

**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 13.03.2019 г. № ШВ-2/349)

№ п/п	Текст документа *	Замечания и предложения
1.	«1. Настоящие Основы являются разрабатываемым на федеральном уровне межотраслевым документом стратегического планирования Российской Федерации, относящимся к сфере обеспечения национальной безопасности. Основы конкретизируют и развивают в части авиационной деятельности положения Стратегии национальной безопасности Российской Федерации, Военной доктрины Российской Федерации, Стратегии экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 года, Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, а также Стратегии научно-технологического развития Российской Федерации» (Раздел I «Общие положения», стр. 1)	<p>Данное положение не соответствует Федеральному закону от 28.06.2014 г. № 172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации», в котором отсутствует понятие «межотраслевой документ стратегического планирования».</p> <p>Кроме вопросов обеспечения национальной безопасности, данный документ затрагивает и другие вопросы социально-экономического развития Российской Федерации, в частности, вопросы транспортного обеспечения, научно-технологического развития, развития и подготовки кадров.</p> <p>Из текста документа не ясно, каким образом в проекте Основ конкретизируются и развиваются положения Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, а также Стратегии научно-технологического развития Российской Федерации.</p> <p>См. также п. 81.</p>
2.	«Термины и определения использованные в целях реализации положений настоящих Основ: ...» (Раздел I «Общие положения», п. 2, стр. 1-13)	<p>Необходимость включения в проект Основ определений терминов и понятий, используемых в тексте документа, вызывает сомнения, так как Основы государственной политики не являются методическим документом. Возможный вариант – приведение списка терминов и определений понятий, используемых в Основах, но отсутствующих в действующих законодательных и иных нормативных правовых актах, в конце документа.</p>
3.	«Авиационная деятельность – взаимосвязанные и взаимозависимые виды деятельности по разработке авиационной наукой опережающего научно-технического задела, по разработке и производству авиационной техники и по применению авиационной техники в государственной, гражданской и экспериментальной авиации» (Раздел I «Общие положения», п. 2, стр. 1-2)	<p>Определение понятия не соответствует Федеральному закону от 08.01.1998 г. № 10-ФЗ «О государственном регулировании развития авиации».</p> <p>Определение многократно используемого в проекте Основ понятия «авиационная наука» в тексте документа отсутствует.</p> <p>См. также пп. 29, 44.</p>
4.	«Авиационная инфраструктура – ...» (Раздел I «Общие положения», п. 2, стр. 2)	<p>Понятие не соответствует Федеральному закону от 08.01.1998 г. № 10-ФЗ «О государственном регулировании развития авиации».</p>
5.	«Авиационная коллегия при Правительстве Российской Федерации – ...» (Раздел I «Общие положения», п. 2, стр. 2)	<p>Положение об Авиационной коллегии при Правительстве Российской Федерации утверждено Постановлением Правительства Российской Федерации от 21.12.2016 г. № 1408. Необходимость дублирования и расширенного толкования положений данного постановления в Основах государственной политики Российской Федерации вызывает сомнения.</p> <p>См. также п. 77-80.</p>

№ п/п	Текст документа *	Замечания и предложения
6.	«Авиационная промышленность – отрасль промышленности, осуществляющая научные исследования, разработки, производство, испытания, ремонт и утилизацию атмосферных летательных аппаратов, их оборудования и агрегатов, авиационных двигателей, а также авиационного вооружения» (Раздел I «Общие положения», п. 2, стр. 2-3)	Определение понятия не соответствует Федеральному закону от 08.01.1998 г. № 10-ФЗ «О государственном регулировании развития авиации».
7.	«Авиационная техника – атмосферные летательные аппараты, их оборудование и агрегаты, авиационные двигатели, авиационное вооружение, а также наземные средства обеспечения эксплуатации воздушных летательных аппаратов, включая средства управления воздушным движением, навигации, посадки и связи, а также тренажеры и средства наземного обслуживания летательных аппаратов» (Раздел I «Общие положения», п. 2, стр. 3)	Определение понятия не соответствует Федеральному закону от 08.01.1998 г. № 10-ФЗ «О государственном регулировании развития авиации».
8.	«Авиационная транспортная система – совокупность совместно действующих воздушных судов, комплекса наземных средств по подготовке и обеспечению полетов, личного состава, занятого эксплуатацией и ремонтом воздушных судов и наземных средств, а также системы управления процессом эксплуатации» (Раздел I «Общие положения», п. 2, стр. 3)	Не упоминаются спутниковые системы, участвующие в процессе управления и обеспечения воздушного движения.
9.	«Авиационный перевозчик – ...» (Раздел I «Общие положения», п. 2, стр. 4)	Понятие не соответствует Воздушному кодексу Российской Федерации.
10.	«Авиация – совокупность атмосферных летательных аппаратов, знаний об их создании и применении, а также органов государственного управления, организаций и их персонала, которые создают и используют атмосферные летательные аппараты и обеспечивающие их эксплуатацию средства» (Раздел I «Общие положения», п. 2, стр. 4)	Определение понятия не соответствует Федеральному закону от 08.01.1998 г. № 10-ФЗ «О государственном регулировании развития авиации».
11.	«Беспилотный летательный аппарат (воздушный) – атмосферный летательный аппарат, выполняющий полет без экипажа на борту и управляемый в полете автоматически оператором с пункта управления или сочетанием указанных способов» (Раздел I «Общие положения», п. 2, стр. 5)	Определение понятия не соответствует Воздушному кодексу Российской Федерации.
12.	«Воздушное судно – летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет взаимодействия с окружающим летательный аппарат воздухом» (Раздел I «Общие положения», п. 2, стр. 5)	Определение понятия не соответствует Воздушному кодексу Российской Федерации.
13.	«Государственная авиация – авиация, используемая в целях осуществления функций государства в области обороны и безопасности. Включает государственную военную авиацию и государственную авиацию специального назначения»	Определение понятия не соответствует Воздушному кодексу Российской Федерации.

№ п/п	Текст документа *	Замечания и предложения
	(Раздел I «Общие положения», п. 2, стр. 6)	
14.	«Государственная политика в области авиационной деятельности – совокупность скоординированных и направленных на регулирование и развитие авиационной деятельности действий политического, правового, технологического, экономического, социального и информационного характера, осуществляемых органами государственной власти Российской Федерации и государственными унитарными предприятиями» (Раздел I «Общие положения», п. 2, стр. 7-8)	Дублирует положения п. 4 проекта документа. См. п. 27.
15.	«Демонстратор технологий – физическая или виртуальная модель, которая используется, чтобы оценить техническую или производственную осуществимость, а также возможность и полезность операционного применения конкретной технологии, процесса, концепции разрабатываемого изделия или конечной системы» (Раздел I «Общие положения», п. 2, стр. 8)	Вместо понятий «изделие» и «конечная система» предлагается использовать понятие «воздушное судно, его составные части, включая авиационные двигатели, воздушные винты, бортовое авиационное оборудование, а также их элементы».
16.	«Комплексные научно-технологические проекты – проекты, включающие комплекс научно-исследовательских работ и проблемно-ориентированных проектов, направленные на системную интеграцию взаимосвязанных технологий, обеспечивающих реализацию функций конструктивно-технологической платформы с достижением уровня готовности технологий УГТ 6 и уровня технологической готовности системы» (Раздел I «Общие положения», п. 2, стр. 9)	Содержит понятия, не определенные в тексте документа. Фактически относится к методологии организации работ по созданию научно-технического задела и может быть приведено в соответствующем нормативно-правовом или методологическом документе.
17.	«Конкурентоспособность российской авиатранспортной системы – относительная характеристика, выражающая степени отличия этой системы от авиатранспортных систем других стран по степени удовлетворения потребностей пассажиров и грузоотправителей в воздушных перевозках» (Раздел I «Общие положения», п. 2, стр. 9)	Необходимость использования данного понятия в тексте Основ вызывает сомнения. Более корректным представляется использование термина «конкурентоспособность российской авиационной техники». См. также п. 18.
18.	«Конкурентоспособность российской авиационной промышленности – характеристика, отражающая наличие конкурентных преимуществ перед аналогичными отраслями за рубежом, а именно рациональной отраслевой структуры; группы высоко конкурентных интегрированных структур авиационной промышленности; системы стратегического планирования инновационного развития авиационной промышленности; опережающего научно-технического задела; эффективной опытно-конструкторской и	Отсутствуют объективные критерии для сравнения (сопоставления) российской авиационной промышленности с аналогичными отраслями в иностранных государствах, а также взаимосвязь с другими положениями документа (см., в частности, Раздел II, п. 3). См. также п. 17.

