



КОМИССИЯ РАБОТАЕТ



В ноябре прошлого года создана Комиссия при Президенте Российской Федерации по вопросам развития авиации общего назначения. О проблемах, которые 25 февраля на заседании обсуждали члены Комиссии, и предложенных решениях читайте в кратком репортаже.

О целях и структуре

Комиссия при Президенте РФ по вопросам развития авиации общего назначения (далее – Комиссия) образована в целях координации деятельности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Федерации, местного самоуправления и организаций по формированию единой государственной политики в области АОН, разработке стратегии и программ развития авиации общего назначения. Председателем Комиссии назначен помощник Президента РФ Юрий Трутнев. Согласно Указу Президента в состав Комиссии вошли сотрудники его администрации, министры и руководители структурных подразделений министерств, руководители федеральных агентств, авиационных общественных организаций, видные пилоты и эксперты. В Комиссии сформировано восемь рабочих групп (РГ), четыре из которых подготовили на заседание 25 февраля аналитические доклады и предложения по развитию авиации общего назначения. С докладами выступили руководители рабочих групп: Рубен Аганбегян – по экономическому стимулированию; Андрей Шнырев – по совершенствованию процедур поддержания летной годности, требований к летной годности воздушных судов АОН; Михаил Абызов – по развитию инфраструктуры и совершенствованию наземного обслуживания АОН; Максим Кавджарадзе – по совершенствованию нормативно-правового обеспечения и порядка предоставления государственных услуг в области АОН.

Комиссия выбрала Казань для проведения одного из первых своих заседаний не случайно. Президент Татарстана Рустам Минниханов поддерживает развитие АОН в республике, сам освоил пилотирование самолета. Перед началом работы члены Комиссии посетили аэродром «Куркачи», познакомились с деятельностью авиакомпании «Тулпар», аэроклуба ДОСА-АФ, авиационного учебного центра «Авиатор», ООО «Фирма МВЕН». С предложениями по развитию АОН от Татарстана выступил Магомед Закаржаев, генераль-

ный директор ОАО «Казанское авиапредприятие».

В обсуждении докладов участвовали как члены Комиссии, так и приглашенные руководители госучреждений и эксперты.

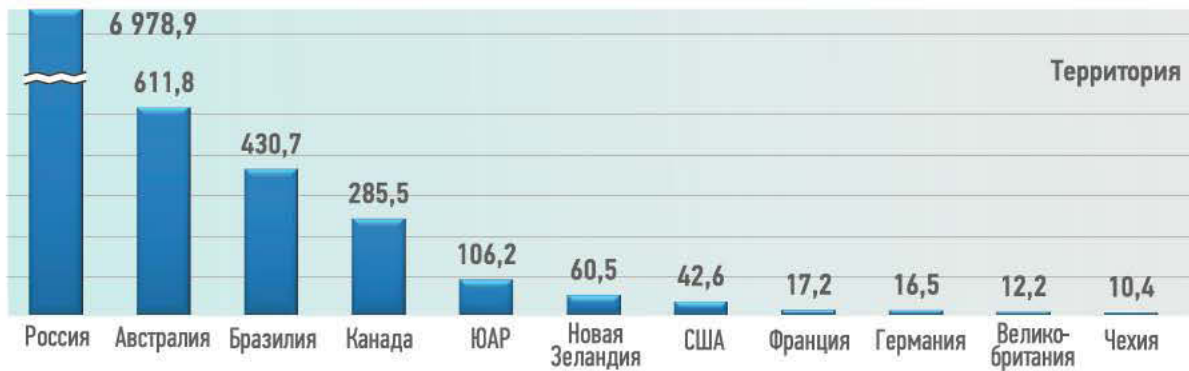
Доклад рабочей группы по экономическому стимулированию

В докладе Рубена Аганбегяна, Генерального директора ОАО «Финансовая корпорация «Открытие» и частного пилота вертолета, дан развернутый анализ состояния АОН в России по сравнению с другими странами. Во вступительном слове Рубен Абелович поблагодарил ряд министерств, Межрегиональную общественную организацию пилотов и граждан – владельцев воздушных судов РФ (АОПА-Россия) и журнал «АОН» за помощь в подготовке материалов. При этом он заметил, что рабочая группа только начала свою деятельность, поэтому полный пакет предложений на основе проведенного анализа дополнят в ближайшем будущем рекомендации, озвученные на заседании Комиссии.

Опуская ряд положений, ранее опубликованных в той или иной форме в журнале «АОН», отметим основные выводы, сделанные в докладе по итогам проведенного анализа.

