

Основные замечания и предложения по проекту Основ государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности на период до 2030 года

(письмо ФГБУ «НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского»
от 21.06.2019 г. № ВЕ-4/862)

Замечания и предложения общего характера.

1. К проекту Основ государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности на период до 2030 года (далее также – Основы государственной политики, Основы) отсутствует Пояснительная записка, содержащая результаты анализа текущей ситуации с реализацией Основ государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности на период до 2020 года, утвержденных Президентом Российской Федерации 01.04.2012 г.; а также выполнения комплексных планов мероприятий по реализации Основ государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности на период до 2020 года, утвержденных Правительством Российской Федерации. В результате, отсутствуют основания и какие-либо аргументы, обосновывающие включение тех или иных положений в предлагаемый проект.
2. Отсутствует непосредственная взаимосвязь и конкретные положения, раскрывающие и обеспечивающие реализацию положений Указа Президента Российской Федерации от 07.05.2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года».
3. Положения, содержащиеся в проекте Основ, носят обобщенно-декларативный характер. Большинство фраз, описывающих предлагаемые меры и направления, содержат слова «совершенствование», «оптимизация», «развитие» и относятся к направлениям, фактически реализуемых в настоящее время и содержащимся в других документах стратегического планирования, действующих в сфере авиационной деятельности и воздушного транспорта. Каких-либо конкретных мер и направлений, детализирующих (раскрывающих) содержание предлагаемых положений (кроме некоторых направлений), в документе не приводится.
4. В тексте документа имеются грамматические ошибки (опечатки, выделены цветом).
5. Принятие Основ государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности на период до 2030 года в таком виде, на наш взгляд, не приведет к улучшению ситуации в авиационной сфере и повышению эффективности функционирования авиационной деятельности и других сегментов авиационной деятельности в Российской Федерации.

Замечания и предложения по тексту документа:

№ п/п	Текст документа ¹	Замечания и предложения
1.	«1. Настоящие Основы являются документом стратегического планирования Российской Федерации, относящимся к сфере обеспечения национальной безопасности и направленным на решение задач устойчивого социально-экономического развития» (Раздел I «Общие положения», стр. 1)	Основ государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности являются комплексным документом, охватывающим различные сферы государственной политики. На наш взгляд, некорректно упоминать лишь одну сферу – «обеспечение национальной безопасности», не указывая других. Вторая часть данного предложения также вызывает сомнения, так как задачи государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности должны содержаться в дальнейшем тексте документа.
2.	«2. Государственная политика в области авиационной деятельности - это совокупность скоординированных и	В числе организаций, участвующих в реализации Основ государственной политики не указаны некоммерческие организации.

¹ Желтой заливкой выделены положения, вызывающие сомнения в корректности их содержания. Голубой заливкой выделены положения, на которые необходимо обратить внимание с целью уточнения используемых формулировок, конкретизации (детализации) упоминаемых направлений, а также исправления грамматических ошибок (опечаток).

№ п/п	Текст документа ¹	Замечания и предложения
	направленных на регулирование и развитие авиационной деятельности действий политического, правового, технологического, экономического, социального и информационного характера, осуществляемых органами государственной власти Российской Федерации совместно с государственными корпорациями, акционерными обществами с государственным участием, государственными учреждениями и государственными унитарными предприятиями частными компаниями и отраслевыми профсоюзами. (Раздел I «Общие положения», п. 2, стр. 1-2)	См. также п. 12.
3.	«2. Усиление роли независимого российского авиастроения гражданских летательных аппаратов, использующих отечественные авиационные двигатели, оборудование, агрегаты, компоненты и материалы» (Раздел II «Государственные интересы Российской Федерации в области авиационной деятельности», п. 2, стр. 2)	Содержание данного пункта перекликается и в значительной степени дублирует п. 8 данного раздела. В тексте документа отсутствуют положения, конкретизирующие (раскрывающие) данное положение.
4.	«3. Усиление роли гражданской авиации в обеспечении связанности территории Российской Федерации, повышении доступности и качества транспортного обслуживания населения и отраслей экономики, безопасности и конкурентоспособности российской авиационной транспортной системы» (Раздел II «Государственные интересы Российской Федерации в области авиационной деятельности», п. 3, стр. 2-3)	В тексте документа отсутствуют положения, конкретизирующие (раскрывающие) данное положение. Не упоминаются показатели (индикаторы) обеспечения доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами, установленные Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года, в частности, «транспортная мобильность (подвижность) населения на воздушном транспорте», «авиационная подвижность населения», «средний возраст пассажирских самолетов».
5.	«4. Достижение и поддержание высокого уровня конкурентоспособности российской авиационной промышленности, обеспечивающего ее устойчивое экономическое положение и значительный вклад в рост валового внутреннего продукта и создание высокотехнологичных рабочих мест» (Раздел II «Государственные интересы Российской Федерации в области авиационной деятельности», п. 4, стр. 3)	В тексте документа отсутствуют положения, конкретизирующие (раскрывающие) данное положение. Не указаны конкретные целевые задачи по завоеванию определенной доли мирового рынка продаж авиационной техники, содержащиеся, например, в действующих Основах государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности на период до 2020 года. См. также пп. 6, 11.
6.	«5. Сохранение и повышение потенциала авиационной науки, обеспечивающей непрерывное воспроизводство опережающего научно-технического задела как необходимого условия долгосрочного поддержания конкурентоспособности и устойчивого развития российского авиастроения» (Раздел II «Государственные интересы Российской Федерации в области авиационной деятельности», п. 5, стр. 3)	Так как организации авиационной науки относятся к авиационной промышленности, то деятельность данных организаций должна быть направлена на достижение и поддержание высокого уровня конкурентоспособности российской авиационной промышленности, причем как в долгосрочной, так и в кратко- и среднесрочной перспективе. В данной формулировке данный пункт фактически содержательно входит в состав п. 4. Вместо понятия «наука» лучше использовать термин «научная деятельность», которую осуществляют не только научные организации, но и конструкторско-производственные

