальной гвардии Российской Федерации международных аэропортов в соответствии с перечнем, утверждаемым Правительством Российской Федерации).

Вместе с тем, необходимо отметить, что постановлением Правительства Российской Федерации от 05.10.2020 № 1603, утверждены требования по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий), для объектов транспортной инфраструктуры воздушного транспорта, не подлежащих категорированию (далее – Постановление № 1603).

К данной категории объектов, относятся, в том числе вертодромы и посадочные площадки, за исключением вертодромов и посадочных площадок,

используемых менее 30 дней в течение календарного года, а также вертодромы и посадочные площадки, используемые только легкими и (или) сверхлегкими воздушными судами авиации общего назначения.

Ряд положений вышеуказанного Постановления, по нашему мнению, носит заведомо невыполнимый или трудновыполнимый характер для многих объектов воздушного транспорта, особенно таких, как посадочные площадки и вертодромы, расположенные в районах Крайнего Севера и приравненных к ним территориях. Реализовать данные требования будет невозможно, либо их реализация потребует значительных финансовых затрат.

Установление подобного рода требований идет вразрез работе, проводимой Минтрансом России, по оптимизации расходов субъектов транспортной инфраструктуры на реализацию законодательства о транспортной безопасности.

Выходом из сложившейся ситуации может быть только кардинальная переработка Постановления № 1603 с учётом принципов Федерального закона от 31.07.2020 № 247-ФЗ «Об обязательных требованиях в Российской Федерации», особенно в части обоснованности и исполнимости.

В настоящее время Минтрансом России создана межведомственная рабочая группа, результатом работы которой и должна быть переработка Постановления № 1603, и соответственно установление приемлемых требований по обеспечению транспортной безопасности для вертодромов и посадочных площадок, без снижения уровня их защищенности.

2.4. Повышение эффективности государственного управления, оказания государственных услуг и управления государственным имуществом

Для достижения данной цели осуществляются функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере воздушного транспорта (гражданской авиации), сертификации авиационной техники и субъектов авиатранспортной деятельности, использования воздушного пространства Российской Федерации, аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства Российской Федерации и авиационно-космического поиска и спасания, функции по оказанию государственных услуг в области транспортной безопасности в этой сфере, а также государственной регистрации прав на воздушные суда и сделок с ними.

Росавиацией осуществляются функции по реализации государственной политики, оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в установленной сфере деятельности.

В соответствии с Положением о Федеральном агентстве воздушного транспорта, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 396, Росавиация осуществляет функции по управлению государственным имуществом в сфере воздушного транспорта, а также осуществляет в соответствии с законодательством Российской Федерации и иными нормативными правовыми актами о контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных нужд закупки товаров, работ, услуг.

2.5. Цифровая трансформация

В 2020 году Росавиацией обеспечено надежное функционирование федеральных государственных систем и информационно-телекоммуникационной структуры Федерального агентства воздушного транспорта.

Официальный сайт Росавиации переведен в зону gov.ru в сегмент сети Интернет RNet, предназначенный для федеральных органов государственной власти, что позволило существенно повысить защищенность сайта.

В рамках федерального проекта «Цифровое государственное управление» национальной программы «Цифровая экономика Российской Федерации» в 2020 году Росавиацией была полностью переведена в электронную форму государственная услуга «Учет беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлётной массой от 0,25 килограммов до 30 килограммов, ввезённых в Российскую Федерацию или произведённых в Российской Федерации», что позволило Росавиации предоставлять заявителям государственную услугу без посещения ведомства путем подачи заявки и получения результата государственной услуги в электронном виде через Единый портал государственных услуг.

Этот проект можно рассматривать как пример успешной реализации перевода государственной услуги Росавиации в электронный вид. Только за новогодние праздники данной возможностью воспользовались более 400 граждан, направивших заявки для учета беспилотных воздушных судов с массой конструкции до 30 кг в электронной форме.

В истекшем году выполнены работы по переходу на российское программное обеспечение. На российскую операционную систему Astra Linux переведено 100 рабочих мест в центральном аппарате Росавиации и 30% рабочих мест в межрегиональных территориальных управлениях воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта и федеральных казенных учреждениях, подведомственных Росавиации. Создано Linux-ядро локальной

вычислительной сети для работы с Astra Linux и сетевыми ресурсами в гетерогенной сети.

2.6. Осуществление государственных закупок и договорной работы

В рамках выполнения Плана реализации основных мероприятий Федерального агентства воздушного транспорта на 2020 год осуществлены следующие мероприятия.

Согласно приказу Росавиации от 08.04.2020 № 361-П «Об утверждении перечня показателей, характеризующих эффективность закупок товаров, работ, услуг Министерства транспорта Российской Федерации, подведомственных федеральной службы, федеральных агентств, организаций» показатели эффективности за 2020 год следующие:

- экономия расходования средств бюджета по результатам проведения конкурентных процедур составляет $P2 = 7,38 \%$;
- доля контрактов, заключенных по результатам состоявшихся конкурентных процедур составляет $P3 = 46,72 \%$;
- среднее количество заявок участников, поданных на участие в конкурентных процедурах, составляет $P4 \approx 3,157$ шт.;
- доля контрактов, при исполнении которых есть нарушения исполнителем выполнения обязательств по контракту $P5 = 0,1322 \%$.
- доля закупок, которые заказчик осуществил у субъектов малого предпринимательства и социально ориентированных некоммерческих организаций в отчетном году, в совокупном годовом объеме закупок = $38,71\%$.

Росавиация, как заказчик, осуществляет закупки у субъектов малого предпринимательства, социально ориентированных некоммерческих организаций в объеме не менее чем 31 % от совокупного годового объема закупок (План показателей деятельности федеральной службы и федеральных агентств, находящихся в ведении Минтранса России, на 2020 год, утвержденного приказом Минтранса России от 31.03.2020 № 135).

По результатам проведенных мероприятий по совершенствованию деятельности Контрактной службы, Единой комиссии по осуществлению закупок, а также по актуализации и доработке извещений и документов по осуществлению закупок, проектов государственных контрактов, по повышению открытости и эффективности взаимодействия с участниками контрактной системы, в том числе с контрольными органами, Федеральному агентству воздушного транспорта по итогам проведенного ежегодного исследования прозрачности и эффективности размещения государственного заказа организационным комитетом «Национальный рейтинг прозрачности закупок» в

2020 было присвоено 17-ое место с «высоким» рейтингом прозрачности закупок из 66 федеральных органов исполнительной власти (в 2019 году 63 место из 70), что свидетельствует о повышении качества государственных закупок центрального аппарата Росавиации.

В целях профилактики нарушений требований антимонопольного законодательства Росавиация осуществляет контроль соблюдения законодательства в сфере закупок подведомственными организациями.

В период с 01.01.2020 по 31.12.2020 Росавиацией осуществлено 7 ведомственных проверок, из них 6 документарных проверок, 1 выездная.

По итогам проверок выявлены наиболее часто повторяющиеся нарушения в подведомственных организациях, связанные с отсутствием актуализации извещений и документаций о закупках на предмет прошедших изменений в законодательстве о контрактной системе, что свидетельствует о недостаточной квалификации лиц, осуществляющих закупки.

Комиссией рекомендовано повышать квалификацию лиц, занимающихся закупками, путем направления данных лиц на специальные курсы для более углубленного изучения Федерального закона от 05.04.2013 № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения федеральных и муниципальных нужд».

2.7. Управление государственным имуществом и земельным фондом

В рамках постановления Правительства Российской Федерации от 30.12.2009 № 1131 «О полномочиях Федерального агентства воздушного транспорта по изъятию, предоставлению земельных участков и резервированию земель», Росавиацией велась работа по предоставлению земельных участков под строительство объектов федерального значения и для размещения объектов авиационной инфраструктуры в 2020 году, было предоставлено в аренду 149 земельных участков, заключено 45 дополнительных соглашений к договорам аренды земельных участков, предоставлено на праве постоянного бессрочного пользования 9 земельных участков, велась работа по переводу земельных участков из категории земель сельскохозяйственного назначения в категорию земли промышленности, транспорта связи и иного назначения, изданы распорядительные акты об изъятии 3 земельных участков и расположенных на них объектов недвижимости для государственных нужд Российской Федерации, установлено 30 сервитутов на земельные участки, находящиеся в собственности Российской Федерации.

Обеспечивалось непрерывное взаимодействие с другими федеральными органами исполнительной власти по вопросам обеспечения защиты имущественных прав и законных интересов Российской Федерации, прав подведомственных Росавиации организаций на переданное в установленном порядке федеральное имущество.

В 2020 году велась работа по внесению изменений в правила предоставления субсидии ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» на финансовое обеспечение затрат, связанных с подготовкой и реализацией мероприятий по сносу (демонтажу) зданий (сооружений), благоустройству территории и возмещению убытков собственникам зданий (сооружений), расположенных на земельных участках в Солнечногорском районе Московской области, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 05.10.2018 № 1205 «Об утверждении правил предоставления из федерального бюджета субсидии федеральному государственному унитарному предприятию «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» на финансовое обеспечение затрат, связанных с подготовкой и реализацией мероприятий по сносу (демонтажу) зданий (сооружений), благоустройству территории и возмещению убытков собственникам зданий (сооружений), расположенных на земельных участках в Солнечногорском районе Московской области» (редакция от 23.09.2020).

Росавиацией были продолжены мероприятия по изданию приказов о выкупе земельных участков в связи с невозможностью их использования вследствие установления границ санитарно-защитной зоны АО «Международный аэропорт Шереметьево» с учетом комплекса ВПП-3 (далее – Приказы), а также совместно с ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» мероприятия по заключению соглашений о выкупе земельных участков и находящихся на них объектов, в 2020 году было издано 8 приказов, выкуплено 5 земельных участков.

Одним из значимым событиям 2020 года была передача в собственность Магаданской области находящихся в федеральной собственности акций открытого акционерного общества «Аэропорт Магадан».

Поскольку Магаданская область расположена в значительном удалении от главных экономических центров страны, существует высокий социальный запрос на развитие авиационного транспорта для осуществления перелётов в Москву и другие крупные города европейской части России, Сибири и Дальнего Востока. Реконструкция и модернизация аэропорта Сокол (Магадан) позволит привлечь к сотрудничеству авиаперевозчиков, выполняющих полёты из центральных районов страны в дальневосточные регионы, в страны Дальнего Востока и Юго – Восточной Азии, а также компаний-операторов по управлению

аэропортовыми активами.

В связи с изложенным, актуальным и перспективным направлением дальнейшего развития аэропорта Магадан является модернизация аэровокзального комплекса и модернизация средств технического обслуживания воздушных судов, для обеспечения соответствия объектов аэропорта и качества авиаобслуживания пассажиров и авиаперевозчиков растущим современным стандартам безопасности и сервиса.

По результатам проделанной работы издан Указ Президента Российской Федерации от 13.05.2020 № 328 «О передаче в собственность Магаданской области находящихся в федеральной собственности акций открытого акционерного общества «Аэропорт Магадан» и распоряжение Правительства Российской Федерации от 05.06.2020 № 1489-р. Также 25.09.2020 между Росавиацией и Правительством Магаданской области заключено соглашение, предметом которого является осуществление сотрудничества сторон при реализации комплекса мероприятий по реконструкции и модернизации аэропортовой инфраструктуры аэропорта Магадан (Сокол).

В связи с передачей 100% акций ОАО «Аэропорт Магадан» в собственность Магаданской области, Правительство Магаданской области планирует привлечь до 31.12.2023 года инвестиции в комплексную реконструкцию, строительство и модернизацию объектов авиатранспортной инфраструктуры аэропорта Магадан (Сокол) имени В.С. Высоцкого в размере не менее 4 789,1 млн рублей.

2.8. Защита интересов Росавиации

Росавиацией в 2020 году велось 143 судебных дела, наиболее существенным блоком работы сотрудников Росавиации продолжает оставаться защита интересов Росавиации в спорах с пилотами, чьи свидетельства были аннулированы в 2017 – 2020 гг., ввиду предоставления недостоверных сведений об их профессиональной подготовке. В 2020 году в производстве судов находилось 31 административное исковое заявление по данной категории дел (20 исков выпускников Южно-Уральского государственного университета, 7 – выпускников ЧПОУ «Челябинское авиационное летное училище» и 4 – выпускника Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации).

В результате юридически грамотного представления интересов Росавиации в суде и формирования обоснованной правовой позиции, по 20 делам судами приняты решения об отказе в удовлетворении требований бывших пилотов, при этом законность 9 из них была проверена новыми кассационными судами общей юрисдикции, оставившими решения судов без изменения.

Снижение количества дел по данной категории (в 2018 году – 85 исков, в 2019 году – 86 исков), помимо прочего, свидетельствует о значительных достижениях Росавиации, переломивших судебную практику в пользу ведомства, в том числе посредством доведения своей позиции до Верховного Суда Российской Федерации.

Актуальными остаются направления деятельности по защите интересов Росавиации по делам о признании незаконными решений об отказе в предоставлении субсидий из федерального бюджета, судебные дела о взыскании убытков, а также споры по вопросам транспортной безопасности.

2.9. Сертификация гражданской авиационной техники и подтверждение соответствия юридических лиц, осуществляющих разработку и изготовление воздушных судов

10 декабря 2020 года был пройден рубеж в 5 лет с момента вступления в силу постановления Правительства Российской Федерации от 28.11.2015 № 1283 о передаче Росавиации сертификационных полномочий в сфере сертификации авиационной техники.

При выполнении сертификационных работ особое внимание уделяется перспективной отечественной авиационной технике. Завершены работы по сертификации вертолета Ми-38-2, Ми-171А2, новейшего отечественного двигателя ПД-14. Продолжаются работы по сертификации самолетов МС-21 и Ил-114-300, вертолета Ка-62, а также модификаций самолета RRJ-95, вертолетов Ми-38-2, Ми-171А2 и Ансат, двигателей ПД-14 и ВК-2500. Были расширены эксплуатационные характеристики в части высоких и низких температур вертолётов Ми-38-2 и Ми-171А2, Ансат, одобрена первая пассажирская модификация вертолётa Ми-38-2.

Совместно с Минтрансом России, Минпромторгом России, ФАУ «Авиарегистр России» и предприятиями авиационной промышленности была проведена работа по изданию новых федеральных авиационных правил Часть 21, регламентирующих сертификацию авиационной техники, её разработчиков и изготовителей. Предстоит продолжить работу по совершенствованию российского законодательства в данной сфере и его гармонизации с иностранными аналогами.

В июле 2020 года подписано новое Положение о взаимодействии Росавиации и Минобороны России по вопросу функционирования независимых инспекций Росавиации на базе военных представительств в организациях разработчиков и изготовителей авиационной техники.

Сформирован комплекс из 10 аккредитованных сертификационных центров и порядка 40 испытательных центров и лабораторий, квалифицированных экспертов-аудиторов, принимающих участие в сертификационных работах совместно с Росавиацией и ФАУ «Авиарегистр России».

Начата работа по пилотным проектам по сертификации отечественных беспилотных авиационных систем «Орион» и VRT-300, R-2200.

В конце 2020 года, несмотря на сложности функционирования предприятий авиационной промышленности в период пандемии, совершили первые важнейшие вылеты самолет МС-21 с отечественным двигателем ПД-14 и самолет региональной авиации Ил-114-300.

Ведутся работы по импортозамещению в области авиационной техники, в 2020 году приняты в работу заявки на сертификацию новой модели RRJ-95NEW-100 с отечественными комплектующими, а также на новый двигатель ПД-8 для самолета RRJ-95NEW-100.

В 2020 году Росавиацией были выданы следующие одобрения:

- 93 сертификата типа, одобрения главных изменений типовой конструкции и дополнительных сертификатов типа;
- 13 свидетельств о годности комплектующих изделий и одобрений на установку комплектующих изделий;
- в рамках 189 заявок на сертификацию второстепенных изменений рассмотрены и одобрены документы по изменению типовой конструкции;
- 5 сертификатов разработчика;
- 7 сертификатов изготовителя;
- 4 аттестата аккредитации сертификационных центров и испытательных лабораторий.

Данные по выдаваемым сертификатам и одобрительным документам размещаются в соответствующем разделе официального сайта Росавиации.

В 2020 году продолжалась работа по валидации отечественной техники за рубежом. Завершены работы по валидации вертолёта Ми-171А2 в Индии и Колумбии, вертолёта Ми-171 с двигателем ВК-2500ПС-03 и Ансат в КНР, вертолета Ми-171А2 и двигателя ВК-2500ПС-03 в Республике Корея. Продолжались работы по валидации модификаций вертолета Ансат в Китае, самолета МС-21 и двигателя ПД-14 в Европейском агентстве по безопасности полетов (EASA), вертолетов Ми-171А2 и Ансат в Бразилии. В 2020 году обеспечены в части сотрудничества авиационных ведомств в сфере летной годности поставки вертолетов Ансат в Республику Сербскую, находящуюся в составе Боснии и Герцеговине.

Совместно с Минтрансом России, МИД России, Минпромторгом России, предприятиями, входящими в состав ПАО «ОАК» и АО «Вертолеты России», Росавиацией продолжается планомерная работа по подписанию новых и актуализации ранее подписанных договоренностей по вопросам сертификации и летной годности с государствами-импортерами российской авиационной техники. Работа организована в целях исполнения ряда поручений Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации, Авиационной коллегии при Правительстве Российской Федерации, а также с учетом приоритетного плана зарубежных экспортных поставок авиатехники, сформированного Минпромторгом России совместно с предприятиями авиационной промышленности. Вопросы заключения соглашений в сфере лётной годности находят отражение в повестке заседаний межправительственных комиссий по торгово-экономическому и научно-техническому сотрудничеству.

Формат соответствующей договорённости выбирается с каждым государством с учетом специфики законодательства – российского и страны-партнера, полномочий авиационных ведомств, глубины международной кооперации с конкретным государством и других факторов, и в любом случае является достаточным для решения ключевых задач, таких как:

- облегчение экономического и административного бремени на авиационную промышленность и эксплуатантов путём минимизации дублирующих и повторных технических проверок, оценок и испытаний, принятия в зачет результатов, полученных при первичной сертификации типовой конструкции;

- налаживание каналов коммуникации для обмена оперативной информацией в области летной годности и безопасности полетов между государством разработчика и государством эксплуатанта;

- обеспечение достаточной степени эквивалентности стандартов летной годности и охраны окружающей среды.

Российская Федерация имеет соглашения о безопасности полётов межправительственного уровня (так называемые BASA) с Китаем, Индией, США и ЮАР. Это рамочные документы высокого политического уровня, которые должны быть детализированы для их прикладного применения в так называемых Процедурах реализации, подписываемых на уровне сертификационных властей. С КНР такие Процедуры подписаны Росавиацией в 2019 году и являются устойчивым базисом для сотрудничества с китайской стороной по текущим проектам. Их подписанию предшествовала работа по взаимному ознакомлению с сертификационными системами двух стран.

Аналогичная работа сейчас завершается над новыми Процедурами в рамках БАСА с Индией, обладающей большим потенциалом с точки зрения экспорта отечественной гражданской авиационной техники.

В стадии обсуждения находится проект Процедур с США. Задача, стоящая перед российской стороной здесь – переформатировать договорённости прошлых лет таким образом, чтобы превратить их из фактически неравноправного и одностороннего, не отвечающего российским интересам документа, в сбалансированную обоюдную договорённость.

Важным договором межправительственного уровня является советско-итальянское соглашение 1989 года и подписанные между Росавиацией и ведомством гражданской авиации Италии в 2017 году Процедуры реализации к нему, как важный механизм обеспечения поставок самолётов «Сухой Суперджет» в Европу и другие регионы мира. Россия и Италия заинтересованы в сохранении и развитии этого механизма российско-итальянского сотрудничества. В 2021 году запланирована работа по актуализации данного международного договора.