Благодаря принятию новых правил использования воздушного пространства и ряду позитивных решений в области регулирования АОН, парк ее ВС вырос в России за два года на 26% (1950 ВС в 2010 г. и 2450 ВС в 2012 г.). Однако он меньше в несколько раз по сравнению с численностью ВС АОН, которые могли бы находиться в эксплуатации в России в соответствии с ее экономико-географическими показателями (10–13 тыс. ВС АОН в 2012 г.). Значительное отставание наблюдается и по сравнению со странами, где АОН высоко развита. Например, в России одно ВС АОН приходится примерно на 60 тыс. человек, в то время как в Новой Зеландии это соотношение в 67 раз меньше – 1:900. Если в России одно ВС АОН относится примерно к 60 тыс. кв. км, то в Чехии одно ВС АОН

Соотношение территории (кв. км) к одному воздушному судну АОН



Соотношение количества лиц с крупным частным капиталом (чел.) к одному воздушному судну



Потенциальный парк ВС АОН от 10 до 13 тыс.

Сравнение парка ВС АОН по экономико-географическим показателям

находится на 10 кв. км. Даже по владению ВС АОН состоятельными гражданами Россия отстает от других государств: здесь на 56 лиц с крупным частным капиталом приходится одно ВС АОН, в то время как в Новой Зеландии одно ВС АОН принадлежит каждому третьему миллионеру.

Вклад АОН в экономику России не соответствует ее потенциалу и эквивалентен сегодня примерно 600 млн. долл. США (примерно в 500 млн. долл. США оценивается стоимость нынешнего парка ВС АОН, чуть более 100 млн. долл. США составляют услуги по его обслуживанию).

В то же время, эти показатели могли бы уже в прошлом году быть в четыре-семь раз больше, поскольку потенциальная емкость рынка ВС АОН России эквивалентна 2,2 млрд. долл. США, а рынок услуг – 700 млн. долл. США.

Недооценены возможности АОН в решении важных экономических задач, например, при раннем выявлении очагов природных пожаров. ВС АОН вполне могли бы участвовать в решении многих задач МЧС, выполнять работы в интересах ряда отраслей экономики России, как это наблюдается в других странах.

Стоимость зарегистрированного парка ВС АОН и их эксплуатации

Описание	Емкость рынка ВС, млн. долл. США	Емкость рынка услуг, млн. долл. США
Вертолеты	190	50
Легкие самолеты	250	50
Гидросамолеты (амфибии)	15	3
Самолеты категории VLA/LSA/ULA	33	5
Дельталеты	9	2
Аэростаты, дирижабли	5	2
Всего	502	112

Потенциалы емкости рынков услуг и ВС (млн. долл. США)



Используется 1000 аэродромов и 1300 вертолетных площадок



АОН ежегодно приносит 78 млрд. долл. США
АОН обеспечивает занятость 1,3 млн. человек
АОН использует 19,8 тыс. аэродромов

Экономика индустрии

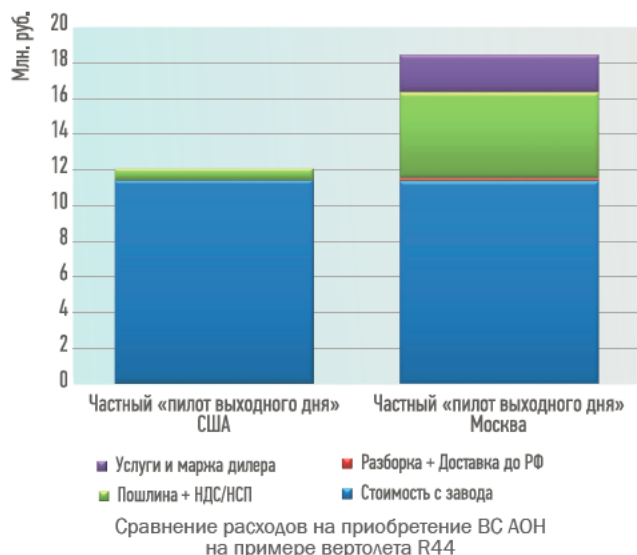
Распределение ВС, принадлежащих физическим лицам, в зависимости от вкладов на депозитах в 2011 г. (по данным Федеральной налоговой службы)

- Х ВС, принадлежащие в субъекте Федерации физлицам, шт.
- Х Суммарные вклады на депозитных счетах населения субъекта Федерации, млрд. руб.

- Более 451 млрд. руб.
- От 156 до 300 млрд. руб.
- От 76 до 150 млрд. руб.
- Менее 75 млрд. руб.



Распределение ВС, принадлежащих физическим лицам, по России



Анализ реакции рынка АОН на позитивные решения государственных учреждений страны в области регуляторной политики позволяет надеяться, что освобождение отрасли от ряда барьеров, тормозящих ее развитие сегодня, будет способствовать развитию авиации общего назначения.