№ п/п	Текст документа ¹	Замечания и предложения
		организации.
7.	«6. Использование научно-технологического потенциала наиболее наукоемких областей авиационной деятельности для ускорения модернизации других отраслей российской экономики и их перевода на инновационный путь развития» (Раздел II «Государственные интересы Российской Федерации в области авиационной деятельности», п. 6, стр. 3)	Необходимость включения данного положения в текст Основ вызывает сомнения, так как уровень развития российского авиастроения в настоящее время значительно снизился, и первоочередной задачей является интенсификация развития отрасли и завоевание внутрироссийского рынка; а модернизация других отраслей российской экономики и перевод их «на инновационный путь развития», на наш взгляд, является второстепенной задачей.
8.	«8. Обеспечение технологической и экономической независимости Российской Федерации во всех областях авиационной деятельности, возможности в случае необходимости самостоятельного решения задач в этой сфере» (Раздел II «Государственные интересы Российской Федерации в области авиационной деятельности», п. 8, стр. 3)	Фактически повторяет положения п. 3 данного Раздела. В тексте документа отсутствуют положения, конкретизирующие (раскрывающие) данные положения.
9.	«9. Поддержание и развитие системы подготовки высококвалифицированных кадров для всех областей авиационной деятельности как важнейший фактор достижения целей государственной политики и обеспечения социально - экономического развития» (Раздел II «Государственные интересы Российской Федерации в области авиационной деятельности», п. 9, стр. 3)	Выделенный текст фактически является лозунгом (тавтологией), так как цели государственной политики приводятся в другом разделе. В тексте документа отсутствуют положения, конкретизирующие (раскрывающие) данные положения.
10.	«10. Расширение взаимовыгодного международного сотрудничества в сфере авиационной деятельности для усиления внешнеэкономического и внешнеполитического влияния Российской Федерации» (Раздел II «Государственные интересы Российской Федерации в области авиационной деятельности», п. 10, стр. 3)	Не указывается на необходимость обеспечения эффективности при осуществлении международного сотрудничества в сфере авиационной деятельности. В тексте документа отсутствуют положения, конкретизирующие (раскрывающие) данные положения.
11.	«1. Целями государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности в долгосрочной перспективе являются сохранение и укрепление статуса мировой авиационной державы, способной обеспечить: ... в) масштабное создание и продвижение отечественных авиационных технологий, продукции и услуг на российский и мировой рынок» (Раздел III «Цели и основные принципы государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности», п. 1, стр. 4)	В тексте документа отсутствуют положения, конкретизирующие (раскрывающие) данные положения. См. также п. 5.
12.	«2.2. Органы государственной власти и находящиеся в сфере их регулирования государственные корпорации, бюджетные учреждения, федеральные государственные унитарные предприятия и акционерные общества с государственным участием, частные компании и отраслевые профсоюзы несут ответственность за результативность и эффективность реализации целей и задач государственной политики в области авиационной деятельности» (Раздел III	В числе организаций, участвующих в реализации Основ государственной политики не указаны некоммерческие организации. См. также п. 2.

№ п/п	Текст документа ¹	Замечания и предложения
	«Цели и основные принципы государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности», п. 2.2, стр. 4)	
13.	«2.3. Выработка и проведение государственной политики должны опираться на объективные оценки текущего уровня конкурентоспособности российского авиастроения, а также на ожидаемые результаты принимаемых мер и необходимые для этого ресурсы» (Раздел III «Цели и основные принципы государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности», п. 2.3, стр. 4)	Не упоминается необходимость проведения объективных оценок текущего уровня конкурентоспособности российского воздушного транспорта.
14.	«2.6. Поддержка научных исследований и технологических разработок должна сопровождаться поддержкой внедрения их результатов при создании новой авиационной техники» (Раздел III «Цели и основные принципы государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности», п. 2.6, стр. 5)	Не указывается необходимость поддержки внедрения результатов научных исследований и технологических разработок при модернизации (модификации, развитии) существующей авиационной техники.
15.	«1.1. Создание и непрерывное воспроизводство опережающего научно-технического задела путем совершенствования мер государственной поддержки науки и развития технологий в авиастроении» (Раздел IV «Основные направления и задачи государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности», п. 1.1, стр. 5)	<p>Не указано, в каком именно направлении и в каких целях необходимо осуществлять совершенствование мер государственной поддержки науки и развития технологий в авиастроении. Не упоминается о необходимости внедрения результатов научных исследований и разработок в производство.</p> <p>Не указано о необходимости совершенствования мер государственной поддержки науки и развития технологий в сферах организации (управления) воздушным движением и наземной авиационной инфраструктуры (аэропорты и аэропорты).</p>
16.	1.2. Развитие конструкторского, кадрового и производственного потенциала авиастроения в целях развития авиационной промышленности» (Раздел IV «Основные направления и задачи государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности», п. 1.2, стр. 5)	<p>Необходимость отдельного выделения конструкторского потенциала вызывает сомнения, так, в основном, конструкторский потенциал является частью кадрового потенциала. В проекте документа отсутствуют положения о создании (развитии) производственных технологий.</p> <p>Не упоминается о необходимости повышения эффективности авиастроительных программ (проектов), реализуемых с участием средств государственного бюджета Российской Федерации.</p>
17.	«1.5. Развитие мер государственной поддержки внедрения передовых достижений науки и прорывных технологий в перспективные разработки авиационной промышленности» (Раздел IV «Основные направления и задачи государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности», п. 1.5, стр. 6)	<p>Не указано, какие именно меры государственной поддержки внедрения передовых достижений науки и прорывных технологий в перспективные разработки авиационной промышленности имеются в виду, и в каком направлении их необходимо развивать.</p> <p>Не указано о необходимости развития мер государственной поддержки внедрения передовых достижений науки и прорывных технологий в перспективные разработки в сферах организации (управления) воздушным движением и наземной авиационной инфраструктуры (аэропорты и аэропорты).</p>
18.	«1.6. Развитие системы послепродажного обслуживания и ремонта авиационной	Не указано, развитие системы послепродажного обслуживания и ремонта какой авиационной