Наиболее распространённым в международной практике форматом договорённости в сфере лётной годности являются Рабочие соглашения, которые подписываются на уровне авиационных ведомств двух стран. Подписанию, как правило, предшествует взаимный оценочный аудит, в ходе которого авиационные ведомства знакомятся с процедурами, подходами, инфраструктурой и законодательством друг друга в сфере сертификации в соответствии со стандартами и рекомендуемой практикой ИКАО.

В настоящее время уже подписаны либо актуализированы с учетом передачи полномочий в Росавиацию договорённости в сфере сертификации и лётной годности с Бразилией, EASA, Республикой Корея, Канадой, Кубой, Монголией, Индонезией, Мексикой, рядом государств бывшего СССР (Таджикистаном, Молдовой, Киргизией), Вьетнамом, Колумбией, Перу, Саудовской Аравией, Турцией, Японией. В их рамках уже осуществлены или готовятся в ближайшее время экспортные поставки воздушных судов иностранным заказчикам. Аналогичная договорённость с Узбекистаном полностью согласована и планируется к подписанию в ближайшее время.

Продолжается работа с Алжиром, ОАЭ, Израилем, Египтом, рядом государств Ближнего Востока и Северной Африки, Венгрией, Казахстаном, Республикой Беларусь, странами Латинской Америки, Таиландом, Бангладеш, Малайзией и другими странами Азии.

Проблем во взаимодействии с иностранными партнерами и в признании одобрительных сертификационных документов Росавиации не имеется, иностранные ведомства гражданской авиации четко понимают, какое ведомство с

2015 года представляет Российскую Федерацию и несёт ответственность государства-разработчика авиационной техники в рамках ИКАО.

Росавиация активно взаимодействует с разработчиками авиационной техники в части проведения сертификационных работ по модификациям воздушных судов для обеспечения качественной и современной неотложной медицинской помощи, а также предоставления комфортных условий работы для медицинского персонала на борту.

В интересах Национальной службы санитарной авиации отечественными предприятиями авиапрома созданы различные модификации вертолетов – Ми-171, Ми-171А2, Ка-226 и Ансат, которые оснащены всем необходимым оборудованием и медицинскими модулями, позволяющими выполнять задачи по оказанию первичной медико-санитарной помощи и всего спектра авиационных работ для нужд санитарной авиации.

В настоящее время все сертификационные работы завершены, оформлены соответствующие одобрительные документы.

Немаловажно, что в мае 2020 года сертифицирована модификация вертолета «Ансат», позволяющая устанавливать инфекционные боксы для перевозки пациентов с особо опасными инфекциями и вирусами.

2.10. Развитие международного сотрудничества в области гражданской авиации

С начала 2020, а также с учетом стремительного распространения новой коронавирусной инфекции COVID-19 взаимодействие с международными организациями проводилось в формате видеоконференций (далее – ВКС) и касалось наиболее чувствительных и важных вопросов сотрудничества, решение которых требовало незамедлительного реагирования и не могло быть отложено на определенный длительный период времени.

Разработана «Матрица возобновления авиасообщения с иностранными государствами», основанная на перечне критериев и рекомендаций Международной организации гражданской авиации (далее – ИКАО) и Всемирной организации здравоохранения (далее – ВОЗ). Работа по обработке Матрицы ведется на ежедневной основе, она построена на данных и критериях Роспотребнадзора по количеству случаев заражения в России и мире, а также на информации российских дипломатических представительств, авиационных властей иностранных государств и международных организаций о ситуации с пандемией и планах иностранных партнеров по восстановлению международного воздушного сообщения.

Продолжается взаимодействие в режиме (ВКС) по направлениям деятельности Росавиации и поддержание рабочих контактов со штаб-квартирой ИКАО в Монреале, Представительством Российской Федерации при ИКАО, Европейским/Североатлантическим региональным бюро ИКАО в Париже, Азиатско-Тихоокеанским региональным бюро ИКАО в Бангкоке в целях обеспечения обмена информацией и решения возникающих проблем на оперативной основе при взаимодействии с подразделениями Минтранса России, МИД России, Ространснадзора, других заинтересованных министерств и ведомств по актуальным вопросам деятельности ИКАО.

29 октября 2020 года в режиме видеоконференции проведено седьмое совещание Целевой группы по нормализации полетов в воздушном пространстве над Черным морем (BSTF/07). В ходе совещания была высказана позиция российской стороны о необходимости рассмотрения вопросов полетов над акваторией Черного моря исключительно с точки зрения соблюдения мер безопасности полетов. Членам совещания также было предложено посетить РДЦ Симферополь с целью изучения технических и эксплуатационных возможностей. Позиция отражена в итоговом отчете совещания группы, который был представлен в ходе EASPG/02 (IP08) в декабре 2020 года. По результатам совещания было направлено письмо руководителя Федерального агентства воздушного транспорта А.В. Нерадько в адрес Президента Совета ИКАО Сальваторе Шаккитано, в котором отражена высказанная в ходе BSTF/07 позиция российской стороны о наличии всех технических и операционных возможностей РДЦ Симферополь по обеспечению безопасного и бесперебойного воздушного движения в пределах всего РПИ Симферополь на всех эксплуатационных высотах, а также с приглашением посетить расположенный в Симферополе диспетчерский центр с целью осмотра всех этих возможностей. Следующее совещание BSTF/08 запланировано к проведению весной 2021 года.

10 ноября 2020 года в режиме видеоконференцсвязи принято участие в 1-ом совещании Координационной группы по программе Европейской группы планирования авиационных систем (EASPG PCG/01). Группа PCG осуществляет и координирует подготовку к ежегодному совещанию основной группы EASPG. В ходе совещания была рассмотрена предварительная повестка дня основного состоявшегося в декабре 2020 года совещания EASPG, а также среди прочего были обсуждены вопросы пересмотра полномочий Региональной экспертной группы по безопасности полетов (IE-REST ToR) и Целевой группы по внедрению требований к профессиональному знанию языка (LPRI ToR), представлена новая редакция Глобального аэронавигационного плана ИКАО (GANP).

В период с 01 по 04 декабря 2020 года Европейским/Североатлантическим бюро (EUR/NAT) Международной организации гражданской авиации (ИКАО)

было организовано 2-е совещание Европейской группы планирования авиационных систем (EASPG/02). Мероприятие было проведено также в режиме видеоконференции. В ходе совещания EASPG/02 участниками были обсуждены актуальные вопросы содействия устойчивому развитию международного воздушного сообщения, безопасности полётов, аэронавигационного планирования и внедрения. Особое внимание было уделено рассмотрению повестки в области экологии и внедрения Системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSA – Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation).

Кроме того, значимым событием EASPG/02 стало проведение выборов одного из трёх Вице-председателей EASPG. Большинство голосов на этот пост был избран Первый заместитель Министра транспорта Российской Федерации – руководитель Федерального агентства воздушного транспорта А.В. Нерадько.

Продолжается взаимодействие в вопросе подготовки позиции Российской Федерации по системе компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSA), предназначенной для регулирования влияния гражданской авиации на глобальное изменение климата, которая одобрена к внедрению на 39-й сессии Ассамблеи ИКАО в 2016 году. Материалы по вопросам внедрения CORSA рассматриваются на постоянной основе. Представляется позиция в адрес Минтранса России о необходимости определения национального органа Российской Федерации, который будет осуществлять верификацию отчетов российских авиакомпаний и представлять их в ИКАО.

Также проводится работа и подготовка материалов к предстоящему в 2021 году совещанию Целевой группы ИКАО по окружающей среде (ICAO EUR ENV TF) на тему «Наращивание экологического потенциала» по плану действий государств по сокращению выбросов CO₂. Вопрос CORSA также рассматривался в ходе EASPG/02 (рабочий документ WP/13), где государствам было рекомендовано ускорить работу по предоставлению отчетности за 2019 год в Центральный реестр CORSA ИКАО (CCR).

15 июля 2020 года Первый заместитель Министра транспорта Российской Федерации – руководитель Федерального агентства воздушного транспорта А.В. Нерадько и заместитель Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по оперативной поддержке провели шестую ежегодную встречу с использованием виртуальной платформы.

В мероприятии приняли участие заместитель Постоянного представителя Российской Федерации в ООН г-н Дмитрий Чумаков и представители российских авиакомпаний.

В ходе встречи стороны обсудили ряд вопросов, касающихся предоставления поставщиками от Российской Федерации авиационных услуг для миротворческих операции ООН; мер, предпринимаемых в связи со вспышкой COVID-19; поставок авиационной техники и оборудования; требований к членам экипажей воздушных судов и их размещения в миссиях; авиационной безопасности и безопасности полетов; закупочных процедур; регистрации эксплуатантов воздушных судов и потребности ООН в осуществлении чартерных рейсов.

Федеральное агентство воздушного транспорта и Оперативный департамент ООН договорились продолжить регулярное проведение на ежегодной основе переговоров в области воздушных перевозок и услуг. Очередная встреча запланирована к проведению в Москве на площадке Международного авиационно-космического салона МАКС-2021 в июле 2021 года. Соответствующее приглашение посетить мероприятие направлено заместителю Генерального секретаря ООН по оперативной поддержке г-ну А. Кхаре. Вопрос фактического визита делегации ООН либо проведения встречи в виртуальном формате зависит от развития ситуации вокруг пандемии COVID-19 и степенью возобновления международных полетов между Россией и США, а также Европейскими странами в случае транзитного перелета делегации через пункты Европы.

Продолжается координация и взаимодействие с Евразийской экономической комиссией (далее – ЕЭК). Росавиация неоднократно предоставляла позицию в отношении развития дальнейшего сотрудничества в рамках ЕЭК и либерализации воздушного сообщения между Российской Федерацией и государствами-членами Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС) с целью создания и последующего развития общего рынка услуг воздушного транспорта в пределах территории государств-членов путем поэтапного снятия всех действующих ограничений, а также в отношении иных вопросов взаимодействия с ЕЭК, входящих в компетенцию Росавиации. Разрабатываются и вносятся предложения по вопросам воздушного транспорта в рамках заседаний рабочей группы по подготовке Плана мероприятий «дорожной карты» по реализации Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики.

Продолжается тесное взаимодействие с другими подразделениями Росавиации в части разработки и подготовки проектов базовых документов по порядку финансирования, размещения Международного бюро по расследованию авиационных происшествий и серьезных инцидентов и его деятельности.

В феврале 2020 года Росавиация приняла участие в Международной конференции высокого уровня, прошедшей в Вене (Австрия) на площадке ОБСЕ. В рамках данной конференции под лозунгом «Иностранные борцы с терроризмом – решение текущих задач» рассматривались вопросы по извлечению информации, связанной с обнаружением и пресечением передвижений иностранных террористов-боевиков (далее – ИТБ), эффективности обмена информацией, связанной с передвижением ИТБ; создания эффективных систем передач данных о пассажирах в формате предварительной информации о пассажирах (API) и записи регистрации пассажиров (PNR) с соблюдением прав на неприкосновенность частной жизни; вопросы эффективности использования программ по наращиванию потенциала, таких как Программа ООН по противодействию терроризму и пограничной безопасности и управлению. Также в рамках данной сессии выступал директор Департамента по вопросам новых вызовов и угроз МИД России Е.В. Тарабрин. Вместе с тем, в рамках данной сессии американская и нидерландская стороны активно продвигали применение программного обеспечения нидерландского производства «GOTRAVEL», предлагаемого к реализации и использованию Управлением по контртерроризму (далее – УКТ) ООН.

В марте 2020 года Росавиация на площадке МИД России приняла участие в презентации ПО «GOTRAVEL», которая позволила уточнить уровень развития данной инициативы, сводящийся в настоящее время к попытке вовлечь как можно большее число участников. При этом после презентации ПО состоявшийся обмен мнениями позволил определить реакцию представителей различных российских госучреждений на потенциал ПО «GOTRAVEL». По результатам было условлено на данном этапе придерживаться «низкого профиля» и сохранять в целом сдержанное отношение к продвигаемому ПО, в том числе по причинам, связанным с национальной безопасностью. Росавиация в части, касающейся, придерживается данной позиции, имея в виду разъяснения МИД России и всех заинтересованных органов государственной власти, принявших участие в презентации.

В октябре 2020 года Росавиация приняла участие в 4-ом семинаре по обмену данными о пассажирах, организованном Министерством иностранных дел Российской Федерации на своей площадке телемоста с Департаментом по противодействию транснациональным угрозам ОБСЕ и Управлением ООН по контртерроризму.

Основное внимание, как и ожидалось, было акцентировано на программном обеспечении «GOTRAVEL» (далее – ПО), также отмечается то, что США и ЕС рассматривают ОБСЕ в качестве перспективного регионального инструмента по внедрению API и PNR в ряде регионов, входящих в круг их интересов. По итогам

прошедшего семинара Росавиация придерживается предложения Постпредства России при ОБСЕ в части необходимости дальнейшего продвижения отечественных передовых наработок, особенно в приоритетных для России государствах Центральной Азии.

Росавиация продолжает принимать участие в мероприятиях, проводимых на площадке Министерства иностранных дел Российской Федерации в рамках организованных Департаментом по противодействию транснациональным угрозам ОБСЕ и Управлением ООН по контртерроризму, в части API и PNR.

В рамках предоставления государственной услуги по принятию решения об аккредитации представительств иностранных юридических лиц, осуществляющих деятельность в области гражданской авиации, а также решения об аккредитации иностранных граждан, являющихся работниками этих представительств, осуществлён предусмотренный процедурой комплекс мероприятий:

- принято решение о первичной аккредитации и/или о продлении срока аккредитации 88 представительств иностранных авиакомпаний;

- 9 представительств иностранных авиакомпаний прекратили свою деятельность;

- принято решение об аккредитации 171 иностранных граждан, являющихся работниками представительств иностранных авиакомпаний, осуществляющих деятельность на территории Российской Федерации, и членов их семей.

Рассмотрено и направлено 81 ходатайство в Консульский департамент МИД России относительно принятия решения о выдаче деловых или служебных виз сотрудникам иностранных организаций.

Проведены 8 протокольных мероприятий с участием руководителя Росавиации и представителями иностранных авиационных властей или авиакомпаний по вопросам двустороннего сотрудничества.

Продолжается работа по подготовке проектов рабочих соглашений с компетентными ведомствами Республики Казахстан о сотрудничестве в области авиационного поиска и спасания.

На постоянной основе проводится:

- подготовка материалов к консультациям авиационных властей России и иностранных государств, заседаниям межправительственных комиссий, а также встречам на высшем уровне;

- подготовка ответов на запросы федеральных органов исполнительной власти Российской Федерации, судебных и правоохранительных органов, авиационных властей иностранных государств и пользователей воздушного пространства Российской Федерации;

С весны 2020 года началось активное взаимодействие с курирующими вопрос организации вывозных рейсов ведомствами МИД России, Роспотребнадзор с координированием всего процесса Оперативным штабом по противодействию завоза и распространения новой коронавирусной инфекции на территории Российской Федерации.

Помимо этого, ведется активная переписка с руководителями иностранных ведомств гражданской авиации на предмет возможности возобновления международного воздушного сообщения из пунктов на территории Российской Федерации в пункты зарубежных стран.

2.11. Государственная услуга по подтверждению соответствия юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки, требованиям федеральных авиационных правил

В 2020 году в части оказания государственных услуг по выдаче документа, подтверждающего соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки, выполняющих авиационные работы, требованиям федеральных авиационных правил, а также по выдаче свидетельства эксплуатанта авиации общего назначения проведена следующая работа.

По состоянию на 31.12.2020 в Федеральной государственной информационной системе «Реестр эксплуатантов воздушного транспорта» зарегистрировано:

- эксплуатантов, имеющих сертификат эксплуатанта для осуществления коммерческих воздушных перевозок – 110 (все действующие);
- эксплуатантов, имеющих сертификат эксплуатанта для выполнения авиационных работ – 226, в том числе 209 действующих;
- эксплуатантов, имеющих свидетельство эксплуатанта АОН – 67, в том числе 62 действующих.

Авиакомпании, имеющие сертификат эксплуатанта для осуществления коммерческих воздушных перевозок (110 эксплуатантов), распределены по федеральным округам следующим образом:

- Центральный федеральный округ – 37 авиакомпаний (34 %);
- Северо-Западный федеральный округ – 13 авиакомпаний (12 %);
- Приволжский федеральный округ – 8 авиакомпаний (7 %);
- Южный федеральный округ – 5 авиакомпаний (5%);
- Северо-Кавказский федеральный округ – 1 авиакомпания (1 %);

- Уральский федеральный округ – 11 авиакомпаний (10 %);
- Сибирский федеральный округ – 17 авиакомпания (15 %);
- Дальневосточный федеральный округ – 18 авиакомпаний (16 %).

По видам деятельности авиакомпании распределены следующим образом:

- магистральные пассажирские перевозчики – 17 (15 %);
- региональные перевозчики – 24 (22 %);
- местные и вертолетные перевозчики – 41 (37 %);
- бизнес-перевозчики – 14 (13 %);
- грузовые перевозчики – 8 (7 %);
- специальные перевозчики – 6 (6 %).

Росавиацией и её территориальными органами в 2020 году в отношении эксплуатантов, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки, проведено 225 плановых и 13 внеплановых проверок базовых объектов, 883 плановых проверок на маршруте и на перроне.

Кроме того, проведено 29 инспекционных проверок базовых объектов по заявкам эксплуатантов, связанных с заявками на получение сертификата эксплуатанта, по освоению новых типов воздушных судов, по возобновлению действия сертификата эксплуатанта, снятие ограничений действия сертификата эксплуатанта, получение допуска к международным полетам.

При этом 3 инспекционные проверки с целью освоения нового типа ВС были объединены с инспекционными проверками по возобновлению действия сертификата эксплуатанта, снятия ограничений в действие сертификата эксплуатанта и получения допуска к международным полетам.

Проведено 70 проверок на маршруте (в полете) и на перроне, связанных с заявками эксплуатантов на получение сертификата эксплуатанта, освоение нового типа воздушных судов, возобновление действия сертификата эксплуатанта.

При проведении проверок базовых объектов эксплуатантов выявлено:

- 1514 замечания;
- 542 несоответствия требованиям ФАП.

При проведении проверок на маршруте выявлено:

- 112 замечаний;
- 54 несоответствия требованиям ФАП.

При проведении проверок на перроне выявлено:

- 234 замечания;
- 88 несоответствий требованиям ФАП.

По результатам проведенных проверок и выполненных процедур подтверждения соответствия заявителей (эксплуатантов) требованиям федеральных авиационных правил Росавиацией в 2020 году:

Подано 7 заявок на получение сертификата эксплуатанта для осуществления коммерческих воздушных перевозок.

– выданы 4 сертификата эксплуатанта для осуществления коммерческих воздушных перевозок (ООО «СкайЛайт», ООО «Джет Экспресс», ООО «Авиакомпания «Воздушный поток», АО «Национальная служба санитарной авиации»);

– отказано в выдаче сертификата эксплуатанта 3 заявителям;

– внесено 24 изменение в сертификаты эксплуатанта в связи с освоением эксплуатантами новых типов воздушных судов;

– допущен к выполнению международных полетов 1 эксплуатант (ООО «Авиационно-Промышленная Компания ВЕКТОР»);

– отказано в допуске к выполнению международных полетов 1 эксплуатанту (ЗАО «Авиапредприятие «Ельцовка»);

– возобновлено действие сертификата эксплуатанта 1 (АО «Авиа Менеджмент Групп»);

– снято ограничение действия сертификата эксплуатанта в части запрета выполнения коммерческих воздушных перевозок на ВС RRJ-95 1 (АО «Ред Вингс»);

– принято 1 решение о введении ограничений в действие сертификата эксплуатанта (АО Авиакомпания «ИрАэро»);

– приостанавливалось действие 1-го сертификата эксплуатанта (ООО «Глобус»);

– аннулирован 1 сертификат эксплуатанта ООО «Глобус» на основании пункта 109 ФАП-246 в связи с не поступлением заявки о возобновлении действия СЭ в течение 270 дней после решения о его приостановлении.