Одним из таких барьеров, по мнению членов рабочей группы по экономическому стимулированию, являются высокие таможенные пошлины. Они ставят российских владельцев и пилотов ВС АОН в исключительно неравные условия по сравнению с их зарубежными коллегами, что наглядно видно на примере наиболее популярного сегодня вертолета Robinson R44. В то же время, в масштабах государства доходы от таможенных сборов крайне малы. Так, в 2012 г. они составили 1341 млн. руб. (примерно 46 млн. долл. США) от импорта вертолетов и 239 млн. руб. (около 8 млн. долл. США) от импорта легких самолетов.

Однако таможенные сборы увеличивают не только цены ВС АОН, но и затраты на их обслуживание, что наглядно видно на примере расходов на эксплуатацию вертолета R44. Российские пилоты платят значительно больше по сравнению с американскими за периодиче-

Региональный налог, привязанный к месту жительства владельца:

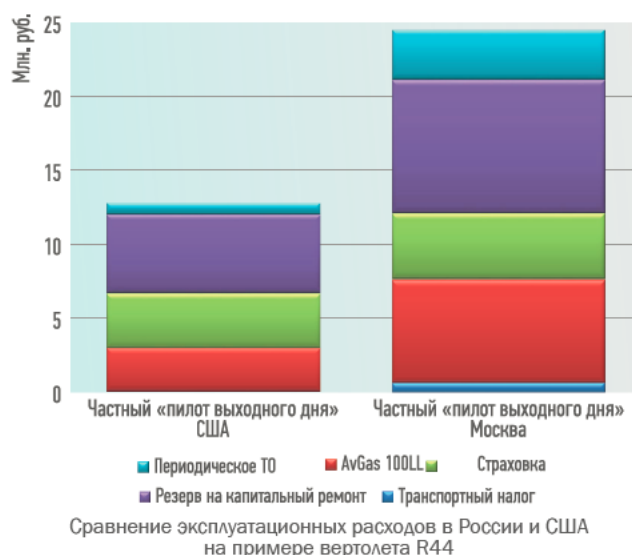
Базовая ставка 25 руб/л.с. в год:

- Может быть увеличена или уменьшена в 10 раз;
- Москва — 250 руб/л.с.;
- СПб, Ленинградская обл., Краснодар, Ростовская обл. — 125 руб/л.с.;
- Ульяновская обл. — 0 руб/л.с. (для ЕЗВС).

В 2011 году исчисленная сумма, подлежащая к уплате составила 358 млн.руб.

Тип ВС	Мощность , л.с.	Транспортный налог в год, руб	Эксплуатационные расходы при налете 50 час в год	ТН/ЭР
Ил-14	2 x 1900	950 000	2 500 000	28%
Ан-2	1000	250 000	800 000	24%
Cessna 172	180	45 000	300 000	13%
2-х местн. СВС	110	27 500	225 000	11%
R-44	225	56 250	1 900 000	3%
Автомобиль среднего класса	105	2625	378 000 *	0,7%

Транспортный налог в России



ское техническое обслуживание, капитальный ремонт, топливо, поскольку в России не выпускают бензин 100LL. Кроме того, в структуре себестоимости появляется еще и транспортный налог. И если доля его в затратах на эксплуатацию вертолета R44 относительно невелика, всего 3%, то по отношению к эксплуатационным расходам Ан-2 он достигает 24%! А в случае эксплуатации исторических самолетов, таких, как Ил-14, достигает почти трети затрат на эксплуатацию. Безусловно, в ряде субъектов Федерации этот налог становится мощным тормозом на пути развития не только АОН, но и коммерческой легкой авиации.

Рабочая группа в настоящее время занимается анализом таких экономических факторов развития или торможения АОН, как расходы на сертификацию и налоги на землю, арендуемую аэропортами, аэродромами и посадочными площадками. Однако на основании уже заверченного анализа рабочая группа сформулировала ряд предложений:

- отменить таможенные пошлины и НДС на импортируемые легкие воздушные суда с максимальной взлетной массой до двух тонн;
- отменить или модифицировать транспортный налог на воздушные суда АОН;
- отменить таможенную пошлину на авиационный бензин;
- в формате открытых данных публиковать все ключевые цифры, характеризующие состояние гражданской авиации, в том числе АОН (парк, авиAPERсонал, авиaproисшествия, авиaинциденты и т. д.).

Во время обсуждения доклада участники заседания обратили внимание на то, что увеличению затрат в области АОН способствует прекращение производства отечественных авиационных моторов (импортный двигатель мощностью 100 л. с. без системы глушения стоит 17 тысяч евро) и крайне высокие налоги на землю (минимум 1,5–2 млн. руб.).

По итогам доклада рабочей группе совместно с Минфином РФ и всеми заинтересованными сторонами дан один месяц на подготовку поручений Президента РФ по регулированию вопросов, связанных с налогообложением и таможенными пошлинами.