№ п/п	Текст документа ¹	Замечания и предложения
	<p>техники» (Раздел IV «Основные направления и задачи государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности», п. 1.6, стр. 6)</p>	<p>техники планируется осуществлять? Вызывает сомнение необходимость развития системы послепродажного обслуживания и ремонта какой авиационной техники иностранного производства.</p>
19.	<p>«1.7. Развитие аэродромных и аэропортовых комплексов» (Раздел IV «Основные направления и задачи государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности», п. 1.7, стр. 6)</p>	<p>Не указано, в каком именно направлении и какие именно аэродромные и аэропортовые комплексы планируется развивать.</p>
20.	<p>«1.8. Развитие и модернизация авиационной транспортной инфраструктуры федерального, регионального и местного значения, Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации, системы метеорологического обеспечения и единой системы авиационно-космического поиска и спасания в Российской Федерации» (Раздел IV «Основные направления и задачи государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности», п. 1.7, стр. 6)</p>	<p>Не указано, что имеется в виду под авиационной транспортной инфраструктурой федерального, регионального и местного значения. Не указано, в каком направлении ее необходимо развивать и модернизировать. Также не указано, в каком направлении необходимо осуществлять развитие и модернизацию Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации, системы метеорологического обеспечения и единой системы авиационно-космического поиска и спасания в Российской Федерации.</p>
21.	<p>«1.11. Развитие комплексных проектов в смежных отраслях промышленности на основе технологий, материалов и иных разработок авиационной промышленности» (Раздел IV «Основные направления и задачи государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности», п. 1.11, стр. 6)</p>	<p>Не ясно, что имеется в виду под комплексными проектами в смежных отраслях промышленности.</p>
22.	<p>« 2.1. Повышение уровня объективности при выборе приоритетных направлений научных исследований и перспективных разработок, а также экспертизы полученных результатов с использованием формализованных процедур и статистических методов исследований» (Раздел IV «Основные направления и задачи государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности», п. 1.11, стр. 6)</p>	<p>Ничего не упоминается о необходимости обеспечения равноправного участия промышленности (бизнеса) в определении приоритетных направлений научных исследований и разработок и постановке задач при планировании и формулировании тематик конкурсных лотов, а также при проведении экспертизы результатов выполненных работ. Не ясно, что имеется в виду под формализованными процедурами и статистическими методами исследований и почему необходимо их использовать для повышения уровня объективности при выборе приоритетных направлений научных исследований и перспективных разработок, а также экспертизы полученных результатов.</p>
23.	<p>« 2.2. Сокращение сроков и повышение уровня научно-технического совершенства создаваемых технологий при ограниченных объемах ресурсов за счет совершенствования механизмов и процедур координации программ исследований и разработок авиационной науки, академической науки, науки смежных отраслей промышленности. стимулирования применения субъектами авиационной деятельности сквозных технологий, разработанных вне контура авиационной науки» (Раздел IV «Основные направления и задачи государственной политики Российской Федерации в области</p>	<p>Не ясно, что имеется в виду под понятием «научно-техническое совершенство создаваемых технологий». Традиционно используемым термином в авиационной промышленности является «научно-техническое совершенство авиационной техники», которое имеет конкретные числовые показатели.</p>

