



Приложение
к решению КАО от 17.04.2007 г.

ПРОГРАММА КОЛЛЕГИИ АВИАЦИОННОЙ ОБЩЕСТВЕННОСТИ (КАО) «ПЕРВООЧЕРЕДНЫЕ МЕРЫ ПОДДЕРЖКИ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ И ЭКСПЛУАТАНТОВ РОССИЙСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ»

Первоочередные меры	Комментарии, ожидаемый эффект	Уровень подготовки и принятия решения	Предлагаемый период реализации
1	2	3	4
1. В области создания новой авиационной техники для гражданской авиации России, её технического сопровождения и эксплуатации:			
1.1. Признать развитие отечественной гражданской авиации одним из национальных приоритетов.	Окажет позитивное влияние на состояние экономики, обеспечит единство страны и возможность реализации конституционных прав граждан.	Президент РФ, Гос. Дума, Совет Федерации ФС РФ Правительство РФ	III – IV кв. 2007 года
1.2. Провести работу по полному взаимному признанию зарубежных и отечественных авиационных стандартов FAR, JAR, AP-21, AP-29. Доработать AP-21, AP-29 и связанные с ним стандарты по производству авиационной техники в России.	Повысит привлекательность и конкурентоспособность российских воздушных судов на зарубежных рынках.	Правительство РФ, МИД России, МАК, Роспром, Минтранс России	2007 – 2008 годы
1.3. Пересмотреть прогнозный анализ авиарынков на долгосрочную перспективу, требования к воздушным судам будущего, образ каждого типа ВС, технические задания на проектирование.	Позволит определить перспективы развития отечественной авиации.	Роспром, ОАК, Минтранс России, Минобороны России, Минэкономразвития России, авиакомпаниями	III – IV кв. 2007 года
1.4. Уточнить на основе прогнозного анализа авиарынков потребность авиакомпаний России в воздушных судах на долгосрочную, среднесрочную и ближайшую перспективу.	Позволит оценить спрос на отечественные воздушные суда.	Минтранс России, авиакомпании	IV кв. 2007 – I кв. 2008 года
1.5. Определить технические и экономические возможности для производства новых типов российских воздушных судов и насыщения ими отечественного рынка по годам на период вплоть до 2015 года, а также – типы ВС, произвести которые авиационным в ближайшие годы не в состоянии. Результаты довести до сведения всех авиакомпаний и аэропортов, а также авиационной общественности.	Позволит оценить научно-технический потенциал отечественного авиапрома.	Роспром, ОАК	IV кв. 2007 – II кв. 2008 года