№ п/п	Текст документа *	Замечания и предложения
	<p>производственно-технологической базы; высоко-квалифицированного кадрового потенциала; развитой отраслевой инфраструктуры; гибкой системы научно-технической, производственной и материально-технической кооперации внутри отрасли, в стране и за рубежом, которые позволяют производить продукцию на внутреннем и внешнем рынках» (Раздел I «Общие положения», п. 2, стр. 9)</p>	
19.	<p>«Летательный аппарат – техническое средство для полётов в атмосфере Земли или в космическом пространстве и используемое как средство для применения по назначению какой-либо целевой нагрузки. Различают атмосферные и космические летательные аппараты» (Раздел I «Общие положения», п. 2, стр. 10)</p>	<p>Определение понятия не соответствует Федеральному закону от 08.01.1998 г. № 10-ФЗ «О государственном регулировании развития авиации».</p>
20.	<p>«Научно-технический потенциал отрасли – совокупность научно-технических возможностей, характеризующих уровень развития отрасли и зависящих от количества и качества ресурсов, определяющих эти возможности, а также от наличия фонда идей и разработок, подготовленных к практическому использованию» (Раздел I «Общие положения», п. 2, стр. 10)</p>	<p>Не понятно, о какой отрасли идет речь – об авиационной промышленности, воздушном транспорте, государственной авиации или их совокупности. Отсутствует взаимосвязь с уровнем конкурентоспособности российской авиационной техники. См. также пп. 17-18.</p>
21.	<p>«Опережающий научно-технический задел – совокупность научно-технических результатов, создаваемая до принятия решения о разработке новых изделий» (Раздел I «Общие положения», п. 2, стр. 11)</p>	<p>Отсутствует определение базового понятия «научно-технический задел». Само понятие также требует уточнения, так как научно-технические результаты могут создаваться и после принятия решения о разработке нового изделия.</p>
22.	<p>«Проблемно-ориентированные проекты – прикладные научные исследования в рамках приоритетных направлений развития науки и технологий, направленные на разработку проблемно близких и/или взаимосвязанных технологий на уровнях готовности УГТ 1-3 и отбор наиболее перспективных для развития в рамках комплексных научно-технологических проектов» (Раздел I «Общие положения», п. 2, стр. 11-12)</p>	<p>Содержит понятия, не определенные в тексте документа. Не соответствует Указу Президента Российской Федерации от 07.07.2011 г. № 899, которым утверждены приоритетные направления развития науки, технологий и техники в Российской Федерации и перечень критических технологий Российской Федерации. Фактически относится к методологии организации работ по созданию научно-технического задела и может быть приведено в соответствующем нормативно-правовом или методологическом документе.</p>
23.	<p>«Результат интеллектуальной деятельности – нематериальные коммерческие продукты, к которым отнесены товарные знаки, изобретения и полезные модели, промышленные образцы, программы для ЭВМ и другие объекты» (Раздел I «Общие положения», п. 2, стр. 12)</p>	<p>Определение понятия не соответствует Гражданскому кодексу Российской Федерации.</p>
24.	<p>«Технологические проекты – прикладные научные исследования, направленные на разработку инструментария исследований и разработок (в т.ч. инструментария прогнозирования и планирования</p>	<p>Наименование понятия не соответствует содержанию приводимого определения – в определении отсутствуют работы, направленные на разработку (создание, развитие) <u>производственных технологий</u>.</p>

№ п/п	Текст документа *	Замечания и предложения
	создания научно-технического задела, организационного и методического инструментария, специализированного программного обеспечения) и развитие экспериментальной и полигонной базы, информационной инфраструктуры исследований и разработок в интересах реализации комплексных научно-технологических проектов» (Раздел I «Общие положения», п. 2, стр. 12)	Фактически относится к методологии организации работ по созданию научно-технического задела и может быть приведено в соответствующем нормативно-правовом или методологическом документе.
25.	«Уровень научно-технического совершенства – показатель совершенства авиационной техники на стадии разработки материалов, компонентов, устройств и т.д., включая стадию фундаментальных и поисковых исследований, а также уровня конструкторских и технологических решений, закладываемых в создаваемые (разрабатываемые, модернизируемые) образцы авиационной техники и авиационных систем (комплексов)» (Раздел I «Общие положения», п. 2, стр. 12)	Некорректное определение (понятие определяется само через себя).
26.	«Экспериментальная авиация – авиация, используемая для проведения летных испытаний авиационной и другой техники в ходе научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ» (Раздел I «Общие положения», п. 2, стр. 13)	Определение понятия не соответствует Воздушному кодексу Российской Федерации.
27.	«4. Государственная политика в области авиационной деятельности - это совокупность скоординированных и 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» (Раздел I «Общие положения», п. 4, стр. 13-14)	Дублирует определение данного понятия, содержащееся в п. 2 проекта документа (стр. 7-8). См. п. 14.
28.	«2. 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 «Национальные интересы», п. 2, стр. 14)	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, установленными 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».

№ п/п	Текст документа *	Замечания и предложения
29.	«4. Сохранение и повышение потенциала <b>авиационной науки</b> , обеспечивающей непрерывное воспроизводство опережающего научно-технического задела как необходимого условия долгосрочного поддержания конкурентоспособности и устойчивого развития российского авиастроения» (Раздел II «Национальные интересы», п. 4, стр. 15)	В тексте документа определение понятия «авиационная наука» отсутствует.
30.	«6. Использование научно-технологического потенциала <b>авиастроительной и авиатранспортной отраслей</b> как одних из наиболее наукоемких и технологически сложных для ускорения модернизации других отраслей российской экономики и их перевода на инновационный путь развития» (Раздел II «Национальные интересы», п. 4, стр. 15)	Определения понятий «авиастроительная отрасль» и «авиатранспортная отрасль» в тексте документа отсутствуют.
31.	«8. Обеспечение <b>технологической и экономической независимости</b> Российской Федерации во всех областях авиационной деятельности, возможности <b>при необходимости</b> самостоятельного решения задач в этой сфере» (Раздел II «Национальные интересы», п. 4, стр. 15)	В тексте документа отсутствуют положения, конкретизирующие (раскрывающие) данные положения.
32.	«1. Целями государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности в долгосрочной перспективе являются сохранение и укрепление статуса мировой авиационной державы, способной обеспечить: а) <b>независимое или в составе международной кооперации</b> создание основных видов и типов конкурентоспособной на мировом рынке авиационной техники; ... в) <b>Масштабное</b> продвижение отечественных авиационных технологий, продукции и услуг на мировой рынок» (Раздел III «Цели и основные принципы государственной политики», п. 1, стр. 15-16)	В тексте документа отсутствуют положения, конкретизирующие (раскрывающие) данные положения.
33.	«2. Основные принципы государственной политики 2.1. <b>Законность</b> . Достижение цели государственной политики в области авиационной деятельности осуществляется с учетом требований соблюдения законодательства Российской Федерации и принятых Российской Федерацией международных обязательств в области авиационной деятельности» (Раздел III «Цели и основные принципы государственной политики», п. 2, стр. 16)	Отсутствует обоснование необходимости включения данного положения в текст документа, так как законность и соблюдение законодательства Российской Федерации и принятых международных обязательств Российской Федерацией являются неотъемлемыми (обязательными) принципами и условиями деятельности всех органов государственной власти, органов местного самоуправления, юридических и физических лиц.
34.	«2.2. <b>Ответственность</b> . Органы государственной власти и находящиеся в сфере их регулирования государственные корпорации, бюджетные учреждения,	Отсутствует обоснование необходимости включения данного положения в текст документа, так как принцип ответственности и соответствующие положения являются общепринятыми и фактически