№ п/п	Текст документа ¹	Замечания и предложения
	авиационной деятельности», п. 2.2, стр. 6-7)	
24.	« 2.3. Совершенствование механизмов внедрения российских технологий в хозяйственный оборот за счет стимулирования перехода от управления результатами интеллектуальной деятельности как отдельными объектами, к управлению комплексными проектами, в рамках которых создаются и оформляются результаты интеллектуальной деятельности, для достижения целей всего проекта и повышения его эффективности» (Раздел IV «Основные направления и задачи государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности», п. 2.3, стр. 7)	Не ясно, что имеется в виду под понятием « <u>комплексные проекты</u> » и каким образом в рамках данных проектов планируется создавать и оформлять результаты интеллектуальной деятельности.
25.	«2.4. Обеспечение национальных интересов в области защиты прав на полученные результаты интеллектуальной деятельности путем <u>закрепления таких прав в Российской Федерации</u> , а также <u>государственной поддержкой международного патентования разработок</u> » (Раздел IV «Основные направления и задачи государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности», п. 2.4, стр. 7)	Не ясно, <u>каким образом</u> планируется обеспечивать национальные интересы в области защиты прав на полученные результаты интеллектуальной деятельности <u>путем закрепления таких прав в Российской Федерации</u> и что имеется в виду под <u>государственной поддержкой международного патентования разработок</u> .
26.	«2.6. <u>Содействие повышению эффективности</u> программ и проектов создания отечественной гражданской авиационной техники и <u>снижению потребности в бюджетном субсидировании</u> операционной деятельности гражданского сегмента российской авиационной промышленности за счет использования <u>экономических, политических, таможенно-тарифных, дипломатических и иных инструментов</u> государственной политики» (Раздел IV «Основные направления и задачи государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности», п. 2.6, стр. 7)	Не ясно, <u>каким образом, с помощью каких мер и мероприятий</u> планируется обеспечить повышение эффективности программ и проектов создания отечественной гражданской авиационной техники и снижение потребности в бюджетном субсидировании операционной деятельности гражданского сегмента российской авиационной промышленности. Не упоминаются <u>финансовые инструменты</u> государственной политики.
27.	«2.7. Обеспечение <u>безопасности</u> и экологичности гражданских воздушных судов, создаваемых в Российской Федерации, за счет гармонизация требований нормативных документов авиационных властей РФ с требованиями международных авиационных властей <u>зарубежных государств</u> , а также <u>создание и внедрение на предприятиях авиационной промышленности системы</u> разработки и <u>сертификации</u> , гармонизированной с международными стандартами и правилами» (Раздел IV «Основные направления и задачи государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности», п. 2.7, стр. 7)	Фраза «обеспечение безопасности гражданских воздушных судов» не соответствует терминологии, применяемой Международной организацией гражданской авиации (ICAO), которая разделяет <u>безопасность полетов</u> и <u>авиационную безопасность</u> . Система сертификации является <u>государственной системой</u> , а не системой предприятий.
28.	«2.8. Обеспечение оснащения авиации Вооруженных Сил Российской Федерации и других федеральных служб и силовых ведомств, имеющих в своем составе авиационные формирования, современными	Объем (размер) финансирования государственного оборонного заказа в части разработок и закупок авиационной техники и авиационного вооружения определяется не только размером прибыли, но и <u>величиной и</u>

№ п/п	Текст документа ¹	Замечания и предложения
	<p>образцами авиационной техники и вооружения за счет гарантированного и своевременного бюджетного финансирования государственного оборонного заказа в части разработок и закупок авиационной техники и авиационного вооружения в объемах, соответствующих возлагаемым на государственную авиацию задачам, в том числе финансирование долгосрочных контрактов вплоть до контрактов полного жизненного цикла, а также совершенствования механизмов ценообразования на продукцию, закупаемую в рамках Государственного оборонного заказа для обеспечения получения предприятиями и организациями военного сегмента авиационной промышленности, прибыли в размере, достаточном для их динамичного инновационного развития» (Раздел IV «Основные направления и задачи государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности», п. 2.8, стр. 7-8)</p>	<p><u>обоснованностью затрат</u>, учитываемых в составе стоимости военной продукции и разработок.</p>
29.	<p>«2.9. Обеспечение соответствия развития производственно-технологической базы предприятий авиационной промышленности потребностям вооруженных сил в современных образцах и системах авиационной техники и авиационного вооружения за счет интеллектуализации промышленно-производственного потенциала, автоматизации и широкого внедрения цифровых методов проектирования, испытаний и серийного производства» (Раздел IV «Основные направления и задачи государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности», п. 2.9, стр. 8)</p>	<p>Не указаны другие перспективные направления развития производственно-технологической базы предприятий авиационной промышленности, в частности, лазерные и аддитивные технологии, нанотехнологии и др.</p>
30.	<p>«2.10. Повышение уровня авиационной безопасности, включая улучшение ресурсной оснащённости государственных служб и служб безопасности аэропортов и авиационных перевозчиков (авиакомпаний) и совершенствование технологий защиты гражданских воздушных судов и объектов авиационной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации» (Раздел IV «Основные направления и задачи государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности», п. 2.10, стр. 8)</p>	<p>Не ясно, что имеется в виду <u>ресурсной оснащённостью государственных служб</u>, и в каком направлении ее планируется улучшать.</p>
31.	<p>«2.11. Совершенствование государственной системы управления безопасностью полётов гражданских воздушных судов, в рамках реализации стандартов и рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации (ИКАО)» (Раздел IV «Основные направления и задачи государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности», п. 2.11, стр. 8)</p>	<p>Не указывается на <u>необходимость приведения законодательства Российской Федерации в области использования воздушного пространства и деятельности в области авиации в соответствие с Конвенцией о международной гражданской авиации (Приложение 19 «Управление безопасностью полетов»)</u>, включая придание соответствующего статуса Государственной программе безопасности полетов.</p> <p>Не упоминается необходимость <u>повышения уровня безопасности полетов в государственной</u></p>

