

Ідентифікаційний код 25778099

**Зареєстровано 9.12.1999 р. № 0260-99 Г.О. Управлінням юстиції в м.Києві
Мінюста України
м.Київ, Україна, пр.Відрадний, 36-Б; тел.: 464-9906; тел./факс:464-9912; 464-9956;**

**Розрахунковий рахунок № 2600455010778 в КРФ ВАТ КБ «ХРЕЩАТИК» МФО
300830**

ОСНОВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

Деятельность АДАУ должна осуществляться в рамках действующего законодательства Украины. Вместе с тем, в правовом поле имеется ряд пробелов и «ниш», которые до настоящего времени законодатель четко не определил, что позволяет АДАУ проявлять определенную инициативу для подготовки и проведения некоторых акций в интересах более четкого формирования данного сегмента рынка и приведения (построения) его в строгом соответствии с международными требованиями. Почему это важно? Потому, что предлагая свое видение АДАУ может вполне реально рассчитывать на то, что ряд функций (координация, взаимодействие, регистрация, сертифицирование и т.п.) может быть государственными структурами отдано ей на исполнение. Ниже будут приведены некоторые документы, которые, как нам кажется, могут быть объектами внимания АДАУ в последующем. Может, что-то уже есть, однако авторам, которые готовили предложения, они до конца неизвестны. Поэтому просим учитывать, что здесь приводятся ПРЕДЛОЖЕНИЯ, которые могли бы быть использованы в работе Ассоциации, в том числе и для формирования ее позитивного имиджа

КОНЦЕПЦИЯ РАЗВИТИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В УКРАИНЕ

(Должна быть одобрена на заседании Кабинета Министров Украины)

Введение

1. В силу особого геополитического положения Украины в центре Европы, имеющей достаточно огромную территорию и протяженные границы, в сочетании с сетью железнодорожных и автомобильных коммуникаций гражданская авиация имеет важнейшее значение для обеспечения национальной безопасности Украины. Создававшийся десятилетиями научно-технический и производственный потенциал авиационной промышленности, обеспечивающий Украине достойное место среди ведущих авиационных держав в мире, является ценнейшим достоянием страны. Авиационная промышленность остается одной из отраслей промышленности, способных создавать высокотехнологичную продукцию на мировом уровне, в том числе, производство летательных аппаратов с замкнутым циклом. Однако за последние годы в результате перемен в экономике и социальной сфере, падения платежеспособного спроса населения, появления сложностей в процессе адаптации к сформировавшимся в стране рыночным условиям и издержек реорганизации гражданская авиация и авиационная промышленность Украины оказались в тяжелом положении. Без целенаправленной государственной поддержки Украина уже в ближайшие 3-5 лет может утратить свой потенциал в этой области. Это создаст серьезную угрозу национальной безопасности Украины.
2. Концепция развития гражданской авиационной деятельности в Украине (далее именуется - Концепция) определяет основные цели, задачи и принципы государственного регулирования гражданской авиационной деятельности Украины. Она призвана определить роль государства и границы его вмешательства в процессы регулирования этой деятельности без нарушения принципов рыночной экономики. В Концепции под гражданской авиационной деятельностью понимается организационная, производственная, научная и иная деятельность физических и юридических лиц в целях удовлетворения спроса на воздушные перевозки, авиационные работы и услуги; - под государственным регулированием понимается разработка специально уполномоченными государственными органами исполнительной власти правил осуществления гражданской авиационной деятельности и контроля за их выполнением.
3. Государственному регулированию подлежат: 1) развитие и техническое совершенствование авиапромышленной и авиатранспортной инфраструктур; 2) осуществление структурных

преобразований в области авиапромышленного комплекса и гражданской авиации; 3) обеспечение технологической и экологической безопасности при осуществлении авиационной деятельности; 4) обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности в гражданской авиации; 5) формирование и функционирование рынка транспортных услуг, а также международная деятельность; 6) обеспечение мобилизационной готовности гражданской авиации.

4. Концепция рассматривается как основа для разработки и реализации государственных и региональных программ в области авиационной деятельности и решения других принципиальных, зависящих от гражданской авиации проблем отдельных отраслей и народно-хозяйственного комплекса Украины в целом. Концепция исходит из того, что развитие гражданской авиации, авиационной науки и промышленности Украины должно основываться на финансовой стабилизации и развитии экономики государства в условиях рынка, росте платежеспособного спроса населения и хозяйствующих субъектов страны, повышении роли Украины в мировом разделении труда.