№ п/п	Текст документа *	Замечания и предложения
	федеральные государственные унитарные предприятия и акционерные общества с государственным участием несут <b>ответственность</b> за результативность и эффективность реализации целей и задач государственной политики в области авиационной деятельности (Раздел III «Цели и основные принципы государственной политики», п. 2, стр. 16)	дублирующими положения п. 2.1 проекта документа. См. п. 33.
35.	«2.4. Объективность. Выработка и проведение государственной политики <b>должны опираться на объективные оценки текущего уровня конкурентоспособности гражданского и военного сегментов российского авиастроения, а также ожидаемых результатов принимаемых мер и необходимых для этого ресурсов.</b> Меры государственной политики должны определяться научно обоснованными методами» (Раздел III «Цели и основные принципы государственной политики», п. 2, стр. 16)	См. пп. 45, 49.
36.	«2.5. Реалистичность и рациональность. Цели, задачи и критерии развития авиационной деятельности должны определяться и <b>назначаться</b> при соотнесении с финансовыми, кадровыми, временными и иными ресурсами и возможностями, которыми располагают органы государственной власти и находящиеся в сфере их подчинения, управления или регулирования предприятия и организации. Принимаемые решения должны в максимальной степени обеспечивать достижение целей государственной политики при располагаемых ресурсах» (Раздел III «Цели и основные принципы государственной политики», п. 2, стр. 17)	Необходимость использования термина «назначаться» вызывает сомнения.
37.	«2.6. Инновационность. Государственная политика в области авиационной деятельности во всех ее аспектах проводится с опорой на достижения науки, новые технологии, передовые управленческие решения, современные методы планирования и реализации мер государственного регулирования. Необходимыми элементами государственной политики являются <b>мониторинг уровня инновационного развития</b> авиационных и <b>авиапромышленных предприятий и организаций</b> » (Раздел III «Цели и основные принципы государственной политики», п. 2, стр. 17)	В тексте документа отсутствуют положения, конкретизирующие (раскрывающие) данные положения. Не учитываются предприятия и организации, осуществляющие разработку и производство объектов системы управления воздушным движением, аэропортовой и аэродромной инфраструктуры.
38.	«2.8. Сбалансированность и комплексность инструментов государственной политики. Комплексный, межотраслевой характер авиационной деятельности требует взаимосвязанности государственной политики и государственной поддержки по	В тексте документа отсутствуют положения, конкретизирующие (раскрывающие) осуществление и поддержку <u>технологических разработок</u> , а также <u>поддержку внедрения результатов научных исследований и технологических разработок при создании новой авиационной техники.</u> Отсутствует упоминание об использовании

№ п/п	Текст документа *	Замечания и предложения
	<p>отношению к различным областям авиационной деятельности. Поддержка научных исследований и <b>технологических разработок</b> должна сопровождаться поддержкой внедрения их результатов при создании новой авиационной техники, которая, в свою очередь, должна получать государственную поддержку ее скорейшего ввода в эксплуатацию» (Раздел III «Цели и основные принципы государственной политики», п. 2, стр. 17)</p>	<p>результатов перспективных исследований и разработок в целях модернизации (модификации, развития) существующей авиационной техники. См. также пп. 24, 43, 46.</p>
29.	<p>«2. Ограниченные возможности по финансированию авиационной деятельности в результате не полного соответствия бюджетных возможностей количеству начатых программ и проектов, а также низкой или отрицательной операционной рентабельности большой доли авиапромышленных и авиатранспортных предприятий и организаций и, как следствие, сложности финансирования текущей деятельности за счет собственных и заемных средств. Возможно ослабление этого фактора в связи с наметившейся перспективой опережающего увеличения внутренних затрат государственного бюджета на научные исследования и разработки по сравнению с ростом валового внутреннего продукта страны» (Раздел IV «Факторы, влияющие на достижение целей», п. 2, стр. 18)</p>	<p>Не рассматривается конкурентоспособность разрабатываемых с участием средств федерального бюджета ВС и других видов авиационной техники, а также техническая и экономическая эффективность реализуемых программ (проектов).</p>
40.	<p>«3. Сохраняющееся технологическое отставание по ряду направлений авиационной деятельности от уровня научно-технической и производственно-технологической базы высокоразвитых стран. При этом органы государственного управления планируют сократить это отставание за счет опережающего развития науки и технологий как приоритетного направления деятельности Правительства Российской Федерации. Ведется разработка национального проекта в сфере науки, при реализации которого преимущественную поддержку получают научные исследования и разработки в приоритетных областях научно-технологического развития, определенных Стратегией научно-технологического развития Российской Федерации, включая повышение связанности территории страны за счет создания интеллектуальных транспортных систем, освоения и использования воздушного пространства. Этому же будет способствовать национальная программа «Цифровая экономика Российской Федерации», призванная преобразовать основные отрасли экономики, включая промышленность и транспорт, посредством внедрения цифровых технологий и платформенных решений» (Раздел IV «Факторы, влияющие на</p>	<p>В тексте документа отсутствуют положения, конкретизирующие (раскрывающие) развитие <u>производственно-технологической базы</u> авиационной промышленности. Национальный проект «Наука» утвержден президиумом Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и национальным проектам 24 декабря 2018 г. В числе приоритетов научно-технологического развития Российской Федерации, отмеченных в Стратегии научно-технологического развития Российской Федерации и непосредственно связанных с развитием авиационной промышленности и авиационной деятельности в Российской Федерации, не указаны направления научно-технологического развития, обеспечивающие: - переход к передовым цифровым, интеллектуальным производственным технологиям, роботизированным системам, новым материалам и способам конструирования, создание систем обработки больших объемов данных, машинного обучения и искусственного интеллекта; - переход к экологически чистой и ресурсосберегающей энергетике, повышение эффективности добычи и глубокой переработки углеводородного сырья, формирование новых источников, способов транспортировки и хранения энергии.</p>



№ п/п	Текст документа *	Замечания и предложения
41.	<p>«4. Сложная для российских производителей авиационной продукции и услуг рыночная ситуация, определяемая рядом факторов, среди которых (1) завершение в основном цикла динамичного перевооружения российских Воздушно-космических сил на авиационную технику нового поколения; (2) переход основных зарубежных партнеров России по военно-техническому сотрудничеству к самостоятельной разработке, производству и продвижению военной авиационной техники, в том числе на внешние рынки; (3) ограниченная емкость российских рынков гражданской авиационной техники, авиаперевозок и авиационных работ, (1) ожидаемое в среднесрочной перспективе динамичное развитие в России альтернативного авиационному высокоскоростного железнодорожного транспорта, (5) рост конкурентной напряженности в сегментах основной текущей специализации российского гражданского авиастроения - региональной авиатехники, вызванный стратегическими альянсами компаний, специализирующихся в этом сегменте, с мировыми лидерами гражданского авиастроения» (Раздел IV «Факторы, влияющие на достижение целей», п. 3, стр. 19)</p>	<p>Тезис об ограниченной емкости российских рынков гражданской авиационной техники, авиаперевозок и авиационных работ представляется недостаточно обоснованным в условиях практически полной потери внутреннего рынка в основных сегментах – магистральных и широкофюзеляжных самолетов. Неудовлетворительной также является ситуация с рынком вертолетной техники, особенно в сегменте легких вертолетов.</p> <p>Не рассматривается ситуация в других сегментах рынка авиатехнической продукции (услуг) техники – вертолетов, двигателей, авионики, оборудования, технического обслуживания и ремонта.</p>
42.	<p>«5. Разработка и реализация Стратегии пространственного развития Российской Федерации, на основе которой Правительству Российской Федерации предстоит уделять повышенное внимание опережающему развитию Арктики, Дальнего Востока и других регионов, испытывающих повышенную зависимость от авиационного транспорта, а также обеспечить реконструкцию инфраструктуры региональных аэропортов и расширение сети межрегиональных регулярных пассажирских авиационных маршрутов, минуя Москву - до 50 процентов от общего количества внутренних регулярных авиационных маршрутов. Это открывает возможности для создания и внедрения специализированной авиационной техники, приспособленной для обеспечения транспортной доступности отдаленных районов Сибири, Дальнего Востока, Крайнего Севера, предложение которой отсутствует на мировом рынке» (Раздел IV «Факторы, влияющие на достижение целей», п. 3, стр. 19-20)</p>	<p>Техническое и экономическое обоснование создания специализированной авиационной техники, приспособленной для обеспечения транспортной доступности отдаленных районов Сибири, Дальнего Востока, Крайнего Севера, отсутствует.</p> <p>Также, отсутствует обоснование тезиса об отсутствии соответствующей техники на мировом рынке.</p>
43.	<p>«1. Основными направлениями государственной политики являются: 1.1. Развитие авиационной науки и технологий в авиастроении в интересах</p>	<p>Не указано о необходимости развития авиационной науки и технологий в сферах <u>организации (управления) воздушным движением и наземной авиационной инфраструктуры (аэропорты и</u></p>