Территориальными органами Росавиации в соответствии с ФАП-249 в 2020 году выдано 61 и аннулировано 58 сертификатов эксплуатанта для выполнения авиационных работ.

В 2020 году территориальными органами Росавиации в соответствии с ФАП-147 (АОН) выдано 9 и аннулировано 10 свидетельств эксплуатанта авиации общего назначения.

Следует отметить, что в 2020 году на работу отрасли и на достижение ею плановых показателей оказало существенное влияние массовое распространение (пандемия) новой коронавирусной инфекции COVID-19 как на территории Российской Федерации, так и на территориях иностранных государств. В связи с

данным обстоятельством и сокращением международного воздушного сообщения практически все российские авиакомпании даже несмотря на поддержку со стороны государства испытывают в настоящее время финансовые трудности.

В этих условиях Росавиацией совместно с производителями воздушных судов и эксплуатантами, осуществляющими коммерческие воздушные перевозки пассажиров, проводилась работа по допуску пассажирских воздушных судов к перевозке грузов в пассажирской кабине в отсутствие пассажиров на борту, как на внутренних, так и на международных рейсах (утверждение специальных разрешений в эксплуатационных спецификациях воздушных судов с целью возможности перевозки грузов в пассажирской кабине в предназначенных для этого местах с учетом соответствующих ограничений по массе, расположению, пожарной опасности, центровки ВС и т.д.).

Разрешение Росавиации на выполнение перевозки грузов в пассажирской кабине с оформлением специального разрешения в эксплуатационных спецификациях было оформлено на 220 воздушных судов, в том числе таких авиакомпаний, как ПАО «Аэрофлот – российские авиалинии», ООО «Северный Ветер», ООО «Ай Флай», ООО «Авиакомпания «Икар», АО «Авиакомпания «Россия», АО «Роял Флайт», ООО «АЗУР эйр», АО «Нордавиа-РА», АО «Ред Вингс», АО «Авиакомпания «Россия», АО «Авиакомпания «Сибирь», ОАО АК «Уральские авиалинии», ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр», АО «Авиакомпания «Якутия».

Данные меры позволили эксплуатантам не только выполнять перевозку социально-значимых грузов (аппараты искусственной вентиляции лёгких, средства индивидуальной защиты), но и поддержать их операционную деятельность в сложный для отрасли период.

Для обеспечения безопасности полетов гражданских воздушных судов в воздушном пространстве с применением сокращенных интервалов вертикального эшелонирования (RVSM) Росавиация тесно взаимодействует с региональным мониторинговым агентством РМА «Евразия» с целью выявления воздушных судов, не имеющих допуска к полетам в воздушном пространстве RVSM и недопущения выполнения ими полетов с использованием данного воздушного пространства.

По результатам проведенных РМА «Евразия» проверок выявлено воздушных судов, не имеющих допуска к полетам в воздушном пространстве с применением RVSM:

- в 2019 году – 45 ВС;
- в 2020 году – 38 ВС.

В рамках взаимодействия с ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» Росавиацией была направлена соответствующая информация в Госкорпорацию по ОрВД по недопущению её специалистами обслуживания планов полетов воздушных судов без соответствующих допусков для использования воздушного пространства RVSM Российской Федерации. Данная работа проводится в соответствии с Порядком взаимодействия между Росавиацией, ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», эксплуатантами и РМА «Евразия» по мониторингу полетов воздушных судов в воздушном пространстве RVSM.

Во исполнение Федерального закона от 29.09.2019 № 324-ФЗ «О внесении изменений в статью 24.2 части первой и часть вторую Налогового кодекса Российской Федерации», принятого с целью осуществления скоординированных мероприятий, направленных на обеспечение налогового стимулирования развития гражданской авиации Российской Федерации, в 2019 и 2020 годах Росавиацией реализовывается информационное взаимодействие с Федеральной таможенной службой в соответствии с Временным порядком информационного взаимодействия между Федеральным агентством воздушного транспорта и Федеральной таможенной службой, установленным приказом Росавиации. В 2020 году проводилась работа по согласованию Технологической карты межведомственного взаимодействия (ТКМВ) в рамках реализации использования единой системы межведомственного электронного взаимодействия (СМЭВ) с целью автоматизации получения информации по запросам ФТС России о включении (исключении) данных о гражданских воздушных судах в федеральную государственную информационную систему «Реестр эксплуатантов и воздушных судов» Росавиации, как это предусмотрено Федеральным законом № 342-ФЗ от 29.09.2019. Работа по реализации автоматизированной СМЭВ с ФТС России должна быть реализована в 2021 году.

В рамках механизма «регуляторной гильотины» и в соответствии с Планом («дорожной картой») разработки проектов нормативных правовых актов в сфере воздушного транспорта в 2020 году проводилась работа по совершенствованию воздушного законодательства, в том числе и в отношении субъектов малой авиации.

Так, взамен устаревших Федеральных авиационных правил «Требования к проведению обязательной сертификации физических лиц, юридических лиц, выполняющих авиационные работы. Порядок проведения сертификации», утвержденных приказом Минтранса России от 23.12.2009 № 249, при непосредственном участии Росавиации разработаны новые Федеральные авиационные правила, утвержденные приказом Минтранса России от 19.11.2020 № 494 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Требования к

юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, выполняющим авиационные работы, включенные в перечень авиационных работ, предусматривающих получение документа, подтверждающего соответствие требованиям федеральных авиационных правил юридического лица, индивидуального предпринимателя. Форма и порядок выдачи документа (сертификата эксплуатанта), подтверждающего соответствие юридического лица, индивидуального предпринимателя требованиям федеральных авиационных правил. Порядок приостановления действия, введения ограничений в действие и аннулирования сертификата эксплуатанта». Указанные федеральные авиационные правила предусматривают условия выдачи сертификата эксплуатанта на выполнение авиационных работ, в том числе заявителям, владеющим воздушными судами, не относящимся к типовым конструкциям и привлекающим к выполнению определенных видов авиационных работ обладателей свидетельств частных пилотов с квалификационной отметкой в свидетельстве авиационного персонала о праве выполнения авиационных работ, не связанных с нахождением на борту воздушного судна лиц не входящих в состав экипажа воздушного судна.

Кроме того, Росавиацией совместно с Минтрансом России подготовлены предложения по внесению изменений в ряд федеральных авиационных правил, направленные на дифференцирование (упрощение) требований к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим (намеревающимся осуществлять) коммерческие воздушные перевозки на пилотируемых легких и/или сверхлегких воздушных судах и на упрощение порядка подтверждения их соответствия, а также разработан проект приказа, определяющий порядок проведения медицинского освидетельствования, обязательных медицинских осмотров членов экипажа гражданского воздушного судна, за исключением сверхлегкого пилотируемого гражданского воздушного судна с массой конструкции 115 килограммов и менее, беспилотного гражданского воздушного судна с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее, диспетчеров управления воздушным движением, кандидатов, поступающих на обучение, и студентов (курсантов), обучающихся в образовательных организациях гражданской авиации», взамен подлежащего отмене с 01.09.2021 ФАП-50.

Рассмотрены и согласованы изменения в приказ Минтранса России № 139, регламентирующий нормативы рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов, приказ Минтранса России № 46, определяющий порядок допуска к применению тренажерных устройств имитации полета, применяемых в целях подготовки и контроля профессиональных навыков членов летных экипажей.

В связи с распространением новой коронавирусной инфекции COVID-19 в рамках постановления Правительства Российской Федерации от 03.04.2020 № 440

«О продлении действия разрешений и иных особенностях в отношении разрешительной деятельности в 2020 году» (далее – постановление 440) Росавиацией были подготовлены и в дальнейшем утверждены приказом Минтранса России от 22.04.2020 № 138 изменения в Федеральные авиационные правила по подготовке и выполнению полетов в гражданской авиации Российской Федерации (далее ФАП-128), в том числе в части наделения Федерального агентства воздушного транспорта полномочиями по продлению на срок 90 календарных дней с возможностью дальнейшего продления на следующие 90 календарных дней в случае сохранения режима повышенной готовности или чрезвычайной ситуации сроков проведения подготовок, тренировок и проверок, предусмотренных подпунктом е) пунктов 5.84 и 5.99 указанных Правил.

В целях реализации положений постановления 440 Минтрансом России издан вступивший в силу с 25.05.2020 приказ от 30.04.2020 № 157, который позволял автоматически продлевать сроки периодической подготовки специалистам авиационного персонала гражданской авиации.

Проведенный Росавиацией мониторинг показал, что за период действия постановления 440 и приказа Минтранса России № 157 были продлены сроки прохождения по одной только тренажерной подготовке у 1589 членов летных экипажей. По мнению Росавиации дальнейшее продление сроков действия документов, подтверждающих соответствие требованиям федеральных авиационных правил, повлечет за собой снижение уровня безопасности полетов. В целях обеспечения безопасности полетов считаем недопустимым продлевать сроки периодической подготовки (тренировки) и сроки действия медицинских заключений суммарно более чем на 1 год.

Для минимизации отрицательного воздействия от распространения новой коронавирусной инфекции на сферу коммерческих воздушных перевозок и сохранения здоровья граждан, Росавиацией совместно с ФБУ «Центральная клиническая больница гражданской авиации» были разработаны, согласованы Роспотребнадзором и 25.05.2020 утверждены Министром транспорта Российской Федерации «Методические указания по поэтапному выходу из режима противоэпидемических ограничений, введенных в условиях COVID-19, при восстановлении авиапассажирских перевозок в гражданской авиации».

Методические указания предусматривают реализацию организациями гражданской авиации целого ряда профилактических мероприятий, направленных на недопущение распространения коронавирусной инфекции при использовании гражданами воздушного транспорта на каждом из этапов по выходу из режима противоэпидемических ограничений, введенных в рамках борьбы с распространением новой коронавирусной инфекции, в том числе:

информирование на территории аэропортов и на воздушных судах о профилактике заражения новой коронавирусной инфекции, соблюдение принципа социального дистанцирования, минимизацию количества сопровождающих лиц в аэровокзальных комплексах, контроль температуры тела, обработку рук дезинфицирующими средствами, ношение средств индивидуальной защиты (маски и перчатки), усиление контроля за системами кондиционирования воздуха.

Методическими указаниями также предусмотрены профилактические мероприятия для пассажиров и членов экипажей воздушных судов на борту гражданского воздушного судна.

В настоящее время Методические указания внедрены в работу организаций гражданской авиации, определены должностные лица (не ниже заместителя руководителя аэропорта/авиакомпания) персонально ответственные за неукоснительное исполнение Методических указаний.

Росавиацией и её территориальными органами проводится мониторинг выполнения Методических указаний организациями гражданской авиации, а также осуществляется анализ обращений граждан, поступающих в Росавиацию, по вопросам безопасного функционирования авиакомпаний и аэропортов в условиях распространения коронавирусной инфекции.

Кроме того, Федеральной службой по надзору в сфере транспорта и её территориальными органами осуществляется работа по обеспечению контроля за соблюдением организациями гражданской авиации предусмотренных Методическими указаниями требований, направленных на безопасное функционирование транспорта в условиях распространения COVID-19.

Результаты мониторинга объектов транспортной инфраструктуры и воздушных судов авиакомпаний на предмет соблюдения санитарно-противоэпидемических мер, предоставляемые Ространснадзором, показывают положительную динамику в уменьшении количества выявляемых случаев несоблюдения рекомендаций Минтранса России как в аэропортах Российской Федерации, так и на ВС различных эксплуатантов. Так за отчетный период с 11.12.2020 по 18.12.2020 нарушений санитарно-эпидемиологических требований выявлено в 4,5 раза меньше, чем за аналогичный период в начале мониторинга (в июне 2020 г.).

2.12. Государственная услуга по подтверждению соответствия образовательных организаций и организаций, осуществляющих обучение специалистов соответствующего уровня, требованиям федеральных авиационных правил

По состоянию на 31.12.2020 в гражданской авиации Российской Федерации осуществляли деятельность по подготовке специалистов авиационного персонала 85 авиационных учебных центров и 59 филиалов авиационных учебных центров в 30 субъектах Российской Федерации.

Российские авиационные учебные центры и их филиалы распределены по федеральным округам Российской Федерации следующим образом:

- Центральный федеральный округ – 49 АУЦ, 3 филиала АУЦ;
- Приволжский федеральный округ – 9 АУЦ, 4 филиала АУЦ;
- Северо-Западный федеральный округ – 7 АУЦ, 4 филиала АУЦ;
- Дальневосточный федеральный округ – 4 АУЦ, 37 филиал АУЦ;
- Южный федеральный округ – 4 АУЦ, 3 филиала АУЦ;
- Уральский федеральный округ – 5 АУЦ, 2 филиала АУЦ;
- Сибирский федеральный округ – 6 АУЦ, 6 филиалов АУЦ;
- Северо-Кавказский федеральный округ – 1 АУЦ.

В 2020 году специалисты Росавиации осуществляли рассмотрение заявлений и комплектов документов с целью выдачи сертификата авиационного учебного центра, внесения изменений в сертификат АУЦ, внесения изменений в приложение к сертификату АУЦ.

За 2020 год Росавиацией:

- в рамках оказания государственной услуги проведено 92 проверки российских АУЦ;
- выдано 6 и переоформлено 2 сертификата АУЦ;
- внесены изменения в приложения к сертификатам 44 АУЦ в части изменения перечня программ подготовки;
- в рамках оказания государственной услуги проведено 22 проверки зарубежных АУЦ;
- выданы сертификаты 7 зарубежным АУЦ;
- внесены изменения в приложения к сертификатам 9 зарубежных АУЦ в части изменения перечня программ подготовки.

В рамках реализации положений федеральных авиационных правил в соответствии с Планом проверок соответствия АУЦ требованиям ФАП

на 2020 год, утвержденным руководителем Росавиации, в истекшем году Росавиацией проведено 80 плановых проверок российских АУЦ и 6 плановых проверок зарубежных АУЦ на их соответствие требованиям ФАП-289.

В связи с нарушениями требований федеральных авиационных правил, в том числе грубых, выявленных в ходе проведения плановых и внеплановых проверок, а также в ходе проверок соответствия АУЦ требованиям ФАП-289 в рамках оказания государственных услуг, в текущем году аннулировано 2 сертификата российских АУЦ и 2 сертификата зарубежных АУЦ.

Одной из основных причин аннулирования сертификатов АУЦ явилось, прежде всего, нарушение авиационными учебными центрами требований федеральных авиационных правил, выразившееся в: реализации программ не в полном объеме; реализации программ, не внесенных в сертификат АУЦ; отсутствии необходимой для реализации программ материально-технической базы и соответствующего требованиям федеральных авиационных правил преподавательского и инструкторского состава, что, в свою очередь, ведет к снижению качества подготовки авиационного персонала гражданской авиации и увеличению рисков, создающих угрозу безопасности полетов гражданских воздушных судов.

Подготовка пилотов в рамках АОН в 2020 году осуществлялась 20 авиационными учебными центрами, в том числе 18 авиационными учебными центрами, осуществляющими подготовку частных пилотов.

В настоящее время 5 авиационными учебными центрами реализуются 13 программ подготовки пилотов сверхлегкого воздушного судна (СВС), которыми за 2020 год подготовлен 41 пилот СВС, что почти в два раза превышает показатели предыдущих годов (за 2018 подготовлено 26 пилотов СВС; за 2019 – 22 пилота СВС).

В 2018 году Росавиацией утверждена и внесена в приложение к сертификату авиационного учебного центра АНО ДПО «С 7 Тренинг» программа подготовки пилотов планера. Однако до настоящего времени данная программа не реализована в связи с отсутствием потребности.

В 2019 году ООО «Воздухоплавательный клуб «Аэровальс»» выдан сертификат АУЦ для подготовки пилотов свободного аэростата. За 2020 год авиационным учебным центром подготовлены 24 пилота свободного аэростата, что на 71 % превышает показатель 2019 года (подготовлено 7 человек).

В результате освоения программы подготовки коммерческих пилотов в подведомственных Росавиации образовательных организациях (программы учебной и производственной практики подготовки коммерческих пилотов)

курсанты (студенты) приобретают практический опыт эксплуатации ВС на уровне частного пилота на ВС первоначального обучения и коммерческого пилота на выпускных ВС.

Данный подход в подготовке курсантов (студентов) кардинально изменил отношение к самостоятельным полетам, когда курсант (студент) на втором этапе подготовки, имея свидетельство частного пилота, несет ответственность за принятое решение, тем самым формируются профессиональные компетенции действующего пилота.

Это позволило подготовить для гражданской авиации 2865 частных пилотов (с 2018 по 2020 годы) включая пилотов, подготовленных в образовательных организациях, подведомственных Росавиации, что на 22 % выше показателя предыдущего трехлетнего периода (с 2015 по 2017 годы подготовлено 1224 частных пилота).

В 2020 году федеральными государственными автономными учреждениями, подведомственными Росавиации (ФГАУ ДПО «Архангельский авиационный учебный центр», ФГАУ ДПО «Коми региональный центр подготовки авиационного персонала», ФГАУ ДПО «Северо-Кавказский учебно-тренировочный центр ГА», ФГАУ ДПО «Уральский учебно-тренировочный центр ГА», ФГАУ ДПО «Центр подготовки и сертификации авиационного персонала ГА»), осуществлена подготовка 15878 специалистов авиационного персонала гражданской авиации.

В 2020 году в рамках проведения плановых проверок базовых объектов эксплуатантов на подтверждение соответствия требованиям федеральных авиационных правил проводился анализ полноты и качества выполнения профилактических мероприятий, предусмотренных планом мероприятий по реализации рекомендаций последующего донесения по катастрофе самолета RRJ-95B RA-89098, происшедшей 05.05.2019 в аэропорту Шереметьево, прежде всего по подготовке и тренировке членов летных экипажей к выполнению полетов в режиме DIRECT MODE, DIRECT LAW на воздушных судах с системой управления Fly-by-Wire.

Ранее, в 2019 году в целях выработки корректирующих мероприятий и для улучшением качества тренажерной подготовки членов летных экипажей ВС RRJ-95 в пилотировании самолета в режиме прямого управления воздушным судном (DIRECT MODE), Росавиацией в период с 20 по 21 сентября 2019 года было организовано проведение пилотами-инструкторами авиакомпаний ПАО «Аэрофлот» и АО «Авиакомпания АЗИМУТ» тестовых учебных сессий тренажерной подготовки членов экипажей ВС RRJ-95 в режиме прямого управления по разработанной по поручению Росавиации АО «Гражданские

самолеты Сухого» Плану-программе с целью принятия решения о целесообразности ее дальнейшего включения в унифицированную (типовую) программу подготовки членов летных экипажей на ВС RRJ-95 для образовательных организаций и авиационных учебных центров, осуществляющих подготовку летного состава на тип ВС RRJ-95. По итогам проведения тестовых учебных сессий были получены положительные отзывы инструкторского состава указанных эксплуатантов, в связи с чем в дальнейшем данная сессия включена в унифицированную (типовую) программу подготовки членов летных экипажей на ВС RRJ-95 для образовательных организаций и авиационных учебных центров, осуществляющих подготовку летного состава на тип ВС RRJ-95 с периодичностью проведения сессий тренажерной подготовки 1 раз в 7 месяцев.

Представленный в 2020 году разработчиком ВС RRJ-95 (филиал «Региональные самолеты» ПАО «Корпорация «Иркут») по поручению Росавиации и в целях реализации решений внеплановой летно-технической конференции по вопросам эксплуатации самолетов RRJ-95 в авиапредприятиях Российской Федерации, состоявшейся 05.12.2019 на базе АО «Гражданские самолеты «Сухого», проект унифицированной (типовой) программы подготовки членов летных экипажей на тип ВС RRJ-95 был рассмотрен Федеральным агентством воздушного транспорта совместно со специалистами ведущих авиакомпаний, эксплуатирующих данный тип ВС, и авиационных учебных центров, осуществляющих подготовку членов летных экипажей на тип ВС RRJ-95. По результатам его рассмотрения Росавиацией были внесены соответствующие предложения и замечания. Разработанный и согласованный Росавиацией проект типовой программы повышения квалификации «Подготовка членов летных экипажей ВС RRJ-95 (переподготовка на новый тип ВС)» для образовательных организаций и авиационных учебных центров, осуществляющих подготовку летного состава на тип ВС RRJ-95, 27.11.2020 направлен в Минтранс России для рассмотрения и утверждения установленным порядком.