5. Концепция разработана исходя из основных положений, изложенных в: 1) Воздушном кодексе Украины; 2) Законе Украины от _____ г. "О конкуренции и ограничении монополистической деятельности на товарных рынках"; 3) Законе от _____ г. "О естественных монополиях"; 4) Концепции государственной транспортной политики Украины, одобренной постановлением КМУ от _____; 5) Законе от _____ г. "О государственном регулировании развития авиации"; 6) Концепции реструктуризации украинского авиапромышленного комплекса, одобренной постановлением КМУ от _____; 7) Концепции реструктуризации и реформирования гражданской авиации Украины, одобренной постановлением КМУ от _____; 8) Законе от _____ г. "О лицензировании отдельных видов деятельности"; 9) Концепции управления государственным имуществом и приватизации в Украине, одобренной постановлением КМУ от _____ г.; 10) Решение заседания СНБОУ по вопросу об определении общей стратегии и неотложных мерах по сохранению и развитию авиации и самолетостроения Украины от _____; 11) Концепции модернизации и развития Единой системы организации воздушного движения Украины, утвержденной КМУ от _____; 12) Постановлении КМУ от _____ "О лицензировании отдельных видов деятельности".

Часть 1.

Современное состояние и проблемы гражданской авиационной деятельности

6. В связи со сложившимся в экономике страны в последние годы тяжелым положением, значительным сокращением внутреннего валового продукта, реальных доходов населения резко сократился платежеспособный спрос на авиационные перевозки, работы и услуги. В результате этого рынок авиационных перевозок существенно деформировался. По сравнению с 1990 годом в 8 раз сократился объем авиационных перевозок. Вместе с тем значительно возросло количество отечественных коммерческих авиационных компаний, конкурирующих на рынке авиационных перевозок. При этом из множества авиационных компаний всего лишь несколько выполняют около 90 процентов объема работ и только одна треть компаний работает на регулярной основе. Парк самолетов гражданской авиации морально и физически устарел. Свыше 80 процентов пассажирских самолетов эксплуатируются более 10 лет, их технический и эксплуатационный уровень не соответствует современным стандартам, особенно в области авионики и авиационных двигателей. Вместе с тем у большинства авиационных компаний, занимающих ведущее место на рынке авиационных перевозок, отсутствуют необходимые финансовые средства для обновления парка воздушных судов. По этой же причине авиационные компании не в состоянии в полной мере организовать дежурство поисково-спасательных воздушных судов, что существенно снижает уровень поисково-спасательного обеспечения полетов гражданской авиации. Крайне сложная ситуация сложилась в области организации управления воздушным движением. Критическое положение, связанное с кризисом рынка авиационных перевозок, сложилось и на рынке отечественной гражданской авиационной техники. Авиационная промышленность Украины, несмотря на глубокие экономические трудности, пока еще сохраняет свой базовый научно-технический и производственный потенциал, позволивший создать и сертифицировать в последние годы ряд образцов гражданской авиационной техники, не уступающих мировым аналогам. Однако объем продажи отечественной гражданской авиационной техники сократился по сравнению с началом 90-х годов более чем в пять раз, что объясняется падением пассажирооборота, отсутствием финансовых возможностей у отечественных авиационных компаний для переоснащения парка воздушных судов, отсутствием в стране системы авиационного лизинга. В то же время в ущерб национальным интересам страны на внутренний рынок Украины активно вторгаются иностранные производители авиационной техники и авиационные компании, несмотря на наличие конкурентоспособных воздушных судов отечественного производства нового поколения. Недостаточно осуществляется экспорт гражданских самолетов. Основной причиной сложившегося положения является крайне ограниченное финансирование авиационной деятельности в сочетании с неэффективным государственным регулированием.

7. В настоящее время основными проблемами авиапромышленного комплекса являются: 1) кризис внутреннего рынка гражданской авиационной техники, связанный с отсутствием у авиационных компаний необходимых средств для обновления парка эксплуатируемых воздушных судов; 2) отсутствие в авиапромышленном комплексе собственных финансовых ресурсов, необходимых для его развития; 3) резкое сокращение экспорта гражданских воздушных судов; 4) неразвитость кредитных

механизмов финансирования производства и поставки (продажи), а также реализации финансового лизинга отечественной авиационной техники; 5) отсутствие стимулов для отечественных и иностранных финансовых структур к вложению инвестиций в авиационно-строительную промышленность на условиях, близких к условиям получения финансовых ресурсов иностранными производителями авиационной техники; 6) организационная раздробленность комплекса после первого этапа акционирования и приватизации; 7) недостаточное и неполное финансирование работ, предусмотренных государственной целевой программой развития гражданской авиационной техники Украины до 2_____ года, что привело к несоблюдению сроков выполнения ряда работ по созданию нового поколения отечественных гражданских воздушных судов; 8) падение интеллектуального потенциала научно-исследовательских институтов, конструкторских бюро и предприятий, производящих серийную продукцию, прерывание процесса смены поколений авиационных ученых, инженеров, техников и высококвалифицированных рабочих; 9) усиление конкуренции как на внешнем, так и на внутреннем рынке со стороны зарубежных авиапромышленных компаний; 10) обострившаяся в последнее время борьба за права собственности и отсутствие контроля за предприятиями и организациями авиационной промышленности.

