

**ЗАМЕЧАНИЯ НИО-4 НИЦ**  
**к проекту Основ государственной политики Российской Федерации в области**  
**авиационной деятельности на период до 2030 г.**

1 Понятие "авиационная техника" (АТ) определено слишком широко и пересекается с понятием "авиационная инфраструктура". Целесообразно свести АТ только к летающим объектам (как в нормах летной годности в отечественной и международной практике), а остальные объекты включить в понятие "авиационная инфраструктура". Предлагаемая редакция: "Авиационная техника - воздушные суда, авиационные двигатели, воздушные винты, предназначенные для установки на них комплектующие изделия и иные составные части".

2 При определении понятия "авиационная транспортная система" (с. 3) вводятся несколько некорректных понятий и оборотов, которые следует исправить и далее по тексту не применять:

- указанная система является одним из видов стандартизованного понятия "система эксплуатации" (см. ГОСТ 25866);

- термин "личный состав" не правовой (полувоенный, полужаргонный), надо заменить его, например, использовать оборот "авиационный и иной технический персонал";

- эксплуатация (как и капитальный ремонт) - это стадия жизненного цикла АТ (см. ГОСТ 15.004), поэтому странно выглядят обороты, что ей "занимаются" или "управляют ее процессом", надо поправить везде по тексту проекта.

Возможная редакция конкретно на с. 3: "Авиационная транспортная система - вид системы эксплуатации авиационной техники, представляющий из себя совокупность воздушных судов, комплекса наземных средств обеспечения их полетов, авиационного и иного технического персонала, взаимодействующих в соответствии с документацией и данными, регламентирующими осуществление перевозок воздушным транспортом и решение иных подобных задач".

3 Единая система организации воздушного движения сведена только к комплексам технических средств, что неправильно. Надо дополнить определение исполнителями работ (процессов), а также технологиями и документацией, определяющими взаимодействие в этой системе.

4 Раздел IV надо дополнить таким фактором, как катастрофическое снижение заинтересованности промышленных организаций - потенциальных участников авиационной деятельности и, как следствие, отсутствие конкуренции на внутреннем рынке поставщиков изделий и материалов для авиации, что приводит к росту цен, снижению качества продукции, увеличению сроков поставок.

5 В приоритетах и задачах проекта упущены вопросы развития нормативной правовой базы и цифровых технологий для широкомасштабного внедрения контрактов жизненного цикла в авиации России. Необходимо включить соответствующие положения.

6 Непонятен п. 4.3 разд. V, где сформулированы лозунги по ограничению роста стоимости жизненного цикла АТ, но даже не обозначены пути достижения такой цели (за счет чего).

7 Аналогично в п. 5.2 разд. V цели "повышения безотказности АТ" и "совершенствования системы поддержания летной годности" приведены без должного обоснования необходимости и путей достижения этих целей.

8 Раздел VI направлен практически полностью на меры государственной поддержки и бюджетного финансирования, что выглядит странно. Что уже нет надежды на создание государством комфортных условий для рыночного развития отрасли? В частности в п. 5 в качестве незыблемой основы вспоминается закон о госрегулировании развития авиации (№ 10-ФЗ), который оказался совершенно никчемным и на практике не применялся никогда, его надо отменять или коренным образом перерабатывать.

Начальник НИО-4 НИЦ

А.Н. Петров