№ п/п	Текст документа *	Замечания и предложения
	<p>создания и непрерывного воспроизводства опережающего <b>научно-технологического задела</b> и его внедрения в практику авиационной деятельности.</p> <p>1.2. Развитие авиационной промышленности, включая ее конструкторский и производственный потенциал в сегментах гражданского и военного авиастроения, <b>продвижение авиационной техники</b> в области ее практического применения.</p> <p>1.3. Расширение <b>областей и масштаба применения авиационной техники, включая развитие в Российской Федерации государственной (военной и специальной), гражданской и экспериментальной авиации</b>» (Раздел V «Основные направления и задачи государственной политики в области авиационной деятельности», п. 1, стр. 20)</p>	<p><u>аэропорты</u>).</p> <p>Определение понятия «научно-технологический задел» отсутствует.</p> <p>Положения о создании (развитии) <u>производственных технологий</u> в проекте документа также отсутствуют.</p> <p>Не упоминается о необходимости <u>повышения эффективности авиастроительных программ (проектов), реализуемых с участием средств государственного бюджета Российской Федерации</u>.</p> <p>Обобщенная формулировка – в тексте документа отсутствуют положения, раскрывающие (конкретизирующие) данное направление.</p>
44.	<p>«2. Основными задачами государственной политики по направлению непрерывного воспроизводства <b>авиационной наукой</b> опережающего научно-технического задела как необходимого условия обеспечения конкурентоспособности и устойчивого развития <b>авиастроения</b> в Российской Федерации являются: ...» (Раздел V «Основные направления и задачи государственной политики в области авиационной деятельности», п. 2, стр. 20)</p>	<p>Определение понятия «авиационная наука» в тексте документа отсутствует.</p> <p>Отсутствует обоснование, почему научно-технический задел может создаваться только авиационной наукой, а не, например, <u>конструкторскими и производственными организациями, высшими учебными заведениями, институтами Российской академии наук</u>.</p> <p>Не указано о необходимости создания (развития) научно-технического задела в сферах <u>организации (управления) воздушным движением и наземной авиационной инфраструктуры (аэропорты и аэропорты)</u>.</p> <p>Вместо термина «авиастроение» предлагается использовать термин «авиационная деятельность».</p>
45.	<p>«2.1. Повышение уровня объективности при выборе приоритетных направлений научных исследований и перспективных разработок, а также экспертизы полученных результатов за счет:</p> <p>а) <b>разработки и совершенствования методов и критериев выбора направлений прикладных научных исследований и технологических разработок;</b></p> <p>б) <b>совершенствования процедур рассмотрения, утверждения и корректировок перечня проблемно-ориентированных и технологических проектов по выбранным направлениям перспективных исследований;</b></p> <p>в) разработки, корректировки и утверждения показателей и индикаторов развития науки и технологий <b>в рамках проблемно-ориентированных и технологических проектов, а также совершенствования методов и процедур оценки результатов выполнения проектов и уровней готовности технологий с использованием системы нормативно утвержденных показателей и индикаторов;</b></p> <p>г) совершенствования процедур</p>	<p>Обобщенная формулировка – не указано, в каких именно направлениях необходимо осуществлять разработку и совершенствование методов и критериев выбора направлений прикладных научных исследований и технологических разработок.</p> <p>Обобщенная формулировка – не указано, в каких именно направлениях необходимо осуществлять совершенствование процедур рассмотрения, утверждения и корректировок перечня проблемно-ориентированных и технологических проектов. Не указан <u>порядок выбора и корректировки направлений перспективных исследований</u>.</p> <p>Пп. «б» «в» и «д» фактически относятся к методологии организации работ по созданию научно-технического задела и могут быть приведены в соответствующих нормативно-правовых или методологических документах.</p> <p>В пп. «г» важнее наличие <u>эффективных процедур участия организаций авиационной промышленности в подготовке, корректировке и согласовании технических заданий на выполнение данных работ, приемке и использовании их результатов</u>.</p> <p>В пп. «е» не указаны в качестве результатов работ по созданию научно-технического задела <u>методы и методики проектирования, согласованные с заинтересованными (профильными) организациями промышленности</u>.</p>

№ п/п	Текст документа *	Замечания и предложения
	<p>рассмотрения, корректировок и согласования с организациями авиационной промышленности <b>Перечня комплексных научно-технологических проектов;</b></p> <p>д) разработки, корректировки и утверждения показателей и индикаторов развития науки и технологий в рамках комплексных научно-технологических проектов, а также оценки уровней научно-технического совершенства и готовности технологий, созданных в рамках комплексных научно-технологических проектов с использованием утвержденных и зафиксированных в описании проектов показателей и индикаторов;</p> <p>е) подтверждения готовности созданного в рамках комплексных научно-технологических проектов научно-технического задела к использованию в промышленности путем создания <b>демонстраторов технологий</b> в виде элементов, подсистем или систем летательных аппаратов и их испытаний в условиях близких к эксплуатационным с использованием стендов, летающих лабораторий, экспериментальных аппаратов и прототипов, либо расчетными методами, верифицированными и валидированными для подтверждения готовности научно-технического задела к использованию в промышленности» (Раздел V «Основные направления и задачи государственной политики в области авиационной деятельности», п. 2.1, стр. 21-22)</p>	<p>См. также п. 46.</p>
46.	<p>«2.3. Совершенствование механизмов внедрения российских технологий в хозяйственный оборот российских производителей и эксплуатантов авиатехники за счет:</p> <p>а) развития <b>практики взаимодействия</b> при проведении исследований и <b>технологических разработок</b> организаций авиационной науки с организациями и предприятиями авиационной промышленности и с эксплуатирующими авиационную технику организациями;</p> <p>б) создания <b>систем управления внедрением</b> результатов исследований и технологических разработок российскими организациями и предприятиями авиационной промышленности, а также организациями - эксплуатантами авиационной техники» (Раздел V «Основные направления и задачи государственной политики в области авиационной деятельности», п. 2.3, стр. 23)</p>	<p>В тексте документа отсутствуют положения, раскрывающие (конкретизирующие) развитие <u>практики взаимодействия при проведении исследований и технологических разработок с организациями и предприятиями авиационной промышленности и с эксплуатирующими авиационную технику организациями, проведение технологических разработок, создание систем управления внедрением результатов исследований и технологических разработок российскими организациями и предприятиями авиационной промышленности, а также организациями - эксплуатантами авиационной техники.</u></p>
47.	<p>«2.4. Обеспечение национальных интересов в области защиты прав на результаты интеллектуальной деятельности, полученные в процессе</p>	<p>Не упоминается возможность закрепления части прав на результаты интеллектуальной деятельности, полученные в процессе создания научно-технического задела, за научными</p>

№ п/п	Текст документа *	Замечания и предложения
	<p>создания авиационной наукой опережающего научно-технического задела, путем закрепления таких прав за Российской Федерацией и (или) российскими <b>организациями авиационной науки</b>, включая:</p> <p>а) создание и совершенствование <b>системы управления результатами интеллектуальной деятельности, полученными с использованием бюджетного финансирования</b>;</p> <p>б) ведение <b>базы данных результатов интеллектуальной деятельности, полученные в процессе создания авиационной наукой опережающего научно-технического задела</b>;</p> <p>в) совершенствование механизмов правовой охраны результатов интеллектуальной деятельности и управления правами на них, в том числе путем заключения <b>межправительственных соглашений в области использования результатов интеллектуальной деятельности</b>» (Раздел V «Основные направления и задачи государственной политики в области авиационной деятельности», п. 2.4, стр. 23)</p>	<p>работниками и специалистами, являющихся авторами данных результатов.</p> <p>В тексте документа отсутствуют положения, раскрывающие (конкретизирующие) создание и совершенствование системы управления результатами интеллектуальной деятельности, полученными с использованием бюджетного финансирования.</p> <p>Создание и ведение <u>базы данных результатов интеллектуальной деятельности, полученных в процессе создания научно-технического задела за счет средств федерального бюджета</u>, безусловно, является важной практической задачей повышения эффективности работ по созданию НТЗ в отрасли. Однако, не ясно, что мешает реализации данного мероприятия в настоящее время или включения его в соответствующий комплексный план мероприятий по реализации Основ государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности.</p> <p>То же – относится к <u>заключению межправительственных соглашений в области использования результатов интеллектуальной деятельности</u>.</p>
48.	<p>«3. Основными задачами государственной политики по направлению развития гражданского сегмента авиационной промышленности являются:</p> <p>3.1. Содействие обеспечению технического совершенства и высокого уровня конкурентоспособности <b>новой авиационной техники</b> российского производства как необходимого условия:</p> <p>а) повышения уровня оснащённости российской авиатранспортной системы воздушными судами отечественного производства;</p> <p>б) продвижения российской гражданской авиационной техники на зарубежные рынки» (Раздел V «Основные направления и задачи государственной политики в области авиационной деятельности», п. 3, стр. 23-24)</p>	<p>В тексте проекта Основ ничего не говорится о <u>совершенствовании (развитии) существующей авиационной техники российского производства</u>, что является одной из важнейших задач текущего этапа развития российского авиастроения.</p>
49.	<p>«3.2. Содействие сокращению убыточности программ и проектов создания отечественной гражданской авиационной техники и, как следствие, снижению потребности в бюджетном субсидировании операционной деятельности гражданского сегмента российской авиационной промышленности за счет:</p> <p>а) упреждающего и независимого анализа рыночных перспектив, технической реализуемости и экономической эффективности проектов создания и модернизации гражданских <b>воздушных судов, предлагаемых для финансирования</b> в рамках</p>	<p>Проведение независимого анализа рыночных перспектив, технической реализуемости и экономической эффективности авиастроительных проектов необходимо проводить не только в отношении проектов, предлагаемых для финансирования в рамках Государственной программы развития авиационной промышленности, но и в отношении <u>ранее начатых и реализуемых в настоящее время проектов</u>; и не только в отношении проектов создания (модернизации) воздушных судов, но и <u>проектов создания (модернизации) двигателей, авионики, оборудования и других видов авиационной техники</u>, реализуемых в рамках Государственной программы развития авиационной промышленности.</p> <p>Учитывая ограниченные ресурсы и низкую</p>