№ п/п	Текст документа ¹	Замечания и предложения
		и экспериментальной авиации.
32.	«2.12. Повышение безотказности авиационной техники в том числе путем совершенствования системы послепродажного обслуживания и ремонта» (Раздел IV «Основные направления и задачи государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности», п. 2.12, стр. 9)	Не ясно, о какой авиационной технике идет речь. Вызывает сомнение необходимость включения в проект Основ государственной политики положений <u>о необходимости совершенствования системы послепродажного обслуживания иностранной авиационной техники.</u> Пересечение с п. 2.17.
33.	«2.13. Совершенствование системы поддержания летной годности гражданских воздушных судов» (Раздел IV «Основные направления и задачи государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности», п. 2.13, стр. 9)	Не указаны <u>конкретные направления и задачи в области совершенствования системы поддержания летной годности гражданских воздушных судов.</u>
34.	«2.15. Улучшение метеорологического обслуживания полетов гражданских воздушных судов, в том числе за счет совершенствования организации метеорологического обслуживания гражданской авиации и технического переоснащения авиаметеорологических органов» (Раздел IV «Основные направления и задачи государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности», п. 2.15, стр. 9)	Не указаны, <u>в чем конкретно необходимо совершенствовать организацию метеорологического обслуживания гражданской авиации и в каких направлениях осуществлять техническое переоснащение авиаметеорологических органов.</u>
35.	«2.16. Совершенствование взаимодействия между воздушными судами и органами Единой системы организации воздушного движения на основе использования новых технологий связи, навигации и наблюдения » (Раздел IV «Основные направления и задачи государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности», п. 2.16, стр. 9)	Не ясно, <u>о каких технологиях связи, навигации и наблюдения идет речь и какова планируемая эффективность их использования.</u>
36.	«2.17. Обеспечение соответствия подготовки пилотов, бортпроводников и инженерного состава гражданских воздушных судов и операторов диспетчерских служб международным образовательным стандартам » (Раздел IV «Основные направления и задачи государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности», п. 2.17, стр. 9)	Не ясно, <u>о каких международных образовательных стандартах идет речь.</u> Пересечение с п. 2.25.
37.	«2.18. Повышение регулярности выполнения рейсов, в том числе за счёт надлежащей организации потоков воздушного движения, принятия мер по максимальному использованию пропускной способности диспетчерских пунктов (секторов), а также увеличения пропускной способности аэропортов » (Раздел IV «Основные направления и задачи государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности», п. 2.18, стр. 9)	Пересечение с п. 2.12. Не ясно, <u>что подразумевается под фразой «надлежащая организация потоков воздушного движения».</u> Не ясно, <u>об увеличении пропускной способности каких аэропортов идет речь, учитывая наличие большого количества аэропортов с низким уровнем загрузки.</u>
38.	«2.19. Снижение вредного воздействия авиационной техники на окружающую среду до уровней, рекомендуемых Международной организацией гражданской авиации (ИКАО)» (Раздел IV «Основные направления и задачи государственной политики Российской Федерации в области авиационной	Не ясно, о какой авиационной технике идет речь. Вызывает сомнение необходимость включения в проект Основ государственной политики положений о необходимости Снижение вредного воздействия на окружающую среду иностранной авиационной техники. Не указано, <u>каким способом планируется</u>

№ п/п	Текст документа ¹	Замечания и предложения
	деятельности», п. 2.19, стр. 9)	осуществлять снижение вредного воздействия авиационной техники на окружающую среду – путем <u>создания более эффективных воздушных судов</u> или <u>совершенствования эксплуатационных процедур</u> (возможный вариант – сочетание данных механизмов). Желательно указать, на какие именно акценты (направления) в данной сфере будет сделан упор в государственной политике и в системе государственного регулирования авиационной деятельности при реализации данных Основ.
29.	«2.20. Создание юридических и экономических условий для развития в <u>авиации общего назначения</u> и роботизированных (беспилотных) авиационных комплексов в российской системе гражданской авиации путем разработки и утверждения соответствующих нормативных, нормативных правовых и нормативно-технических актов» (Раздел IV «Основные направления и задачи государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности», п. 2.20, стр. 9-10)	Не указано, каким способом и какие именно условия планируется создавать для развития <u>авиации общего назначения</u> и роботизированных (беспилотных) авиационных комплексов в российской системе гражданской авиации. Не упоминается о необходимости создания и развития авиационной техники и технологий для авиации общего назначения и роботизированных (беспилотных) авиационных комплексов в российской системе гражданской авиации. Ничего не говорится о возможностях и перспективах <u>интеграции беспилотных авиационных комплексов в единое в единое воздушное пространство в Российской Федерации</u> .
40.	«2.21. Расширение использования транзитного потенциала воздушного пространства Российской Федерации за счет расширения и модернизации пассажирских и грузовых хабов, разработки нормативно-методической базы проектирования и эксплуатации аэропортов при применении <u>хабовых технологий</u> , а также улучшения аэронавигационного обслуживания воздушных трасс, включая кроссполярные» (Раздел IV «Основные направления и задачи государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности», п. 2.21, стр. 10)	Не ясно, что понимается под «хабовыми технологиями» и почему необходима <u>разработка нормативно-методической базы проектирования и эксплуатации аэропортов при применении хабовых технологий</u> . Не указано, в каких направлениях планируется осуществлять расширение и модернизацию пассажирских и грузовых хабов; в чем именно необходимо улучшение аэронавигационного обслуживания воздушных трасс, включая кроссполярные.
41.	«2.23. Интеллектуализация боевого применения авиационных комплексов и авиационных группировок, обеспечения возможностей интеграции самолетов и вертолетов государственной авиации в единую сетевую систему сил и средств Воздушно-космических сил» (Раздел IV «Основные направления и задачи государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности», п. 2.23, стр. 10)	Данное положение фактически раскрывает направления (задачи) развития авиационных комплексов и группировок Российской Федерации, что подпадает по действие Закон Российской Федерации от 21.07.1993 г. № 5485-1 «О государственной тайне».
42.	«2.24. Оснащение авиационных формирований беспилотными авиационными комплексами, обладающими качествами группового применения в составе беспилотных и смешанных группировок» (Раздел IV «Основные направления и задачи государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности», п. 2.24, стр. 10)	Данное положение фактически раскрывает направления (задачи) развития авиационных комплексов и группировок Российской Федерации, что подпадает по действие Закон Российской Федерации от 21.07.1993 г. № 5485-1 «О государственной тайне».
43.	«2.25. Совершенствование системы подготовки <u>авиационных специалистов</u> ,	Не ясно, о каких именно авиационных специалистах идет речь.