Доклад рабочей группы по совершенствованию процедур поддержания летной годности

Несмотря на то, что заместитель директора Департамента государственной политики в области гражданской авиации Минтранса Андрей Шнырев возглавляет рабочую группу по совершенствованию процедур поддержания летной годности и требований к летной годности воздушных судов, свой доклад он также начал с экономики:

– Рубен Абелович рассказал об общих проблемах развития АОН, требующих решения. А я в своем докладе остановлюсь на путях решения обозначенных проблем уже на конкретном уровне. Действительно, на пути развития АОН лежат три группы препятствий:

- стоимость приобретения и владения ВС;
- стоимость эксплуатации ВС;
- процедуры предоставления государственных услуг и осуществления контроля.

В первой группе ключевым вопросом является **снижение стоимости приобретения и владения ВС**. Есть общие и частные подходы к его решению. Общим для всех ВС является снижение стоимости базирования и снижение или отмена транспортного налога. О транспортном налоге было подробно сказано, но необходимо отметить, что проблема не в его существовании, а в том, что для разных ВС он проявляется по-разному. Как уже упоминалось, для R44 транспортный налог совершенно незаметен, тогда как для Ан-2, который сегодня не так дорого стоит, этот налог превышает расходы на топливо, несмотря на то, что топливная эффективность Ан-2 по нынешним меркам просто чудовищная. Поэтому речь может идти не о снижении или отмене, а об изменении порядка исчисления транспортного налога.

Для воздушных судов иностранного производства задачу снижения стоимости можно решить уменьшением пошлин и НДС на импортные ВС с взлетной массой до 2 т, о чем было уже сказано. Но я считаю, что вопрос снижения пошлин надо решать в комплексе с производством отечественных судов, потому что в противном случае получается, что мы забываем о собственных производителях.

Кроме того, есть еще один путь снижения стоимости импортного ВС: отмена сертификации типа при наличии сертификата типа, выданного иностранным государством в соответствии с Приложением 8 к Конвенции о международной гражданской авиации (далее – Приложение 8). Здесь надо обратить внимание не только на западные страны, но даже на наших коллег по СНГ: Украина, Казахстан, Белоруссия. Они уже отказались от процедуры сертификации, если иностранное государство выпустило самолет, который выполняет требования Приложения 8. Повторная сертификация типа стоит дорого. Но, главное, эта процедура не приносит существенной пользы для безопасности полетов, потому что невозможно уже освоенный в серийном производстве самолет с помощью понятных процедур или, скажем так, в течение понятного времени оценить на соответствие авиационным правилам. Порой самолет находится в эксплуатации уже лет 20, а мы начинаем

Факторы снижения стоимости приобретения и владения ВС АОН

Для всех воздушных судов:

- снижение стоимости базирования;
- снижение (отмена) транспортного налога.

Для воздушных судов иностранного производства:

- снижение пошлин и НДС на ввозимые воздушные суда до 2000 кг;
- отмена необходимости сертификации типа при наличии сертификата типа, выданного иностранным государством в соответствии с Приложением 8.

Для воздушных судов отечественного производства:

- исключение дублирования функций сертификации и лицензирования разработки, производства и ремонта гражданских воздушных судов;
- установление приемлемых процедур сертификации типа воздушных судов и их производства в соответствии с 210-ФЗ;
- обеспечение локализации производства иностранных воздушных судов и государственной поддержки перспективных российских проектов.

Факторы снижения стоимости эксплуатации ВС АОН

- совершенствование процедур получения свидетельств авиационного персонала;
- введение рациональных требований к состоянию здоровья авиационного персонала и процедур его освидетельствования;
- совершенствование процедур выдачи сертификатов летной годности;
- совершенствование требований к организациям по техническому обслуживанию и процедурам их сертификации;
- обеспечение свободного доступа к информации, критически важной для обеспечения безопасности полетов (аэронавигационная, метеорологическая информация);
- снижение расходов на эксплуатацию посадочных площадок и на использование аэродромов.

оценивать конструкцию. При этом надо либо пересчитывать всю аэродинамику, либо прочность, либо просто закрыть на все глаза и подписать сертификат типа, затратив на это деньги и время.

Фактически сейчас российский рынок АОН не развивается из-за того, что у нас мало признанных сертификатов типа. Это существенная проблема. За сертификацию типа приходится платить цену не менее двух воздушных судов. Поэтому если речь идет об импорте одного воздушного судна, то он теряет экономический смысл, так как его сертификация становится просто невозможной: никто не будет платить три цены за одно воздушное судно.

Хотелось бы обратить внимание, говоря об импорте зарубежных воздушных судов, что, когда мы принимаем решение о расширении их ввоза в страну, должны понимать, что этим отчасти повышаем спрос и на отечественные воздушные суда. С вводом в эксплуатацию импортных ВС мы создаем рынок и инфраструктуру, которая будет использована в дальнейшем для эксплуатации воздушных судов российской разработки и производства.

