

ФЕДЕРАЛЬНОЕ СОБРАНИЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
КОМИТЕТ СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ
ПО ОБОРОНЕ И БЕЗОПАСНОСТИ

103426, Москва, Б.Дмитровка, 26

« ____ » _____ 2006 г.

№ _____

Приложение № 2

Предлагаемая концепция определяет пути возрождения и развития малой авиации в Российской Федерации. Она разработана на основании воздушного законодательства, отечественного и зарубежного опыта эксплуатантов летательных аппаратов малой авиации в Советском Союзе, России и в иностранных государствах. Концепция будет реализована в соответствии с рекомендациями комитета Совета Федерации по обороне и безопасности в порядке подготовки проекта Федерального закона "О развитии малой авиации в Российской Федерации"

Проект

К О Н Ц Е П Ц И Я
развития малой авиации¹ в Российской Федерации

СОДЕРЖАНИЕ

1. Состояние и основные проблемы в развитии малой авиации, и ее роль в развитии экономической и социальной сферы субъектов Российской Федерации, края, области, города федерального значения, автономной области, автономного округа.
2. Цели и задачи государственной политики в области развития малой авиации.
3. Основные направления развития малой авиации Российской Федерации

¹ Термин «малая авиация» используется в качестве собирательного определения при разработке проекта федерального закона «О малой авиации Российской Федерации». В процессе работы над законопроектом данное определение может уточняться.

Федерации:

- 3.1. Нормативное правовое обеспечение развития малой авиации.
- 3.2. Финансовое обеспечение развития малой авиации.
- 3.3. Научно-техническое и методическое обеспечение авиационной деятельности в сфере малой авиации.
- 3.4. Использование промышленного потенциала страны в интересах развития малой авиации Российской Федерации.
- 3.5. Развитие авиационной инфраструктуры в сфере малой авиации.
- 3.6. Реструктуризация воздушного пространства и модернизация единой системы организации воздушного движения в сфере малой авиации.
- 3.7. Система подготовки авиационного персонала в сфере авиационной деятельности малой авиации.**
- 3.8. Обеспечение безопасности полетов летательных аппаратов малой авиации.
- 3.9. Обеспечение авиационной безопасности и безопасности полетов в малой авиации.

4. Ожидаемые результаты

1. Состояние и основные проблемы в развитии малой авиации и ее роль в развитии экономической и социальной сферы субъектов Российской Федерации, краёв, областей, городов федерального значения, автономных областей, автономных округов.

Российская Федерация является самой большой по площади своей территории и протяженности в одном из измерений страной мира. Большая ее часть практически не заселена и не освоена. Грандиозные запасы полезных ископаемых и природных ресурсов остаются тайной неосвоенной земли, не используются для нужд государства и для повышения благосостояния граждан России.

Причиной этому является неразвитость транспортной инфраструктуры и, прежде всего отсутствие развитой воздушной транспортной сети в Северных, Сибирских, Дальневосточных и ряда других регионов. Создание комплексных наземных транспортных магистралей в настоящее время в большинстве случаев экономически затратно, а на некоторых территориях регионов по ряду объективных причин и не целесообразно.

Разрешение транспортной проблемы возможно путем развития малой авиации в субъектах Российской Федерации, краях, областях, городах федерального значения, автономных областях, автономных округах и в центре России. Ее развитие не потребует объемных экономических затрат на создание региональных воздушных транспортных сетей и обеспечит благоприятные условия для развития экономической и социальной сферы регионов. В результате это приведет к созданию дополнительных источников развития субъектов Российской Федерации, в том числе и их отдаленных регионов, которые из дотируемых перейдут в разряд экономически развитых и самодостаточных.

В настоящее время, в России, та часть авиации, которую мы относим к малой авиации, практически не развивается. Сегодня, как ни когда, созрели объективные предпосылки, когда малая авиация не способна функционировать без урегулированного правового и административного поля. Нужен объективный механизм правоприменительной практики субъектов правоотношений в сфере авиационной деятельности малой авиации, которых в России в настоящее время не существует.

На сегодня задачи гражданской и малой авиации разошлись, не только по своим интересам, но и по большому объему разноплановых региональных задач. Крупным авиакомпаниям, которые в основном имеют широкофюзеляжные магистральные самолеты коммерческой гражданской авиации выполнять региональные полёты для бизнеса не выгодно и не рентабельно.

Основными проблемами в развитии малой авиации являются:

В настоящее время планирование использования воздушного пространства для полетов воздушных судов осуществляется в соответствии с существующим законодательством по заявочно-разрешительному принципу. Данный принцип предполагает длительные процедуры оформления и согласования заявок. Такой принцип подходит для заблаговременно спланированных регулярных рейсов самолетов гражданской авиации, для плановых полетов государственной и экспериментальной авиации. Для полетов летательных аппаратов малой авиации этот принцип не подходит по своему определению и решаемым задачам. Суть любого транспортного средства передвижения заключается в оперативном перемещении людей и грузов. При длительном оформлении разрешения на вылет летательного аппарата малой авиации, поездка на наземных транспортных средствах может оказаться быстрее и дешевле. Поэтому переход на уведомительный принцип выполнения полетов для летательных аппаратов малой авиации является оптимальным и экономически выгодным. В большинстве стран мира на сегодня эта проблема решена. Уже давно укоренилась уведомительная система выполнения полетов малой авиации в свободном воздушном пространстве. Под свободным пространством понимается воздушное пространство, в котором нет запретных для полетов зон, нет воздушных трасс. Логика уведомительной системы заключается в том, что любой эксплуатант летательного аппарата, подав уведомление в соответствующий орган УВД (или ОрВД) о полете, может выполнять полет при условии, что он не должен пересекать воздушное пространство, требующее разрешительного порядка пролета. В России свободного воздушного пространства существенно больше, чем в любой другой стране мира, но оно или не используется или используется не рационально.

