

**Отзывы и предложения экспертов Технологической платформы
по проекту федерального закона «О внесении изменений
в Федеральный закон от 08.01.1998 г. № 10-ФЗ «О государственном
регулировании развития авиации» с целью стимулирования
развития и локализации производства авиационного оборудования
в гражданском авиастроении Российской Федерации**

«По поручению руководства института сообщая, что наши специалисты рассмотрели представленные предложения по внесению изменений в закон № 10-ФЗ. Представляется, что эти изменения могут быть приняты за основу.

Сомнения вызывает только предлагаемая правка п. 2 ст. 10 – она ничего не добавляет по существу нормы.

Кроме того, нами некоторое время назад также был разработан и представлен в Минпромторг законопроект о внесении изменений в 10-ФЗ. Прилагаю его текст для возможного использования.»

(А.Н. Петров, начальник НИО-4 АО «ЛИИ им. М.М. Громова»)

«Считаю необходимым сделать некоторые уточнения текста поправок, которые касаются российских разработчиков и изготовителей авиационной техники, и той продукции, которая должна стать замещением импортных комплектующих изделий и технологий. Кроме того, возможно, следует специально выделить вопросы квалификации в том числе и программного обеспечения КИ, так как для этого требуются специальное оборудование и программное обеспечение квалификационных работ и персонал специально подготовленные для этих работ.

Кроме того, необходимо сделать акцент на элементную базу (отечественную), которая недостаточно развита для создания дефицитных на отечественном рынке систем и материалов.»

(В.А. Матвеев, ФГУП «ЦАГИ»)

«Предлагаемые направления стимулирования развития российских разработчиков и поставщиков авиационного оборудования и привлечения иностранных партнеров для реализации совместных проектов локализации производства в данной сфере, безусловно, являются полезными и необходимыми для повышения эффективности развития авиастроения и авиационной техники в Российской Федерации.

В тоже время, по нашему мнению, внесение изменений в Федеральный закон от 08.01.1998 г. № 10-ФЗ «О государственном регулировании развития авиации» – недостаточно для практической реализации предлагаемых направлений.

В качестве механизмов полноценной и комплексной реализации предлагаемых мер, на наш взгляд, необходима организация работ по разработке и внесению соответствующих изменений (дополнений) в следующие законодательные и прочие нормативно-правовые акты:

- Постановление Правительства Российской Федерации от 15.04.2014 г. № 303 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности» (в редакции Постановления Правительства Российской Федерации от 29.03.2019 г. № 376);*
- Постановление Правительства Российской Федерации от 27.12.2017 г. № 1662 «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета*

российским компаниям отрасли авиационного приборостроения и агрегатостроения на компенсацию части затрат на реализацию проектов по выходу предприятий отрасли на мировой рынок в качестве поставщиков компонентов 2 - 4 уровней и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации»;

- Постановление Правительства Российской Федерации от 26.06.2018 г. № 733 «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета российским организациям на возмещение части затрат на выполнение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по приоритетным направлениям развития авиационной промышленности»;*
- Постановление Правительства Российской Федерации от 19.03.2018 г. № 301 «Об утверждении Правил предоставления субсидий российским компаниям на компенсацию части затрат на реализацию проектов по созданию сети авиационных сервисных центров, оказывающих поддержку по системе 24/365 на глобальном уровне, а также поставщикам и изготовителям воздушных судов на возмещение части затрат на формирование первоначального склада запасных частей покупателей воздушных судов, обеспечение средствами наземного обслуживания, переподготовку авиационного персонала для воздушных судов нового типа, поставленных в 2013 - 2022 годах, и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации» (в редакции Постановления Правительства Российской Федерации от 06.12.2018 г. № 1493);*
- Налоговый кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 г. № 117-ФЗ (в редакции от 27.12.2019 г., с изменениями от 28.01.2020 г.).»*

(А.А. Ким, Генеральный директор ЗАО «КУТРИ»)

«По итогам рассмотрения предложения могу отметить следующее:

Закон не содержит определений «резидент»/«производитель - резидент» и «нерезидент»/«производитель-нерезидент». Данные понятия взяты из налогового законодательства – использование их в настоящем документе, в понятиях налогового законодательства делает эти правки в закон бессмысленными.

Предлагаю использовать в тексте конкретные требования к организациям (российские и иностранные юридические лица, размещающие производства и выполняющие НИОКР на территории РФ).

Указанные в слайде «Условия работы отечественных и иностранных производителей авиационных комплектующих, на рынке потребителей продукции для воздушных судов гражданского назначения» проблемы были созданы вследствие отсутствия спроса на самолеты российского производства. Утверждения – голословны, так новые самолеты SSJ-100 и MC-21 не уступают мировым аналогам, а где-то и превосходят. Так, композитное крыло, которое делает АО «Аэрокомпозит», не делает ни кто в мире.

Предлагаемые правки противоречат целям, указанным в слайде «Цели предлагаемых изменений мер законодательного обеспечения регулирования развития авиации» – данные правки несут исключительно ограничительный характер по территориальной принадлежности. Говорить о либерализации законодательства РФ некорректно.

По слайду «Законодательная инициатива по разработке Федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон от 8 января 1998 г. № 10-ФЗ «О государственном регулировании развития авиации» отмечаю, что запрет на финансирование из бюджета РФ работ нерезидентов РФ может привести к ещё большему отставанию авиационной отрасли, так как усложняет трансфер технологий и накладывает ограничения на выход российских самолетов на международный рынок (иностранцы предпочитают самолеты с иностранными двигателями и системами).

Изменения к статье 9 – данное уточнение некорректно, так как к «иностранным инвесторам резидентам РФ», относятся иностранные компании, управляемые из России (в соответствии с НК) – такие компании, как правило, создаются для работы на иностранных рынках и являются дочерними компаниями российских компаний, поэтому маловероятно, что такие инвесторы будут. Предлагаю оставить в прежней редакции, так как привлечение любых дополнительных инвесторов является благом.

Изменение к статье 10 п. 1 не несет смысла, так как финансирование из бюджета выделяется не напрямую компаниям, а через ПАО «ОАК».

Изменение к статье 10 п. 2 некорректно – предлагаю в редакции:

«2. Государственные заказчики и исполнители авиационных работ и услуг вправе привлекать внебюджетные источники финансирования, в том числе собственные средства и средства российских компаний и иностранных инвесторов.»

(А.В. Войтенко, руководитель сектора инвестиционного планирования ПАО «Корпорация «Иркут»)

«Предлагаю рассмотреть возможность добавления в проект ФЗ следующих положений.

Государственная поддержка развития авиации осуществляется путем:

- организации выполнения научно-исследовательских работ по комплексному анализу и прогнозу развития конкурентоспособности российского рынка авиации и авиационной деятельности;*
- реализации мер по повышению инвестиционной привлекательности отрасли и мер по защите отечественного рынка во внешней торговле и таможенно-тарифной политике;*
- создания условий, способствующих улучшению обеспечения отрасли материально-техническими ресурсами;*
- защиты внутреннего рынка от незаконного оборота оборудования, запасных частей и комплектующих товаров;*
- стимулирования экспорта;*
- развития инновационной деятельности, создания прогрессивных технологий, обеспечивающих эффективное развитие отрасли;*
- развития системы подготовки и повышения квалификации кадров, подготовки профессиональных стандартов, федеральных государственных образовательных стандартов, типовых программ профессионального обучения и дополнительных профессиональных программ.»*

(М.А. Солнцев, руководитель направления корпоративного обучения ЧПОУ «Авиашкола Аэрофлота»)