8. В настоящее время основными проблемами гражданской авиации являются: 1) снижение объемов авиационных перевозок; 2) физический и моральный износ парка гражданских воздушных судов, несоответствие технико-экономических характеристик эксплуатируемых воздушных судов предыдущего поколения современным мировым требованиям; 3) структурная раздробленность отечественных авиационных предприятий (авиакомпаний, организаций обеспечения и т.д.), неспособных в ряде случаев обеспечить требуемый уровень услуг при осуществлении авиационных перевозок; 4) отставание развития материально-технической базы объектов авиационной инфраструктуры от современных требований; 5) отсутствие у авиационных компаний финансовых ресурсов для модернизации основных фондов; 6) незавершенность формирования нормативно-правовой базы в области системы обязательной сертификации (аттестации).

9. Основными недостатками действующей гражданской подсистемы организации воздушного движения являются: 1) незавершенность формирования единой хозяйственной системы управления воздушным движением как государственного унитарного предприятия; 2) несовершенство материально-технического обеспечения; 3) несовершенство организационно-мобилизационного и технического планирования перевода центров организации воздушного движения с мирного на военное положение; 4) необходимость организационно-штатной перестройки гражданской подсистемы организации воздушного движения при переходе с мирного на военное положение.

10. Основными проблемами в области обеспечения безопасности полетов в гражданской авиации в настоящее время являются: 1) недоукомплектованность кадрами государственных инспекторов, осуществляющих государственный контроль за деятельностью авиационных предприятий в области безопасности полетов и авиационной безопасности; 2) несовершенство имеющихся тренажеров, приводящее к удорожанию подготовки, снижению навыков членов экипажа в управлении воздушными судами особенно в сложных метеоусловиях и в аварийных ситуациях; 3) слабая оснащенность гражданской авиации техническими средствами обеспечения авиационной безопасности, в том числе аппаратурой обнаружения взрывчатых веществ; 4) несоответствие информационного обеспечения безопасности полетов потребностям системы государственного регулирования, что затрудняет своевременное принятие решений в целях предотвращения авиационных происшествий; 5) устаревшие лабораторная база и оборудование научно-исследовательских и проектных организаций гражданской авиации и промышленности, обеспечивающих отработку и решение технических проблем обеспечения безопасности гражданской авиации; 6) отсутствие порядка финансирования расходов на содержание и развитие службы поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов гражданской авиации; 7) недостаточное финансирование работ по обеспечению безопасности гражданской авиации и надежности авиационной техники.

Часть 2.

Цели и задачи государственного регулирования

11. Целью государственного регулирования гражданской авиационной деятельности является создание условий для: 1) развития отечественного авиапромышленного комплекса, обеспечивающего сохранение за Украиной роли активной авиационной державы и удовлетворение потребностей гражданской авиации страны в разработке и поставках современной авиационной техники; 2) формирования современной авиатранспортной системы, соответствующей платежеспособному спросу на перевозки пассажиров и грузов, а также на выполнение социальных, оборонных и других специальных требований в интересах национальной безопасности Украины.

12. Для достижения цели, указанной в пункте 11 Концепции, необходимы: 1) поддержка и развитие научно-технического и производственного потенциала авиационной промышленности и гражданской авиации, обеспечивающего создание и производство отечественных конкурентоспособных

гражданских воздушных судов, развитие перспективных технологий в области авиации; 2) обеспечение безопасных, качественных и экономичных воздушных перевозок, авиационных работ и услуг за счет обновления парка воздушных судов гражданской авиации на основе закупок конкурентоспособной отечественной авиационной техники; 3) координация деятельности по модернизации и строительству аэродромов и аэропортов, отвечающих международным стандартам, и эффективное использование аэродромов государственной авиации, не принадлежащих Министерству обороны Украины; 4) обеспечение украинским юридическим лицам, а также физическим лицам выгодных экономических условий для стимулирования инвестиционной деятельности по созданию, закупкам и эксплуатации авиационной техники; 5) обеспечение эффективной интеграции Украины в мировую систему хозяйственных связей и разделения труда; 6) содействие увеличению экспорта отечественной гражданской авиационной техники.

13. Главными задачами государства в области регулирования гражданской авиационной деятельности являются: 1) государственная поддержка разработки ключевых базовых технологий и создания научно-технического задела, выполнения научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ для разработки новых образцов конкурентоспособной гражданской авиационной техники; 2) создание условий для сохранения и развития необходимой научно-технической базы, обеспечивающей техническую оснащенность отечественной гражданской авиации на мировом уровне; 3) содействие реструктуризации авиастроительного комплекса в соответствии с требованиями обеспечения обороноспособности, экономического развития Украины и потребностями гражданской авиации в обновлении парка авиационной техники; 4) обеспечение высокого уровня безопасности авиационной деятельности на основе технологического перевооружения отрасли, развития систем поддержания летной годности авиационной техники и обеспечения безопасности полетов, совершенствования технологических и организационных основ использования воздушного пространства; 5) оптимизация сети международных аэропортов и аэропортов общегосударственного значения; 6) создание системы и механизмов кредитования поставок (продаж) отечественной гражданской авиационной техники и условий для становления и развития отечественной системы авиационного лизинга как основы обновления парка воздушных судов; 7) создание условий для ведения в хозяйственный оборот результатов интеллектуальной деятельности, права на которые принадлежат Украине; 8) создание условий для эффективного функционирования гражданской авиации (сохранение и развитие авиационной инфраструктуры, совершенствование механизмов сертификации и лицензирования и т.д.); 9) эффективное управление государственной долей собственности на предприятиях и в организациях гражданской авиации и авиапромышленного комплекса; 10) создание условий для конкуренции в гражданской авиации и авиапромышленном комплексе; 11) совершенствование регулирования естественных монополий в области гражданской авиационной деятельности; 12) развитие нормативной правовой базы в области гражданской авиационной деятельности; 13) совершенствование системы подготовки кадров, методической базы и технических средств обучения, сохранение высокого уровня квалификации авиационного персонала и разработка комплекса мер по его социальной защите; 14) содействие международному признанию отечественной системы обеспечения безопасности полетов.