При реализации уведомительной системы выполнения полетов летательными аппаратами малой авиации, органы УВД, в отдельных случаях, могут и не знать о выполнении полета данного летательного аппарата. Поэтому структура управления должна учитывать это обстоятельство и более жестко подходить к контролю за воздушными судами, выполняющими полеты по

разрешительной системе. Особенно это касается полетов в неконтролируемом пространстве.

Следующая проблема связана с информационным обеспечением полетов по уведомительной системе. Не исключено, что в зоне свободного воздушного пространства, в котором разрешены полеты по уведомительной системе, могут проводиться разовые мероприятия, способные оказать влияние на безопасность полетов летательных аппаратов (военные учения, взрывные работы, посадка космических объектов, запуски ракет и т.д.). Возможны опасные явления погоды, которые исключают возможность визуального полета (уведомительная система возможна только при полетах по правилам визуального полёта). Информация по этим и другим возможным изменениям воздушной обстановки должна поступать эксплуатанту до выполнения и в процессе полета.

Следующая проблема связана с сертификацией летательных аппаратов. В настоящее время сертификацию пройти крайне сложно. При выпуске более 3 экземпляров летательных аппаратов необходимо проводить сертификацию типа, которая предусматривает статические испытания вплоть до разрушающих нагрузок. Небольшой частной фирме такие испытания экономически непосильны. В то же время, современные методы расчетов позволяют проектировать летательные аппараты без подобных испытаний.

Можно отдельным решением уполномоченного органа в области гражданской авиации получить разрешение на полеты при получении сертификата летной годности, но стоит это будет не дешево. Даже пройти сертификацию летной годности летательного аппарата крайне сложно из-за необоснованных придирок и больших тарифных ставок в существующих сертификационных органах гражданской авиации. Существовала система сертификации в Федерации любителей авиации (ФЛА), но сейчас эта авиационная деятельность приостановлена.

Другая проблема связана с эксплуатацией летательных аппаратов. В России владелец частного самолета оказывается перед выбором – эксплуатировать свою машину по правилам, разработанным для авиации

общего назначения (АОН), либо же передать его в управление оператору деловой авиации, который будет руководствоваться требованиями для коммерческих авиакомпаний. С 1 января 2005 г. вступили в силу Федеральные авиационные правила, которые определили порядок существования в стране АОН. Пилот-любитель, прежде чем подняться в небо, должен представить в Минтранс России свидетельство государственного образца, удостоверение техника (или договор на обслуживание самолёта), сертификат о соответствии требованиям летной годности (как технический паспорт для автомобиля), документы о том, где будет базироваться его летательный аппарат, договоры на диспетчерское, аэронавигационное, медицинское, метеорологическое обслуживание и т. д. – всего десятки различных документов. Организовать выполнение всех требований действующей нормативной базы в одиночку, без поддержки оператора, с учётом законодательной базы для авиации общего назначения, практически невозможно. Эксплуатанты идут на различные ухищрения, чтобы преодолеть бумажные преграды. Страдает безопасность полетов.

Чтобы решить перечисленные и другие проблемы целесообразно разобраться, что такое «малая авиация» и выделяется ли она в отдельный вид (класс) или (подкласс) в мировой практике.

В Воздушном законодательстве в настоящее время не существует понятия «малая авиация». Существует понятие «авиация общего назначения» (АОН). В соответствии с определением, данным в Чикагской конвенции 1944г., «авиацией общего назначения» является гражданская авиация, которая выполняет все виды операций, за исключением регулярных воздушных сообщений и нерегулярных авиатранспортных перевозок, осуществляемых за плату или по найму. В Воздушном кодексе Российской Федерации дано определение «авиации общего назначения», но законодательно не прописаны структура, классификация, механизмы регистрации, сертификации и лицензирования летательных аппаратов, авиационного персонала, авиашкол подготовки (переподготовки) авиационного персонала, испытательных и исследовательских центров,

авиапредприятий, систем управления, обеспечения, обслуживания и других элементов авиационной деятельности АОН.

В зарубежной практике «базисом» гражданской авиации считается авиация общего назначения. В ИКАО к АОН принято относить все некоммерческие полеты — то есть воздушное судно может эксплуатироваться как в интересах частного лица, так и компании. При этом главное требование — чтобы его провозные мощности не предлагались на рынке перевозок. А коммерческое использование летательного аппарата, предполагающее извлечение систематической прибыли, рассматривается как «надстройка» к АОН и регламентируется значительно более жесткими правилами контроля как над коммерческой гражданской авиацией. В результате в состав АОН можно включить деловую (корпоративную) авиацию, коммерческую, спортивную, любительскую и т.д. Можно придумать много названий, но все существующие названия не отражают ее сущность. Сами понятия: «малая», «деловая» или «корпоративная», «спортивная» и «любительская» авиация не имеет юридического смысла и не упоминается ни в официальных документах ИКАО, ни в правовой базе гражданской авиации развитых стран, ни в российском Воздушном законодательстве. Попытки введения этих понятий в правила для коммерческих авиакомпаний и споры вокруг их определения происходят из практической невозможности в настоящее время эксплуатировать воздушные суда по правилам для АОН. Считается, что нормализация последних снимет эту проблему естественным путем.