№ п/п	Текст документа *	Замечания и предложения
	<p>Государственной программы развития авиационной промышленности;</p> <p>...</p> <p>в) скорейшего внедрения в практику эффективных механизмов софинансирования программ и проектов создания гражданской авиационной техники со стороны государства, <b>компаний-производителей</b> и потенциальных заказчиков в лице авиаперевозчиков и <b>лизинговых компаний</b>;</p> <p>...</p> <p>е) использование <b>межгосударственных институтов развития сотрудничества в области гражданского авиастроения</b> для организации совместных проектов с разделением инвестиционных рисков и затрат и объединением рынков стартовых заказов» (Раздел V «Основные направления и задачи государственной политики в области авиационной деятельности», п. 3.2, стр. 24-25)</p>	<p>операционную рентабельность большинства российских компаний - производителей и эксплуатантов, о чем также отмечено в тексте данного проекта Основ (см. Раздел IV, п. 2), наиболее оптимальным вариантом представляется <u>привлечение частных инвестиций для софинансирования гражданских авиастроительных программ (проектов)</u>, о чем в тексте документа не упоминается.</p> <p>В тексте документа отсутствуют положения, раскрывающие (конкретизирующие) использование межгосударственных институтов развития сотрудничества в области гражданского авиастроения для организации совместных проектов с разделением инвестиционных рисков и затрат и объединением рынков стартовых заказов.</p>
50.	<p>«3.3. Обеспечение <b>безопасности</b> и экологичности гражданских воздушных судов, создаваемых в Российской Федерации, за счет:</p> <p>а) совершенствования порядка и <b>системы обязательной сертификации гражданских воздушных судов новых типов и их элементов</b> (включая принципиально новые и беспилотные летательные аппараты) на соответствие требованиям к летной годности и к охране окружающей среды;</p> <p>б) совершенствования <b>порядка и системы лицензирования разработки, производства, испытания и ремонта авиационной техники</b>» (Раздел V «Основные направления и задачи государственной политики в области авиационной деятельности», п. 3.3, стр. 25)</p>	<p>Не соответствует терминологии, применяемой Международной организацией гражданской авиации (ICAO), которая разделяет <u>безопасность полетов</u> и <u>авиационную безопасность</u>.</p> <p>Не указано, в чем именно необходимо совершенствование порядка и системы обязательной сертификации гражданских воздушных судов новых типов и их элементов на соответствие требованиям к летной годности и к охране окружающей среды, и порядка и системы лицензирования разработки, производства, испытания и ремонта авиационной техники.</p> <p>Ни упоминается о необходимости совершенствования <u>порядка подтверждения соответствия юридических лиц, осуществляющих аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов пользователей воздушного пространства Российской Федерации, обеспечение авиационной безопасности, юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки и (или) выполняющих определенные федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации, авиационные работы, техническое обслуживание гражданских воздушных судов, образовательных организаций и организаций, осуществляющих обучение специалистов соответствующего уровня согласно перечням специалистов авиационного персонала, а также операторов аэродромов гражданской авиации требованиям федеральных авиационных правил</u>.</p> <p>См. также п. 52.</p>
51.	<p>«4.3. Повышение доступности приобретения и эксплуатации авиационной техники военного и специального назначения в условиях ограниченных ресурсов за счет:</p>	<p>Не указано, каким образом планируется осуществлять повышение доступности приобретения и эксплуатации авиационной техники военного и специального назначения, в частности, ограничить рост стоимости и сокращения сроков</p>

№ п/п	Текст документа *	Замечания и предложения
	<p>а) ограничения роста стоимости и сокращения сроков разработки авиационной техники военного и специального назначения;</p> <p>б) ограничения роста стоимости серийных образцов авиационной техники военного и специального назначения;</p> <p>в) ограничения роста стоимости эксплуатации авиационной техники военного и специального назначения» (Раздел V «Основные направления и задачи государственной политики в области авиационной деятельности», п. 4.3, стр. 26)</p>	<p>разработки авиационной техники военного и специального назначения, рост стоимости серийных образцов авиационной техники военного и специального назначения, рост стоимости эксплуатации авиационной техники военного и специального назначения.</p>
52.	<p>«5.2. Совершенствование государственной системы управления безопасностью полетов гражданских воздушных судов», включая:</p> <p>а) повышение безотказности авиационной техники;</p> <p>б) совершенствование системы поддержания летной годности гражданских воздушных судов;</p> <p>в) модернизацию Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации, обеспечение в соответствии с рекомендациями Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) ее совместимости с другими национальными аэронавигационными системами по принципу «единого неба»;</p> <p>г) улучшение метеорологического обслуживания полетов гражданских воздушных судов, в том числе за счет совершенствования организации метеорологического обслуживания гражданской авиации и технического переоснащения авиаметеорологических органов;</p> <p>д) совершенствование взаимодействия между воздушными судами и органами Единой системы организации воздушного движения на основе использования новых технологий связи, навигации и наблюдения;</p> <p>е) обеспечение соответствия подготовки пилотов гражданских воздушных судов и операторов диспетчерских служб <b>международным образовательным стандартам</b>» (Раздел V «Основные направления и задачи государственной политики в области авиационной деятельности», п. 5.2, стр. 27-28)</p>	<p>Не упоминается о <u>необходимости 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>
53.	<p>«5.3. Улучшение качества обслуживания, предоставляемого российской системой гражданской авиации, включая:</p> <p>...  д) совершенствование практики <b>частно-государственного партнерства по развитию и модернизации объектов авиационной инфраструктуры</b></p>	<p>Не указано, в чем именно необходимо совершенствование практики <b>частно-государственного партнерства по развитию и модернизации объектов авиационной инфраструктуры авиатранспортной системы Российской Федерации</b>, включая практику проведения конкурсного отбора частных инвесторов в проектах, поддерживаемых на условиях</p>