1	2	3	4
<p>1.6. Определить баланс возможностей отечественных производителей и потребностей авиакомпаний в воздушных судах на ближайшую, средне- и долгосрочную перспективу на основе сопоставления данных Рострома (п. 1.5) и Минтранса (п. 1.4).</p>	<p>Позволит оптимизировать стратегию развития авиапрома и авиакомпаний.</p>	<p>Минтранс России, Роспром, при участии КАО</p>	<p>III – IV кв. 2008 года</p>
<p>1.7. Определить величину консолидированного заказа на производство новых российских ВС по типам и годам на период до 2015 года.</p>	<p>Позволит оптимизировать стратегию развития авиапрома и авиакомпаний.</p>	<p>Минтранс России, авиакомпании, Минфин России, Минэкономразвития России, Роспром</p>	<p>IV кв. 2008 – I кв. 2009 года</p>
<p>1.8. Решить вопрос о дополнительном финансировании работ для ускорения создания отечественных воздушных судов нового поколения и системы поддержания их летной годности.</p>	<p>Сохранение научно-технического потенциала и рабочих мест авиапрома и авиапредприятий.</p>	<p>Правительство РФ, Минфин России, Минэкономразвития России, Роспром, Минтранс России</p>	<p>III – IV кв. 2007 года</p>
<p>1.9. Разработать стандарты послепродажного обслуживания отечественных воздушных судов, привести технологию и техническую документацию в соответствие с данными стандартами.</p>	<p>Обеспечение прозрачности отношений между производителями и эксплуатантами. Сохранение системы АРЗ и развитие центров ТОиР в соответствии с международной практикой.</p>	<p>Правительство РФ, Роспром, Минтранс России</p>	<p>2007 – 2008 годы</p>
<p>1.10. Перейти к практике эксплуатации воздушных судов не по показателю «ресурса», назначенному производителем, а «по состоянию воздушных судов», как это давно принято в мировой практике с одновременным решением вопроса об обеспечении строительства ангаров в центрах ТОиР авиапредприятий.</p>	<p>Повышение уровня безопасности полетов, экономия ресурсов авиакомпаний.</p>	<p>Роспром, Минфин России, Минтранс России, авиакомпании</p>	<p>2007 – 2008 годы</p>
<p>1.11. Создать независимую от производителей лизинговую компанию, представляющую интересы государства при производстве новых типов воздушных судов и последующей передаче их в лизинг авиакомпаниям.</p>	<p>Обеспечение государственного контроля за выделяемыми финансовыми ресурсами. Создание благоприятных условий для авиакомпаний.</p>	<p>Правительство РФ, Минэкономразвития России, Минфин России, Минтранс России, Роспром</p>	<p>III кв. 2007 – I кв. 2008 года</p>
<p>1.12. Совершенствовать систему лизинга и кредитования авиакомпаний со стороны государства путем снижения лизинговых и кредитных ставок, расширения области кредитования за счет включения в нее расходов на поддержание летной годности и т.п.</p>	<p>Увеличение заказов новых воздушных судов, расширение возможностей авиакомпаний.</p>	<p>Правительство РФ, Минфин России, Минэкономразвития России, Роспром, Минтранс России</p>	<p>Немедленно</p>



1	2	3	4
1.13. Внести изменения и дополнения в Постановление Правительства РФ от 26 июня 2002 г. N 466 «О порядке возмещения российским авиакомпаниям части затрат на уплату лизинговых платежей за воздушные суда российского производства, получаемые ими от российских лизинговых компаний по договорам лизинга, а также части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в 2002 – 2005 годах в российских кредитных организациях на приобретение российских воздушных судов».	В целях однозначной трактовки этого документа всеми государственными органами и эксплуатантами. Позволит: – распространить компенсации по лизинговым платежам на приобретаемые двигатели, бортовое и наземное оборудование, техническое сопровождение воздушных судов и др.; – упростить правила расчета компенсаций и увеличить их размеры	Правительство РФ, Минтранс России, Роспром, Минфин России, Минэкономразвития России	III – IV кв. 2007 года
1.14. Модернизировать систему прямых контактов авиапрома и эксплуатантов, в первую очередь, практику сбора и анализа информации о состоянии воздушных судов и летных происшествиях с целью дальнейшей доработки воздушных судов и повышения их надежности.	Повышение безопасности полетов и качества воздушных судов.	Роспром, ОАК, Минтранс России, авиакомпания	III – IV кв. 2007 года
1.15. Координировать действия всех участников научно-производственного цикла в целях возрождения российского гражданского самолетостроения, продолжить практику рассмотрения этих вопросов на заседаниях КАО.	Сокращение сроков создания новых воздушных судов, экономия ресурсов, обеспечение гражданского контроля.	Правительство РФ, Роспром, ОАК, Минтранс России, авиакомпания, КАО	Постоянно
1.16. Сделать финансовые отношения между государством и субъектами авиационного бизнеса более привлекательными и прозрачными. Создать условия для осуществления гражданского контроля за этим процессом со стороны авиационной общественности.	Совершенствование рыночной среды, сохранность и эффективное использование государственных средств.	Правительство РФ, Гос. Дума, Совет Федерации, ФС РФ, Генпрокуратура РФ, Роспром, Минтранс России, КАО	Немедленно
2. В области поддержания лётной годности действующего и перспективного парка воздушных судов:			
2.1. Разработать и реализовать Федеральную целевую программу технической поддержки действующего парка отечественных воздушных судов, в том числе эксплуатирующихся за рубежом.	Сохранение и развитие потенциала Роспрома, авиакомпаний, центров ТОиР.	Правительство РФ, Минэкономразвития России, Минфин России, Роспром, ОАК, Минтранс России	2007 – 2008 годы
2.2. Предусмотреть финансирование ФЦП (п. 2.1) за счет средств госбюджета.	Повышение конкурентоспособности российских воздушных судов, снижение авиационных тарифов, повышение платежеспособного спроса на авиaperевозки.	Правительство РФ, Минфин России, Роспром, Минтранс России	IV кв. 2007 – I кв. 2008 года