Во всём мире частный самолёт давно превратился из мечты в комфортное средство передвижения, а малая авиация в целом — в достаточно рентабельную отрасль. В США ежегодный объём налоговых сборов с авиации общего назначения (АОН) составляет около \$4 млрд.

Годовой оборот по рынку АОН в США — около \$50 млрд, число рабочих мест — более 500 000. Количество частных летательных аппаратов в Соединённых Штатах — около 200 000, 89% всех ВС гражданской авиации в мире работают в рамках АОН, 87% всех полётов классифицируются как

полёты АОН и 80% всех пилотов летают на ВС АОН. Еще одна очень важная область работы АОН - летная подготовка пилотов: от частного до линейного пилота. Статистика показывает, что примерно 24% всех летных часов относятся к летной подготовке, а в частных авиашколах готовится более 50% всех линейных пилотов. Но это характерно для западной Европы, где все механизмы регулирования и управления авиационной деятельностью этого вида авиации уже десятилетиями отлажены и укрепились в сознании авиационной администрации и пользователей летательными аппаратами.

В России частной авиации нет, частных аэродромов – тоже, а существующие региональные аэродромы находятся в запущенном состоянии и Федеральным центром и субъектами Российской Федерацией не финансируются. И дело не в деньгах, инвесторы есть, а в отечественном законодательстве, словно бы планомерно препятствующем развитию потенциально доходного и интересного для многих дела.

Необходимость развития малой авиации позволит осуществить реконструкцию существующих и создания новых небольших аэродромов и площадок. (Аэродромы, на которых базируется малая авиация, в настоящее время прекращают свое существование. В период перестройки и постперестроечной разрухи закрылось примерно 1000 аэродромов.)

В многие населенные пункты в отдельные периоды года невозможно добраться ни по суше, ни по воде. С развитием рынка загородной недвижимости растет популярность отдаленных загородных ранчо, непременным атрибутом которых, по мнению консультантов этого рынка, должны стать оборудованные вертолетная площадка или небольшая взлётно-посадочная полоса, поскольку предприниматели в целях экономии времени предпочитают добираться до загородного дома на личном вертолете или самолёте.

Только по воздуху, летательными аппаратами малой авиацией, можно оказать помощь гражданам в экстренных случаях, срочно долететь в труднодоступное место для решения задач бизнеса или туристу попасть в

красивейший уголок природы. Направлений для развития малой авиации в Российской Федерации, в том числе и регионах множество: частное владение и эксплуатация физическими лицами, патрулирование, авиаспорт, туризм, перевозка небольших грузов, сельскохозяйственные работы, обучение пилотированию и т.д..

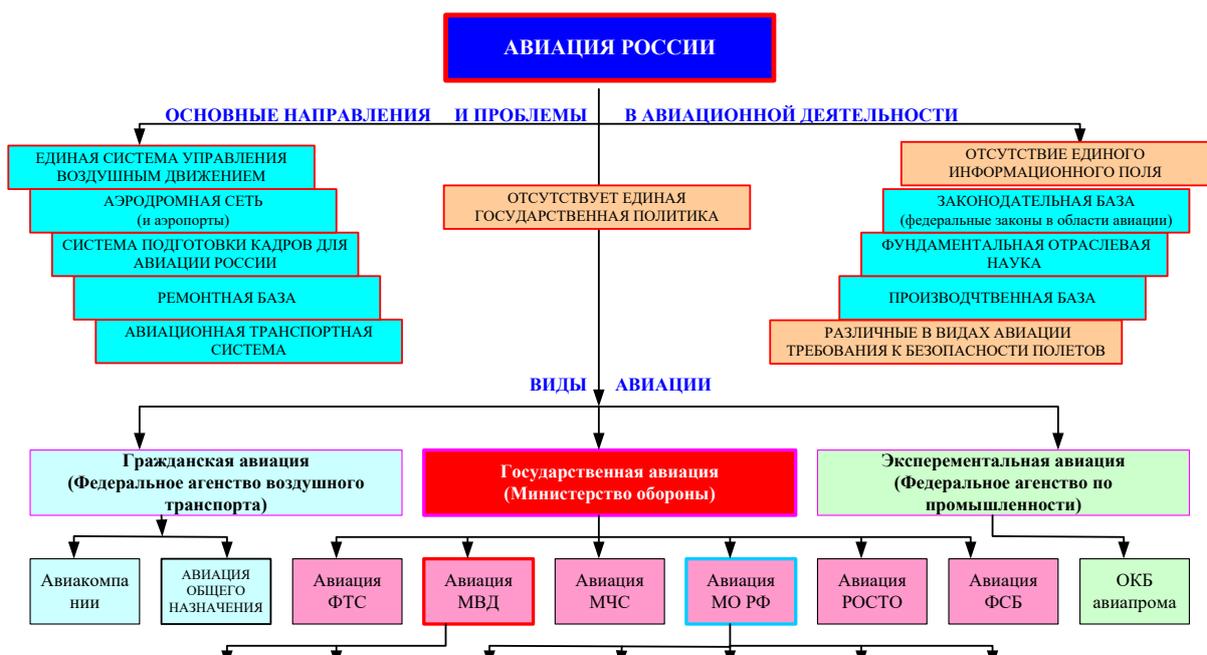
Наиболее важный фактор использования малой авиации – существенная экономия времени. Возможность летать вне расписания, использовать для взлёта и посадки небольшие аэродромы или элементарно подготовленные площадки, количество которых должно существенно превосходить число аэродромов для рейсовых самолётов и которые располагаются ближе к пользователю. Всё это уменьшает время перелётов, нет необходимости тратить время на оформление и регистрацию билетов, ожидание багажа и проч.