14. Главными принципами государственного регулирования гражданской авиационной деятельности являются: 1) в финансово-экономической сфере: - государственная поддержка жизненно важных и экономически выгодных для государства направлений развития гражданской авиации, в том числе разработки новых образцов отечественной авиационной техники и их дальнейшей модернизации; - рациональное распределение финансовых ресурсов в интересах решения проблем гражданской авиации на основе долгосрочного прогноза, целевых программ и консолидации финансовых средств; - проведение протекционистской политики по внедрению отечественной авиационной техники; - государственная поддержка закупок авиационными компаниями отечественных воздушных судов нового поколения, в том числе путем компенсации расходов по уплате процентной ставки по кредитам, привлекаемым авиационными компаниями для покупки новой отечественной авиационной техники; - поддержка создания отечественной системы авиационного лизинга; - поддержка на государственном уровне разработанных совместно с зарубежными партнерами программ, а также работ по международному признанию отечественных норм и систем в области авиационной деятельности; - всемерное содействие притоку отечественных и зарубежных внебюджетных финансовых средств и других ресурсов; 2) в организационной сфере: - развитие гражданской авиации и авиапромышленного комплекса на основе координации и согласования их деятельности по реализации действующих, формированию и разработке новых программ; - согласованная с прогнозом развития экономики страны и платежеспособного спроса на авиационные перевозки, работы и услуги количественная и структурная оптимизация объектов и средств авиационной инфраструктуры, позволяющая обеспечить нормальное функционирование гражданской авиации и ее своевременное техническое переоснащение; - разработка и реализация комплекса мер по реструктуризации авиационной промышленности, в том числе создание нескольких централизованно управляемых холдингов с контрольным пакетом акций, принадлежащих государству; 3) в сфере научно-технической политики: - сохранение и развитие научно-технического потенциала, создание перспективных материалов и технологий как основы дальнейшего развития гражданской авиации Украины; - рациональное сочетание модернизации образцов гражданской авиационной техники, созданных в последние годы, с разработкой перспективных образцов, соответствующих уровню XXI века; - унификация и

оптимизация типажа гражданской авиационной техники; - обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности.

15. Основными направлениями государственного регулирования гражданской авиационной деятельности Украины являются: 1) сбалансированное развитие авиационного потенциала Украины для комплексного решения задач экономической безопасности, социально-экономического и культурного развития страны на основе единой государственной политики; 2) завершение реструктуризации авиационной промышленности с целью сохранения и развития авиационной науки, промышленной и экспериментально-испытательной базы; 3) обеспечение потребностей страны во внутренних и международных авиационных перевозках с использованием отечественной авиационной техники; 4) использование воздушного пространства Украины в интересах всех его пользователей; 5) обеспечение безопасности полетов гражданской авиации и авиационной безопасности; 6) поисково-спасательное и аварийно-спасательное обеспечение полетов гражданской авиации; 7) объединение усилий государств - участников Содружества Независимых Государств на основе скоординированной технической политики при осуществлении гражданской авиационной деятельности, сохранения и дальнейшего развития единой системы авиационных правил, сертификации гражданских воздушных судов и их производства, международных аэродромов и их оборудования, а также единой системы расследования авиационных происшествий на базе Межгосударственного авиационного комитета; 8) усиление позиции Украины в международной авиатранспортной системе за счет повышения конкурентоспособности украинских авиационных компаний и воздушных судов, производимых отечественными предприятиями авиационной промышленности; 9) совершенствование нормативной правовой базы гражданской авиационной деятельности; 10) совершенствование системы подготовки специалистов в области авиационной деятельности, обеспечение их социальной защищенности; 11) активизация пропаганды авиационных традиций и истории гражданской авиации Украины. Государственное регулирование гражданской авиационной деятельности осуществляется преимущественно правовыми и экономическими методами, в том числе государственной поддержкой. В определенных случаях, в рамках законодательства Украины, государство оставляет за собой право непосредственного вмешательства в деятельность субъектов, осуществляющих гражданскую авиационную деятельность.

16. Органы государственного регулирования гражданской авиационной деятельностью.

Общее стратегическое руководство гражданской авиационной деятельностью осуществляет президент Украины. КМУ осуществляет непосредственное руководство и государственное регулирование гражданской авиационной деятельности через специально уполномоченные органы.