№ п/п	Текст документа ¹	Замечания и предложения
	повышения уровня подготовки военного авиационного персонала с использованием обучающих систем нового поколения и тренажеров различного уровня сложности» (Раздел IV «Основные направления и задачи государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности», п. 2.25, стр. 10)	Пересечение с п. 2.17.
44.	«2.26. Развитие единой автоматизированной системы разведки управления, связи и радиотехнического обеспечения авиационных группировок на основе передовых цифровых технологий» (Раздел IV «Основные направления и задачи государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности», п. 2.26, стр. 10)	Данное положение фактически раскрывает направления (задачи), а также возможные проблемы (уязвимости) развития авиационных комплексов и группировок Российской Федерации, что подпадает под действие Закон Российской Федерации от 21.07.1993 г. № 5485-1 «О государственной тайне».
45.	«2.27. Совершенствование систем контроля воздушного пространства в усложняющихся условиях боевого применения, включающих активное радиоэлектронное противодействие» (Раздел IV «Основные направления и задачи государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности», п. 2.27, стр. 10)	Данное положение фактически раскрывает направления (задачи), а также возможные проблемы (уязвимости) авиационных комплексов и группировок Российской Федерации, что подпадает под действие Закон Российской Федерации от 21.07.1993 г. № 5485-1 «О государственной тайне».
46.	«2.28. Развитие средств информационного обмена для координации действий в локальном информационном пространстве» (Раздел IV «Основные направления и задачи государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности», п. 2.28, стр. 10)	Данное положение фактически раскрывает направления (задачи), а также возможные проблемы (уязвимости) авиационных комплексов и группировок Российской Федерации, что подпадает под действие Закон Российской Федерации от 21.07.1993 г. № 5485-1 «О государственной тайне».
47.	«2.29. Повышение выживаемости образцов авиационной техники и авиационных группировок военного и специального назначения, способности сохранять необходимый уровень боевых возможностей в условиях противодействия противника в воздухе и на земле» (Раздел IV «Основные направления и задачи государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности», п. 2.29, стр. 11)	Данное положение фактически раскрывает направления (задачи), а также возможные проблемы (уязвимости) авиационных комплексов и группировок Российской Федерации, что подпадает под действие Закон Российской Федерации от 21.07.1993 г. № 5485-1 «О государственной тайне».
48.	«2.30. Повышение мобильности и боеготовности авиационных группировок, авиационной техники военного и специального назначения, в том числе за счет повышения возможностей по оперативному перебазированию на большие расстояния, оперативности приведения в боеготовое состояние и расширения аэродромной сети военной и специальной авиации» (Раздел IV «Основные направления и задачи государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности», п. 2.30, стр. 11)	Данное положение фактически раскрывает направления (задачи), а также возможные проблемы (уязвимости) авиационных комплексов и группировок Российской Федерации, что подпадает под действие Закон Российской Федерации от 21.07.1993 г. № 5485-1 «О государственной тайне».
49.	«2.31. Повышение степени исправности авиационной техники военного и специального назначения, в том числе за счет оснащения автоматизированными и роботизированными средствами контроля технического состояния и повышения оперативности обслуживания и ремонта»	Данное положение фактически раскрывает направления (задачи), а также возможные проблемы (уязвимости) авиационных комплексов и группировок Российской Федерации, что подпадает под действие Закон Российской Федерации от 21.07.1993 г. № 5485-1 «О государственной тайне».

№ п/п	Текст документа ¹	Замечания и предложения
	(Раздел IV «Основные направления и задачи государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности», п. 2.31, стр. 11)	
50.	«1. Органы государственной власти Российской Федерации и субъектов Российской Федерации будут использовать комплекс мер в области авиационной деятельности, включая государственное финансирование, создание налоговых и таможенных преференций, установление особых экономических режимов, нефинансовую государственную поддержку, меры государственного регулирования, контроля и мониторинга, экономические экспертизы , законо- и нормотворчество и другие меры государственной политики» (Раздел V «Основные меры государственной политики в области авиационной деятельности», п. 1, стр. 11)	Не указано о необходимости проведения <u>технических экспертиз</u> при реализации мер государственной политики.
51.	«2. В области прямого государственного финансирования государство будет скоординировано применять ряд мер, включая:» (Раздел V «Основные меры государственной политики в области авиационной деятельности», п. 2, стр. 11)	Использование термина «государство» представляется недостаточно корректным. Предлагается более конкретно сформулировать, о каких органах государственной власти и (или) компаниях с государственным участием идет речь.
52.	«2.1. Совершенствование законодательства и процедур закупки товаров и работ (услуг) для государственных нужд» (Раздел V «Основные меры государственной политики в области авиационной деятельности», п. 2.1, стр. 12)	Не указано, в каком направлении необходимо совершенствование законодательства и процедур закупки товаров и работ (услуг) для государственных нужд.
53.	«2.2. Осуществление бюджетных инвестиций, взносов в уставные капиталы акционерных обществ, занятых авиационной деятельностью» (Раздел V «Основные меры государственной политики в области авиационной деятельности», п. 2.2, стр. 12)	Ничего не говорится о необходимости <u>повышения эффективности бюджетных инвестиций</u> , включая взносы в уставные капиталы акционерных обществ, действующих в сфере авиастроения и смежных отраслях.
54.	«2.3. Совершенствование и оптимизация выбора направлений и порядка предоставления субсидий разработчикам опережающего научно-технического задела по направлениям развития авиационной промышленности » (Раздел V «Основные меры государственной политики в области авиационной деятельности», п. 2.3, стр. 12)	Не указано, в каком направлении необходимо осуществлять совершенствование и оптимизацию выбора направлений и порядка предоставления субсидий разработчикам опережающего научно-технического задела. Не ясно, что понимается под <u>«направлениями развития авиационной промышленности»</u> и как их планируется определять.
55.	«2.4. Совершенствование и оптимизация выбора направлений и порядка предоставления субсидий разработчикам и производителям авиационной техники, её агрегатов и компонентов» (Раздел V «Основные меры государственной политики в области авиационной деятельности», п. 2.4, стр. 12)	Не указано, в каком направлении необходимо осуществлять совершенствование и оптимизацию выбора направлений и порядка предоставления субсидий разработчикам и производителям авиационной техники, её агрегатов и компонентов. Ничего не говорится о необходимости предоставления субсидий предприятиям <u>авиационного двигателестроения</u> .
56.	«2.5. Совершенствование и оптимизация выбора направлений и порядка предоставления субсидий российским лизинговым компаниям на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных	Не указано, в каком направлении необходимо осуществлять совершенствование и оптимизацию выбора направлений и порядка предоставления субсидий российским лизинговым компаниям на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам,