Авиационные учебные центры осуществляют подготовку специалистов авиационного персонала по программам подготовки, утвержденным уполномоченным органом и внесенным в приложение к сертификату АУЦ.

В целях обеспечения качественной подготовки членов летных и кабинных экипажей Росавиацией проводится комплексная методическая работа.

В текущем году Росавиацией совместно с образовательными организациями гражданской авиации разработаны с учетом требований ФАП-399 проекты типовых программ подготовки коммерческих пилотов гражданской авиации по видам воздушных судов «самолет» и «вертолет», которые являются практической

частью основной образовательной программы, предусмотренной требованиями ФГОС, которые направлены на утверждение в Минтранс России.

Также совместно с образовательными организациями гражданской авиации разработан проект типовой программы подготовки коммерческих пилотов на ВС RRJ-95, которая, при положительном решении будет являться практической частью основной образовательной программы, предусмотренной требованиями ФГОС.

В рамках освоения нового перспективного типа ВС Росавиацией для ПАО «Научно-производственная корпорация «Иркут» согласованы программа подготовки членов летных экипажей на ВС МС-21 и программа подготовки членов кабинных экипажей на ВС МС-21.

В настоящее время Росавиация совместно с эксплуатантами и АУЦ осуществляет разработку проектов типовых программ подготовки членов летных и кабинных экипажей на другие типы ВС, эксплуатируемые российскими авиакомпаниями.

Кроме того, в настоящее время на утверждении в Минтрансе России находятся направленные Росавиацией в течение 2020 года:

- проект типовой программы «Подготовка членов летных экипажей воздушных судов гражданской авиации по английскому языку в соответствии с требованиями ИКАО»;
- проект типовой программы «Подготовка специалистов авиационного персонала гражданской авиации и специалистов гражданской авиации, не включенных в перечень авиационного персонала, в области человеческого фактора и управления ресурсами кабины экипажа (CRM)»;
- проект типовой основной программы «Подготовка членов кабинного экипажа в области человеческого фактора и управления ресурсами кабины экипажа (CRM)»;
- проект типовой основной программы в области подготовки членов кабинных экипажей в соответствии с международными требованиями по профессии «Бортовой проводник».

В части осуществления полномочий, предусмотренных частью 4 статьи 54 Воздушного кодекса Российской Федерации, Федеральным агентством воздушного транспорта за 2020 год было рассмотрено и утверждено установленным порядком 1178 программ подготовки специалистов авиационного персонала, из них 717 программ, разработанных эксплуатантами.

Для сравнения за 2019 год Росавиацией утверждено 917 программ подготовки специалистов авиационного персонала, из них 560, разработанных эксплуатантами.

2.13. Реализация государственного задания по повышению квалификации государственных гражданских служащих

В рамках реализации государственного задания, утвержденного в соответствии постановлением Правительства Российской Федерации от 26.06.2015 № 640 «О порядке формирования государственного задания на оказание государственных услуг (выполнение работ) в отношении федеральных государственных учреждений и финансового обеспечения выполнения государственного задания», в 2020 году федеральными государственными автономными учреждениями, подведомственными Росавиации, осуществлена подготовка 33 специалистов МТУ Росавиации по программе повышения квалификации государственных гражданских служащих.

В целях реализации постановления Правительства Российской Федерации от 01.08.2014 № 762, регламентирующего прием на работу иностранных граждан, которые могут быть приняты на работу для замещения должности командира воздушного судна, Росавиацией проводились мероприятия по распределению максимальной численности иностранных граждан, которые могут быть приняты на работу для замещения должности командира воздушного судна российскими юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, осуществляющими коммерческие воздушные перевозки и выполняющими авиационные работы.

Всего с начала заявочного периода 01.08.2014 и до окончания первоначального срока его действия 31.07.2019 планировалось распределить 1000 квот. По состоянию на 31.12.2019 было распределено 913 квот, из них:

- в 2014 году – 200 квот;
- в 2015 году – 85 квот;
- в 2016 году – 48 квот;
- в 2017 году – 247 квот;
- в 2018 году – 303 квоты;
- в 2019 году – 30 квот.

В 2020 году распределено 57 квот (ООО «АвиаТис» - 7, ООО «Хелиэкшн» - 1, ООО «Авиакомпания «Северо-Запад» - 4, АО «ЮТэйр-Вертолетные услуги» - 25, ООО «Авиакомпания ЭйрБриджКарго» - 20).

С принятием Федерального закона от 01.04.2020 № 87-ФЗ срок возможного заключения трудового договора с иностранными гражданами для замещения должности командира гражданского воздушного судна изменен с пяти до десяти лет, в связи с чем Росавиация продолжила распределять оставшиеся квоты между эксплуатантами.

Следует отметить, что по данным, полученным от эксплуатантов и МТУ Росавиации, с начала заявочного периода по настоящее время трудоустроены (заключены трудовые договора) 34 командира гражданских воздушных судов, из них в 2020 году 4 командира гражданских воздушных судов (ООО «АвиаТис» – 1, АО «ЮТэйр-Вертолетные услуги» – 3).

Прекращены трудовые договора с начала заявочного периода по 31.12.2020 с 7 командирами гражданских воздушных судов (ПАО «Аэрофлот – российские авиалинии» – 7).

Росавиацией ведется постоянный мониторинг распределенной между заявителями численности иностранных граждан и учет вступивших в силу трудовых договоров для замещения должности командира гражданского воздушного судна между заявителями и иностранными гражданами.

Заявки от эксплуатантов по распределению квот продолжают поступать и по настоящее время.

Вместе с тем, постановлением Правительства Российской Федерации от 19.11.2020 № 1878 «О внесении изменения в постановление Правительства Российской Федерации от 1 августа 2014 г. № 762», касающееся максимальной численности иностранных граждан, которые могут быть приняты на работу для замещения должности командира гражданского воздушного судна, подлежащей распределению между российскими юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, осуществляющими коммерческие воздушные перевозки и выполняющими авиационные работы на каждый период, равный 12 месяцам, начиная со дня вступления в силу постановления численность изменена с 200 до 100 человек.

Данная информация размещена на официальном сайте Росавиации.

С выходом постановления Правительства Российской Федерации от 29.06.2019 № 833 Росавиации были возвращены полномочия по допуску к применению тренажерных устройств имитации полета, применяемых в целях подготовки и контроля профессиональных навыков членов летных экипажей гражданских воздушных судов, в связи, с чем Росавиацией была организована и проводится работа по рассмотрению комплектов документов, подготовки и выдачи Решений о допуске тренажерных устройств имитации полета к применению по видам возможной подготовки в соответствии с приказом

Минтранса России от 08.02.2019 № 46, определяющим порядок допуска тренажерных устройств имитации полета к применению.

Данная работа была продолжена и в 2020 году.

По состоянию на 31.12.2020 Росавиацией выдано 25 Решений эксплуатантам тренажерных устройств имитации полета по видам возможной подготовки, из них 5 Решений выдано на тренажерные устройства, установленные в образовательных организациях, подведомственных Росавиации (ФГБОУ ВО «УИ ГА» г. Ульяновск – 2, Омский ЛТК ГА – филиал ФГБОУ ВО «УИГА» - 2, ФГБОУ ВО «СПбГУ ГА» г. Санкт-Петербург – 1).

2.14. Государственные услуги по выдаче и признанию свидетельств специалистов авиационного персонала гражданской авиации

В 2020 году в рамках оказания государственной услуги по выдаче свидетельств специалистов из числа авиационного персонала гражданской авиации Росавиацией выдано 14 982 свидетельства членов летных экипажей, кабинных экипажей воздушных судов гражданской авиации и полетных диспетчеров, в том числе центральным аппаратом Росавиации – 4 461 свидетельство (29,8% от общего количества выданных свидетельств).

В истекшем году по-прежнему одним из важнейших направлений работы Росавиации являлась реализация требований Правил проведения проверки соответствия лиц, претендующих на получение свидетельств специалистов авиационного персонала.

В целях реализации вышеуказанных Правил высшая квалификационная комиссия Росавиации и территориальные квалификационные комиссии межрегиональных территориальных управлений Росавиации в 2020 году провели 5 477 проверок соответствия лиц, претендующих на получение свидетельств, требованиям федеральных авиационных правил, из них в центральном аппарате Росавиации – 1 353 (24,7 %) от общего количества проведенных проверок).

В рамках оказания государственной услуги по признанию свидетельств иностранного государства, выданных лицу из числа авиационного персонала гражданской авиации согласно перечням специалистов, Росавиацией за 2020 год признано 263 свидетельства иностранных государств.

По состоянию на 31.12.2020 общее количество только пилотов, имеющих действующее медицинское заключение, составило:

- линейных пилотов - 9 587 человек;
- коммерческих пилотов - 7 689 человек;

- частных пилотов - 2 107 человек;
- пилотов СВС, планера и свободного аэростата - 463 человека, а также 30 800 бортпроводников.

2.15. Государственные услуги и функции в сфере обеспечения транспортной и авиационной безопасности

В соответствии с законодательством о транспортной и авиационной безопасности в 2020 году Росавиацией совместно с территориальными органами осуществлены следующие мероприятия:

- проведено категорирование 13 ОТИ и 117 ТС воздушного транспорта;
- утверждены 93 оценки уязвимости ОТИ и 60 ТС воздушного транспорта (в том числе дополнительные оценки уязвимости), 117 планов обеспечения транспортной безопасности ОТИ и 40 ТС воздушного транспорта (в том числе изменения (дополнения) в планы);
- аккредитовано 11 специализированных организаций для проведения оценки уязвимости ОТИ и ТС воздушного транспорта, 25 юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности и 14 юридических лиц в качестве аттестующих организаций.

В 2020 году органами аттестации совместно с аттестующими организациями аттестовано 8163 работника субъектов транспортной инфраструктуры воздушного транспорта.

В рамках предоставляемой государственной услуги по выдаче документа, подтверждающего соответствие юридического лица, осуществляющего обеспечение авиационной безопасности, требованиям федеральных авиационных правил, в порядке, определенном административным регламентом, утвержденным приказом Минтранса России от 25.08.2015 № 264, за 2020 год выдано 63 сертификата, в том числе 37 – аэропортам и авиапредприятиям, 26 – подразделениям войск национальной гвардии Российской Федерации и ФГУП «УВО Минтранса России», осуществляющим охрану аэропортов федерального значения.

Одновременно за этот же период территориальными органами Росавиации осуществлена выдача 59 сертификатов по авиационной безопасности, в том числе 36 – аэропортам и авиапредприятиям, 23 – подразделениям ФГУП «УВО Минтранса России», осуществляющим охрану аэропортов.

Сложившаяся сложная ситуация, связанная с угрозой распространения новой коронавирусной инфекции COVID-19, внесла существенные коррективы в

деятельность как юридических лиц, так и федеральных органов исполнительной власти.

Так, Правительством Российской Федерации издано постановление от 03.04.2020 № 440 «О продлении действия разрешений и иных особенностях в отношении разрешительной деятельности в 2020 году».

В рамках реализации указанного постановления был продлён до 31.12.2020 срок действия документов, подтверждающих соответствие юридических лиц, осуществляющих обеспечение авиационной безопасности, требованиям федеральных авиационных правил.

Кроме того, продлено 1 свидетельство об аккредитации аттестующих организаций и 3 свидетельства об аккредитации юридических лиц для проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

2.16. Медицинское освидетельствование авиационного персонала и участие в реализации государственной программы Российской Федерации «Развитие здравоохранения»

В целях реализации полномочий, связанных с организацией деятельности по медицинскому освидетельствованию авиационного персонала согласно перечню специалистов авиационного персонала гражданской авиации в истекшем году Росавиацией проведены следующие мероприятия.

По результатам проведенных в 2020 году проверок приказами Росавиации утверждены 16 составов ВЛЭК ГА.

Всего по состоянию на 31.12.2020 в Российской Федерации осуществляют деятельность по медицинскому освидетельствованию авиационного персонала согласно перечню специалистов авиационного персонала гражданской авиации Центральная врачебно-летная экспертная комиссия гражданской авиации (ЦВЛЭК ГА) и 38 врачебно-летних экспертных комиссий гражданской авиации, распределенных по федеральным округам следующим образом:

- Центральный федеральный округ – ЦВЛЭК ГА и 10 ВЛЭК ГА;
- Приволжский федеральный округ – 7 ВЛЭК ГА;
- Северо-Западный федеральный округ – 3 ВЛЭК ГА;
- Дальневосточный федеральный округ – 5 ВЛЭК ГА;
- Южный федеральный округ – 4 ВЛЭК ГА;
- Уральский федеральный округ – 3 ВЛЭК ГА;
- Сибирский федеральный округ – 6 ВЛЭК ГА.

Во исполнение поручения Президента Российской Федерации В.В. Путина от 29.04.2016 № Пр-800 в целях осуществления мониторинга состояния здоровья авиационного персонала продолжается работа по подключению к единой информационной системе «Паспорт здоровья авиационного персонала» утвержденных Росавиацией врачебно-летных экспертных комиссий гражданской авиации на безвозмездной основе.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 26.12.2017 № 1640 утверждена государственная программа Российской Федерации «Развитие здравоохранения».

В соответствии с указанным постановлением Правительства Российской Федерации Росавиация определена соисполнителем двух мероприятий процессной части Направления (подпрограммы) «Совершенствование оказания медицинской помощи, включая профилактику заболеваний и формирование здорового образа жизни», а именно:

– «Развитие системы оказания первичной медико-санитарной помощи, а также системы раннего выявления заболеваний, патологических состояний и факторов риска их развития, включая проведение медицинских осмотров и диспансеризации населения»;

– «Совершенствование системы оказания медицинской помощи больным прочими заболеваниями».

В целях медицинского обеспечения безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации разработана ведомственная целевая программа «Медицинское обеспечение авиационного персонала гражданской авиации» (далее – ВЦП), утвержденная приказом Росавиации от 01.03.2019 № 143-П. Данная программа выполняется в рамках государственной программы Российской Федерации «Развитие здравоохранения».

В рамках государственной программы Российской Федерации «Развитие здравоохранения» подведомственной Росавиации медицинской организацией ФБУ «Центральная клиническая больница гражданской авиации» (далее – ЦКБ ГА) в 2020 году реализовывалась ведомственная целевая программа «Медицинское обеспечение авиационного персонала гражданской авиации и студентов (курсантов) образовательных учреждений гражданской авиации», направленная на реализацию государственной политики в сфере охраны здоровья работников организаций гражданской авиации, в том числе медицинского обеспечения безопасности полетов, поддержания профессионального здоровья и летного долголетия авиационного персонала гражданской авиации.

В 2020 году в ФБУ «Центральная клиническая больница гражданской авиации» выполнено 7 744 медицинских освидетельствований лиц из числа

авиационного персонала гражданской авиации и студентов (курсантов) авиационных специальностей образовательных учреждений гражданской авиации.

По решению Росавиации ведомственная целевая программа распространяется на ветеранов гражданской авиации и специалистов авиационного персонала гражданской авиации, имевших ранее свидетельства специалистов авиационного персонала гражданской авиации.

В 2020 году в рамках ВЦП ЦКБ ГА осуществляла оказание специалистам авиационного персонала гражданской авиации, имеющим или имевшим ранее свидетельства специалистов авиационного персонала гражданской авиации, курсантам (студентам) образовательных организаций гражданской авиации и ветеранам гражданской авиации, первичной медико-санитарной помощи, не включенной в базовую программу обязательного медицинского страхования (далее – ОМС), в части диагностики и лечения по профилю профпатология в амбулаторных условиях, специализированной медицинской помощи, не включенной ОМС, по профилю профпатология в стационарных условиях и условиях дневного стационара, а также работу по профилактике неинфекционных заболеваний, формированию здорового образа жизни и санитарно-гигиеническому просвещению населения.

В истекшем году в рамках ВЦП ЦКБ ГА выполнены 4 193 (в 2019 – 4 192) работы по профилактике неинфекционных заболеваний и формированию здорового образа жизни для авиационного персонала, в том числе ушедшего с летной работы.

Всего в 2020 году в ЦКБ ГА прошли медицинское обследование, освидетельствование и получили медицинскую помощь 43 705 (в 2019 – 40 339) специалистов авиационного персонала и работников транспортного комплекса, в том числе ветеранов.

Центральной врачебно-летной экспертной комиссией гражданской авиации и врачебно-летными экспертными комиссиями гражданской авиации в истекшем году проведено 43 186 медицинских освидетельствований лиц авиационного персонала гражданской авиации (в 2019 году – 40 851), признано негодными по состоянию здоровья 2 735 человек (в 2019 году – 2 307 человек), в том числе:

– коммерческие и линейные пилоты – 19 355 медицинских освидетельствований (в 2019 году – 19 522), из них признаны негодными к работе – 249 человек (в 2019 году – 285 человек);

– бортовые проводники – 8 793 медицинских освидетельствований (в 2019 году – 8 560), из них признаны негодными к работе – 1 524 человек (в 2019 году – 1 622 человека);

– диспетчера УВД – 5127 медицинских освидетельствований (в 2019 году – 5 927), из них признаны негодными к работе – 233 человека (в 2019 году – 244 человека);

– иные специалисты авиационного персонала – 9 911 медицинских освидетельствований (в 2019 году – 6 842), из них признаны негодными к работе – 729 (в 2019 году – 156 человек).

Следует обратить особое внимание на то, что ЦВЛЭК ГА продолжает расширять использование в практической работе принцип «гибкости» ИКАО, в результате чего увеличилось число принятых официальных медицинских заключений.

ЦВЛЭК ГА предоставлено право применения индивидуальной экспертной оценки состояния здоровья авиационного персонала по всем статьям Требований к состоянию здоровья, в том числе предусматривающих негодность к летной работе (УВД, обучению). ЦВЛЭК ГА применяет это право обоснованно, используя клиническую базу ЦКБ ГА для профилактики заболеваний, лечения, в том числе высокотехнологичного, и реабилитации авиационного персонала.

В рамках ведомственной целевой программы «Медицинское обеспечение авиационного персонала гражданской авиации и студентов (курсантов) образовательных учреждений гражданской авиации» в 2020 году были проведены мероприятия, направленные на сохранение здоровья авиационного персонала, что позволило сохранить для отрасли значительное количество опытных пилотов:

- в 2016 году было выдано 428 официальных медицинских заключений;
- в 2017 году – 556 официальных медицинских заключений;
- в 2018 году – 830 официальных медицинских заключений;
- в 2019 году – 956 официальных медицинских заключений;
- в 2020 году – 894 официальных медицинских заключений.

Первичная заболеваемость нейросенсорной тугоухостью в России снизилась с 1346 человек в 2011 году до 114 в 2019 году, в 2020 году эта цифра продолжила снижаться. Количество лиц с профессиональными заболеваниями уменьшилось с 605 человек в 2015 году до 343 человек в 2019 году. Это связано с тем, что для обоснования медицинских заключений лицам с нейросенсорной тугоухостью врачебно-летные экспертные комиссии гражданской авиации чаще чем в предыдущие годы направляют авиационный персонал в Центральную врачебно-летную экспертную комиссию гражданской авиации (далее – ЦВЛЭК ГА),

оснащенную самым современным оборудованием, и имеющую право выносить медицинские заключения о годности к летной работе лицам с нейросенсорной тугоухостью, предусматривающим негодность к летной работе.