Второе важное удобство – возможность выбора прямого (без пересадки) маршрута до места назначения.

Третий аспект, актуальный в последнее время, – безопасность полётов. Посторонних на борту не бывает.

Спрос на малую авиацию изо дня в день растёт, но, купив летательный аппарат и выучившись на пилота, владелец летательного аппарата не может использовать его по назначению из-за выше перечисленных проблем. Их разрешение возможно только после законодательного урегулирования всех сфер ее деятельности.

Существующая структурная схема авиации России



2. Цели и задачи государственной политики в области развития малой авиации.

Целями государственной политики в сфере развития малой авиации Российской Федерации являются:

- реализация задач транспортной стратегии Российской Федерации в части развития малой авиации;
- удовлетворение спроса населения и хозяйствующих субъектов на авиационную деятельность малой авиации. Повышение эффективности малой авиации за счет рентабельности, оптимизации, унификации и обеспечения безопасности полетов в результате переоснащения авиапарка современными типами летательных аппаратов;
- развитие объектов наземной инфраструктуры (аэродромов, ВПП, площадок, аэропортов, топливо-заправочных комплексов, центров технического обслуживания летательных аппаратов) в увязке с перспективой развития транспортной системы регионов для эффективного обслуживания спроса населения и хозяйствующих субъектов на авиаперевозки, авиаработы и иные функциональные задачи;
- обеспечение условий для безопасного и доступного выполнения полетов по местным воздушным линиям и в свободном воздушном пространстве по уведомительному принципу;
- обеспечение безопасной работы всех структур малой авиации. Достижение уровня безопасности полетов, соответствующего мировому уровню за счет применения комплексных профилактических мероприятий для

минимизации авиационных происшествий на летательных аппаратах малой авиации;

- обеспечение превентивных мер защиты от терроризма и диверсий в сфере малой авиации. Обеспечение состояния защищенности малой авиации от актов незаконного вмешательства в ее деятельность;

- развитие малой авиации на основе достижений научно-технического прогресса.

Основными задачами государственной политики в сфере развития малой авиации Российской Федерации являются:

- подготовка необходимых проектов Федеральных законов, решений Правительства, подзаконных нормативных правовых актов Российской Федерации;

- разработка фундаментальных и прикладных научных разработок и технических предложений по определению приоритетов и механизмов государственной поддержки малой авиации, развитию парка летательных аппаратов и авиадвигателей, объектов авиатранспортной инфраструктуры, обеспечению безопасного функционирования малой авиации, внедрению новых принципов и методологий поддержания летной годности, совершенствованию информационного управления летательными аппаратами малой авиации;

- обновление состава парка летательных аппаратов малой авиации и расширение его типоразмерного ряда для эффективного удовлетворения спроса юридических и физических лиц. Развитие малой авиации в соответствии с современными региональными задачами;

- восстановление сети региональных аэродромов (в т.ч. гидроаэродромов), взлетно-посадочных полос, авиаплощадок, обеспечивающих развитие малой авиации. Возобновление регулярного функционирования летательных аппаратов малой авиации, выполнение социальных и иных задач в ходе авиационной деятельности малой авиации;

- проведение реконструкции и технического перевооружения объектов наземной авиаинфраструктуры на территории субъектов Российской Федерации

для летательных аппаратов нового поколения. Внедрение современных технологий и новых типов наземной техники. Формирование сети центров технического обслуживания летательных аппаратов малой авиации;

– гармонизация национальной системы организации использования воздушного пространства с международной практикой в соответствии с рекомендациям ИКАО, в том числе воздушного пространства ниже нижнего эшелона. Поэтапный переход на уведомительный принцип выполнения полетов малой авиации в свободном пространстве;

– проведение реконструкции и технического перевооружения объектов системы организации воздушного движения для повышения безопасности и регулярности полетов летательных аппаратов малой авиации на региональном уровне;

– совершенствование системы обеспечения безопасного функционирования малой авиации на основе обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности в соответствии с современными международными стандартами и правилами, а также особенностями местных условий;

– совершенствование системы подготовки летного и технического персонала для малой авиации. Совершенствование и развитие системы первоначального обучения пилотов-любителей;

– разработка механизма привлечения внебюджетных средств Федерального центра, бюджетных средств субъектов Российской Федерации для решения региональных задач на основе развития малой авиации, за счет совершенствования управления имуществом, находящимся в федеральной собственности.

Решение задач Правительством Российской Федерации в сфере развития малой авиации сводится к следующему:

– совершенствование нормативной правовой базы в интересах стимулирования регионов в развитии малой авиации.