17. Под специально уполномоченными органами понимаются: 1) государственные органы исполнительной власти: - Минтранс в области гражданской авиационной техники обеспечивает организацию научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по созданию и производству гражданской авиационной техники, осуществляет государственное регулирование деятельности предприятий и организаций авиапромышленного комплекса, включая решение вопросов соответствия выпускаемой техники установленным требованиям и нормам охраны труда, проведение государственной политики в области развития гражданской авиационной техники; - департамент авиации Минтранса в области гражданской авиации обеспечивает государственный контроль за деятельностью, осуществляемой в гражданской авиации, включая вопросы оценки соответствия эксплуатируемой авиационной техники требованиям обеспечения безопасности полетов, ее допуска и соблюдения правил эксплуатации, оценки производственной деятельности всех участников авиатранспортного процесса по обеспечению безопасности полетов, и проводит государственную политику в области развития гражданской авиации; 2) государственные органы регулирования естественных монополий, а также иные органы, которым законом, указом Президента Украины или постановлением КМУ предоставлены полномочия по государственному регулированию в области гражданской авиационной деятельности.

18. Финансирование мероприятий Программы развития гражданской авиационной техники Украины и Программы развития гражданской авиации Украины за счет средств государственного бюджета осуществляется через уполномоченные органы исполнительной власти в пределах средств, предусматриваемых законом о бюджете на соответствующий год на реализацию указанных программ, исходя из ресурсных возможностей экономики.

Часть 3.

Государственное регулирование деятельности авиапромышленного комплекса

19. Главная цель государственного регулирования деятельности авиапромышленного комплекса в области разработки и производства гражданской авиационной техники - обеспечение экономической и технологической безопасности страны, потребностей внутреннего и внешнего рынков гражданской авиации в новой конкурентоспособной авиационной технике, участия Украины в международном разделении труда в авиационной сфере, преодоления кризиса в авиационной промышленности и

сохранения ее ядра, способного к развитию в условиях рыночной экономики, при минимальном использовании государственных финансовых ресурсов.

20. Основными направлениями государственного регулирования деятельности авиапромышленного комплекса являются: 1) государственная поддержка разработки и создания научно-технического задела и новых образцов отечественной авиационной техники на основе программно-делового планирования; 2) развитие и защита рынка отечественной авиационной техники; 3) обеспечение ответственности разработчиков и производителей гражданской авиационной техники на этапе ее эксплуатации в послепродажный период; 4) продолжение процесса реструктуризации авиационной промышленности с учетом обеспечения экономической безопасности страны.

21. Государственное регулирование осуществляется на основе следующих базовых принципов и условий: в части программно-целевого планирования

1) деятельность авиапромышленного комплекса осуществляется на основе долгосрочных программ развития гражданской авиационной техники Украины на соответствующий период, основными целями и задачами которых являются: - удовлетворение потребностей Украины в переоснащении парка воздушных судов для обеспечения пассажирских и грузовых перевозок и выполнения авиационных работ; - развитие научно-технического и производственного потенциала отечественной авиационной промышленности, отвечающего потребностям национальной экономики и безопасности; - обеспечение производства конкурентоспособной отечественной гражданской авиационной техники путем создания новых и модернизации эксплуатируемых воздушных судов; - развитие новых форм и методов технического обслуживания и систем послепродажного сервисного обслуживания;

2) реализация программ развития гражданской авиационной техники обеспечивается за счет использования собственных средств, привлечения средств отечественных и зарубежных инвесторов, а также за счет средств государственного бюджета и бюджетов субъектов Украины;

3) разработка программ развития авиационной техники Украины на соответствующий период возлагается на орган, уполномоченный осуществлять государственное регулирование и соответствующее управление авиационной промышленностью, который является заказчиком выполняемых работ; в части содействия становлению и развитию рынка авиационной техники гражданского назначения 1) обеспечение создания механизмов кредитной поддержки поставок (продаж) украинской авиационной техники авиационным компаниям; 2) стимулирование использования механизмов лизинга украинской авиационной техники; 3) активизация усилий в процессе проведения межправительственных переговоров по организации регулярных маршрутов с выделением обязательных квот для использования украинской авиационной техники; 4) обеспечение поддержки обоснованных инициатив отечественных и зарубежных производителей авиационной техники по реализации проектов международного сотрудничества и кооперации; 5) проведение рациональной политики в рамках межправительственных соглашений в отношении сертификации авиационной техники и взаимного признания систем нормирования летной годности; 6) активизация государственного влияния на продвижение украинской авиационной техники на зарубежные рынки; 7) осуществление мер государственной поддержки с соблюдением требований антимонопольного законодательства.