Так количество консультаций у отоларинголога ЦВЛЭК ГА увеличилось с 58 человек в 2017 году до 126 человек в 2020 году, а утверждение медицинских заключений ВЛЭК ГА о негодности к летной работе с нейросенсорной тугоухостью снизилось с 233 человек в 2016 г до 13 человек в 2019 году после проведения личных осмотров отоларингологом ЦВЛЭК ГА.

В 2020 году ЦВЛЭК ГА была дополнительно оснащена современным оборудованием для компьютерного исследования зрительных функций глаза, что позволило допускать к полетам лиц из числа авиационного персонала после проведенных операций по коррекции зрения с применением лазера.

В истекшем году Росавиацией проводился комплекс мероприятий по взаимодействию с АО «Национальная служба санитарной авиации», Министерством транспорта Российской Федерации, Министерством здравоохранения Российской Федерации и ГК «Ростех», связанных с совершенствованием оказания экстренной медицинской помощи с использованием санитарной авиации.

В 2018 году в программе «Развитие санитарной авиации» участвовало 34 субъекта Российской Федерации. В 2019 году к данной программе присоединилось 15 субъектов Российской Федерации, а в 2020 году, как и планировалось к программе «Развитие санитарной авиации» присоединился еще 21 субъект Российской Федерации.

Этапами на ближайшую перспективу являются:

- в 2021 году к программе присоединятся еще 9 субъектов Российской Федерации;
- в 2022 году программой планируется охватить всю территорию Российской Федерации.

В 2021 – 2022 годах для АО «Национальная служба санитарной авиации» планируется поставка 66 вертолетов (37 Ансат и 29 Ми-8МТВ-1) из них в 2021 году 33 вертолета (25 Ансат и 8 Ми-8МТВ-1).

Следует отметить, что пополнение парка ВС отечественных авиакомпаний не вызвало роста стоимости летного часа, что стало возможным благодаря высокой конкуренции и большому количеству участников рынка. Правильность такого подхода позволяет осуществлять стабильное планирование программы на последующие периоды без рисков удорожания услуг и сокращения объемов оказанной медицинской помощи.

В 2021 – 2022 годах в качестве субсидии из федерального бюджета для финансирования авиационных работ в рамках приоритетного проекта «Развитие санитарной авиации» планируется выделить 5,4158 и 5,6137 млрд рублей соответственно.

В целях создания механизма оптимизации расходов федерального бюджета, упрощения процедуры организации полетов в рамках Проекта для субъектов Российской Федерации с 2018 по 2019 год действовало распоряжение Правительства Российской Федерации от 28.07.2018 № 1574-р, в соответствии с которым АО «Национальная служба санитарной авиации» (далее – АО «НССА») осуществляло функции единственного исполнителя авиационных работ, выполняемых с целью оказания медицинской помощи на территории Российской Федерации.

Следует отметить, что срок действия указанного распоряжения Правительства Российской Федерации истек в 2019 году.

Во исполнение поручения Президента Российской Федерации от 13.01.2020 № Пр-13 Росавиацией был согласован аналогичный проект распоряжения Правительства Российской Федерации «Об определении АО «Национальная служба санитарной авиации» единственным исполнителем авиационных работ с целью оказания медицинской помощи на период 2020 – 2021», подготовленный Минздравом России, который определяет соответствующий правовой статус АО «НССА» и является ключевым условием, обеспечивающим функционирование единой федеральной системы.

В истекшем году издано новое распоряжение Правительства Российской Федерации от 10.12.2020 № 3286-р, которым АО «НССА» вновь определено единственным поставщиком работ в целях оказания медицинской помощи, что в свою очередь должно положительно сказаться на дальнейшем развитии санитарной авиации и реализации целей национального проекта «Здравоохранение».

АО «НССА» в целом показало эффективность своей работы. За три года (2018-2020) реализации Проекта выполнено 26 809 вылетов, что позволило эвакуировать 36738 пациентов, находящихся в тяжелом состоянии, среди которых 6814 детей, в том числе 2456 младенцев возрастом до 1 года, из них в 2020 году:

- 2629 вылетов (25% от общего количества вылетов санитарной авиации);
- 2845 пациентов (20% от общего количества эвакуаций), из них 373 ребенка (17% от общего количества), в том числе 116 в возрасте до 1 года (15% от общего количества).

В целом за 2020 год санитарной авиацией Российской Федерации в рамках Проекта выполнен 10531 вылет, эвакуировано 14034 пациента, среди которых 2194 ребенка, в том числе 772 в возрасте до 1 года.

Всего в 2020 году в выполнении авиационных работ с целью оказания скорой медицинской помощи принимали участие 15 российских авиакомпаний:

АО «НССА»; АО «Русские вертолетные системы»; ООО «авиакомпания «СКОЛ»; АО «ЮТэйр-вертолетные услуги»; АО «Авиакомпания «Полярные авиалинии»; АО «Волгодское авиапредприятие»; ООО «Вяткаавиа»; АО «Костромское авиапредприятие»; АО «2-ой Архангельский объединенный авиаотряд»; ООО «Нарьян-Марский объединенный авиаотряд»; АО «Комиавиатранс»; ООО «АэроГео»; АО «КрасАвиа»; ООО «Авиасервис» (Татарстан); ООО «Аэросервис» (Забайкальский край).

Реализация Проекта не прерывалась из-за эпидемии новой коронавирусной инфекции (COVID-19). Сложная эпидемиологическая обстановка стала причиной увеличения фактического числа вылетов на 15,4%, а числа эвакуированных пациентов – на 23,7%. Число пациентов с COVID-19 в 2020 году составило 36% от общего числа эвакуаций.

Реализацию мероприятий по обеспечению своевременного оказания экстренной медицинской помощи с использованием санитарной авиации планируется продолжать осуществлять в 2021 году.

2.17. Оказание государственных услуг по выдаче сертификатов летной годности

За 2020 год в парке воздушных судов, имеющих сертификаты летной годности, числятся 2546 воздушных судов, из них: магистральных – 738, региональных -172, легких многоцелевых самолетов 277, самолетов бизнес класса – 52, легких ВС менее 4 мест и ЕЭВС -166, грузовых – 89 и вертолетов 1052.

В авиапредприятия гражданской авиации поступило за 2020 год 55 новых воздушных судов, из них:

- 13 самолетов RRJ-95B;
- 33 вертолета Ми-8МТВ;
- 7 вертолётов Ансат;
- 2 вертолета Ка-32.

Росавиацией и её территориальными органами организованы и проведены инспекции гражданских воздушных судов с целью оценки их летной годности и выдано 2190 сертификата летной годности воздушного судна, в том числе 176 – Росавиация, 1381 – МТУ ВТ, из них 799 сертификата летной годности по

единичным экземплярам воздушного судна авиации общего назначения.

Специалистами Росавиации в 2020 году было проведено:

- 10 плановых проверок организаций по техническому обслуживанию (далее – ТО) авиационной техники и 11 внеплановые проверки;
- 6 аттестационных проверок сертификационных центров.

Росавиацией в 2020 году выдано:

- 400 разрешений на бортовые радиостанции, устанавливаемых на ВС;
- 950 свидетельств авиационно-технического персонала;
- 28 сертификатов соответствия организаций по ТО и внесены изменения по расширению сферы деятельности в 44 организациях по техническому обслуживанию.

Также, несмотря на сложившуюся эпидемиологическую ситуацию, был проведён ряд мероприятий:

- конференция эксплуатантов вертолетов Ми-2 в АО «Московский АРЗ ДОСААФ»;
- конференция по теме «Организация и проведение ремонтов воздушных судов типа Ан-24, Ан-26 и Ан-74 гражданской авиации РФ на предприятиях АО «Авиаремонт».

Специалисты Росавиации приняли участие:

- в конференция «Развитие Эксплуатационно-технической документации самолета RRJ-95»;
- в VII Международной научно-практической конференции по беспилотной авиации AERONEXT 2020.

В 2020 году были продолжены работы по расширению использования навигационных сигналов ГЛОНАСС для обеспечения безопасности полётов гражданских воздушных судов.

Продолжено взаимодействие с ведущими авиационными производителями бортовых авиационных совмещенных приемников сигналов систем спутниковой навигации ГЛОНАСС и GPS и иных средств связи, навигации и наблюдения.

В настоящее время спутниковой системой ГЛОНАСС оборудовано 1 409 воздушных судна отечественного производства с максимальной взлетной массой свыше 5 700 кг.

В рамках оказания государственных услуг Росавиацией и её территориальными органами в рамках «регуляторной гильотины» в соответствии с планом («Дорожная карта») по разработке проектов нормативных правовых актов в сфере воздушного транспорта подготовлен и введен в действие приказ Минтранса России от 30.07.2020 № 273 «Об утверждении федеральных

авиационных правил «Правила допуска к эксплуатации пилотируемых гражданских воздушных судов на основании акта оценки воздушного судна на его соответствие требованиям к летной годности и к охране окружающей среды». Принято участие в работе над новой редакцией Федеральных авиационных правил «Экземпляр воздушного судна. Требования к процедуре сертификации», заменяющей ФАП-132, который был аннулирован с 01.01.2021 в рамках «регуляторной гильотины». Также принято участие в совершенствовании положений ФАП-290 («Об утверждении Требований к оснащению воздушных судов техническими средствами и оборудованием, обеспечивающими доступность воздушных судов для пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности»). В части, касающейся вопросов поддержания летной годности и обеспечения условий для регистрации воздушных судов иностранного производства, были разработаны и направлены на рассмотрение в Минтранс России соответствующие поправки в Воздушный кодекс Российской Федерации.

2.18. Участие в реализации государственной программы Российской Федерации «Развитие образования» на 2013-2020 годы»

В 2020 году общая численность обучающихся в подведомственных Росавиации образовательных организациях составила 26870 человек, из них 17859 человек или 66,5% обучалось за счет средств федерального бюджета, 9011 человек или 33,5% - с полным возмещением затрат.

В 2020 году прием абитуриентов в образовательные организации гражданской авиации осуществлялся в соответствии с контрольными цифрами приема, установленными для вузов гражданской авиации приказами Минобрнауки России и Минпросвещения России.

Контрольные цифры приема на подготовку граждан с высшим образованием по укрупненным группам специальностей и направлений подготовки были утверждены в объеме 2390 чел., в том числе на очную форму обучения - 1757 чел. Общее увеличение по сравнению с 2019 годом составило 126 чел. (5,5 %) при увеличении количества подготавливаемых по очной форме обучения на 79 чел. (4,7%).

Число бюджетных мест по программам специалитета по сравнению с предыдущим 2019 годом увеличено на 50 чел., прием в 2020 году составил 860 чел., в том числе по очной форме обучения – 670 чел.

По программам аспирантуры прием увеличился на 6 чел. и составил в 2020 году – 44 чел.

Прием на обучение по программам бакалавриата за счет средств федерального бюджета увеличился и составил – 1313 чел. (в 2019 году – 1210 чел.) при увеличении количества бюджетных мест по очной форме обучения до 955 чел. (в 2019 году – 922 чел.).

Количество бюджетных мест по программам магистратуры уменьшилось на 33 чел. и составило в 2020 году – 173 чел., в том числе по очной форме обучения - 88 чел.

Контрольные цифры приема на подготовку граждан со средним профессиональным образованием были утверждены в объеме 2585 чел., в том числе на очную форму обучения – 2565 чел. Увеличение по сравнению с 2019 годом составило 95 чел. (3,8 %).

Всего в образовательные организации гражданской авиации за счет средств федерального бюджета по программам высшего и среднего профессионального образования по программам бакалавриата, специалитета, магистратуры и аспирантуры принято 4975 чел., в том числе на очную форму обучения 4322 чел., на заочную 653 чел.

На внебюджетное обучение в учебные заведения гражданской авиации по программам высшего и среднего профессионального образования в 2020 году принято 2590 чел.

Контрольные цифры приема на летные специальности высшего и среднего профессионального образования за счет средств федерального бюджета в 2020 году остались на уровне предыдущего года и составили 765 чел. Из них пилоты вертолетов – 80 чел. (в 2019 году - 100 чел.).

Общий прием на летные специальности ВО и СПО в 2020 году составил 895 человек (бюджет и внебюджет).

Контрольные цифры приема граждан в образовательные организации гражданской авиации для обучения по программам высшего и среднего профессионального образования выполнены.

В связи с проведением профилактических мероприятий, направленных на предотвращение распространения новой коронавирусной инфекции на территории Российской Федерации, образовательные организации гражданской авиации в марте 2020 года перешли на дистанционный режим обучения с использованием информационно-образовательной среды. В дистанционном режиме прошли выпускные экзамены и защиты выпускных квалификационных работ.

Впервые в 2020 году в связи с пандемией прием документов для поступления в вузы гражданской авиации и в большинство их филиалов

осуществлялся в дистанционном формате через электронные информационные системы. Вступительные испытания также впервые проводились в дистанционном формате.

Современное оснащение вузов гражданской авиации и их филиалов, мобилизация персонала и готовность отвечать вызовам времени позволили без сбоев провести прием документов и вступительные экзамены с использованием дистанционных технологий.

В режиме «удаленки» осуществлялось и обучение. Но это только теоретические задания, а летная практика была выполнена традиционными методами. Ни один тренажер не заменит практические навыки, приобретённые в ходе летной подготовке.

Конкурс при приеме на обучение по программам высшего образования составил от 10 до 28 человек на место. Конкурс при приеме на обучение по программам среднего профессионального образования составил от 2,9 до 11,7 человек на место.

Традиционно наиболее востребованными специальностями при поступлении абитуриентов в 2020 учебном году стали «Организация летной работы», «Организация использования воздушного пространства», «Летная эксплуатация гражданских воздушных судов», «Летная эксплуатация летательных аппаратов».

Проходные баллы при приеме на обучение по образовательным программам высшего и среднего профессионального образования в 2020 году остались на прежнем высоком уровне.

Средний проходной балл при поступлении на летные специальности высшего образования составил 230 баллов, на диспетчерские специальности - 190 баллов, на технические специальности высшего образования – 188 баллов.

Проходной балл аттестата о среднем образовании при приеме на обучение в учебные заведения гражданской авиации в 2020 году - от 3, 8 до 5,0 баллов, при поступлении на летную специальность среднего профессионального образования - от 4,31 до 5,0 баллов.

На целевое обучение в 2020 году принят 251 чел. Конкурс на места по целевому обучению составил до 2 человек на место.

В 2020 году из образовательных организаций гражданской авиации выпущено 4874 человека. Из них по программам высшего образования - 2063 чел., по программам среднего профессионального образования - 2811 чел.

Выпуск пилотов по программам высшего и среднего профессионального образования составил 723 человека.

Средний показатель трудоустройства выпускников 2020 года составил 56%. В предыдущие годы показатель трудоустройства выпускников был существенно выше - в 2017-2019 годах он составлял в среднем 75%. Показатель трудоустройства по специальности выпускников-пилотов, который в предыдущие годы составлял от 70 до 80 %, уменьшился в 2020 году до 17%. Это обусловлено значительным спадом коммерческих перевозок авиакомпаниями в связи с пандемией коронавирусной инфекции и значительным сокращением приема на работу в авиакомпании выпускников учебных заведений гражданской авиации.

В соответствии с приказом Минобрнауки России от 11.11.2020 № 1402 «О мерах по снижению рисков распространения новой коронавирусной инфекции в образовательных организациях высшего образования» был издан приказ Росавиации от 12.11.2020 № 1393-П «О мерах по снижению рисков распространения новой коронавирусной инфекции в образовательных организациях высшего образования, находящихся в ведении Федерального агентства воздушного транспорта», на основании которого вузы гражданской авиации с 13.11.2020 по 06.02.2021 перешли на реализацию образовательных программ с применением исключительно электронного обучения и дистанционных образовательных технологий, за исключением курсантов (студентов), проходящих программу учебно-производственной практики.

Информация о ситуации с распространением новой коронавирусной инфекции в образовательных организациях находится на постоянном контроле в Росавиации. Указанная информация размещается вузами в информационно-аналитической системе «Мониторинг» Минобрнауки России по установленным формам, а также представляется Росавиацией в Минтранс России.

Образовательными организациями продолжалась профориентационная работа по привлечению абитуриентов, наиболее подготовленных с точки зрения знаний и мотивации к обучению. В 2020 году в связи с противоэпидемическими мероприятиями дни открытых дверей в вузах проходили в дистанционном формате в сети Интернет. Вся необходимая информация по вопросам приема в соответствии с рекомендациями Минобрнауки России размещена на официальных сайтах образовательных организаций.

В образовательных организациях активно развивается международное сотрудничество. В 2020 году в подведомственных Росавиации образовательных организациях проходят обучение свыше 1000 иностранных студентов. Вузами заключено 54 соглашения о сотрудничестве с 4 зарубежными вузами и 50 зарубежными компаниями.

В то же время в отношении подготовки пилотов в образовательных организациях гражданской авиации существует ряд проблемных вопросов.

Недостаточное финансирование со стороны Минобрнауки России выполнения летной практики, низкий уровень оплаты труда летно-инструкторского и инженерно-технического персонала летных учебных заведений, приводящий к оттоку квалифицированных кадров из учебных заведений, недостаточное финансирование мероприятий по поддержанию летной годности учебных воздушных судов и их техническому обслуживанию привели к задержке выпуска пилотов из Ульяновского института гражданской авиации и его филиалов.

Предпринимаемые Росавиацией меры позволили в 2020 году сократить задолженность по налету часов выпускников, однако задержка по выпуску курсантов-пилотов Омского летно-технического колледжа гражданской авиации сохраняется.

Недостаточное финансирование со стороны Минобрнауки России мероприятий по строительству и капитальному ремонту зданий учебных корпусов и общежитий учебных заведений гражданской авиации приводит к их изношенности и снижает качество условий осуществления образовательной деятельности.

С учетом изложенного и в целях стабильного обеспечения подготовки и выпуска авиационного персонала для нужд гражданской авиации необходимо выделение Росавиации дополнительных бюджетных средств на прохождение летной практики, приобретение тренажерных устройств, капитальный ремонт зданий учебных корпусов и общежитий, на питание и обмундирование студентов (курсантов).

До 2008 года во всех вузах гражданской авиации функционировали военные кафедры, но в настоящее время военный учебный центр, готовящий офицеров и сержантов запаса, есть только в Ульяновском институте гражданской авиации.

Росавиацией предпринимаются усилия, направленные на возобновление военной подготовки в Санкт-Петербургском государственном университете гражданской авиации, но они пока не принесли результата

Финансовое обеспечение мероприятий в 2020 году в части образовательных учреждений осуществлялось в рамках государственных программ Российской Федерации «Научно-технологическое развитие Российской Федерации», «Развитие образования» в соответствии с параметрами, утвержденными Федеральным законом от 02 декабря 2019 г. № 380-ФЗ «О федеральном бюджете на 2020 год и на плановый период 2021 и 2022 годов».

В 2020 г. осуществлено финансирование следующих мероприятий в объеме 5 446,0 млн рублей, в том числе:

- на финансовое обеспечение выполнения образовательными учреждениями государственного задания – в объеме 3 358,2 млн рублей;
- на субсидии на иные цели (летняя практика) – в объеме 1 910,9 млн рублей;
- на стипендиальное обеспечение обучающихся – в объеме 176,9 млн рублей.

В 2020 году в рамках субсидии на иные цели Росавиации Минобрнауки России выделено – 25,5 млн рублей на капитальный ремонт и мероприятия по антитеррористической защищенности объектов.

В соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 07.05.2012 № 597 «О мероприятиях по реализации государственной социальной политики» в 2020 году повышение заработной платы профессорско-преподавательского состава, педагогических работников в образовательных организациях, подведомственных Росавиации, до установленного данным Указом уровня обеспечено и, соответственно, достигнуты целевые показатели заработной платы указанных категорий работников.