1	2	3	4
2.3. Осуществить за счет средств госбюджета меры финансовой, технической и технологической поддержки авиакомпаний, эксплуатирующих новые типы отечественных воздушных судов.	Повышение конкурентоспособности российских воздушных судов, снижение авиационных тарифов, повышение платежеспособного спроса на авиаперевозки.	Правительство РФ, Минфин России, Минтранс России, Роспром	Немедленно
2.4. Изложить официальную позицию по поводу заявления Минтранса России о списании до 2012 года всех самолетов Ту-154.	Стабилизация обстановки в ОАК и авиапредприятиях.	Роспром	Немедленно
2.5. Положительно решить вопрос о продлении ресурса самолета Ту-134.	Снижение убытков авиакомпаний.	Роспром	II – III кв. 2007 года
2.6. Обязать Роспром своевременно решать вопросы продления ресурсов авиационной техники, находящейся на этапе вывода из эксплуатации.	Снижение убытков авиакомпаний.	Правительство РФ, Минтранс России	Немедленно
3. В области эксплуатируемого парка воздушных судов зарубежного производства:			
3.1. Решить в Правительстве РФ вопрос о смягчении таможенной политики в отношении новых воздушных судов зарубежного производства (а также запчастей и комплектующих к ним), которым отечественный авиапром не в состоянии предоставить равноценной замены в ближайшие годы.	Необходимыми условиями этого должно являться приобретение новых (не бывших в эксплуатации) зарубежных воздушных судов и участие авиакомпаний в приобретении новых типов отечественной авиатехники.	Гос. Дума, Совет Федерации ФС РФ, Правительство РФ, ФТС России, Минтранс России	В течение 2007 года
3.2. Упростить процедуры таможенного оформления закупаемых за рубежом запчастей и комплектующих изделий к эксплуатируемому в России парку воздушных судов зарубежного производства, а также импортного оборудования, предназначенного к установке на отечественные ВС.	Обеспечение оперативности поставок запчастей из любой точки мира, как это принято в международной практике. Минимизация убытков авиакомпаний, связанных с процедурами таможенного оформления и простоями воздушных судов. Повышение уровня сервиса для авиапассажиров.	ФТС России, Минтранс России	Немедленно
4. В области государственного регулирования деятельности гражданской авиации и политики государства в данной сфере			
4.1. Определить единый уполномоченный государственный орган в сфере гражданской авиации.	Выполнение требований ИКАО.	Президент РФ, Правительство РФ	Немедленно