В результате проведения указанных мероприятий на начальном этапе реализации Концепции будет обеспечено формирование финансового механизма передачи авиационной техники от производителя авиационным компаниям, расширение налогооблагаемой базы за счет роста продаж украинской авиационной техники, сохранение научно-технического и производственного потенциала авиационной отрасли, сохранение существующих и создание новых рабочих мест в отрасли; в части структурных преобразований 1) стимулирование оптимизации структуры отрасли в соответствии с долгосрочными программами развития гражданской и государственной авиационной техники, обеспечивающими безопасность страны, ее внутренние потребности и прогнозируемый спрос на внешнем рынке; 2) поддержка структурных преобразований авиационной промышленности, направленных на создание крупных широкопрофильных корпоративных структур, объединяющих конструкторские бюро и серийные предприятия, повышение экономической эффективности деятельности предприятий и организаций отрасли и интегрированных структур по самолето-, вертолето-, двигателе-, приборо- и агрегатостроению, создаваемых на добровольной основе и ответственных за разработку, производство, модернизацию, ремонт и послепродажное сервисное обслуживание авиационной техники; 3) учет опыта структурных преобразований, осуществленных в соответствии с принятой ранее Концепцией реструктуризации украинского авиапромышленного комплекса, и внесение в нее необходимых коррективов, учитывающих изменения в политической и экономической ситуации в стране. Все мероприятия в области структурной перестройки авиационной промышленности будут проводиться исключительно по результатам рассмотрения и экспертизы уполномоченными органами конкретных долгосрочных проектов и программ, обеспеченных источниками финансирования и ориентированных на удовлетворение спроса на внутреннем и внешнем рынках; 4) осуществление необходимых мер по сохранению уникальной экспериментальной и стендовой базы авиапромышленного комплекса; 5) реструктуризация предприятий и организаций авиапромышленного комплекса будет осуществляться

одновременно с принятием мер по их финансовому оздоровлению (санации), при этом преимущественная поддержка будет оказываться тем предприятиям и организациям, которые выразили готовность и участвуют в проведении реструктуризации задолженности перед государственным бюджетом на условиях, установленных Кабинетом Министров Украины. Поддержка в приоритетном порядке будет оказываться тем проектом реструктуризации предприятий и организаций авиационной промышленности, которые предусматривают проведение мероприятий по повышению рыночной стоимости их активов, участвуют в поставке продукции для государственных нужд, а также в разработке и создании новой конкурентоспособной авиационной техники; б) в процессе структурных преобразований будет осуществляться интеграция с авиационными предприятиями стран СНГ, имеется в виду, с одной стороны, необходимость сохранения за Украиной приоритетов на авиационном рынке этих стран и, с другой стороны, использование конструкторских и производственных возможностей авиационной промышленности стран СНГ. Такая интеграция может осуществляться в форме создания межгосударственных корпоративных структур на основе межправительственных соглашений. При реструктуризации будет обеспечена согласованность государственной политики в отношении государственных авиационных научных центров с общими принципами государственного управления отечественной фундаментальной наукой. Эти центры целесообразно сохранить в государственной собственности, одновременно осуществляя их постепенную интеграцию в целях улучшения координации научно-исследовательских работ, концентрации научных сил на приоритетных разработках; в части ответственности разработчиков и производителей авиационной техники за обеспечение ее эксплуатации в послепродажный период важными государственными приоритетами являются 1) практическая реализация положений законодательства Украины относительно ответственности разработчика, изготовителя и эксплуатанта авиационной техники за обеспечение технического обслуживания и ремонта выпускаемых изделий, поставку в необходимом количестве и ассортименте запасных частей в течение срока службы изделия даже при снятии его с производства. Указанные виды ответственности непосредственно связаны с уровнем эксплуатационно-технических характеристик авиационной техники, обуславливающих эффективность, стоимость эксплуатации, долговечность и в целом конкурентоспособность воздушных судов; 2) обеспечение исключительных прав разработчиков и производителей авиационной техники на модернизацию, доработку, сервисное обслуживание в гарантийный период созданной техники в рамках системы послепродажного обеспечения эксплуатации воздушных судов, авиационных двигателей и комплектующих изделий с возложением на указанных разработчиков и производителей ответственности за предоставляемые услуги. Подобные системы по типам или классам изделий должны создаваться с учетом зарубежной практики, международных стандартов и правил; 3) государственный контроль за летной годностью воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов и комплектующих изделий на этапах разработки, испытаний, эксплуатации и ремонта вплоть до списания предусматривает осуществление авторского контроля со стороны разработчиков и производителей авиационной техники за соблюдением условий эксплуатации и ремонта, указаний разработчика изделия по поддержанию его летной годности. Юридические и физические лица, эксплуатирующие и ремонтирующие воздушные суда, на безвозмездной основе предоставляют разработчику воздушных судов информацию о техническом состоянии авиационной техники, об особенностях ее эксплуатации и авиационных инцидентах. Состав информации, порядок ее предоставления и доведения до сведения заинтересованных авиационных организаций устанавливаются в соответствии с государственными авиационными правилами.

22. Финансирование разработки и создания научно-технической продукции, перспективных технологий, модернизации и сертификации новых образцов гражданской авиационной техники будет осуществляться за счет средств предприятий, финансовых структур, а также за счет ассигнований, выделяемых на реализацию программных мероприятий согласно закону о госбюджете на соответствующий год, исходя из ресурсных возможностей экономики. Средства на финансирование разработок, модернизацию, сертификацию, освоение производства и выпуск новых образцов отечественной гражданской авиационной техники будут привлекаться из внебюджетных источников. Финансирование процессов реструктуризации обеспечивается в основном за счет собственных средств реорганизуемых предприятий и привлекаемых ими кредитов на основе экономически обоснованных бизнес-планов реструктуризации.