Отдельно рассмотрим проблемы снижения стоимости отечественных ВС. Прежде всего, вспомним начало 90-х годов. Тогда в России было много интересных разработок. Если бы мы их поддержали 10 или 20 лет назад, уверен, что у нас сегодня было бы несколько

типов современных безопасных и экономичных ВС отечественного производства. Что этому помешало?

Одна из причин – дублирование функций сертификации и лицензирования разработчика, производителя и организации по техническому обслуживанию. Если обратиться к мировой практике, убедимся в том, что в странах с развитым производством воздушных судов разработчика не сертифицируют и не лицензируют. В России же в наиболее чувствительных для регулирования высокотехнологических и дорогостоящих отраслях применяют и то, и другое. Тем самым, отчасти своими руками мы создаем условия, в которых новые разработки остаются нереализованными.

При этом наблюдается большое хитросплетение функций Межгосударственного авиационного комитета (МАК), Росавиации, Ространснадзора и Минпромторга. Например, сертификацию ремонтных организаций осуществляют МАК, Росавиация, да еще Минпромторг выдает лицензии. То же касается разработки и производства, сертификаты на которые выдает МАК, а лицензии – Минпромторг. Это довольно серьезный узел проблем, который надо выстроить в достаточно понятную цепочку, и тогда проблемы роста стоимости разработки, производства и ТО будут решены.

Например, мы настаиваем на том, чтобы была сохранена только сертификация технического обслуживания (ТО), а лицензирование надо отменять. Именно с таким предложением мы вышли в Минэкономразвития. Сертификация технического обслуживания находится в ведении Росавиации, а лицензирование ТО – прерогатива Ространснадзора. От этого дублирования нужно уходить.

Следующий вопрос – это сертификация типа. Если вспомнить историю с сертификацией типа «Боинг 777» компании «Аэрофлот», можно представить, с какими трудностями сталкивается при сертификации типа частный владелец, если даже у большой компании она занимает значительное время. Сегодня сертификация типа находится в сфере полномочий Межгосударственного авиационного комитета, хотя ею должна заниматься национальная авиационная администрация, то есть Росавиация или Минтранс.

Наконец, третий пункт в группе препятствий развитию АОН – обеспечение локализации производства иностранных воздушных судов и государственная поддержка перспективных российских проектов. Минтранс совместно с Минпромторгом глубоко проработал этот вопрос. Да, у нас есть серьезные проблемы с локализацией производства воздушных судов вместимостью 9–19 пассажиров, которые должны использоваться на местных воздушных линиях (МВЛ). Здесь я бы обратил внимание на то, что, с одной стороны, разработка и производство ВС МВЛ – не очень затратное дело, с которым, как правило, справляется даже частный бизнес. Здесь главное – не мешать. А, с другой стороны, это возможность для российского производителя создать свой самолет. Может быть, мы не будем упираться в локализацию производства иностранных ВС, а посмотрим наши проекты? В области малой авиации они есть. Понятно, что за один или два года ни у кого оптимальных

самолетов не получается. Но если мы пойдем по этому пути, то через пять–семь лет наши российские разработки будут вполне конкурентоспособны.

Следующая группа – снижение стоимости эксплуатации ВС АОН. Об этом сегодня уже было сказано, поэтому я выделил только те аспекты, которые создают много проблем и наиболее заметно влияют на возможность эксплуатации воздушного судна АОН.

1. Совершенствование процедур получения свидетельств авиационного персонала. Не всегда людям, которые смогли купить воздушное судно, представляется возможным уехать в АУЦ и три месяца сидеть там за партой. Я думаю, все, кто здесь присутствуют, знают, что это требование выполняется с определенными допущениями. Если рассмотреть международный опыт, в большинстве стран разрешаются более гибкие процедуры обучения. На самом деле, после принятия 129-го Федерального закона в прошлом году у нас есть возможность установить процедуры, которые также будут более гибкими. И мы в этом направлении работаем.

2. Введение рациональных требований к состоянию здоровья авиационного персонала и процедур его освидетельствования. Те, кто проходит медкомиссию, знают, что российские требования к состоянию здоровья пилотов, скажем так, как минимум в два раза более жесткие, а сами процедуры прохождения просто изощренные. Поэтому надо изучить, как это делается в мире, и после внедрения этих процедур процент реального прохождения комиссии у нас значительно повысится.

3. Совершенствование процедур выдачи сертификатов летной годности. По количеству обращений данный вопрос самый проблемный. Стоимость, частота и трудоемкость получения этого сертификата у нас практически безграничны. Если сравнить с США, они у нас в 10 раз дороже. Американцы выдают бессрочный сертификат, а мы летную годность продляем через год или два.