№ п/п	Текст документа *	Замечания и предложения
	<p>авиатранспортной системы Российской Федерации, включая практику проведения конкурсного отбора частных инвесторов в проектах, поддерживаемых на условиях софинансирования из федерального и региональных бюджетов» (Раздел V «Основные направления и задачи государственной политики в области авиационной деятельности», п. 5.3, стр. 28)</p>	<p>софинансирования из федерального и региональных бюджетов.</p>
54.	<p>«5.4. Снижение вредного воздействия авиационной техники на окружающую среду до уровней, рекомендуемых ИКАО, включая: а) <b>снижение предельно допустимого шумового воздействия - шума на местности и, в случае появления в системе авиаперевозок сверхзвуковых самолетов, звукового удара;</b> б) <b>снижение эмиссии вредных веществ»</b> (Раздел V «Основные направления и задачи государственной политики в области авиационной деятельности», п. 5.4, стр. 28)</p>	<p>Не указано, каким способом планируется осуществлять снижение предельно допустимого шумового воздействия - шума на местности и, в случае появления в системе авиаперевозок сверхзвуковых самолетов, звукового удара, и снижение эмиссии вредных веществ – путем создания более эффективных воздушных судов или совершенствования эксплуатационных процедур (возможный вариант – сочетание данных механизмов). Желательно указать, на какие именно акценты (направления) будет сделан упор в государственной политике и в системе государственного регулирования авиационной деятельности при реализации данных Основ.</p>
55.	<p>«5.5. Создание условий для динамичного развития в авиации общего назначения и роботизированных (беспилотных) авиационных комплексов в российской системе гражданской авиации» (Раздел V «Основные направления и задачи государственной политики в области авиационной деятельности», п. 5.5, стр. 28)</p>	<p>Не указано, каким способом и какие именно условия планируется создавать для развития авиации общего назначения и роботизированных (беспилотных) авиационных комплексов в российской системе гражданской авиации. Ничего не говорится о возможностях и перспективах интеграции беспилотных авиационных комплексов в единое в единое воздушное пространство в Российской Федерации.</p>
56.	<p>«5.6. Расширение использования транзитного потенциала воздушного пространства Российской Федерации, включая: а) <b>расширение и модернизацию пассажирских и грузовых хабов;</b> б) <b>улучшение аэронавигационного обслуживания воздушных трасс, включая кроссполярные»</b> (Раздел V «Основные направления и задачи государственной политики в области авиационной деятельности», п. 5.6, стр. 29)</p>	<p>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.</p>
57.	<p>«1. Федеральные и <b>региональные</b> органы законодательной и исполнительной власти будут использовать широкий и скоординированный комплекс мер государственной политики 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 VI «Основные меры государственной политики в области</p>	<p>Использованное понятие «региональные органы законодательной и исполнительной власти» не соответствует Конституции Российской Федерации и Федеральному закону от 06.10.1999 г. №184-ФЗ «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации».</p>

№ п/п	Текст документа *	Замечания и предложения
	авиационной деятельности», п. 1, стр. 30)	
58.	<p>«2. В области <b>прямого государственного финансирования</b> государство будет скоординированно применять ряд мер, включая:</p> <p>2.1. Закупку товаров и работ (услуг) для государственных нужд, совершенствуя при этом</p> <p>а) правила определения требований к <b>закупаемым результатам НИОКР</b>, авиационной технике и к авиационным работам (услугам), а также правила оценки предложений участников закупок для обеспечения государственных и муниципальных нужд;</p> <p>б) правила разработки типовых контрактов и регулирования цен на продукцию и работы (услуги) в области авиационной деятельности, поставляемых для обеспечения государственных и муниципальных нужд, в том числе по государственному оборонному заказу;</p> <p>в) правила осуществления контроля и мониторинга в сфере закупок авиационной техники и авиационных работ (услуг) для обеспечения государственных и муниципальных нужд» (Раздел VI «Основные меры государственной политики в области авиационной деятельности», п. 2, стр. 31)</p>	<p>Использование понятия «закупаемые результаты НИОКР» представляется некорректным – насколько явствует из текста документа, речь идет о <u>субсидиях на НИОКР</u>.</p> <p>Из текста документа не ясно, в чем именно необходимо совершенствование правил определения требований ккупаемым результатам НИОКР (субсидиям на НИОКР), авиационной технике и к авиационным работам (услугам), а также правил оценки предложений участников закупок для обеспечения государственных и муниципальных нужд; правил разработки типовых контрактов и регулирования цен на продукцию и работы (услуги) в области авиационной деятельности, поставляемых для обеспечения государственных и муниципальных нужд, в том числе по государственному оборонному заказу; правил осуществления контроля и мониторинга в сфере закупок авиационной техники и авиационных работ (услуг) для обеспечения государственных и муниципальных нужд.</p>
59.	<p>«2.2. <b>Бюджетные инвестиции, взносы в уставные капиталы акционерных обществ</b>, занятых авиационной деятельностью, включая:</p> <p>а) <b>финансирование объектов капитального строительства бюджетных учреждений и государственных унитарных предприятий</b>;</p> <p>б) <b>вклады в уставный капитал</b> совместных предприятий с зарубежными партнерами;</p> <p>в) участие в частно-государственных партнерствах по развитию и модернизации авиационной инфраструктуры на условиях соинвестирования» (Раздел VI «Основные меры государственной политики в области авиационной деятельности», п. 2.2, стр. 31)</p>	<p>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.</p>
60.	<p>«2.3. Совершенствование и оптимизация <b>выбора направлений и порядка предоставления субсидий разработчикам опережающего научно-технического задела по приоритетным направлениям развития авиационной промышленности</b>» (Раздел VI «Основные меры государственной политики в области авиационной деятельности», п. 2.3, стр. 31)</p>	<p>Не указано, какими нормативными правовыми актами установлены <u>приоритетные направления развития авиационной промышленности и порядок выбора направлений и порядка предоставления субсидий разработчикам опережающего научно-технического задела по данным направлениям</u>, и в чем именно необходимо усовершенствовать и оптимизировать данный порядок.</p>
61.	<p>«2.4. <b>Совершенствование и оптимизация выбора направлений и порядка предоставления субсидий</b></p>	<p>Не указано, в чем именно необходимы совершенствование и оптимизация порядка предоставления субсидий на возмещение части</p>



№ п/п	Текст документа *	Замечания и предложения
	<p><b>производителям авиационной техники</b>, включая:</p> <p>а) правила и порядок предоставления субсидий на возмещение части затрат на уплату процентов по банковским кредитам, а также на возмещение затрат на уплату купонного дохода по облигационным займам;</p> <p>б) правила и порядок предоставления субсидий российским производителям авиационной техники на техническое перевооружение;</p> <p>в) правила и порядок предоставления субсидий российским производителям авиационной техники на уплату лизинговых платежей за технологическое оборудование;</p> <p>г) правила и порядок предоставления субсидий российским производителям авиационной техники на возмещение части затрат на формирование складов запасных частей покупателей российских воздушных судов, а также на их обеспечение средствами наземного обслуживания и подготовленным персоналом;</p> <p>д) правила и порядок предоставления субсидий компаниям - производителям воздушных судов для местных и региональных воздушных линий на компенсацию части затрат на сертификацию и производство таких воздушных судов;</p> <p>е) правила и порядок предоставления субсидий производителям воздушных судов на компенсацию части затрат, связанных с сертификацией продукции на внешних рынках;</p> <p>ж) правила и порядок предоставления субсидий предприятиям авиационного приборостроения и агрегатостроения на реализацию проектов по их выходу на мировой рынок в качестве поставщиков компонентов 2-4 уровней» (Раздел VI «Основные меры государственной политики в области авиационной деятельности», п. 2.4, стр. 31-32)</p>	<p>затрат на уплату процентов по банковским кредитам, а также на возмещение затрат на уплату купонного дохода по облигационным займам; правил и порядка предоставления субсидий российским производителям авиационной техники на техническое перевооружение; правил и порядка предоставления субсидий российским производителям авиационной техники на уплату лизинговых платежей за технологическое оборудование; правил и порядка предоставления субсидий российским производителям авиационной техники на возмещение части затрат на формирование складов запасных частей покупателей российских воздушных судов, а также на их обеспечение средствами наземного обслуживания и подготовленным персоналом; правил и порядка предоставления субсидий компаниям - производителям воздушных судов для местных и региональных воздушных линий на компенсацию части затрат на сертификацию и производство таких воздушных судов; правил и порядка предоставления субсидий производителям воздушных судов на компенсацию части затрат, связанных с сертификацией продукции на внешних рынках; правил и порядка предоставления субсидий предприятиям авиационного приборостроения и агрегатостроения на реализацию проектов по их выходу на мировой рынок в качестве поставщиков компонентов 2-4 уровней.</p> <p>Ничего не говорится о необходимости предоставления субсидий предприятиям <u>авиационного двигателестроения</u>.</p>
62.	<p><b>«2.6. Совершенствование и оптимизация выбора направлений и порядка предоставления субсидий эксплуатантам авиационной техники</b>, включая:</p> <p>а) правила и порядок предоставления субсидий на авиаперевозки отдельных категорий граждан по социально значимым направлениям (Дальний Восток, Калининградская область, Юг России, включая Крым и другим);</p> <p>б) правила и порядок субсидирования местных и региональных авиаперевозок;</p> <p>в) правила и порядок субсидирования части затрат на уплату лизинговых или арендных платежей за воздушные суда,</p>	<p>Не указано, в чем именно необходимы совершенствование и оптимизация правил и порядка предоставления субсидий на авиаперевозки отдельных категорий граждан по социально значимым направлениям (Дальний Восток, Калининградская область, Юг России, включая Крым и другим); правил и порядка субсидирования местных и региональных авиаперевозок; правил и порядка субсидирования части затрат на уплату лизинговых или арендных платежей за воздушные суда, используемые для внутренних региональных и местных воздушных перевозок.</p>

