

## **ЗАМЕЧАНИЯ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ**

ПАО «ОАК» по проекту Основ государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности на период до 2030 года (разработка ФГБУ «НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского»)

В соответствии с письмом от 21.06.2019 № ТП-АК-23 «Об основах государственной политики в области авиационной деятельности» специалистами ПАО «ОАК» рассмотрен запрос Ассоциации «Технологическая платформа «Авиационная мобильность и авиационная технология» на предмет оценки проекта новой редакции документа «Основы государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности на период до 2030 года» (разработка ФГБУ «НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского»).

По содержанию рассматриваемого проекта документа следует отметить следующее:

**1.** Опыт использования текущей редакции данного документа в практической деятельности отрасли показал его слабое влияние на реальное повышение эффективности российской авиационной промышленности.

Представленная редакция документа лишь незначительно отличается по форме от действующих «Основ...» и не привносит каких-либо новых предложений по целям, задачам и мероприятиям, способным изменить подходы государства к долгосрочному развитию отрасли и, соответственно, достичь необходимых результатов в дальнейшем её развитии.

**2.** В представленном проекте «Основ...», при перечислении отдельных целей, задач и мероприятий, отсутствует концептуальный объединяющий единым системным замыслом подход к развитию всех сфер авиационной деятельности в стране и учитывающий фактическое её многообразие.

При этом разработчиком документа НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского» основные акценты обозначены лишь в областях развития научно-технических заделов и общего развития авиационной промышленности при перечислении частных «стандартных» тезисов о необходимости субсидирования этой деятельности. Мало положений, касающихся деятельности авиаперевозчиков (эксплуатантов АТ), деятельности аэропортовых аэродромных комплексов, деятельность топливозаправочных комплексов вообще не затронута, в то время как они тоже являются частью авиационного кластера и оказывают существенное влияние на развитие и повышение транспортной мобильности населения. При этом основной упор должен быть сделан на повышение авиамобильности за счет отечественных

воздушных судов.

В документе не отражён тот факт, что субъекты воздушного транспорта (авиакомпания, аэропорты и др.) находятся преимущественно в частной или региональной собственности, а авиационная промышленность развивается на принципах частно-государственного партнёрства. При этом, соответственно, их взгляды на перспективы, цели, задачи, инструментарий и предпочтительные практики применительно к авиационной деятельности существенно различаются. Вызовы и угрозы для российской авиации в предстоящее десятилетие, которые потребуют расширения объёмов участия государства в её деятельности, также не отражены. Например, для проекта МС-21 разработка и расширение инструментария государственной поддержки в документе фактически не предполагается.

**3.** В документе также не рассматриваются вопросы долгосрочного экономического и корпоративного развития субъектов авиационной деятельности в РФ, не отражена политика государства в отношении целевой перспективной структуры авиакомпаний (вертикально-интегрированной на базе крупных перевозчиков, как группа «Аэрофлот», или имеющиеся активы будут распределены между множеством средних и мелких авиаперевозчиков), что существенно влияет на структуру и объём реального спроса на воздушные суда.

**4.** Рассматриваемый документ не содержит предложений по гармонизации и взаимоувязке Государственных и Федеральных целевых программ, с учетом интересов всех субъектов авиационной деятельности в РФ.

**5.** Кроме вышесказанного можно сформулировать ряд конкретных предложений по доработке документа:

- В разделе III в пункте 2.2 указано: «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». Необходимо дополнить пояснением, какая именно ответственность имеется в виду. В какой форме, объемах, на основе каких нормативных правовых актов?
- В разделе IV в пункте 1.6 «Развитие системы послепродажного обслуживания и ремонта авиационной техники» следует указать – до какого уровня требуется развивать ППО и ТОиР. До уровня не ниже мирового либо до уровня, обеспечивающего более высокую

конкурентоспособность российской авиатехники по сравнению с иностранной?

- В разделе IV в пункте 2.17 изложена задача «Обеспечение соответствия подготовки пилотов, бортпроводников и инженерного состава гражданских воздушных судов и операторов диспетчерских служб международным образовательным стандартам». Необходимо совершенствование (усиление) подготовки летного состава при действиях в особых случаях в полете и повышение натренированности в ручном пилотировании воздушного судна в реальном полете (не на тренажере).
- Раздел IV предлагается дополнить пунктами (задачами):

«\_.\_ Снижение влияния экономических стимулов, применяемых авиакомпаниями к летному составу гражданской авиации, на безопасность полетов гражданской авиации»;

«\_.\_ Радикальная переработка нормативной правовой базы в сфере деятельности малой авиации и авиации особого назначения в направлении упрощения администрирования летной работы, приобретения и регистрации летательных аппаратов, использования воздушного пространства и наземной инфраструктуры» (и др.).

- В разделе V пункт 2.1 «Совершенствование законодательства и процедур закупки товаров и работ (услуг) для государственных нужд» дополнить словами «с предоставлением максимального приоритета для российских товаров, установлением разрешительного порядка для закупок иностранной авиационной техники с обязательным согласованием с заинтересованными организациями авиационной промышленности».
- Раздел V дополнить пунктом:

«2.\_ Совершенствование механизмов стимулирования эксплуатантов авиационной техники в приоритетном приобретении российской авиационной техники. Применение защитных таможенно-тарифных и нетарифных мер в интересах российских производителей авиационной техники».

С учётом определённой значимости представленного документа для ПАО «ОАК» предлагается доработать его с учётом указанных замечаний и предложений.