23. Для реализации механизмов государственного регулирования деятельности авиационного комплекса необходимо внести ряд изменений и дополнений в законодательство Украины, предусматривающих: 1) возможность снижения пошлин за удостоверение договоров лизинга авиационной техники; 2) возможность предоставления налоговых льгот для украинских предприятий и организаций, производящих, приобретающих и эксплуатирующих отечественную авиационную технику нового поколения; 3) создание механизма оформления прав собственности и иных вещных прав на воздушные суда, включая принятие закона о государственной регистрации прав на воздушные суда и сделок с ними.

Часть 4.

Государственное регулирование деятельности гражданской авиации

24. Главная цель государственного регулирования гражданской авиации - сохранение экономической и технологической безопасности страны - состоит в выводе из кризисного состояния и обеспечения устойчивого функционирования системы воздушного транспорта Украины путем содействия коренной реструктуризации всех ее основных составляющих и создания объективных предпосылок для дальнейшего развития.

25. Для достижения этой цели необходимо решить следующие задачи: 1) экономически обоснованное укрупнение авиационных компаний и предприятий по использованию воздушного пространства и управлению воздушным движением; 2) обеспечение необходимого уровня государственного регулирования в рамках каждого элемента системы гражданской авиации; 3) создание необходимых условий для привлечения инвестиций в интересах обновления материально-технической базы отрасли; 4) содействие переходу на эксплуатацию новой, экономически эффективной и высоконадежной авиационной техники преимущественно украинского производства; 5) содействие внедрению качественно новых отечественных систем продажи и бронирования авиационных перевозок и сопутствующих услуг, а также совершенствование системы взаиморасчетов за проданные авиационные перевозки и оказанные услуги, включая аэронавигационное обслуживание; 6) завершение приватизации и акционирования объединенных авиационных предприятий при условии разделения авиакомпаний и аэропортов на независимые хозяйствующие субъекты.

26. Решение задач, указанных в пункте 16 Концепции, будет способствовать: 1) повышению уровня безопасности полетов; 2) предотвращению неоправданного роста тарифов на авиационные перевозки; 3) повышению качества обслуживания пассажиров и выполнения грузовых перевозок на воздушном транспорте; 4) росту объемов воздушных перевозок в Украине силами отечественных авиационных компаний, эксплуатирующих в основном воздушные суда украинского производства; 5) увеличению налоговых поступлений в бюджеты всех уровней; 6) созданию благоприятных условий для притока отечественных и иностранных инвестиций в объекты гражданской авиации.

27. В настоящее время на рынке авиационных перевозок и работ ___ процентов авиационных предприятий осуществляют перевозочную деятельность, а ___ процентов выполняют авиационные работы для нужд различных отраслей экономики страны. ___ процент предприятий - авиационных перевозчиков имеют лицензии на выполнение внутренних и международных регулярных перевозок и обеспечивают выполнение более ___ процентов объема авиационных перевозок (из них ___ авиационных компаний выполняют ___ процента авиационных перевозок). Остальные авиационные компании осуществляют чартерные (нерегулярные) рейсы и перевозки для собственных нужд (корпоративные авиационные перевозки). В целях повышения эффективности гражданской авиации государство намерено, используя экономическое и административные меры, создать условия для осуществления всего объема международных и межрегиональных авиационных перевозок при помощи оптимального с экономической точки зрения количества авиационных компаний, имея в виду реструктуризацию всей системы авиационных перевозок. Для этих целей необходимо: 1) осуществлять экономически оправданную реорганизацию (слияние, присоединение, ликвидацию) авиационных компаний, находящихся в государственной собственности, и авиационных компаний, контрольный пакет акций которых находится в государственной собственности, с учетом требований антимонопольного законодательства; 2) содействовать слиянию (присоединению) исключительно на добровольной основе авиационных компаний, не находящихся в государственной собственности либо не имеющих контрольного пакета акций в государственной собственности, с учетом требований антимонопольного законодательства и с учетом предотвращения доминирующего положения той или иной авиационной компании на рынке авиационных перевозок или ограничения конкуренции; 3) стимулировать повышение эффективности авиационных компаний, используя механизмы сертификации авиационных компаний, лицензирования авиационных услуг, а также предусмотренные законодательством Украины процедуры банкротства в отношении несостоятельных авиационных компаний вплоть до их ликвидации.

28. Учитывая экономические и географические особенности Укоатгы, система пассажирских авиационных перевозок должна быть построена по иерархическому принципу и состоять из авиационных перевозчиков (авиационных компаний) трех уровней - общегосударственного, регионального и местного.