№ п/п	Текст документа *	Замечания и предложения
	используемые для внутренних региональных и местных воздушных перевозок» (Раздел VI «Основные меры государственной политики в области авиационной деятельности», п. 2.6, стр. 33)	
63.	«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 VI «Основные меры государственной политики в области авиационной деятельности», п. 2.7, стр. 33)	Не указано, в чем именно необходимы 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.
64.	«2.10. Финансирование федеральных образовательных учреждений авиационного профиля путем выдачи государственных заданий на подготовку кадров и предоставления авиационным ВУЗам возможности участия в других программах государственной поддержки федеральных учреждений высшего образования» (Раздел VI «Основные меры государственной политики в области авиационной деятельности», п. 2.10, стр. 33)	Необоснованно исключены из рассмотрения и участия в выполнении государственных заданий на подготовку кадров для авиастроения и других отраслей (сфер) авиационной деятельности неавиационных вузов, в которых также имеются кафедры (специальности) авиационного профиля или близких (смежных) направлений.
65.	«2.11. Финансирование проектов (проектное, кредитное) в области авиационной деятельности из средств государственных внебюджетных фондов, прежде всего - Фонда развития промышленности и Фонда перспективных исследований» (Раздел VI «Основные меры государственной политики в области авиационной деятельности», п. 2.11, стр. 33-34)	Представляется некорректным совмещение в контексте данного положения Фонда развития промышленности и Фонда перспективных исследований, так как Фонд перспективных исследований фактически не осуществляет проектное (кредитное) финансирование, а занимается поддержкой (субсидированием) научных исследований и разработок, связанных с высокой степенью риска. В тексте документе не упоминается о привлечении частных инвестиций в проекты создания (развития) авиационной техники. См. также п. 49.
66.	«3. В области косвенного государственного финансирования государство будет применять следующие меры: 3.1. Использование налоговых и таможенных льгот в интересах: а) поддержки создания российских гражданских воздушных судов (самолетов и вертолетов) и их продвижения на рынки авиатехники; б) расширения практики регистрации иностранных воздушных судов в российском национальном реестре» (Раздел VI «Основные меры государственной политики в области	Использование понятия «косвенное государственное финансирование» представляется недостаточно корректным – вместо него предлагается использовать понятие «стимулирование». Не указано, какие именно налоговые и таможенные льготы планируется использовать в целях поддержки создания российских гражданских воздушных судов (самолетов и вертолетов) и их продвижения на рынки авиатехники, расширения практики регистрации иностранных воздушных судов в российском национальном реестре.

№ п/п	Текст документа *	Замечания и предложения
67.	<p>«4. В области мер государственного регулирования и контроля авиационной деятельности будет осуществляться следующее:</p> <p>4.1. Совершенствование регулятивных процедур лицензирования, включая снятие излишних административных барьеров в следующих областях:</p> <p>а) лицензирование субъектов авиационной деятельности, осуществляющих разработку, производство, испытания и ремонт авиационной техники;</p> <p>б) лицензирование разработки, производства, испытания, установки, монтажа, технического обслуживания, ремонта, утилизации и реализации вооружения и военной техники;</p> <p>в) лицензирование деятельности по перевозкам воздушным транспортом пассажиров и грузов;</p> <p>г) лицензирование деятельности предприятий, учреждений и организаций, осуществляющих авиационную деятельность по проведению работ, связанных с использованием сведений, составляющих государственную тайну» (Раздел VI «Основные меры государственной политики в области авиационной деятельности», п. 4.1, стр. 34-35)</p>	<p>Не указано, в чем именно необходимо совершенствование регулятивных процедур лицензирования, включая снятие излишних административных барьеров в области лицензирования субъектов авиационной деятельности, осуществляющих разработку, производство, испытания и ремонт авиационной техники; лицензирования разработки, производства, испытания, установки, монтажа, технического обслуживания, ремонта, утилизации и реализации вооружения и военной техники; лицензирования деятельности по перевозкам воздушным транспортом пассажиров и грузов; лицензирования деятельности предприятий, учреждений и организаций, осуществляющих авиационную деятельность по проведению работ, связанных с использованием сведений, составляющих государственную тайну.</p>
68.	<p>«4.2. Совершенствование регулятивных процедур сертификации, включая:</p> <p>а) обеспечение мирового признания российской системы сертификации летной годности, облегчающее продвижение российской авиационной техники на мировой рынок;</p> <p>б) снятие излишних административных барьеров в области процедур подтверждения соответствия предприятий и организаций, осуществляющих изготовление воздушных судов и другой авиационной техники, требованиям федеральных авиационных правил и процедур сертификации воздушных судов» (Раздел VI «Основные меры государственной политики в области авиационной деятельности», п. 4.2, стр. 35)</p>	<p>Не указано, каким именно образом планируется обеспечить <u>мировое признание российской системы сертификации летной годности, облегчающее продвижение российской авиационной техники на мировой рынок</u>; какие именно излишние административные барьеры в области процедур подтверждения соответствия предприятий и организаций, осуществляющих изготовление воздушных судов и другой авиационной техники, требованиям федеральных авиационных правил и процедур сертификации воздушных судов необходимо снять.</p>
69.	<p>«4.3. Совершенствование системы стандартизации в области управления качеством при разработке и производстве авиационной техники, включая:</p> <p>...</p> <p>б) включение Российской Федерации в систему разработки международных стандартов качества авиационной техники» (Раздел VI «Основные меры государственной политики в области авиационной деятельности», п. 4.3,</p>	<p>Не указано, каким образом планируется обеспечить включение Российской Федерации в систему разработки международных стандартов качества авиационной техники.</p>

№ п/п	Текст документа *	Замечания и предложения
	стр. 35)	
70.	<p>«4.4. Оптимизация в интересах субъектов авиационной деятельности антимонопольного регулирования, включая:</p> <p>а) регулирование цен на военную продукцию авиапромышленного комплекса;</p> <p>б) совершенствование механизмов государственного контроля за ценообразованием и затратами на продукцию в гражданском сегменте авиапромышленности;</p> <p>в) совершенствование механизмов государственного контроля за ценообразованием на авиационном транспорте» (Раздел VI «Основные меры государственной политики в области авиационной деятельности», п. 4.4, стр. 35)</p>	<p>Не указано, в чем именно необходима оптимизация регулирования цен на военную продукцию авиапромышленного комплекса; совершенствование механизмов государственного контроля за ценообразованием и затратами на продукцию в гражданском сегменте авиапромышленности; совершенствование механизмов государственного контроля за ценообразованием на авиационном транспорте.</p>
71.	<p>«4.5. 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 VI «Основные меры государственной политики в области авиационной деятельности», п. 4.5, стр. 35-36)</p>	<p>Не указано, каким образом планируется осуществлять стимулирование 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.</p>
72.	<p>«4.6. Совершенствование порядка и механизмов мониторинга финансируемых из бюджета проектов и программ в области авиационной деятельности, разработка порядка оперативного учета результатов мониторинга в процессе управления такими проектами и программами» (Раздел VI «Основные меры государственной политики в области авиационной деятельности», п. 4.6, стр. 36)</p>	<p>Не указано, в чем именно необходимо совершенствование порядка и механизмов мониторинга финансируемых из бюджета проектов и программ в области авиационной деятельности.</p>
73.	<p>«4.7. Усиление роли государства при реализации прав собственника в отношении субъектов авиационной деятельности, находящихся в государственной собственности» (Раздел VI «Основные меры государственной политики в области авиационной деятельности», п. 4.7, стр. 36)</p>	<p>Не указано, каким образом планируется осуществлять усиление роли государства при реализации прав собственника в отношении субъектов авиационной деятельности, находящихся в государственной собственности.</p>
74.	<p>«5. Совершенствование нормативной правовой базы авиационной деятельности, в основе которой находится Федеральный закон «О государственном регулировании развития авиации» исходя из принципов»</p>	<p>Не упоминается о важнейшем законодательном акте в области авиационной деятельности – Воздушном кодексе Российской Федерации.</p>