– выделение "малой авиации" в самостоятельный вид авиации наряду с государственной, гражданской и экспериментальной.

- обеспечение приоритетов регионов Российской Федерации в реализации задач развития малой авиации.
- оказание финансовой поддержки в осуществлении региональных программ развития малой авиации.
- проведение комплексных мероприятий по предотвращению террористических актов с применением летательных аппаратов малой авиации.
- создание условий заинтересованности научно-исследовательских и научно-производственных организаций в решении вопросов развития малой авиации.
- создание условий заинтересованности промышленности в разработке и производстве авиационной техники для малой авиации.
- контроль за функционированием малой авиации с целью обеспечения безопасности ее авиационной деятельности, исключения нанесения вреда здоровью населения и экологии регионов и государству в целом.

3. Основные направления развития малой авиации Российской Федерации.

3.1. Нормативно-правовое обеспечение развития малой авиации.

Нормативное правовое обеспечение развития малой авиации является основой для урегулирования проблем в обеспечении функционирования малой авиации в субъектах Российской Федерации. В настоящее время в Российской Федерации уровень развития малой авиации настолько низок, что для ее возрождения необходимо в сжатые сроки разработать проект федерального закона «О развитии малой авиации Российской Федерации». Только на законодательном уровне возможна реализация целей и задач в сфере авиационной деятельности малой авиации и создания самодостаточной многофункциональной региональной воздушной транспортной сети.

В проекте федерального закона «О развитии малой авиации Российской Федерации» целесообразно предусмотреть:

- создание уполномоченного органа управления в сфере авиационной деятельности малой авиации и его структурные подразделения (органы) на территории субъектов Российской Федерации;

- изменения и дополнения в нормативные правовые акты по функционированию авиации России: «Воздушный кодекс Российской Федерации» и иные законодательные акты;

- развитие малой авиации осуществляется в соответствии с решением органов государственной власти субъектов Российской Федерации, а также федеральных органов исполнительной власти.

- оказание помощи федеральных органов исполнительной власти по финансированию Целевых региональных программ по развитию малой авиации;

Разработать документы в обеспечение:

- совершенствования структуры воздушного пространства России;
- поэтапного внедрения уведомительного принципа использования свободного воздушного пространства;

- развития авиационной инфраструктуры для малой авиации;

- совершенствования (упрощения) системы лицензирования авиационной деятельности на уровне малой авиации;

- совершенствования (упрощения) системы сертификации летательных аппаратов и авиационного персонала в области малой авиации;

- создания системы контроля безопасности полетов малой авиации;

- создания системы контроля авиационной безопасности малой авиации в местах постоянного (основного) и временного базирования.

3.2. Финансовое обеспечение развития малой авиации.

Авиационная деятельность является высокочрезвычайно затратной сферой экономики, производства и функционирования. Стоимость летательных аппаратов превышает по ряду стоимостных показателей даже стоимость дорогих автомобилей. В обеспечении полетов и управлении задействовано большое

количество авиационного персонала и объектов наземной инфраструктуры, а также специалисты из других сфер деятельности (метеорологи, врачи, топогеодезисты и т.д.). Чтобы приобрести летательные аппараты и обеспечивающую технику, оплатить услуги всего задействованного персонала в авиационной деятельности необходимо иметь хорошо отлаженную систему финансирования.

В настоящее время мы не имеем достаточного парка летательных аппаратов и развитой авиационной инфраструктуры для реализации интересов администраций глав регионов, областей и городов, юридических и физических лиц. Поэтому на начальном этапе развития малой авиации она не может быть рентабельной. Для обеспечения ее развития должна быть реализована поддержка государством субъектов Российской Федерации в сфере развития малой авиации. Поддержка должна основываться на благоприятных и гибких нормативных правовых, инвестиционных, лизинговых, кредитных, налоговых, таможенных, бюджетных, экономических, социальных, организационных, административных и иных механизмах взаимодействия и равноправного партнёрства органов государственной власти с юридическими и физическими лицами, в том числе с иностранными партнерами.

При развитии малой авиации должны быть сбалансированы интересы всех заинтересованных сторон. На всех этапах авиационной деятельности эту заинтересованность, прежде всего, необходимо регулировать нормативными правовыми актами, справедливыми и прозрачными правилами правоотношений, льготами в перечисленных выше направлениях деятельности.

Финансовое обеспечение предполагает:

- финансирование целевых программ развития малой авиации регионов из Федеральных источников;
- финансирование целевых программ развития малой авиации регионов из регионального бюджета;
- финансирование программ Российскими и зарубежными инвесторами и партнерами;

- привлечение средств предпринимателей развивающих малую авиацию.

Привлечение средств юридических и физических лиц к развитию малой авиации может быть достигнуто за счет:

- предоставления налоговых льгот на определенный период развития малой авиации;
- предоставления временных таможенных льгот на авиационную и обеспечивающую технику, на производимую в России и за рубежом;
- обеспечения выгодных лизинговых отношений владельцев самолетов с эксплуатантами авиационной техники;
- совершенствования систем оформления договорных отношений в области авиационной деятельности.

3.3. Научно-техническое обеспечение малой авиации.