4. Совершенствование требований к организациям по техническому обслуживанию и процедурам их сертификации. Если за рубежом существуют организации по ТО численностью по два, три, четыре специалиста, то у нас минимальный штат – 17–18 человек. Это проблема, которая имеет отношение к эксплуатации аэродромов, и для решения этого комплексного вопроса сейчас разрабатывается комплекс правил летной годности. Это проблемы не только АОН, но и всей ГА. Но в АОН они имеют значительно большее значение, чем в коммерческой авиации. Там некоторые перевозчики ушли из российской юрисдикции и пользуются юрисдикцией оффшорных государств. В АОН такой возможности нет, поэтому для нее эти два вопроса наиболее значимы.

5. Обеспечение свободного доступа к информации, критически важной для обеспечения безопасности полетов (аэронавигационная, метеорологическая информация). В России достигнут заметный прогресс в этой области: созданы интернет-сайты, но информация на них недостаточно полная и недостаточно удобная для употребления. Если рассмотреть опыт государств с развитой АОН, там доступ к информации значительно проще и быстрее.

6. Снижение расходов на эксплуатацию посадочных площадок и на использование аэродромов. На эту тему будет подробный доклад, но я упоминаю о ней, поскольку она может быть решена в ходе нормотворчества.

Отдельно выделяю проблемы эксплуатации сверхлегких (СВС) и аэростатических воздушных судов (АВС). Это специфический вопрос. Казалось бы, с одной стороны, – такие же воздушные суда, но, с другой стороны, они более чувствительны к государственной регистрации. У нас довольно большое количество таких судов либо не зарегистрировано, либо летает не совсем законно при отсутствии документов. Поэтому предлагается разработать следующие меры.

Это, в первую очередь, заявительный порядок регистрации воздушных судов, чтобы людям не надо было ездить в Москву, а можно было по почте прислать несложный комплект документов. Установление порога регистрации и необходимости получения сертификата летной годности (115 кг пустого снаряженного, взлет/посадка на ноги). Пока у нас законодательство предусматривает регистрацию, сертификацию даже голубя, сложенного из листа бумаги. Это ненормальная ситуация. Сейчас подготовлен законопроект, принятие которого решит проблему. Он в стадии согласования.

Следующий вопрос тоже очень серьезный. Это возможность прохождения пилотами сверхлегких и аэростатических летательных аппаратов медицинского освидетельствования в «водительских» комиссиях. Сегодня даже поездка на медицинскую комиссию уже является серьезной тратой денег и времени, а с точки зрения безопасности совершенно нецелесообразно распространять на пилотов СВС и АВС даже требования к пилотам-любителям. Этот вывод достаточно хорошо подтверждает международная практика.

Еще один способ – упрощение использования воздушного пространства на малых высотах вне зон аэродромов. Например, полеты парапланов со склонов горы. Совсем ни к чему требовать планирование использования воздушного пространства и получение разрешения на его использование при подготовке и выполнении таких полетов. Но они должны быть организованы в тех районах, где не создадут проблем с по-

летами большой авиации. Этот вопрос довольно легко решить в процессе совершенствования действующего воздушного законодательства.

О процедурах предоставления государственных услуг и контроля. На примере Республики Татарстан видно влияние подходов к организации контроля. С одной стороны, республика не самая большая по площади и населению, но развитие АОН, благодаря рациональной политике регулирования в этой области, происходит очень интенсивно. К сожалению, не все регионы могут похвастаться такими результатами. И более того, даже существующая, может быть, не совсем совершенная нормативная база иной раз применяется таким образом, что летать становится просто невозможно. Поэтому надо распространять положительный опыт. В целом же в области совершенствования процедур предложены следующие меры:

- издание административных регламентов по всем видам государственных услуг АОН, включая согласования, утверждения, одобрения;
- замена центров по сертификации на привлечение квалифицированных специалистов для оценки знаний, летной годности и т. п.;
- фокусирование государственного контроля на критически важных аспектах безопасности полетов в соответствии со стандартами ICAO;
- повышение ответственности должностных лиц за нарушение установленных процедур и превышение полномочий;
- дальнейшее совершенствование обслуживания воздушного движения.

По итогам обсуждения доклада рабочей группы по совершенствованию процедур поддержания летной годности и требований к летной годности воздушных судов члену Комиссии министру Михаилу Абызову предложено рассмотреть функции МАК, Минтранса, Минпромторга, Росавиации и Ространснадзора в области сертификации и лицензирования разработки, производства и технического обслуживания ВС АОН в целях исключения дублирования функций. А рабочей группе поручено изложенные в докладе предложения оформить в виде конкретных поручений исполнительным органам.