№ п/п	Текст документа *	Замечания и предложения
	(Раздел VI «Основные меры государственной политики в области авиационной деятельности», п. 5, стр. 36)	
75.	«5.2. Необходимости <b>снятия имеющихся барьеров нормативного характера</b> , препятствующих динамичному развитию инновационных направлений авиационной деятельности, включая широкое применение беспилотной авиационной техники» (Раздел VI «Основные меры государственной политики в области авиационной деятельности», п. 5.2, стр. 36)	Не указано, о каких именно барьерах нормативного характера, препятствующих динамичному развитию инновационных направлений авиационной деятельности, включая широкое применение беспилотной авиационной техники, идет речь.
76.	«5.3. <b>Приведения российской нормативной правовой базы в области авиационной деятельности в соответствие с международными договорами и соглашениями, к которым присоединилась Российская Федерация</b> » (Раздел VI «Основные меры государственной политики в области авиационной деятельности», п. 5.3, стр. 36)	Не указано, о каких именно нормативных правовых актах идет речь.
77.	«Государственным органом, призванным обеспечить учет и согласование интересов государства, крупных государственных компаний, частного бизнеса, включая зарубежные компании, действующие на территории Российской Федерации и/или являющиеся обладателями необходимых технологий, академической науки, отраслевых и ведомственных научных организаций, высшей школы и иных вовлеченных сторон является <b>Авиационная коллегия при Правительстве Российской Федерации</b> » (Раздел VI «Основные меры государственной политики в области авиационной деятельности», п. 6, стр. 37)	Не соответствует Положению об Авиационной коллегии при Правительстве Российской Федерации (далее также – Положение), утвержденному Постановлением Правительства Российской Федерации от 21.12.2016 г. № 1408, в соответствии с которым Авиационная коллегия при Правительстве Российской Федерации (далее - Авиационная коллегия) является постоянно действующим координационным органом, обеспечивающим согласованность действий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и организаций по созданию благоприятных условий для развития науки и технологий в авиационной, разработки, производства, поддержки продаж российских воздушных судов и повышения конкурентоспособности воздушного транспорта Российской Федерации (Положение, п. 1). Необходимость приведения в тексте Основ положений об Авиационной коллегии при Правительстве Российской Федерации вызывает сомнение.
78.	«6.1. Основной целью деятельности Авиационной коллегии является <b>обеспечение реализации Основ государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности</b> » (Раздел VI «Основные меры государственной политики в области авиационной деятельности», п. 6.1, стр. 37)	Не соответствует Положению об Авиационной коллегии при Правительстве Российской Федерации, утвержденному Постановлением Правительства Российской Федерации от 21.12.2016 г. № 1408, в соответствии с которым целями деятельности Авиационной коллегии является обеспечение реализации Основ государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности на период до 2020 года в части вопросов развития авиационной и смежных отраслей промышленности в интересах укрепления обороноспособности страны, обеспечение реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года в сфере воздушного транспорта, удовлетворение нужд экономики и населения в воздушных перевозках и решение задач обеспечения

№ п/п	Текст документа *	Замечания и предложения
		<p>национальной безопасности, научно-технологического и социально-экономического развития Российской Федерации (Положение, п. 2). См. также пп. 5, 77.</p>
79.	<p>«6.2. Основной задачей Aviационной коллегии является координация деятельности федеральных и региональных органов власти, включающая преодоление ведомственной разобщенности и формирование консолидированного подхода к решению вопросов государственного регулирования развития авиации» (Раздел VI «Основные меры государственной политики в области авиационной деятельности», п. 6.2, стр. 37)</p>	<p>Не соответствует Положению об Aviационной коллегии при Правительстве Российской Федерации, утвержденному Постановлением Правительства Российской Федерации от 21.12.2016 г. № 1408, в соответствии с которым основными задачами Aviационной коллегии являются:</p> <p>а) координация деятельности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и организаций, связанной с:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- преодолением ведомственной разобщенности по отдельным вопросам государственного регулирования развития авиации и формированием консолидированного подхода к их решению при планировании разработки, производства и закупок российской авиационной техники;</li> <li>- совершенствованием нормативной правовой базы Российской Федерации в целях выработки эффективных мер поддержки разработчиков, производителей и эксплуатантов российских воздушных судов;</li> <li>- стимулированием спроса российских и иностранных авиакомпаний на новые российские воздушные суда за счет повышения их технических и эксплуатационных характеристик до уровня, соответствующего международным требованиям;</li> <li>- формированием стабильного рынка сбыта за счет освоения организациями авиационной промышленности производства продукции широкой номенклатуры для различных отраслей экономики, а также для использования в государственной авиации;</li> <li>- реализацией государственных интересов Российской Федерации по формированию перспективного научно-технического задела, развитию научно-исследовательского, проектно-конструкторского и производственного потенциала организаций авиационной промышленности в целях повышения ее технологической независимости;</li> <li>- повышением конкурентоспособности российской авиационной техники и укреплением позиций Российской Федерации на авиационных рынках;</li> <li>- анализом состояния, тенденций развития и практики использования авиастроительного потенциала ведущих иностранных государств;</li> <li>- выполнением государственных и федеральных целевых программ в области создания, производства, модернизации и ремонта авиационной техники;</li> <li>- развитием научно-технического потенциала авиастроительного комплекса страны для обеспечения потребности Российской Федерации в авиационной технике и исключения критической зависимости российских авиакомпаний от использования воздушных судов иностранного производства;</li> <li>- обеспечением мобилизационной готовности</li> </ul>

№ п/п	Текст документа *	Замечания и предложения
		<p>организаций авиационной промышленности и гражданской авиации;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- решением вопросов совершенствования подготовки квалифицированных кадров для организаций авиационной промышленности;</li> <li>- подготовкой и реализацией международных соглашений о сотрудничестве в области разработки, производства и продвижения на рынки авиационной техники с учетом интересов Российской Федерации;</li> <li>- освещением средствами массовой информации вопросов создания и эксплуатации российской авиационной техники;</li> <li>- обеспечением потребности населения и отраслей экономики в воздушных перевозках и авиационных работах;</li> </ul> <p>б) уточнение целей и задач развития авиастроения исходя из других направлений общегосударственной политики Российской Федерации и соответствующих международных обязательств (Положение, п. 4). См. также пп. 5, 77-78.</p>
80.	<p>«6.3. Научное, аналитическое и информационное сопровождение деятельности Авиационной коллегии, экспертная проработка вопросов, выносимых на рассмотрение Авиационной коллегии, возлагается на Научно-экспертный совет Авиационной коллегии, роль и функции которого возрастают в связи со сложностью и долгосрочным характером задач государственной политики в области авиационной деятельности» (Раздел VI «Основные меры государственной политики в области авиационной деятельности», п. 6.3, стр. 37)</p>	<p>Не соответствует Положению об Авиационной коллегии при Правительстве Российской Федерации, утвержденному Постановлением Правительства Российской Федерации от 21.12.2016 г. № 1408, которым установлено, что для экспертной проработки вопросов, выносимых на рассмотрение Авиационной коллегии, создается научно-экспертный совет Авиационной коллегии, возглавляемый членом Авиационной коллегии - председателем научно-экспертного совета Авиационной коллегии; научное, аналитическое и информационное сопровождение деятельности Авиационной коллегии возлагается по ее решению на федеральные органы исполнительной власти и Российскую академию наук, представители которых входят в состав Авиационной коллегии (Положение, п. 9). См. также пп. 5, 77-79.</p>
81.	<p>«1. Основы государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности на период до 2030 года реализуются в рамках системы <b>отраслевого</b> стратегического планирования инновационного развития <b>авиационной промышленности</b> Российской Федерации» (Раздел VII «Заключительные положения», п. 1, стр. 37)</p>	<p>Данная формулировка представляется некорректной, так как не учитывает такие важнейшие сегменты (сферы) авиационной деятельности, как <u>воздушный транспорт</u> и <u>государственную авиацию</u>. См. также п. 1.</p>

**Примечание.** \* 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.

### Замечания общего характера:

1. Отсутствует Пояснительная записка к проекту документа, содержащая анализ реализации действующих Основ государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности до 2020 года, включая выполнение комплексных планов мероприятий по реализации Основ, и обоснование предлагаемых направлений.

2. Отсутствует непосредственная взаимосвязь проекта Основ с положениями Указа Президента Российской Федерации от 07.05.2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года».

2. В тексте документа имеются грамматические ошибки (печатки).

Генеральный директор

ЗАО «Экспертная группа «КУТРИ»



/А.А. Ким/