1	2	3	4
4.2. Восстановить независимый государственный полномочный орган по надзору за безопасностью полетов.	Выполнение требований ИКАО.	Президент РФ, Правительство РФ	Немедленно
4.3. Завершить перераспределение основных функций государственного регулирования между департаментом Минтранса России, Росавиацией и Ространснадзором. Соответствующее перераспределение провести и на региональном уровне.	Повышение управляемости гражданской авиацией, повышение ответственности органов власти за состояние дел.	Правительство РФ, Минтранс России, КАО	II – III кв. 2007 года
4.4. Установить в нормативных документах и реализовать преференции для авиапредприятий, заказывающих и эксплуатирующих новую отечественную авиатехнику.	Предусмотреть преимущественное право на получение лицензий на авиалинии, освобождение от налога на имущество на срок лизинга и др.	ФНС России, Минфин России, Минэкономразвития России, Минтранс России	IV кв. 2007 – I кв. 2008 года
4.5. Реформировать систему подготовки управленческих и легготехнических кадров для гражданской авиации, предусмотреть существенное увеличение государственной поддержки учебных заведений.	Повышение конкурентоспособности отечественной гражданской авиации. Создание мобилизационного резерва для Минобороны России.	Минобрнауки России, Минфин России, Минобороны России, Минтранс России	В течение 2007 года
4.6. Провести совершенствование федеральной и ведомственной нормативно-правовой базы, регламентирующей деятельность производителей и авиапредприятий в области создания и эксплуатации новой авиатехники.	Позволит интегрировать и признать российские документы в международных организациях ГА (ИКАО, ИАТА, ЕСАС и др.)	Правительство РФ, Гос. Дума, Совет Федерации, ФС РФ, Минтранс России, Роспром, Минюст России, КАО	2007 – 2008 годы
4.7. Исключить из Таможенных правил термин «двойное назначение» для гражданских воздушных судов.	Повышение конкурентоспособности отечественной авиатехники.	Правительство РФ, ФТС России, Минобороны России	III – IV кв. 2007 года
4.8. Возложить на производителей полную ответственность за конструктивные и производственные дефекты воздушных судов и их компонентов.	Повышение ответственности производителей за качество выпускаемой продукции. Снижение убытков авиакомпаний.	Правительство РФ, Минюст России, Генпрокуратура РФ	Немедленно
5. В области формирования позитивного общественного мнения о гражданской авиации России:			
5.1. Объединить усилия органов государственного регулирования гражданской авиации, авиапромышленности, эксплуатантов авиационной техники, авиационной общественности и СМИ для воссоздания позитивного имиджа гражданской авиации России и отечественных воздушных судов.	Практиковать: • информационное партнерство сторон, в первую очередь, по примерам положительного отечественного и зарубежного опыта эксплуатации российской	Минтранс России, Роспром, КАО, СМИ	Постоянно



1

2

3

4

авиатехники; • «круглые столы», пресс-конференции и другие формы коммуникаций.

5.2. Представителям органов государственного регулирования гражданской авиации, членам КАО при работе со СМИ подходить к публикациям и устным выступлениям на авиационную тематику более взвешенно и ответственно.

Привлекать экспертов из числа профес-
сионалов в области создания, производ-
ства, эксплуатации авиационной техники,
расследования авиационных происше-
ствий и представителей авиационной
общественности.

Минтранс России,
Роспром, КАО, СМИ

Постоянно

Председатель заседания

Сопредседатель КАО, Президент Фонда развития инфраструктуры воздушного транспорта «Партнер гражданской авиации», Заслуженный пилот СССР

Смирнов О.М.

Сопредседатели КАО:

Президент Общественной организации «Международная ассоциация руководителей авиапредприятий», Почетный работник транспорта России

Ивановский Н.Н.

Президент Некоммерческой организации «Ассоциация агентств воздушного транспорта», Заслуженный работник транспорта РФ

Бородина Э.Н.

Президент Некоммерческой организации «Ассоциация «Аэропорт» гражданской авиации», Заслуженный строитель РФ

Иванов В.Н.

Председатель Генерального Совета Межрегиональной общественной организации содействия защите прав граждан «Гражданский контроль»

Кёстер П.В.

Исполнительный директор Некоммерческого партнерства «Ассоциация «Авиаремонт» авиаремонтных заводов гражданской авиации РФ»

Тимошкин В.Е.

Генеральный директор Объединения работодателей «Ассоциация аэронавигационного обслуживания»

Шабаев Н.А.

Программа разработана на основе предложенных участников заседания и экспертов КАО, форума на портале AVIA.RU

Исполнитель: Р.Р. Сулейманов, МАРАП
(383) 222 47 77, 222 18 82; e-mail: marap-info@yandex.ru