Доклад о развитии инфраструктуры и совершенствовании наземного обслуживания АОН

В своем докладе руководитель рабочей группы, министр Российской Федерации Михаил Абызов обозначил ключевые барьеры и сложности поддержки инфраструктуры, основные направления ее развития. Он рассказал также о том, что надо сделать, чтобы повысить доступность инфраструктуры, сформулировал задачи, решение которых должно способствовать ее созданию и развитию, отметил необходимость вынесения вопросов развития инфраструктуры в государственную программу развития транспорта и обратил внимание на необходимость ввода в действие неэксплуатируемой ныне инфраструктуры.

Ключевые барьеры и сложности

Неразвитая наземная инфраструктура – недостаточ-

В области эксплуатации сверхлегких (СВС) и аэростатических ВС (АВС)

- заявительный порядок регистрации;
- установление порога регистрации и необходимости получения сертификата летной годности (115 кг пустого снаряженного, взлет/посадка на ноги);
- возможность прохождения пилотами СВС и АВС медицинского освидетельствования в «водительских» комиссиях;
- упрощение использования воздушного пространства на малых высотах вне зон аэродромов.

ное количество аэродромов, площадок, точек заправки и технического обслуживания. Как следствие, все это ограничивает развитие АОН и определяет недостаточное количество воздушных судов. Высокая фискальная и регуляторная нагрузка со стороны контролирующих органов, непоследовательность и противоречивость регулирования приводят к негативному правоприменению и отрицательным результатам деятельности контролирующих органов, что ограничивает развитие инфраструктуры АОН.

Основные направления развития:

- обеспечить доступность инфраструктуры для АОН;
- разрешить АОН заниматься коммерческой деятельностью;
- оптимизировать и упростить контрольно-надзорные регламенты и процедуры при создании новых объектов инфраструктуры;
- развивать государственно-частное партнерство по созданию и эксплуатации объектов инфраструктуры АОН;
- обеспечить государственную поддержку и стимулирование развития инфраструктуры АОН;
- провести инвентаризацию существующей инфраструктуры, стимулировать восстановление неэксплуатируемых объектов.

Доступность:

- вся действующая инфраструктура должна стать доступной для АОН;
- услуги должны предоставляться по обоснованным и разумным ценам: на государственных аэродромах взлет, посадка и стоянка в течение дня должны быть бесплатными;
- разрешить АОН заниматься коммерческой деятельностью, в том числе авиационными работами, и оказывать услуги аэротакси;
- разрешить и развивать размещение ВС АОН на аэродромах совместного базирования и аэродромах ДОСААФ;
- обеспечить применение принципа разумной целесообразности для целей транспортной и авиационной безопасности;
- усовершенствовать диспетчерское обслуживание с учетом специфики АОН.

Создание и развитие инфраструктуры:

- провести анализ нормативной базы и правоприменения для ликвидации существующих барьеров при создании новых или использовании существующих объектов;
- наладить публичный мониторинг правоприменения на постоянной и системной основе с участием экспертов и заинтересованных сторон;
- создать интернет-ресурс Комиссии и «открытую книгу» для обсуждения вопросов правоприменения;
- решить проблему разрешенного использования земельных участков;
- освободить инфраструктуру АОН от налогов и платы за пользование землей, необходимо решать этот вопрос, так как он является существенным ограничением;
- предусмотреть в черте городов-миллионников созда-

ние инфраструктуры АОН, в том числе, с участием государства; тиражировать опыт Казани и Санкт-Петербурга.

Государственная программа развития. В транспортной стратегии и государственной программе по развитию транспорта предусмотреть:

- развитие государственно-частного партнерства в области развития инфраструктуры: партнерство АОН с МЧС, Министерством обороны и государственной и экспериментальной авиацией;
- внедрение принципа свободы пользования либо соинвестирования;
- обеспечить программу государственных инвестиций в инфраструктуру АОН (за счет средств Федеральных целевых программ (ФЦП) и государственных программ, а также с участием бюджетов субъектов Российской Федерации).

Неэксплуатируемая инфраструктура:

- провести инвентаризацию выведенной из эксплуатации инфраструктуры, включая:
 - объекты ДОСААФ;
 - объекты Министерства обороны;
 - государственные аэродромы;
 - химплощадки;
 - подготовить предложения по их восстановлению и стимулированию ввода в строй для нужд АОН.
- рассмотреть вопрос о государственно-частном партнерстве в этой области.

На оформление развернутых предложений, изложенных в докладе, Комиссия отвела рабочей группе один месяц.

Доклад рабочей группы по совершенствованию государственного регулирования развития АОН

В своем докладе член Совета Федерации, руководитель рабочей группы по совершенствованию нормативно-правового обеспечения и порядка предоставления государственных услуг в области АОН, профессиональный юрист Максим Кавджарадзе отметил, что Воздушный Кодекс Российской Федерации в настоящее время:

- не соответствует положениям ратифицированных российской стороной международных актов;
- не дает представления о предмете регулирования АОН;
- не закрепляет возможность осуществления в рамках АОН какой-либо коммерческой деятельности, в том числе, платных авиационных работ;
- допускает двоякое толкование в части положений АОН.