2.19. Участие в реализации государственной программы Российской Федерации «Социальная поддержка граждан»

В рамках реализации государственной программы Российской Федерации «Социальная поддержка граждан» подпрограммы 3. «Обеспечение государственной поддержки семей, имеющих детей» Росавиацией профинансировано основное мероприятие 3.7 «Оказание мер социальной поддержки детям-сиротам, детям, оставшимся без попечения родителей, лицам из числа указанной категории детей, а также гражданам, желающим взять детей на воспитание в семью» в объеме 43,2 млн рублей.

Росавиацией в установленном порядке организован и постоянно осуществляется мониторинг состояния производственного травматизма и охраны труда в организациях воздушного транспорта. В частности, по результатам исследования состояния производственного травматизма, условий труда и выполнения основных работ по охране труда за 2020 год подготовлен анализ состояния производственного травматизма, условий труда и выполнения основных работ по охране труда в организациях воздушного транспорта за 2020 год и предложения по предупреждению несчастных случаев на производстве.

III. О НАЛИЧИИ ПРОБЛЕМНЫХ ВОПРОСОВ, ПРИНИМАЕМЫХ МЕРАХ ПО ИХ РЕШЕНИЮ, А ТАКЖЕ ФАКТОРАХ, ОТРИЦАТЕЛЬНО ПОВЛИЯВШИХ НА ВЫПОЛНЕНИЕ МЕРОПРИЯТИЙ В 2020 ГОДУ

3.1. Проблема распространения новой коронавирусной инфекции

В начале 2020 года гражданская авиация России, как и вся авиационная система мира, столкнулась с серьезными экономическими проблемами, вызванными вспышкой коронавирусной инфекцией.

В пиковый период пандемии (в апреле, мае и июне 2020 года) падение объема авиаперевозок составляло более 90%.

В связи с резким сокращением перевозочной деятельности оказывались меры государственной поддержки программы субсидирования, которые основывались на целесообразности в части компенсации, в первую очередь, той части расходов авиакомпаний, которые относятся к постоянным, и не зависят от объема пассажирских авиаперевозок (фонд оплаты труда, лизинговые, арендные и коммунальные платежи) и субсидирование региональных перевозок.

В рамках реализации мер поддержки авиакомпаний и аэропортов из резервного фонда Правительства Российской Федерации были выделены субсидии на частичную компенсацию расходов авиакомпаний и аэропортов в связи со снижением доходов в результате падения объемов пассажирских воздушных перевозок. Размер предоставленных субсидий авиакомпаниям составил 20,953 млрд рублей и 10,605 млрд рублей – аэропортам. В период ограничения пассажирских перевозок из-за распространения новой коронавирусной инфекции данная мера государственной поддержки была направлена на продолжение бесперебойной деятельности авиационных предприятий и сохранение специалистов авиационного персонала.

Росавиация в мае 2020 года приступила к предоставлению субсидий авиаперевозчикам на частичную компенсацию расходов согласно Правилам, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 13.05.2020 № 661, субсидия предоставлялась на компенсацию расходов на оплату труда специалистов авиационного персонала гражданской авиации, оплату аренды и лизинга воздушных судов российским лизинговым компаниям, аэропортовое обслуживание (в части дополнительных расходов на стоянку воздушных судов), а также части расходов на ведение операционной деятельности и содержание имущества.

В связи с резким сокращением перевозочной деятельности программа субсидирования в рамках данного постановления основывалась на целесообразности оказания мер государственной поддержки в части компенсации, в первую очередь, той части расходов авиакомпаний, которые относятся к постоянным, и не зависят от объема пассажирских авиаперевозок.

Анализ результатов реализации программы субсидирования показал, что авиакомпании, в основном, компенсировали расходы на заработную плату.

В рамках реализации постановления Правительства Российской Федерации от 13.05.2020 № 661 на указанные цели было перечислено 20,953 млрд рублей (82 % от общей суммы по заявлениям) *(на покрытие лизинговых платежей было выплачено 1,350 млрд руб. (6,4 %), на покрытие расходов по аэропортовому обслуживанию (в части дополнительных расходов на стоянку воздушных судов) авиаперевозчиков и иные операционные расходы выплачено 2,428 млрд руб. (11,6%).* Социальная направленность данной меры поддержки позволила авиакомпаниям сохранить авиационный персонал на уровне не ниже 90% от численности таких работников на 1 января 2020 г.

О высокой эффективности данной меры поддержки можно судить на основании следующих данных. Согласно данным статистического наблюдения за 9 месяцев 2020 года расходы авиакомпаний на заработную плату специалистов авиационного персонала гражданской авиации составили почти 46 млрд руб. Расходы авиакомпаний по данной статье затрат за весь 2020 год прогнозируются в размере около 61 млрд рублей. Таким образом, за счет средств субсидии в рамках постановления Правительства Российской Федерации от 13.05.2020 № 661 было компенсировано более 28% – почти треть затрат авиакомпаний на авиационный персонал.

В рамках реализации постановления Правительства Российской Федерации от 03.06.2020 № 813 по состоянию на 1 января 2021 года принято 371 положительное решение на сумму 10,604 млрд рублей из выделенных Правительством Российской Федерации из резервного фонда 10,605 млрд руб. Субсидии предоставлены 108 аэропортам.

Как и у авиакомпаний, основными направлениями компенсируемых аэропортами расходов также являются расходы на оплату труда персонала – 9,073 млрд рублей (85,6% от суммы, выплаченной получателям субсидии).

Расходы на содержание (включая оплату коммунальных платежей), эксплуатацию и ремонт зданий, сооружений, оборудования и транспортных средств, расходы на оплату аренды и услуг сторонних организаций, связанных с обеспечением производственной деятельности – 1,065 млрд рублей (10%); частичная компенсация расходов на ведение операционной деятельности – 0,482

млрд рублей (4,5%). Согласно статистике, расходы аэропортов по оплате труда составили во 2 квартале 2020 года 12,9 млрд рублей и за счет субсидий была профинансирована значительная часть расходов по оплате труда, 59,6% (также за счет субсидирования аэропорты компенсировали часть расходов на содержание имущества, его эксплуатацию и ремонт (14,9%) и часть прочих операционных расходов (10%).

В 2020 году реализовывалось постановление Правительства Российской Федерации от 09.04.2020 № 466 «О предоставлении в 2020 году из федерального бюджета субсидий российским организациям воздушного транспорта на возмещение затрат, понесенных при выполнении мероприятий по вывозу граждан из иностранных государств, в которых сложилась неблагоприятная ситуация, связанная с распространением новой коронавирусной инфекции» направленное на возмещение затрат российских авиакомпаний, понесенных при выполнении мероприятий по вывозу граждан из иностранных государств, в которых сложилась неблагоприятная ситуация, связанная с распространением новой коронавирусной инфекции.

За период действия ограничений было организовано более 550 вывозных рейсов из 38 стран, на которых перевезено более 312 000 человек.

В программе вывозных рейсов приняли участие 12 российских авиакомпаний: «Аэрофлот», «Россия», «Аврора», «Уральские авиалинии», «Сибирь», «Азур Эйр», «ЮТэйр», «Роял Флайт», «Якутия», «ИрАэро», «Нордавиа», «Икар» Общая сумма возмещения составила 575,603 млн рублей.

Также одной из мер государственной поддержки является реализация постановления Правительства Российской Федерации от 17 апреля 2020 г. № 527 «О предоставлении в 2020 году субсидий из федерального бюджета публичному акционерному обществу «Аэрофлот – российские авиалинии» на возмещение недополученных доходов от осуществления воздушных перевозок пассажиров из г. Калининграда в г. Москву и в обратном направлении по специальному тарифу» на осуществление авиаперевозок по маршруту Калининград – Москва – Калининград из федерального бюджета было выделено 300 млн рублей.

Перевозки осуществляло ПАО «Аэрофлот» с 02 мая по 30 ноября 2020 года с частотой от 3 до 6 рейсов в день.

Специальный тариф на перевозку одного пассажира в одном направлении составил 3 300 рублей, правом перелета могли воспользоваться все граждане Российской Федерации.

За период реализации программы перевезено 82 138 пассажиров на сумму 210,3 млн рублей.

Субсидирование вышеуказанных расходов позволило аэропортам и авиакомпаниям аккумулировать оборотные средства и направить их в соответствии с потребностями предприятий, в том числе и на погашение процентов по ранее выданным кредитам на инвестиционную деятельность.

3.2. Недостаточное финансирование и отсутствие индексации объемов субсидирования на содержание федеральных казенных предприятий

В части программы субсидирования в рамках постановления Правительства Российской Федерации от 02.09.2020 № 1339 «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета федеральным казенным предприятиям, расположенным в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях». Проблемным вопросом функционирования федеральных казенных предприятий (далее – ФКП) является существенная нехватка финансирования из федерального бюджета.

С момента создания ФКП в 2010–2012 годах объем субсидии на их финансовое обеспечение затрат Минфином России не индексировался. Дополнительные средства выделялись только в случае создания новых филиалов, технико-экономическое обоснование создания которых предусматривало в том числе и обновление основных фондов имущественного комплекса присоединяемых аэропортов.

Отсутствие индексации объемов субсидии вкупе с ежегодным ростом расходов предприятий на оплату труда (индексация заработной платы обязательна), коммунальные услуги, электроэнергию, охрану, а также сокращение Минфином России в 2021–2023 гг. объемов субсидии на 10%, привело к тому, что в 2021 году у предприятий, за исключением ФКП «Аэропорты Чукотки» и ФКП «Аэропорты Красноярья», к которым в 2019 году были присоединены новые филиалы, отсутствуют средства на обновление основных средств и ремонт.

Основным источником доходов предприятий являются доходы от оказания ими аэропортовых услуг, которых недостаточно для полноценного функционирования, поскольку все аэропорты в составе предприятий имеют невысокий пассажиропоток и несут социальную функцию – обеспечивают круглогодичную транспортную доступность регионов, в которых отсутствуют альтернативные виды транспорта. Таким образом, возможным источником компенсации инфляционных расходов для данных предприятий может являться либо увеличение ставок сборов и тарифов за аэропортовое обслуживание, либо увеличение субсидии из федерального бюджета.

По оценке Росавиации, на поддержание материально-технической базы ФКП для сохранения транспортной сети в труднодоступных регионах Российской Федерации, обеспечения авиационной и транспортной безопасности необходимо предоставление дополнительных субсидий: в 2021 году в размере 1 397 236,2 тыс. рублей, в 2022 году – 933 265,0 тыс. рублей, в 2023 году – 898 552,7 тыс. рублей.

Росавиация ежегодно заявляет потребность о дополнительном финансировании ФКП, однако Минфин России не поддерживает увеличение размера субсидии.

3.3. Исполнение транспортной части комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года

По мнению Росавиации, одной из причин отсутствия заявок и отказ от участия подрядных организаций в конкурсах на строительство и реконструкцию объектов аэродромной инфраструктуры является убыточность проектов для подрядных организаций. Среди основных проблемных моментов можно выделить следующие:

Необходимость срочных изменений в методику определения стоимости строительной продукции на основании базисно-индексного метода, с учетом следующих основных аргументов.

1) Стоимость строительства, определенная в соответствии с Методикой определения стоимости строительной продукции на территории Российской Федерации (МДС 81-35.2004), утвержденной постановлением Госстроя России от 05.03.2004 № 15/1, на основании государственных сметных нормативов, рассчитанных с учетом среднестатистических значений, не позволит учитывать значительный объем затрат и расходов подрядных организаций (затраты на инженерные изыскания для подготовки рабочей документации, строительства, реконструкции объектов капитального строительства, затраты на подготовку территории строительства и организации ввода объекта в эксплуатацию, затраты на оплату банковских комиссий за выданные банковские гарантии, затраты на оплату страховых премий по договорам страхования рисков при производстве работ, затраты на пусконаладочные работы под нагрузкой для энергетического оборудования, которое невозможно ввести в эксплуатацию без запуска и проверки под нагрузкой, затраты, связанные с обеспечением транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры по видам транспорта на стадии строительства, затраты на утилизацию отходов).

2) В рамках рассмотрения материалов, представленных для проведения проверки достоверности определения сметной стоимости по проектной документации, ФАУ «Главгосэкспертиза России» указывает на необходимость во всех позициях смет на материалы и оборудование транспортные расходы принимать в размере 3%. При этом в пункте 4.59 Методики определения стоимости строительной продукции на территории Российской Федерации МДС 81-35.2004 предусмотрено, что в сметной стоимости оборудования учитываются все затраты по его доставке на приобъектный склад строящегося предприятия, здания, сооружения или до зоны монтажа. В свою очередь в пункте 4.60. МДС 81-35.2004 указано, что при невозможности определения транспортных расходов на основании калькуляции эти расходы могут определяться по укрупненным показателям; при отсутствии ведомственных нормативов транспортные расходы могут приниматься в размере 3 – 6% от отпускной цены на оборудование.

Можно полагать, что минимальная ставка 3% принимается для регионов европейской и средней части России со сложившейся транспортно-логистической схемой доставки материалов и оборудования, а максимальная ставка 6% может использоваться для удаленных регионов дальневосточных и крайнего севера, транспортная доступность которых непостоянна и затруднена, что приводит к высокой стоимости доставки грузов.

Приоритетная задача

Перечень мероприятий в рамках приоритетных задач

Изменение Методики определения стоимости строительной продукции

Ускорить работу со стороны Минстроя России по актуализации Методики определения стоимости строительной продукции на территории Российской Федерации МДС81-35.2004, в том числе в части обязательного включения затрат подрядчика

Уточнить пункт 4.60. МДС 81-35.2004 указав, что при невозможности определения транспортных расходов на основании калькуляции эти расходы могут определяться по укрупненным показателям; при отсутствии ведомственных нормативов транспортные расходы могут приниматься в размере 3 – 6% от отпускной цены на оборудование, полагая, что минимальная ставка 3% принимается для регионов европейской и средней части России со сложившейся транспортно-логистической схемой доставки материалов и оборудования, а максимальная ставка 6% может использоваться для удаленных регионов дальневосточных и крайнего севера, транспортная доступность которых непостоянна и затруднена, что приводит к высокой стоимости доставки грузов.

Ускорить работу органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в части обеспечения представления в ФАУ «Главгосэкспертиза России» информации о фактической стоимости строительных ресурсов, используемых для расчета Индексов по виду строительства «Аэродромы гражданского назначения» для 12 субъектов Российской Федерации: Ярославская область, Новгородская область, Пермский край, Ставропольский край, Чеченская Республика, Челябинская область, Иркутская область, Забайкальский край, Хабаровский край, Амурская область, Магаданская область, Чукотский автономный округ.

3.4. Гармонизации воздушного законодательства и законодательства о транспортной безопасности

В настоящее время остается не урегулированным вопрос гармонизации воздушного законодательства и законодательства о транспортной безопасности с учетом международных стандартов и рекомендуемой практики ИКАО.

В гражданской авиации продолжают действовать две системы правового регулирования, направленные на обеспечение её защищенности от актов незаконного вмешательства. При этом субъектами транспортной инфраструктуры воздушного транспорта осуществляются мероприятия и финансирование работы двух параллельных систем безопасности, направленных на достижение одной цели – защита гражданской авиации (воздушного транспорта) от АНВ.

Решения данной проблемы возможно только путем внесения изменений в Федеральный закон «О транспортной безопасности» и Воздушный кодекс Российской Федерации, направленные на исключение дублирование мероприятий, а также издание подзаконных нормативных правовых актов с учетом стандартов и рекомендуемой практики ИКАО.

Вместе с тем, необходимо отметить, что постановлением Правительства Российской Федерации от 05.10.2020 № 1603, утверждены требования по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий), для объектов транспортной инфраструктуры воздушного транспорта, не подлежащих категорированию (далее – Постановление № 1603).

К данной категории объектов, относятся, в том числе вертодромы и посадочные площадки, за исключением вертодромов и посадочных площадок, используемых менее 30 дней в течение календарного года, а также вертодромы и посадочные площадки, используемые только легкими и (или) сверхлегкими воздушными судами авиации общего назначения.

Ряд положений вышеуказанного Постановления, по нашему мнению, носит заведомо невыполнимый или трудновыполнимый характер для многих объектов воздушного транспорта, особенно таких, как посадочные площадки и

вертодромы, расположенные в районах Крайнего Севера и приравненных к ним территориях. Реализовать данные требования будет невозможно, либо их реализация потребует значительных финансовых затрат.

Установление подобного рода требований идет вразрез работе, проводимой Минтрансом России, по оптимизации расходов субъектов транспортной инфраструктуры на реализацию законодательства о транспортной безопасности.

Выходом из сложившейся ситуации может быть только кардинальная переработка Постановления № 1603 с учётом принципов Федерального закона «Об обязательных требованиях в Российской Федерации», особенно в части обоснованности и исполнимости.

В настоящее время Минтрансом России создана межведомственная рабочая группа, результатом работы которой и должна быть переработка Постановления № 1603, и соответственно установление приемлемых требований по обеспечению транспортной безопасности для вертодромов и посадочных площадок, без снижения уровня их защищенности.

Принимая во внимание большие финансовые потери авиапредприятий и авиакомпаний гражданской авиации в 2020 году в связи пандемией COVID-19, убеждены, что гармонизация воздушного законодательства и законодательства о транспортной безопасности позволит значительно сократить затраты субъектов транспортной инфраструктуры на реализацию требований по обеспечению транспортной (авиационной) безопасности.

Приоритетная задача	Перечень мероприятий в рамках приоритетных задач
Гармонизации воздушного законодательства и законодательства о транспортной безопасности	Внесение изменений в Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» и Воздушный кодекс Российской Федерации с одновременным изданием подзаконных актов, имплементирующих стандарты ИКАО и лучшие практики Российской Федерации в сфере авиационной безопасности в законодательство о транспортной безопасности в отношении ОТИ и ТС воздушного транспорта

3.5. Недостаточные темпы актуализации нормативной базы в части регулирования вопросов сертификации гражданской авиационной техники

В декабре 2019 года вступил в силу приказ Минтранса России №184 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Сертификация авиационной техники, организаций разработчиков и изготовителей. Часть 21» (ФАП-21).

Однако помимо ФАП-21 необходимо принятие комплекса норм летной годности и других документов в данной сфере, как на замену, так и в развитие применяемых в настоящее время авиационных правил, а также устранение в действующем российском законодательстве некоторых правовых коллизий и пробелов.

В целях совершенствования регулирования в сфере сертификации авиационной техники, её разработчиков и изготовителей представляется необходимым нарастить темпы разработки необходимого нормативно-правового регулирования в вышеуказанной сфере в целях скорейшего исполнения соответствующих поручений Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации, Авиационной коллегии при Правительстве Российской Федерации, Комиссии при Президенте Российской Федерации по вопросам развития авиации общего назначения и навигационно-информационных технологий на основе глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС.

В 2020 году были сформулированы предложения применительно к статьям 8, 35, 37 в сводный законопроект по внесению изменений в ряд статей Воздушного кодекса Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ (далее – Воздушный кодекс), которые касались:

- установления порядка утверждения норм летной годности без присвоения им статуса федеральных авиационных правил в целях делегирования Росавиации полномочий по их утверждению, как не относящихся к категории нормативных правовых актов, а также

- распространения возмездности на подтверждение соответствия юридических лиц, осуществляющих разработку и изготовление воздушных судов и другой авиационной техники, требованиям федеральных авиационных правил.

К сожалению, принятие сводного законопроекта, первоначально включенного в План законопроектной деятельности Правительства Российской Федерации от 26.12.2019 № 3205-р на 2020 год, затягивается (новый срок представления законопроекта в Правительство Российской Федерации перенесен на октябрь 2021 года) и практически может реализоваться при текущих темпах нормотворческого процесса не ранее 2022 года.

Неудовлетворительные темпы внесения изменений в Воздушный кодекс сдерживают работу по принятию соответствующих подзаконных актов.

Вместе с тем, срочное принятие современных, отвечающих актуальным трендам развития международной авиационной промышленности, норм летной годности способствовало бы наиболее эффективной сертификации по перспективным проектам МС-21 и Ил-114-300 и повышению их экспортного потенциала.