В России на разных уровнях разработки и производства находится большое количество различных летательных аппаратов малой авиации. Их создавали на прославленных фирмах (ОКБ), энтузиасты на авиационных заводах, небольшие творческие коллективы и инженеры одиночки. Многие из созданных образцов обладают уникальными характеристиками.

Необходимо в рамках Федеральной и региональных программ развития малой авиации предусмотреть их активное участие с привлечением для разработки летательных аппаратов научно-исследовательских и научно-производственных организаций. При этом целесообразно:

- организовать работу по проектированию летательных аппаратов малой авиации различных типоразмеров и различного целевого предназначения на основе применения новейших технологий и материалов;
- организовать работу по проектированию систем управления полетами летательных аппаратов малой авиации на основе глобальных систем спутниковой навигации и связи, а также автоматизации деятельности органов ОрВД;

- научно обосновать целесообразность и масштабы введения уведомительной системы выполнения полетов летательных аппаратов малой авиации;
- выработать рекомендации по созданию самодельных летательных аппаратов, разработать типовые агрегаты и комплексы оборудования для них;
- оказать научную поддержку малым коллективам и одиночкам-любителям в создании или оформлении созданных ими летательных аппаратов;

3.4. Использование промышленного потенциала страны в интересах развития малой авиации Российской Федерации.

Военно-промышленный комплекс России (именно в нем, практически, производится вся авиационная техника России) в настоящее время задействован приблизительно на 40%. Разработку и выпуск летательных аппаратов малой авиации и средств обеспечения на предприятиях военно-промышленного комплекса можно решить проблему в рамках Российской Федерации.

При этом нельзя использовать только промышленные разработки. Очень много оригинальных решений в разработанных малыми коллективами и инженерами-одиночками образцах авиационной техники. Они во многих случаях учитывают особенности климатических и природных условий регионов.

Целесообразно провести конкурс на лучший образец (образцы) летательных аппаратов малой авиации и рекомендовать победителей к серийному производству.

Авиационным заводам для организации производства летательных аппаратов малой авиации на первом этапе развития малой авиации предоставить экономические льготы и право на организацию лизинговой деятельности. Заводы военно-промышленного комплекса выпускающие средства связи и обеспечения также могут осуществлять производственную деятельность в этом направлении.

3.5. Развитие авиационной инфраструктуры для малой авиации.

Развитие авиационной инфраструктуры предполагает:

- обеспечение реконструкции и технического перевооружения объектов существующей наземной инфраструктуры в региональных аэропортах для осуществления авиационной деятельности в сфере малой авиации, при внедрении современных технологий, новых типов наземной техники, систем управления и информационного обеспечения;
- формирование сети центров технического обслуживания летательных аппаратов малой авиации;
- создание сети топливозаправочных комплексов ГСМ для летательных аппаратов малой авиации;
- строительство новых аэропортов, аэродромов, взлетно-посадочных полос и авиаплощадок для летательных аппаратов малой авиации.

Восстановление авиационной инфраструктуры осуществляется в первую очередь с восстановления сети региональных аэродромов (в т.ч. гидроаэродромов), вертодромов и вертолетных площадок. Эта задача является первоочередной, т.к. в настоящий момент продолжается разграбление еще сохранившихся региональных аэродромов и аэропортов. Растаскивают бетонные плиты и железные сборные покрытия, аэродромные территории застраивают дачами и коттеджами.

Сохранение и восстановления сети малых аэродромов осуществляется региональными органами власти при поддержке федеральными органами исполнительной власти Российской Федерации.

В целях реализации задач развития инфраструктуры для малой авиации предполагается:

- передать часть аэропортов (в том числе все неиспользуемые в настоящее время), находящихся в федеральной собственности, в ведение органов государственной власти субъектов Российской Федерации, юридическим и физическим лицам;

- привлечение бюджетных и внебюджетных средств Федерального центра и субъектов Российской Федерации, привлечение средств юридических и физических лиц, а также инвестиции зарубежных партнеров на реконструкцию объектов авиатранспортной (наземной) инфраструктуры;
- стимулирование привлечения внебюджетных средств на модернизацию и развитие авиаинфраструктуры на основе инвестиционных договоров с применением форм равноправного государственно-частного партнерства;
- поддержка коммерческих программ развития региональных аэропортов, аэродромов, вертодромов и вертолетных площадок, центров технического обслуживания летательных аппаратов, систем материально-технического обеспечения малой авиации;
- снижения стоимости топлива для авиационной деятельности малой авиации в системе развития экономики и социальной сферы регионов.

3.6. Реструктуризация воздушного пространства и развитие единой системы организации воздушного движения для малой авиации.

Для совершенствования структуры воздушного пространства необходимо провести реструктуризацию воздушного пространства России с целью выделения свободных районов для полетов авиации по правилам визуального полета (ПВП). Реструктуризацию гармонизировать с перспективными проектами ИКАО и провести в несколько этапов:

- восстановить существовавшие МВЛ и обозначить новые на наиболее перспективных маршрутах ниже нижнего эшелона;
- определить верхнюю высоту полетов по ПВП на МВЛ (как высоту нижнего эшелона; как единую для всей зоны или района ЕС ОрВД в зависимости от интенсивности полетов гражданской и малой авиации (3000...6000 м); как высоту сплошного радиолокационного контроля);
- выделить свободные районы, включающие все свободное от авиационной и иной деятельности воздушное пространство, для полетов по

ПВП при уведомительном принципе его использования.