Аргументировав эти выводы на основании анализа международных правовых актов, действующего российского законодательства, он обосновал:

- необходимые изменения Воздушного кодекса РФ, направленные на конкретизацию предмета правового регулирования АОН;
- снятие проблем неоднозначного толкования вопросов осуществления воздушными судами АОН авиационных работ на платной основе;
- введение закрытого перечня авиационных работ, предполагающих обязательную сертифика-

цию, которая осуществляется возмездно.

При этом была упомянута международная практика использования АОН в таких областях экономики, как:

- сельское хозяйство;
- строительство;
- охрана окружающей среды;
- оказание медицинской помощи;
- воздушная съемка;
- лесоавиационные работы.

Отсюда сформулированы приоритетные цели при формировании плана работы Комиссии:

- совершенствование правового регулирования АОН;
- создание благоприятного экономического климата для формирования рынка АОН;
- восстановление и развитие инфраструктуры АОН;
- сохранение и обновление парка воздушных судов АОН;
- обеспечение условий для становления производства авиационной техники на территории РФ;
- формирование эффективной системы подготовки авиационных специалистов;
- безопасность в сфере АОН;
- устранение избыточного государственного регулирования в области АОН.

Развитие инфраструктуры авиации общего назначения на примере Республики Татарстан

В докладе генерального директора ОАО «Казанское авиапредприятие» Магомеда Закаржаева рассмотрен опыт развития АОН в Татарстане за последние пять лет. На основе проведенного анализа сформулирован ряд конкретных предложений, касающихся развития АОН в Татарстане и в России в целом:

- создать «якорный» аэродром АОН на базе «Куркачи», оборудованный всем необходимым для ее развития;
- включить в решение Комиссии вопрос о выделении федерального финансирования на строительство хотя бы одной искусственной взлетно-посадочной полосы в каждом регионе для обслуживания полетов АОН;
- наладить выпуск дешевого отечественного авиабензина и обнулить таможенные пошлины на легкие и сверхлегкие воздушные суда;
- упразднить процедуру повторной сертификации авиационно-технических баз, ограничившись плановыми проверками;



Экспозиция ООО «Фирма МВЕН» на заседании Комиссии

- исключить необходимость получения лицензии на текущий ремонт авиатехники;
- упразднить процедуру повторного получения сертификата летной годности, сделав его бессрочным;
- исключить необходимость внесения серийных номеров ВС в карту данных сертификата типа ВС;
- исключить необходимость одобрения Межгосударственным авиационным комитетом STC, уже одобренных разработчиком;
- решения комиссии таможенного союза от 15.07.11 №728 распространить на легкие вертолеты и их запасные части, освободить от уплаты таможенных пошлин;
- разрешить сертификацию авиационно-технических баз с правом выполнения работ в отрыве от базы (на выезде), отказавшись от понятия «линейная станция»;
- упорядочить систему введения ограничений и запретов для полетов АОН;
- пересмотреть и облегчить требования по авиационной безопасности для аэродромов и посадочных площадок АОН;
- облегчить порядок предоставления земельных участков под аэродромы и посадочные площадки авиации общего назначения, отменить налог на землю хотя бы на период становления авиации общего назначения.

Президент Татарстана Рустам Минниханов в своем заключительном слове предложил реализовать в республике пилотный проект налогового администрирования АОН, передать часть инфраструктуры аэродромов совместного базирования для развития АОН. Он также отметил актуальность формирования рынка потребления услуг АОН. В частности, предложил разработать «Программу развития региональных авиаперевозок в Приволжском Федеральном округе», которая позволит создать инфраструктуру и организовать сервис ВС АОН. Он отметил также необходимость увязки программы развития региональной авиации и АОН в области подготовки пилотов, организации производства авиационного бензина и отечественных воздушных судов.

В ходе обсуждения докладов член Комиссии, Президент ОФ СЛА Владимир Забава заявил о необходимости принятия закона об авиационной деятельности общего назначения. Член Комиссии, советник Президента РФ Игорь Левитин обратил внимание на то, что в «Программе развития авиационной промышленности» нет раздела авиации общего назначения. Он также отметил необходимость синхронизировать программу развития АОН с программой гражданской авиации.

Председатель Комиссии поблагодарил участников заседания за работу, предложил избегать простой констатации проблем и готовить в будущем адресные предложения, рассчитанные на достижение конечного результата с указанием конкретных сроков. По мере подготовки и реализации таких предложений они будут обнародованы.

Материалы подготовил к публикации
Сергей Арасланов