Темпы нормотворчества в сфере сертификации авиационной техники, ее разработчиков и изготовителей представляется целесообразным наращивать аналогично тому, как работа по актуализации сертификационного регулирования выстроена в Евросоюзе, США и других странах, входящих в «клуб» развитых авиационных держав, выделив соответствующий нормотворческий процесс их общего перечня вопросов отраслевого регулирования в самостоятельную задачу с приоритетом «сверхсрочно».

3.6. Проблема совершенствования подготовки авиационного персонала гражданской авиации России

Подготовка кадров для авиации, и в первую очередь коммерческих пилотов, является одной из важнейших составляющих обеспечения устойчивой работы авиационных предприятий, полного удовлетворения потребностей населения и отраслей экономики в авиационных перевозках, включая социально значимые, обеспечения нужд санавиации и поисково-спасательных работ.

Подведомственными Росавиации образовательными организациями Ульяновским институтом гражданской авиации имени Главного маршала авиации Б.П. Бугаева и Санкт-Петербургским государственным университетом гражданской авиации, в том числе их филиалами, ежегодно осуществляется подготовка 775 коммерческих пилотов (685 пилотов самолетов, 90 пилотов вертолетов) по программам высшего и среднего профессионального образования.

При этом на протяжении ряда лет подготовка летных специалистов осуществляется в условиях хронического недофинансирования.

Подготовка коммерческих пилотов является одной из самых капиталоемких в системе транспортного образования, однако по размеру доводимых до образовательных организаций гражданской авиации бюджетных средств фактически приравнена к инженерным специальностям, не предусматривающим летной подготовки. Вместе с тем, прохождение летной практики, являясь отраслевой особенностью и неотъемлемой частью подготовки коммерческих пилотов, обуславливает такие расходы, как закупка горюче-смазочных материалов, поддержание летной годности воздушных судов, обновление материально-технической базы, затраты по наземному обслуживанию в аэропортах и аэронавигационному обслуживанию учебных полетов в районе аэродрома, содержание учебных аэродромов в эксплуатационном состоянии, а также оплата труда летно-инструкторского состава и инженерно-технического персонала, обеспечивающего полеты.

На сегодняшний день одним из нерешенных вопросов остается размер заработной платы летно-инструкторского состава образовательных учреждений,

которая составляет порядка 89 тыс. рублей у пилотов-инструкторов самолетов и порядка 106 тыс. рублей у пилотов-инструкторов вертолетов.

Для сравнения средняя заработная плата пилотов-инструкторов в авиационных компаниях составляет от 250 тыс. рублей.

Несопоставимый уровень заработной платы летно-инструкторского состава в образовательных учреждениях с ее уровнем в авиакомпаниях при сопоставимом труде провоцирует отток квалифицированных летных кадров в различные авиакомпании.

Так, при штатной численности летно-инструкторского состава в количестве 332 единиц, образовавшийся дефицит пилотов-инструкторов составляет 68 единиц (20%), в связи, с чем невозможно обеспечить прохождение в полном объеме летной практики курсантов.

Принимая во внимание, что объем финансирования формируется на основании нормативных затрат, Росавиацией на протяжении длительного периода при формировании проектов федерального бюджета направлялись предложения в Минфин России, в Минобрнауки России по включению в нормативные затраты расходов, учитывающих отраслевую специфику, и выделению соответствующих дополнительных бюджетных ассигнований на реализацию образовательных программ подготовки летных специалистов.

В настоящее время нормативные затраты на прохождение летной практики, отражающие особенности подготовки пилотов, разработаны Минобрнауки России совместно с Росавиацией.

Росавиацией на основании разработанных нормативных затрат сформированы предложения по выделению образовательным организациям гражданской авиации на 2021 год дополнительных бюджетных ассигнований на финансовое обеспечение летной практики, в том числе в рамках исполнения поручений, данных на межведомственном совещании 30.07.2020 в Генеральной прокуратуре Российской Федерации по проблемным вопросам финансирования образовательных учреждений. Объем дополнительных средств составил 3 794 347,1 тыс. рублей: 1 503 830,1 тыс. рублей на реализацию программ высшего образования и 2 290 517,0 тыс. рублей – среднего профессионального образования.

Протоколом совещания у Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Т.А. Голиковой от 30.07.2020 №ТГ-П8-60пр предложения по выделению Росавиации дополнительных бюджетных ассигнований на обеспечение прохождения летной практики курсантами-пилотами, обучающимися по образовательным программам высшего образования и среднего профессионального образования, были поддержаны.

Однако по итогам рассмотрения данного вопроса на заседании Правительственной комиссии по бюджетным проектировкам на очередной

финансовый год и плановый период принято решение о ежегодном выделении Росавиации дополнительных бюджетных ассигнований на финансовое обеспечение расходов по проведению летной практики в объеме 700 000,0 тыс. рублей из 1 503 830,1 тыс. рублей в рамках высшего образования, объемы финансирования летной практики в рамках среднего профессионального образования остались на прежнем уровне.

Ежегодное фактическое финансирование образовательных учреждений гражданской авиации на обеспечение летной практики до 2021 года составляло 1 367 277,2 тыс. рублей (в рамках высшего и среднего профессионального образования).

С 2021 года, с учетом выделенных 700 000,0 тыс. рублей, ежегодное финансирование на указанные цели составляет 2 067 277,2 тыс. рублей.

В соответствии с нормативными затратами, учитывающими отраслевую специфику, образовательным организациям гражданской авиации для обеспечения летной практики ежегодно требуется бюджетное финансирование в объеме 5 161 624,3 тыс. рублей.

Следовательно, ежегодный дефицит бюджетных ассигнований на летную подготовку коммерческих пилотов ежегодно составляет 3 094 347,1 тыс. рублей.

Несмотря на имеющиеся проблемы, Росавиация и Ульяновский институт гражданской авиации приняли и продолжают принимать исчерпывающие меры, направленные на сокращение задолженности по налету и выпуску курсантов Омского летно-технического колледжа гражданской авиации и поддержание летной годности парка воздушных судов, что позволило полностью ликвидировать задолженность по налету курсантов 2018 года выпуска и сократить задолженность по налету курсантов 2019 года выпуска.

Для обеспечения нужд региональной авиации коммерческими пилотами, выполнения поручений Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации по развитию гражданской авиации, в том числе Дальнего Востока, реализации Национальной программы санитарной авиации, государственной задачи по лесоавиационным работам, в том числе патрулированию лесов от пожаров, а также в целях реализации проектов в сфере импортозамещения требуется дополнительное оснащение материально-технической базы учебных заведений гражданской авиации воздушными судами Ансат, Ми-8АМТ и тренажерными устройствами Ансат, Ми-8АМТ, RRJ-95 (Sukhoi Superjet 100).

Федеральным агентством воздушного транспорта и Министерством транспорта Российской Федерации поддержана инициатива Санкт-Петербургского университета гражданской авиации о подготовке пилотов вертолетов на базе его Якутского и Хабаровского филиалов.

Росавиацией совместно с Минпросвещения России проработан вопрос увеличения контрольных цифр приема на 40 мест для подготовки коммерческих пилотов вертолетов в рамках программ среднего профессионального образования в Якутском и Хабаровском филиалах Санкт-Петербургского университета гражданской авиации.

В настоящее время Санкт-Петербургский университет гражданской авиации разработал программу подготовки коммерческих пилотов (программу учебной и производственной практики подготовки коммерческих пилотов вертолета) в рамках среднего профессионального образования в Якутском и Хабаровском филиалах.

Кроме того, Росавиацией утверждена дополнительная профессиональная программа подготовки членов летных экипажей вертолета Ансат и вертолета Ми-8АМТ Санкт-Петербургскому университету гражданской авиации для реализации в Якутском и Хабаровском филиалах.

Федеральное агентство воздушного транспорта совместно с Холдингом АО «Вертолеты России» проработало вопрос поставки воздушных судов Ми-8АМТ и новых воздушных судов отечественного производства Ансат, а также комплексных тренажеров вертолетов Ансат и Ми-8АМТ в необходимом количестве как для Омского летно-технического колледжа, так и для филиалов Санкт-Петербургского университета гражданской авиации.

В настоящее время переучивание коммерческих пилотов на вертолеты Ансат за счет средств эксплуатантов осуществляют следующие авиационные учебные центры: Санкт-Петербургский университет гражданской авиации (данные ВС находятся у образовательной организации в аренде) и АО «РВС», которые за период с 2018 по 2020 год подготовили 107 пилотов вертолетов Ансат, в том числе СПбГУ ГА – 56 человек, АО «РВС» – 51 человек. Кроме того, в рамках пилотного проекта Омский летно-технический колледж в рамках среднего профессионального образования осуществил выпуск 20 коммерческих пилотов вертолета Ансат.

Обеспечение утверждения федеральных государственных образовательных стандартов с квалификацией «Коммерческий пилот», учитывающих отраслевую специфику, и осуществление необходимого финансирования подготовки авиационного персонала, обновление учебно-тренажерной базы образовательных организаций гражданской авиации (приобретение воздушных судов и тренажеров) позволит осуществлять подготовку коммерческих пилотов вертолетов в требуемом количестве в сроки, установленные Федеральным государственным образовательным стандартом.

Таким образом, в целях комплексного решения вопроса подготовки и своевременного выпуска коммерческих пилотов необходимо обеспечить образовательные организации гражданской авиации дополнительным финансированием в объеме:

3 094 347,1 тыс. рублей, ежегодно - на прохождение летной практики;

10 473 000,0 тыс. рублей, на период 2021-2023 годов - на приобретение 30 единиц тренажерных устройств;

14 733 708,0 тыс. рублей, на период 2021-2023 годов - на приобретение 37 единиц воздушных судов.

Работа по выделению средств из федерального бюджета на вышеуказанные цели будет продолжена Росавиацией и в 2021 году.

С учетом изложенного и в целях стабильного обеспечения подготовки и выпуска коммерческих пилотов необходимо решить такие вопросы как:

- утверждение базовых нормативных затрат на подготовку пилотов;
- выделение в соответствии с утвержденными базовыми нормативными затратами объема бюджетных ассигнований, в том числе на обеспечение конкурентной заработной платы пилотам-инструкторам и инженерно-техническому персоналу;
- обеспечение образовательных учреждений материально-технической базой.

В целях обеспечения безопасности полетов воздушных судов авиации общего назначения и вывода частных пилотов из так называемой «серой» зоны, когда они в нарушение требований воздушного законодательства привлекаются к выполнению авиационных работ за плату, не имея при этом надлежащей подготовки, Росавиация вышла с инициативой внести в Воздушный кодекс Российской Федерации изменения, позволяющие эксплуатантам привлекать для выполнения авиационных работ частных пилотов, имеющих определенный налет и прошедших необходимую для выполнения соответствующих видов авиационных работ подготовку, получивших в свидетельстве частного пилота квалификационную отметку о праве выполнения авиационных работ, кроме авиационных работ, предусматривающих нахождение на борту воздушного судна лиц, за исключением членов экипажа воздушного судна. Инициатива, предложенная Росавиацией, предусматривает также возможность привлечения эксплуатантами для выполнения авиационных работ внешних пилотов беспилотных воздушных судов (БВС) максимальной взлетной массой 30 кг и менее.

Приказом Минобрнауки России от 09.12.2016 № 1549 утвержден ФГОС среднего профессионального образования по специальности 25.02.08 Эксплуатация беспилотных авиационных систем.

Однако, до настоящего времени ни одна образовательная организация не обратилась в Росавиацию за утверждением программы подготовки данных специалистов авиационного персонала и не осуществляет их подготовку.

Приказом Минтруда России от 05.07.2018 № 447н утвержден профессиональный стандарт «Специалист по эксплуатации беспилотных авиационных систем, включающих в себя одно или несколько беспилотных воздушных судов с максимальной взлетной массой 30 кг и менее», устанавливающий требования к образованию и обучению специалистов по управлению и эксплуатации беспилотных авиационных систем, включающих в себя одно или несколько беспилотных воздушных судов с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее.

Вышеуказанный профессиональный стандарт предусматривает требование к уровню образования оператора беспилотных авиационных систем (внешнего пилота), а именно профессиональное обучение по программам профессиональной подготовки по профессиям рабочих, должностям служащих, программам переподготовки рабочих, служащих и программам повышения квалификации рабочих, служащих.

Вместе с тем, оператор беспилотных авиационных систем (внешний пилот) не включен в перечень профессий рабочих, должностей служащих, по которым осуществляется профессиональное обучение, утвержденный приказом Минобрнауки России от 02.07.2013 № 513.

Кроме того, до настоящего времени не утверждена типовая программа подготовки внешних пилотов БВС с максимальной взлетной массой 30 кг и менее.

В настоящее время Росавиацией совместно с МГТУ ГА завершается разработка проекта типовой программы подготовки внешнего пилота, которая будет направлена в Минтранс России для утверждения установленным порядком.

Росавиацией совместно с Минтрансом России разрабатываются требования к обладателю свидетельства БВС (внешнему пилоту), а также требования к форме свидетельства авиационного персонала гражданской авиации.

3.7. Проблема размещения объектов в приаэродромных территориях

В ходе развития городских агломераций вблизи аэродромов остро встает проблема обеспечения безопасности полетов и сбалансированного развития

территорий вблизи аэропортов. Данной проблемой также озабочена Международная организация гражданской авиации, когда территория вблизи аэропортов является привлекательной для девелопмента ввиду близкого наличия транспортных и других коммуникаций.

На урегулирование этого сложного вопроса направлено законодательство в области установления приаэродромных территорий.

Несмотря на жесткие требования законодательства в области установления приаэродромных территорий и (до установления приаэродромных территорий) согласования строительства объектов вблизи аэродромов в ряде субъекта выявляются объекты, которые оказывают влияние на безопасность и влияют на работу радиотехнического оборудования аэродрома.

Одним из наиболее ярких примеров является комплексная жилая застройка вблизи аэропорта Внуково. Так, в частности, построенный ЖК Филатов Луг был построен без учета требований по безопасности полетов и работы средств наблюдения аэродрома Внуково. В результате выявленного влияния был выработан ряд комплексных мер по исключению влияния жилого комплекса на деятельность гражданской авиации. Одновременно Росавиация была вынуждена учитывать интересы граждан (дольщиков), купивших квартиры в ЖК Филатов Луг.

В результате данной работы с 03.12.2020 в рамках внедрения новой структуры воздушного пространства Московской зоны Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (ЕС ОрВД) и смежных с ней зон ЕС ОрВД для аэродрома Москва (Внуково) введены в действие новые схемы захода на посадку, при полетах воздушных судов по которым объекты ЖК Филатов Луг перестали оказывать влияние на безопасность полетов.

В целях исключения влияния ЖК Филатов Луг на работу радиолокационных средств, расположенных на позиции «Зименки», ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» в июле 2020 года введен в эксплуатацию аэродромный радиолокационный комплекс «Лири А-10» на позиции «Утёс», расположенной в 1,5 км от аэродрома Москва (Внуково).

После ввода в эксплуатацию АРЛК «Лири-А10» на позиции «Утёс» повысилось качество радиолокационной информации для обслуживания воздушного движения в районе аэродрома Москва (Внуково).

Вместе с тем, вновь введенный в эксплуатацию АРЛК «Лири-А10» на позиции «Утёс» не является полноценной заменой радиолокационного комплекса «Утес-А», развернутого на радиолокационной позиции «Зименки» для полного устранения влияния ЖК Филатов Луг ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»

организованы работы по модернизации радиолокационной позиции «Зименки», в рамках которой планируется строительство башни с увеличенной высотой на 44 м относительно существующей и установка на ней нового радиолокатора «Лира-А10» с улучшенными характеристиками. В настоящее время разработана и согласована ФАУ «Главгосэкспертиза России» проектная документация, закуплен радиолокатор и объявлены торги на выполнение строительно-монтажных работ. ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» разработан график строительно-монтажных работ, предусматривающий вывод из эксплуатации действующего радиолокатора после завершения первого этапа строительства башни до 1 июня 2021 года. Весь комплекс мероприятий по модернизации позиции и вводу нового радиолокационного комплекса планируется завершить в IV квартале 2021 г.

Вторым проблемным вопросом установления приаэродромных территорий является установление седьмой подзоне приаэродромных территорий.

Седьмая подзона устанавливается в целях обеспечения санитарного эпидемиологического благополучия граждан при деятельности аэродрома и проведении полетов воздушных судов.

Наиболее острым является проблема дальнейшей реконструкции исторически сложившейся вблизи аэропортов жилой застройки и обеспечения ее необходимой социальной инфраструктурой.

Работа здесь проводится в двух направлениях:

По поручению Президента Российской Федерации В.В. Путина в рамках сокращения количества зон с особыми условиями использования территории (которой является и приаэродромная территория) Росреестром разработан законопроект, предусматривающий принцип «вредного соседства» в границах, в том числе седьмой подзоне приаэродромных территорий, когда собственник вправе проживать на таких территориях и осуществлять свою деятельность без учета соответствующих ограничений при условии оформления соответствующего согласия.

Разрабатывается Методика установления седьмой подзоны приаэродромной территории, в которой будут определены оптимальные способы определения ее границ и установления ограничений.

IV. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ОБ ОСНОВНЫХ НАПРАВЛЕНИЯХ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА 2021 ГОД И СРЕДНЕСРОЧНУЮ ПЕРСПЕКТИВУ С ХАРАКТЕРИСТИКОЙ КОНКРЕТНЫХ РЕЗУЛЬТАТОВ

Согласно задачам, поставленным Президентом Российской Федерации, необходим качественный прорыв и развитие отрасли до принципиально новых показателей и объемов, которые позволят всецело заявить о конкурентоспособности, доступности, безопасности и высоком качестве услуг, предоставляемых гражданской авиацией.

Ключевыми целями Федерального агентства воздушного транспорта на 2021 год являются: реализация комплекса проектов, направленных на устранение инфраструктурных ограничений экономического роста и социально-экономического развития Российской Федерации; повышение доступности и качества авиаперевозок для населения, включая авиаперевозки пассажиров на социально значимых маршрутах; обеспечение стабильного и безопасного функционирования системы воздушного транспорта, в том числе защиты от актов незаконного вмешательства.

Эти стратегические направления, поставленные перед отраслью гражданской авиации на период до 2030 года, на 2021 год и плановый период будут направлены на достижение конкретных целей и решение конкретных актуальных задач, стоящих перед Росавиацией.

В 2021 году планируется утверждение новой Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2035 года, отвечающей вызовам современного мира и требованиям граждан Российской Федерации и бизнес-сообщества, в рамках которой будут определены стратегические приоритетные направления развития гражданской авиации.

Основной задачей является устойчивое обеспечение транспортной доступности населенных пунктов на основе опорной сети авиационных маршрутов.

В этих целях предусмотрено создание Дальневосточной авиакомпании.

Поскольку Дальний Восток является сложной территорией для развития любых видов деятельности (большая площадь, малая плотность населения, сложные климатические условия), развитие этой территории возможно лишь при опережающем развитии транспорта. Сегодня только авиационный транспорт может обеспечить достойное качество жизни населения, достаточную скорость доставки грузов, при более быстрой, по отношению к другим видам транспорта, скорости разворачивания регулярного сообщения.

Наиболее эффективным способом достижения цели по обеспечению авиаперевозок в труднодоступных районах ДФО, является консолидация существующих региональных авиакомпаний с государственным участием, на принципах «унификации», «специализации», «укрупнения», и «кооперации».

Поэтому на базе АО «Авиакомпания «Аврора», АО Авиакомпания «Якутия», АО «Полярные авиалинии», ГП ЧАО «ЧукотАвиа», КГУП Хабаровские авиалинии и АО «Камчатское авиационное предприятие» предполагается создание единой Дальневосточной авиационной компании.

Кроме того, проектом Транспортной стратегии предполагается создание нового лоукостера и дальнейшее внедрение беспилотных систем и цифровых технологий.