№ п/п	Текст документа ¹	Замечания и предложения
	организациях на закупку российских воздушных судов и тренажеров с последующей передачей их российским авиакомпаниям» (Раздел V «Основные меры государственной политики в области авиационной деятельности», п. 2.5, стр. 12)	полученным в российских кредитных организациях на закупку российских воздушных судов и тренажеров с последующей передачей их российским авиакомпаниям.
57.	«2.6. Совершенствование и оптимизация выбора направлений и порядка предоставления субсидий эксплуатантам авиационной техники» (Раздел V «Основные меры государственной политики в области авиационной деятельности», п. 2.6, стр. 12)	Не указано, в каком направлении необходимо осуществлять совершенствование и оптимизацию выбора направлений и порядка предоставления субсидий эксплуатантам авиационной техники.
58.	«2.7. Совершенствование и оптимизация выбора направлений и порядка субсидирования из федерального бюджета эксплуатантов наземной инфраструктуры, в том числе на возмещение 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» (Раздел V «Основные меры государственной политики в области авиационной деятельности», п. 2.7, стр. 12)	Не указано, в каком направлении необходимо осуществлять совершенствование и оптимизацию выбора направлений и порядка субсидирования из федерального бюджета эксплуатантов наземной инфраструктуры, в том числе на возмещение 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.
59.	«2.8. Государственные гарантии по кредитам, связанным с развитием авиапромышленности и авиатранспортной системы» (Раздел V «Основные меры государственной политики в области авиационной деятельности», п. 2.8, стр. 12)	Не указаны требования, предъявляемые к проектам, финансирование которых планируется осуществлять с предоставлением государственных гарантий.
60.	«2.9. Предоставление займов (кредитов) и других форм финансирования инвестиционных проектов в области авиационной деятельности банками с государственным участием» (Раздел V «Основные меры государственной политики в области авиационной деятельности», п. 2.9, стр. 12)	Не указаны требования, предъявляемые к проектам, финансирование которых планируется осуществлять банками с государственным участием.
61.	«2.10. Финансирование федеральных образовательных учреждений авиационного профиля путем выдачи государственных заданий на подготовку кадров в соответствии с профессиональными стандартами и предоставления авиационным ВУЗам возможности участия в других программах государственной поддержки федеральных учреждений высшего образования» (Раздел V «Основные меры государственной политики в области авиационной деятельности», п. 2.10, стр. 13)	Необоснованно исключены из рассмотрения и участия в выполнении государственных заданий на подготовку кадров для авиастроения и других отраслей (сфер) авиационной деятельности <u>неавиационных вузов</u> , в которых также имеются кафедры (специальности) авиационного профиля или близких (смежных) направлений.
62.	«2.11. Финансирование федеральных образовательных организаций путём выдачи государственных заданий на подготовку кадров с учётом отраслевой специфики, а также обеспечение технического оснащения учебно-тренажёрной базы, в том числе воздушных судов и тренажёров» (Раздел V «Основные меры государственной политики в области авиационной деятельности», п. 2.11, стр. 13)	Фактически повторяет п. 2.10.