Поэтапно перераспределить воздушное пространство между диспетчерским и консультационным способами обслуживания воздушного движения: в специальных зонах (запретные, пограничные, особые, пилотажные и т.п.), на воздушных трассах, местных воздушных линиях и подходах к аэродромам - диспетчерский, в остальном пространстве - консультационный, при невозможности визуального или радиолокационного наблюдения за ВС - информационный.

Ввести уведомительный принцип организации полетов в соответствии с этапами реструктуризации воздушного пространства:

- полеты по уведомительному принципу по МВЛ или заявленным маршрутам ниже нижнего эшелона;
- полеты по уведомительному принципу по МВЛ или заявленным маршрутам на высотах определенных для свободных районов;
- полеты по уведомительному принципу в свободных районах по кратчайшим расстояниям между заданными точками при разрешительной системе пересечения диспетчерского пространства и исключения входа в запретные зоны.

В целях реализации уведомительного принципа организации полетов необходимо:

- выделить бюджетные средства субъектов Российской Федерации на реконструкцию объектов системы организации воздушного движения;
- стимулировать привлечение внебюджетных средств на указанные цели на основе инвестиционных договоров с применением форм государственно-частного партнерства;
- сформировать эффективную систему контроля за использованием воздушного пространства;
- развивать внедрение перспективных, в том числе спутниковых, систем связи, навигации и наблюдения.

3.8. Система подготовки авиационного персонала в сфере авиационной деятельности малой авиации.

Государственная поддержка в развитии учебных заведений в сфере подготовки авиационного персонала малой авиации. Предоставление временных льготных кредитов учебным заведениям в сфере малой авиации. Совершенствование и развитие системы первоначального обучения пилотов-любителей на базе действующих высших и средних учебных заведений гражданской и государственной авиации, осуществляющих подготовку авиационного персонала.

Создание авиационных учебных центров малой авиации (училищ, школ, аэроклубов и т.д.).

3.8. Обеспечение безопасности полетов летательных аппаратов малой авиации

Обеспечение безопасности полетов малой авиации осуществляется на основе повышения надежности функционирования летательных аппаратов, развития системы управления, повышения организации и использования воздушного движения.

– В составе структур управления в сфере авиационной деятельности малой авиации предусматриваются органы надзора за обеспечением безопасности полетов малой авиации.

3.9. Обеспечение авиационной безопасности в малой авиации.

Обеспечение авиационной безопасности организуется в рамках государственных проектов борьбы с терроризмом и преступностью совместно с правоохранительными органами и другими силовыми структурами.

Работа по обеспечению авиационной безопасности должна организовываться по уровням ответственности и потенциальных опасностей. В

регионах базирования малой авиации эта часть работы должна обеспечиваться общим снижением преступности.

Задачи решаемые службами авиационной безопасности (досмотр пассажиров и иных лиц, ручной клади, багажа, груза, почты, бортприпасов; обеспечение охраны аэропорта, воздушных судов и других важных объектов; организация и осуществление контроля за доступом лиц и транспортных средств в контролируемую зону аэропорта и других объектов гражданской авиации; подготовка и реализация мер противодействия актам незаконного вмешательства; осуществление контроля за соблюдением установленных норм и правил авиационной безопасности) должны решаться в объемах и степени соответствующей уровню потенциальной опасности каждого объекта, который определяется нормативными документами.

4. Ожидаемые результаты

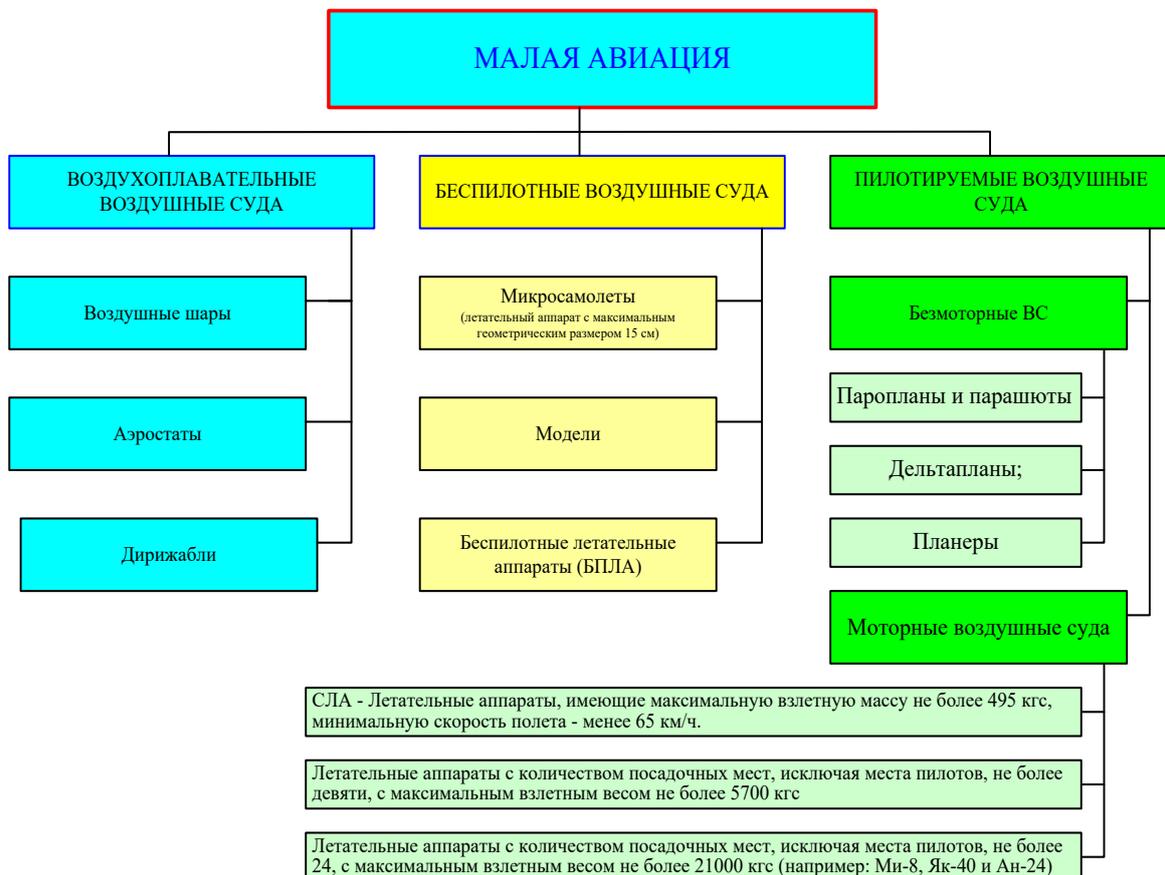
В результате реализации Концепции структура авиации Российской Федерации будет иметь следующий вид:

Реализация предлагаемой Концепции создаст оптимальные условия взаимовыгодного сотрудничества коммерческих организаций с субъектами Российской Федерации. Сотрудничество, основанное на реализации нормативной правовой базы, организационных и административных ресурсов, предоставлении льгот в соответствии с действующим федеральным и местным законодательством, сможет развиваться ускоренными темпами. Финансовые средства коммерческих структур на развитие инфраструктуры малой авиации смогут привлекаться на взаимовыгодных условиях. Будет развиваться оперативно взаимодействие коммерческих структур и субъектов Российской Федерации в ходе реализации экономических и социальных проектов.

ПРЕДЛАГАЕМАЯ ОБЩАЯ СТРУКТУРНАЯ СХЕМА АВИАЦИИ РОССИИ



Структура Малой авиации предлагается в следующем виде:



Федеральный центр и субъекты Российской Федерации будут строить свои взаимоотношения на основе рыночных условий, при безусловной поддержке регионов государством, особенно на начальном этапе развития местных воздушных коммуникаций субъектами Российской Федерации.

Развитие малой авиации повысит возможность контроля за труднодоступными территориями, которые используют незаконные вооруженные формирования, преступные группировки, торговцы наркотиками. Использование малой авиации, как составной части многофункциональной межведомственной системы государства и субъектов Российской Федерации в области противодействия внешним и внутренним угрозам, в том числе и террористическим актам, позволит снизить степень их опасности. При этом формируются благоприятные условия для финансовых и материальных инвестиций в развитие малой авиации, как дополнительного источника по контролю за воздушным пространством и территорией государства.

Развитие малой авиации в регионах обеспечит создание объективных предпосылок к росту экономики субъектов Российской Федерации. Массовое желание граждан в приобретении различных летательных аппаратов в собственность для выполнения полетов с целью реализации частных задач, предполагает создание сервисных услуг по обеспечению и обслуживанию полетов летательных аппаратов и в последующем по строительству и развитию предприятий по производству запасных частей, горюче-смазочных жидкостей и газов, наземной техники обеспечивающей и обслуживающей авиационную деятельность, а также проектирование, разработку и создание летательных аппаратов малой авиации на территориях субъектов Российской Федерации. Дополнительные рабочие места.

Повысятся возможности использования потенциала малой авиации в решении социальных задач регионов, таких как здравоохранение, охрана правопорядка, поисково-спасательные полеты, борьба со стихийными бедствиями (наводнения, лесные пожары, землетрясения) и другие.

Применение малой авиации в регионах улучшит благосостояние граждан, повысит социальную стабильность и создает объективную реальность использования гражданами воздушного транспорта для внутри региональных и межрегиональных перемещений. Для граждан субъектов Российской Федерации малая авиация станет наиболее оптимальным и доступным транспортным

средством. При ее развитии в регионах будут созданы условия для экономического подъема и рентабельности регионов, снятия транспортной напряженности, особенно для регионов Крайнего Севера, Дальнего Востока, Забайкалья, Сибири, Кавказа и других регионов со слабо развитыми железнодорожными, автомобильными и водными транспортными коммуникациями.

При наличии малой авиации в субъектах Российской Федерации создадутся условия для налогового сбора за экологию, аэронавигационные и иные услуги. Пользователи воздушного пространства (юридические и физические лица), осуществляющие авиационную деятельность (в том числе и полеты на летательных аппаратах) в границах территории субъекта Российской Федерации, на основе нормативно правовых отношений и договорных обязательств взаимодействуют с субъектами права, которые могут зачислять доходы от региональных налогов и сборов в бюджеты регионов.

Реализация экономических и социальных проектов в субъектах Российской Федерации во многом будет зависеть от отношения органов государственной власти субъектов Российской Федерации к функционированию, перспективам развития и базированию малой авиации на территории региона.