Одним из векторов развития гражданской авиации в рамках Транспортной стратегии до 2035 года является развитие легкой авиации, для чего требуется ввести упрощенные требования к аэродромам с малым пассажиропотоком, включая развитие дистанционных технологий в управлении воздушным движением, а также создать новый эффективный отечественный самолет для коммерческих перевозок.

Во исполнение Указа Президента Российской Федерации от 07.05.2018 № 204 распоряжением Правительства Российской Федерации от 30.09.2018 № 2101-р утвержден Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, предусматривающий обеспечение в 2024 году повышение уровня экономической связанности территории Российской Федерации посредством расширения и модернизации, в том числе, авиационной инфраструктуры за счет реконструкции инфраструктуры региональных аэропортов.

Комплексный план предполагает сбалансированное развитие всех видов транспорта и самый широкий территориальный охват. Магистральный транспорт выполняет важную объединяющую функцию: сельская местность становится ближе к городам, а города – друг к другу. Главное – это раскрытие экспортного потенциала регионов России, находящихся на большом удалении от границ и морских портов, рост доступности до глобальных рынков.

В целях повышения связанности территорий также будет проведена реконструкция инфраструктуры 60 объектов в 57 региональных аэропортах, более половины из которых на Дальнем Востоке (общий объем затрат– 160,52 млрд рублей).

В 2021 году на реконструкцию и строительство аэропортовых комплексов планируется направить 36,09 млрд рублей бюджетных средств, в том числе на реализацию мероприятий в Дальневосточном регионе – 19,68 млрд рублей.

За счет средств внебюджетных источников предусмотрено развитие аэропортовой инфраструктуры в г. Новосибирске (Толмачево), г. Томске (Богашево), г. Мурманске, г. Минеральных Водах, г. Ставрополе, г. Архангельске (Талаги) и г. Петропавловске-Камчатском (29,29 млрд рублей).

Приоритетными направлениями в 2021 году являются:

– продолжение работ с целью завершения реконструкции аэродромных комплексов в аэропортах Домодедово, Шереметьево, для чего предусмотрены бюджетные ассигнования в объеме 6,59 млрд рублей.

– реконструкция аэродромной инфраструктуры аэропортов Дальневосточного федерального округа и Арктической зоны с объемом финансирования 19,81 млрд рублей.

Реализация мероприятий Программы направлена на формирование условий для устойчивого развития аэропортов и, как следствие, экономики субъектов Российской Федерации, что в свою очередь оказывает положительное влияние на создание единого экономического пространства нашей страны.

Дальневосточные аэропорты находятся в труднодоступных районах на значительном удалении друг от друга. С учетом климатических условий, ограничивающих срок проведения строительно-монтажных работ и доставку строительных материалов и оборудования, мероприятия по реконструкции большинства аэропортов осуществляются в течение трех лет.

С учетом указанных особенностей Росавиацией совместно с заинтересованными субъектами Российской Федерации организована работа по подготовке исходных данных с учетом транспортной модели регионов и конъюнктурного анализа рынка в регионах с последующим направлением в Минстрой России для пересчета индексов изменения сметной стоимости строительно-монтажных работ и пусконаладочных работ по позиции «Аэродромы гражданского назначения».

Реализация мероприятий Комплексного плана позволит достичь улучшения качества обслуживания воздушных судов, пассажиров, багажа и грузов в аэропортах, сохранить авиационное сообщение, как безальтернативное круглогодичное транспортное сообщение, в населенных пунктах районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей, что обеспечит реализацию конституционных прав граждан на свободу перемещения.

В результате выполнения мероприятий будет проведена реконструкция (строительство) взлетно-посадочных полос в 48 аэропортах, в том числе в 30 аэропортах Дальневосточного региона.

В 2021 году в рамках Комплексного плана планируется ввести в эксплуатацию после реконструкции (строительства) 2 взлетно-посадочные полосы в аэропортах г. Великого Устюга и г. Челябинска и 3 вспомогательных объекта аэропортовой инфраструктуры (с. Верхневилуёйск, г. Пермь и г. Красноярск), в 2022 году – 5 ВПП (п. Амдерма, г. Олекминск, г. Жиганск, пгт Сеймчан, г. Благовещенск) и 4 вспомогательных объекта (г. Киров, г. Братск, г. Нижнекамск, г. Магадан), в 2023 году – 9 ВПП (г. Нерюнгри, г. Певек, г. Томск, г. Ставрополь, г. Оренбург, г. Мирный, г. Якутск, г. Воронеж, с. Чара) и 7 вспомогательных объектов (г. Новосибирск, пгт Хандыга, пгт Белая Гора, г. Вилуёйск, пгт Депутатский, пгт Сангар, г. Петропавловск-Камчатский).

Росавиацией разработана Концепция развития аэродромной сети гражданской авиации Российской Федерации на период до 2035 года (далее – Концепция).

Концепция определяет цели и задачи государственной политики по развитию авиационной инфраструктуры транспортной системы Российской Федерации, определяет приоритетные направления государственной поддержки перспективного развития авиатранспортной отрасли с учетом социальной ответственности государства по обеспечению транспортным обслуживанием населения и экономики страны.

В целях реализации поставленной задачи государственная политика должна быть направлена на содействие развитию узловых аэропортов и крупных авиаперевозчиков, концентрирующих обслуживание основных трансферных потоков в этих аэропортах. Также неотъемлемой частью маршрутной сети являются региональные и местные авиаперевозки, а составной частью узловой схемы обслуживания авиаперевозок – региональные и местные аэропорты и аэродромы, развивающиеся, в том числе, с использованием механизмов субсидирования.

Концепция определяет направления развития аэродромной и аэропортовой сети гражданской авиации Российской Федерации до 2035 года с учетом реализованных в период 2010-2020 годов и прогнозируемых на перспективный период государственных федеральных целевых программ и планов модернизации транспортной системы России.

Реализация положений Концепции направлена на обеспечение соответствия развития аэродромной сети растущим потребностям населения и российской экономики в качественных воздушных перевозках и авиационных работах, достижение роста вовлеченности России в мировые рынки товаров и услуг, в том числе рынки авиаперевозок и аэропортового обслуживания, обеспечит усиление интеграционных связей и взаимодействия российских регионов, устойчивое

развитие и функционирование наземной инфраструктуры воздушного транспорта, рост мобильности населения страны, транспортной доступности отдаленных регионов и населенных пунктов, расположенных, в том числе, в труднодоступных Дальневосточных и Арктических регионах страны.

В 2021 году продолжить дальнейшее развитие Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации на основе оптимизации системы управления, внедрения новых технологий и перспективных средств и систем радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи в соответствии с ранее решениями Правительства Российской Федерации, Минтранса России и утвержденными планами, включая:

- завершение работ по созданию и вводу в эксплуатацию Санкт-Петербургского укрупненного центра ЕС ОрВД,
- продолжение выполнения работ по переоснащению Ростовского укрупненного центра ЕС ОрВД и создание резервной АС ОрВД Московского центра автоматизированного управления воздушным движением и переоснащение КДП аэродромов Московского авиационного узла;
- реализация мероприятий Концепции внедрения автоматического зависимого наблюдения на основе единого стандарта с развитием до функционала многопозиционных систем наблюдения в Российской Федерации, утвержденной распоряжением министра транспорта Российской Федерации от 25.04.2018 № 68-р;
- реализация мероприятий по оснащению гражданских аэродромов современными инструментальными системами посадки воздушных судов, в том числе с использованием ГЛОНАСС, системами наблюдения и контроля наземного движения, средствами связи;
- реализация Концепции интеграции беспилотных воздушных судов в единое воздушное пространство Российской Федерации в части развития нормативно-правовой базы и внедрения технологий.

В 2021 году приоритетными направлениям в рамках международного сотрудничества являются следующие.

Продолжение участия в работе Европейской группы планирования авиационных систем (далее – EASPG) на площадке Европейского/Североатлантического бюро ИКАО с целью подведения итогов деятельности по вопросам аэронавигационного обслуживания, безопасности полетов, охраны окружающей среды, подведения итогов по решениям, принятым в ходе предыдущих совещаний группы (конец ноября – начало декабря 2021 года).

Непосредственное участие в мероприятиях в поддержку позиции Российской Федерации в отношении системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSA), направленной на защиту конкурентоспособности российских эксплуатантов на международных рынках авиационных перевозок, повышению безопасности полётов в рамках международной авиатранспортной системы и устойчивого развития национальной гражданской авиации. Материалы по вопросам противодействия внедрению CORSA рассматриваются на постоянной основе.

Исходя из того, что ответственность за обеспечение безопасности аэронавигации в пределах границ района полетной информации (далее – РПИ) Симферополь лежит на Российской Федерации, а также следуя букве и духу Чикагской конвенции с тем, чтобы международная гражданская авиация могла развиваться безопасным и упорядоченным образом и чтобы международные воздушные сообщения могли устанавливаться на основе равенства возможностей и осуществляться рационально и экономично Росавиация уверена в том, что дальнейшее участие Российской Федерации в совещаниях Целевой группы по нормализации полетов в воздушном пространстве над Черным морем (BSTF) является необходимым. Следующее совещание BSTF/08 запланировано к проведению весной 2021 года.

Приоритетно продолжение реализации Соглашения о создании и деятельности Международного бюро по расследованию авиационных происшествий и серьезных инцидентов (далее – Соглашение), подписанного 22 ноября 2018 года Министром транспорта Российской Федерации и и.о. министра транспорта, связи и информационных технологий Республики Армения.

В дальнейшем продолжить взаимодействие с другими государствами-членами ЕАЭС по их присоединению к Соглашению.

Принимая во внимание последовательное перераспределение полномочий по проведению расследований авиационных происшествий и инцидентов экспертным органом, независимым от авиационных властей представляется целесообразным в 2021 году завершить ратификационные процедуры и полноценно запустить работу МБР с участием всех заинтересованных государств.

Продолжение реализации Плана мероприятий («дорожной карты») по реализации Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики в рамках ЕАЭС до 2025 года (в части воздушного транспорта).

С учетом оказываемого на высоком и самом высоком уровнях внимания вопросам обеспечения успешности интеграционным процессам в евразийском макрорегионе и стратегического значения ЕАЭС во внешней политике

Российской Федерации крайне важно урегулировать существующие разногласия между государствами – членами ЕАЭС в позициях относительно формирования общего рынка услуг воздушного транспорта и достигнуть единого понимания и выработки единых подходов (политики) по дальнейшему производству полетов гражданской авиации внутри ЕАЭС.

Представляется необходимым продолжение регулярных встреч с представителями Департамента по оперативной поддержке ООН и курирующим заместителем Генерального секретаря ООН по наиболее важным вопросам сотрудничества в рамках обеспечения авиационных услуг российских авиакомпаний для миротворческих операций ООН.

Дальнейшее участие в мероприятиях на платформе ОБСЕ в части API/ PNR, основной задачей которых является оказание поддержки заинтересованным государствам-участникам ОБСЕ в выполнении положений Резолюции СБ ООН 2396, конкретно в расширении применения обмена данными системы предварительной информации о пассажирах (API) и записи регистрации пассажиров (PNR) в целях предотвращения трансграничных перемещений иностранных террористов-боевиков и других видов преступной деятельности (включая 28 поправку Приложение 9 «Упрощение формальностей» ИКАО).

Одним из приоритетных направлений Росавиации в 2021 году будет являться цифровая трансформация.

В целях осуществления прорывного научно-технологического и социально-экономического развития Российской Федерации, увеличения численности населения страны, повышения уровня жизни граждан, создания комфортных условий для их проживания, а также условий и возможностей для самореализации и раскрытия таланта каждого человека Указом Президента Российской Федерации от 07.05.2018 № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» определены основные стратегические направления, в которые включена, в том числе, цифровая экономика.

Указом Президента Российской Федерации от 21.07.2020 № 474 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года» одной из национальных целей развития Российской Федерации на период до 2030 года определена цифровая трансформация и установлены её показатели:

- достижение «цифровой зрелости» ключевых отраслей экономики и социальной сферы, а также государственного управления;
- увеличение доли массовых социально значимых услуг, доступных в электронном виде, до 95 процентов;

- увеличение вложений в отечественные решения в сфере информационных технологий в четыре раза по сравнению с показателем 2019 года.

Основными направлениями цифровой трансформации транспортной отрасли Российской Федерации в части воздушного транспорта являются:

- внедрение цифровых технологий и платформенных решений для преобразования транспортной инфраструктуры гражданской авиации;
- развитие беспилотного транспорта, обеспечение его безопасной работы в общей системе воздушного транспорта;
- развитие цифровых систем обеспечения безопасности на воздушном транспорте и объектах транспортной инфраструктуры;
- обеспечение подготовки кадров в транспортной отрасли и развитие ориентированных на цифровые технологии научных исследований.

Внедрение цифровых технологий и платформенных решений для преобразования транспортной инфраструктуры гражданской авиации будет осуществляться по нескольким направлениям.

Основой, обеспечивающей создание прикладных сервисов для всех предприятий и организаций гражданской авиации, функционирование и развитие систем мониторинга и управления на воздушном транспорте, должна стать комбинированная полномасштабная система защищенной связи и передачи данных на транспорте – Единая информационно-телекоммуникационная среда (ЕИТС), создаваемая под эгидой Министерства транспорта Российской Федерации.

Создание и модернизация наземной инфраструктуры должны базироваться на разработке и совершенствовании нормативных документов, научной технической документации, нормативно-правовых актов, регламентов взаимодействия субъектов проектирования и строительства объектов инфраструктуры с применением BIM-технологий.

Процессы управления жизненным циклом объектов авиационной транспортной инфраструктуры должны развиваться с использованием технологии цифровых двойников.

Создание «умного аэропорта» предусматривает: автоматизацию и роботизацию производственных процессов аэропортовых комплексов, использование технологии искусственного интеллекта и «технического зрения», обеспечивающих оптимизацию и сокращение времени обслуживания пассажиров и воздушных судов, совершенствование логистических процессов, управление движением на территории аэропорта.

В целях развития и использования высокоавтоматизированных, в том числе, беспилотных воздушных судов для перевозки пассажиров и грузов необходимо:

- разработать документы нормативно-правового и нормативно-технического регулирования применения беспилотных систем на пассажирском и грузовом транспорте для их полноценной интеграции в систему гражданской авиации;

- техническое обеспечение интеграции беспилотных воздушных судов в систему воздушного движения и обеспечения безопасности полетов.

В подведомственных Росавиации образовательных организациях необходимо создать систему подготовки кадров в области информационных технологий, искусственного интеллекта, цифровых систем связи и управления, ориентированных на специфику гражданской авиации.

В целях реализации задач, поставленных руководством страны Росавиацией в 2020 году разработана Ведомственная программа цифровой трансформации Федерального агентства воздушного транспорта на период 2021-2023 годов, которая 25.12.2020 одобрена президиумом Правительственной комиссии по цифровому развитию, использованию информационных технологий для улучшения качества жизни и условий ведения предпринимательской деятельности и утверждена приказом Росавиации от 20.01.2021 № 18-П.

Ведомственная программа цифровой трансформации рассчитана на 3 года и предусматривает в период с 2021 по 2023 год следующие мероприятия: перевод в электронный вид 14 наиболее востребованных государственных услуг, модернизацию 5 государственных функций, мероприятия по развитию информационной и телекоммуникационной инфраструктуры, содержит 22 мероприятия, направленные на создание и развитие информационных систем.

Преобразованию в цифровую форму подлежат не только государственные услуги, но и государственные функции, осуществляемые Росавиацией.

В части ведения учета авиационных происшествий и инцидентов планируется глубоко модернизировать информационную автоматизированную систему обеспечения безопасности полётов - АСО БП, которая содержит большой массив данных по безопасности полётов, накопленных за многие годы эксплуатации этой системы и востребованных самыми разными потребителями из числа предприятий и организаций отрасли. При этом программная часть информационной системы давно устарела, выгрузка и подготовка запрашиваемых данных требует существенных трудозатрат. Разработка новой программной платформы позволит радикально снизить трудозатраты специалистов Росавиации, расширить возможности по работе с информацией, хранящейся в системе АСО БП, подготовке аналитических и справочных материалов, предоставления информации по запросам и использования её для нужд предприятий отрасли и государственных органов.

В направлении цифровых преобразований Единой системы авиационно-космического поиска и спасания планируется создание информационной системы «Цифровая платформа инфраструктуры управления единой системой авиационно-космического поиска и спасания и взаимодействия с другими поисковыми и аварийно-спасательными службами на основе решений федеральной государственной информационной системы «ИАС-ПОИСК».

Главной задачей, на решение которой направлен этот проект, является сокращение времени проведения поисково-спасательных работ, оптимизация применения сил и средств поиска и спасания, внедрение новых средств и технологий - возможность использования беспилотных воздушных судов и реализация технологий обнаружения непосредственно на борту БВС.

Важным направлением цифровой трансформации деятельности Росавиации является цифровизация сертификации авиационной техники, организаций разработчиков и изготовителей авиационной техники.

В настоящее время обработка, оформление и согласование доказательной документации проводится «вручную», участниками процесса сертификации представляется очень большой объём документов (тысячи страниц). В процессе сертификации проводится анализ множества различных показателей и характеристик, используется значительный объём неструктурированных материалов. Значительные трудозатраты на создание, изучение и анализ одобрительных документов всех участников процесса сертификации определяют большие, иногда не поддающиеся прогнозу сроки сертификации.

В рамках данного проекта предполагается создать информационную систему поддержки процесса сертификации авиационной техники, организаций разработчиков и изготовителей авиационной техники, которая обеспечит перевод всех процедур на всех этапах сертификации в цифровую форму. Предусматривается внедрение реестровой модели регистрации, учёта, ведения планов-графиков, публикации процессов и результатов сертификации.

Данная система обеспечит коллективную работу всех участников с материалами сертификации, прослеживаемость всех внесённых правок и изменений, позволит создать единую среду формирования, изменения, хранения всех документов, создаваемых в процессе сертификации.

Внедрение технологии искусственного интеллекта для управления процессом сертификации, планирования и контроля административных процедур, контроля исполнения нормативных требований и стандартов в процессе сертификации, формирования документации, оформления и публикации результатов сертификации обеспечит существенное сокращение сроков проведения работ и трудозатрат.

В целях совершенствования процессов управления эксплуатационно-техническим состоянием элементов аэродромной инфраструктуры предусмотрено

создание «Геоинформационной системы мониторинга эксплуатационно-технического состояния элементов авиационной инфраструктуры».

Её использование позволит внедрить технологию лазерного сканирования аэродромной инфраструктуры, а на её базе создать 3D-модели - цифровые двойники. Их использование позволит: сократить время мониторинга аэродромной инфраструктуры объекта на 90%; обеспечить проведение мониторинга независимо от времени суток и метеоусловий; создать возможность отказа от капитального ремонта аэропортовой инфраструктуры за счёт своевременного проведения текущего ремонта; обеспечить получение достоверной и актуальной доказательной документации для выделения средств на капитальный ремонт и реконструкцию объектов инфраструктуры воздушного транспорта на основании анализа получаемой информации.

В целях реализации задач, поставленных руководством страны, и в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 10.10.2020 № 1646 «О мерах по обеспечению эффективности мероприятий по использованию информационно-коммуникационных технологий в деятельности федеральных органов исполнительной власти и органов управления государственными внебюджетными фондами» Росавиацией в 2020 году разработана Ведомственная программа цифровой трансформации Федерального агентства воздушного транспорта на период 2021-2023 годов, которая 25.12.2020 одобрена президиумом Правительственной комиссии по цифровому развитию, использованию информационных технологий для улучшения качества жизни и условий ведения предпринимательской деятельности и утверждена приказом Росавиации от 20.01.2021 № 18-П.

Реализация Ведомственной программы цифровой трансформации в части модернизации информационной и телекоммуникационной инфраструктуры позволит решить задачи повышения надежности функционирования и уровня информационной безопасности, обеспечить качественную техническую поддержку информационных систем и ИКТ-инфраструктуры в режиме «24 часа – 7 дней в неделю».