№ п/п	Текст документа ¹	Замечания и предложения
63.	«3. В области косвенного государственного стимулирования государство будет применять следующие меры:» (Раздел V «Основные меры государственной политики в области авиационной деятельности», п. 3, стр. 13)	Использование понятия «косвенное государственное финансирование» представляется недостаточно корректным – вместо него предлагается использовать понятие «стимулирование».
64.	«3.1. Использование налоговых и таможенных льгот в интересах: - поддержки создания российских гражданских воздушных судов (самолетов и вертолетов), а также их агрегатов и компонентов, и их продвижения на рынки авиатехники; - расширения практики регистрации иностранных воздушных судов в российском национальном реестре ; - » (Раздел V «Основные меры государственной политики в области авиационной деятельности», п. 3.1, стр. 13)	Необоснованно исключены льготы в отношении создания и продвижения на рынки <u>авиационных двигателей</u> . Ничего не говорится о необходимости <u>приведения системы поддержания летной годности гражданских воздушных судов и других видов гражданской авиационной техники в Российской Федерации в соответствие со стандартами ИКАО и лучшими международными практиками</u> . См. также п. 68.
65.	«3.2. Предоставление иных государственных преференций субъектам авиационной деятельности - резидентам особых экономических зон, территорий опережающего развития, иных институтов ускорения научно-технического и инновационного развития» (Раздел V «Основные меры государственной политики в области авиационной деятельности», п. 3.2, стр. 13)	Условия и порядок предоставления преференций резидентам особых экономических зон, территорий опережающего развития, иных институтов ускорения научно-технического и инновационного развития установлен соответствующими нормативно-правовыми актами. Обоснование необходимости предоставления иных государственных преференций субъектам авиационной деятельности - резидентам особых экономических зон, территорий опережающего развития, иных институтов ускорения научно-технического и инновационного развития отсутствует.
66.	«4.1. Совершенствование нормативных документов (ГОСТ, ОСТ) с целью приведения в соответствие с современными требованиями» (Раздел V «Основные меры государственной политики в области авиационной деятельности», п. 4.1, стр. 13)	Не указано, в каком направлении необходимо совершенствование нормативных документов (ГОСТ, ОСТ), и какие именно современные требования имеются в виду.
67.	«4.2. Гармонизация и отслеживание законодательных, директивных и нормативных документов авиационных властей США (ГАА) и Евросоюза (EASA), а также Китая » (Раздел V «Основные меры государственной политики в области авиационной деятельности», п. 4.2, стр. 13-14)	Не ясно, для чего в проекте Основ государственной политики Российской Федерации необходимо указывать упоминать о необходимости гармонизации законодательных, директивных и нормативных документов авиационных властей США (ГАА) и Евросоюза (EASA), а также Китая. Использование термина «отслеживание» представляется недостаточно корректным. Не ясно, о каком авиационном органе США (ГАА) идет речь.
68.	«4.3. Взаимодействие с авиационными властями США и ЕС с оформлением Соглашений о взаимном признании Норм и процедур сертификации авиационной техники» (Раздел V «Основные меры государственной политики в области авиационной деятельности», п. 4.3, стр. 14)	Ничего не говорится о необходимости <u>приведения системы поддержания летной годности гражданских воздушных судов и других видов гражданской авиационной техники в Российской Федерации в соответствие со стандартами ИКАО и лучшими международными практиками</u> . См. также п. 64.
69.	«4.4. Совершенствование регулятивных процедур лицензирования и сертификации» (Раздел V «Основные меры государственной политики в области авиационной деятельности», п. 4.4, стр. 14)	Не указано, в каком направлении необходимо осуществлять совершенствование системы лицензирования и сертификации в области авиационной деятельности.

№ п/п	Текст документа ¹	Замечания и предложения
	политики в области авиационной деятельности», п. 4.4, стр. 14)	авиационной деятельности в Российской Федерации и о каких именно регулятивных процедур идет речь.
70.	«4.5. Совершенствование системы стандартизации в области управления качеством при разработке и производстве авиационной техники» (Раздел V «Основные меры государственной политики в области авиационной деятельности», п. 4.5, стр. 14)	Не указано, в каком направлении необходимо осуществлять совершенствование системы стандартизации в области управления качеством при разработке и производстве авиационной техники.
71.	«4.6. Стимулирование, контроль и мониторинг достижения целей и показателей выполнения стратегий развития, долгосрочных программ развития, программ инновационного развития и иных документов акционерных обществ с государственным участием, государственных корпораций, государственной компании и федеральных государственных унитарных предприятий, специализирующихся в области авиационной деятельности» (Раздел V «Основные меры государственной политики в области авиационной деятельности», п. 4.6, стр. 14)	Отнесение данного положения к мерам государственного регулирования и контроля представляется необоснованным, так как данный механизм относится к мерам государственного управления.
72.	«4.7. Совершенствование порядка и механизмов мониторинга финансируемых из бюджета проектов и программ в области авиационной деятельности» (Раздел V «Основные меры государственной политики в области авиационной деятельности», п. 4.6, стр. 14)	Отнесение данного положения к мерам государственного регулирования и контроля представляется необоснованным, так как данный механизм относится к мерам государственного финансирования.
73.		Предлагается дополнить данный раздел п. 4.6 следующего содержания: «Обеспечение реализации стратегических программ исследований и разработок технологических платформ, действующих в сфере авиастроения и воздушного транспорта Российской Федерации».
74.	«5. Разнообразие мер государственной политики в области авиационной деятельности, применяемых различными органами законодательной и исполнительной власти, требует повышения уровня их координации» (Раздел V «Основные меры государственной политики в области авиационной деятельности», п. 5, стр. 14)	Не указано, каким способом планируется обеспечить повышение уровня координации при реализации мер государственной политики в области авиационной деятельности <u>органов законодательной и исполнительной власти</u> .
75.	«1. Основы государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности на период до 2030 года реализуются в рамках государственных программ, направленных на развитие государственной, гражданской и экспериментальной авиации, авиационных технологий, научно-исследовательской и производственной базы авиастроения» (Раздел VI «Заключительные положения», п. 1, стр. 14)	Не упоминается о необходимости развития <u>испытательной базы</u> авиационной промышленности и воздушного транспорта.
76.	«2. Постоянно действующим координационным органом, обеспечивающим согласованность действий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и организаций по созданию благоприятных	Данный пункт полностью повторяет текст «Положения об Авиационной коллегии при Правительстве Российской Федерации», утвержденный Постановлением Правительства Российской Федерации от 21.12.2016 г. № 1408. Необходимость приведения в тексте Основ

№ п/п	Текст документа ¹	Замечания и предложения
	<p>условий для развития науки и технологий в авиастроении, разработки, производства, поддержки продаж российских воздушных судов и повышения конкурентоспособности воздушного транспорта Российской Федерации является «Авиационная коллегия при Правительстве Российской Федерации» (Раздел VI «Заключительные положения», п. 2, стр. 15)</p>	<p>положений об Авиационной коллегии при Правительстве Российской Федерации вызывает сомнение.</p> <p>В тексте проекта Основ не указан орган государственной власти Российской Федерации, осуществляющий координацию деятельности федеральных органов исполнительной власти в области регулирования развития авиации в Российской Федерации и реализации Основ государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности.</p>

Генеральный директор

ЗАО «Экспертная группа «КУТРИ»



/А.А. Ким/