К общегосударственному уровню относятся авиационные перевозчики, выполняющие весь объем регулярных перевозок на международных воздушных линиях в страны дальнего зарубежья, основную (не менее 70 процентов) часть регулярных перевозок в страны СНГ, определенную долю внутренних межрегиональных перевозок, а также значительную часть международных и внутренних чартерных рейсов. К региональному уровню относятся авиационные перевозчики, выполняющие основной объем межрегиональных регулярных перевозок, не более 30 процентов регулярных перевозок в страны СНГ, а также часть международных и внутренних чартерных рейсов. К местному уровню относятся авиационные перевозчики, выполняющие весь объем внутрирегиональных перевозок и часть межрегиональных перевозок для местных авиалиний.

29. Реформирование системы авиационных перевозок должно обеспечивать сопоставимость условий деятельности реструктуризированных авиационных компаний и в связи с этим предусматривать: 1) возможность совмещения одной и той же авиационной компанией функций перевозчика двух смежных уровней, в том числе для организации сквозных перевозок на стыкующихся регулярных авиалиниях; 2) применение мер государственного регулирования в отношении выполнения социально значимых, но экономически невыгодных маршрутов в регионах со слабо развитой транспортной инфраструктурой; 3) внедрение практики обоснованного регулирования межрегиональных пассажирских и грузовых перевозок. Помимо авиационных компаний указанных трех уровней перспективный план реформирования системы воздушных перевозок должен предусматривать существование эксплуатантов корпоративной авиации, специализированных авиационных перевозчиков, а также ограниченного числа государственных предприятий, обслуживающих исключительно нужды государственных органов власти.

30. Для реформирования системы коммерческих авиационных перевозок государство намерено: 1) проводить сертификацию всех отечественных авиационных перевозчиков в интересах сохранения на украинском рынке коммерческих воздушных перевозок авиационных компаний, соответствующих вновь вводимым дополнительным сертификационным требованиям, которые включают: - соответствие ряду устанавливаемых имущественных, финансовых и экономических цензов; - наличие собственных или арендованных воздушных судов для выполнения заявленной программы перевозок с учетом резерва воздушных судов; - наличие необходимой производственной базы; - наличие соответствующих служб для обеспечения полетов; - наличие собственной системы управления качеством выполнения авиационных перевозок; - обеспечение соответствующего режима труда и отдыха экипажей; 2) ужесточить порядок выдачи лицензий и контроль за соблюдением лицензионных требований по выполнению регулярных и чартерных перевозок, предусматривающий: - требования к авиационным компаниям по имущественному и финансовому цензу; - наличие у соискателя лицензии необходимого количества собственных или арендованных воздушных судов, при этом срок действия лизинговых соглашений или договоров аренды должен быть не менее года и соответствовать периоду действия запрашиваемой лицензии; - подтверждение финансово-имущественной состоятельности соискателя лицензии, гарантирующей (независимо от доходов, получаемых от заявленных перевозок или выполняемых видов авиационных работ) исполнение им своих обязательств перед пассажирами и заказчиками авиационных работ в течение периода времени, превышающего договорные обязательства; 3) стимулировать процессы создания на добровольной основе альянсов авиационных компаний, а также их слияния с соблюдением требований антимонопольного законодательства; 4) ужесточить условия приостановки и аннулирования сертификатов эксплуатанта и лицензий у авиационных компаний, не соблюдающих действующие требования в области безопасности полетов, авиационной безопасности и качества работ и услуг; 5) упорядочить использование государственной и экспериментальной авиации для выполнения воздушных перевозок в коммерческих целях.

31. В результате реализации комплекса мер по регулированию деятельности авиационных предприятий в ближайшее время предполагается функционирование на украинском рынке авиационных перевозок оптимального (по отношению к платежеспособному спросу) количества авиационных компаний общегосударственного и регионального уровня, а также авиационных компаний, обслуживающих перевозки местного значения. Реструктуризация системы авиационных перевозок в соответствии с изложенной схемой является необходимой, но недостаточной предпосылкой для вывода украинских авиационных компаний из кризиса. Государство намерено создавать условия для наиболее эффективной работы отечественных авиационных компаний, выполняющих функции перевозчиков общегосударственного и регионального уровня, а также обслуживающих местные авиалинии.

32. Принимая во внимание крайнюю ограниченность бюджетных ресурсов для прямых инвестиций в систему гражданской авиации - по крайней мере на среднесрочную перспективу - основными направлениями государственной поддержки авиационных компаний будут. 1) обеспечение функционирования заведомо убыточных авиационных компаний, выполняющих авиационные перевозки на конкурентных маршрутах за рубежом; 2) применение необходимых мер государственного регулирования в отношении организаций, обеспечивающих деятельность авиационных перевозчиков, всемерное содействие развитию, где это возможно, конкуренции между объектами авиационной наземной инфраструктуры гражданской авиации; 3) реализация протекционной политики, обеспечивающей поддержку авиационных компаний с учетом принятых Украиной международных обязательств; 4) создание условий для расширения услуг украинских авиационных перевозчиков на зарубежных рынках. Перечисленные меры государственного регулирования и поддержки будут носить селективный характер и применяться с учетом разрабатываемого уполномоченными государственными органами исполнительной власти рейтинг-листа украинских авиационных компаний, составленного по критериям эффективности их деятельности (по видам воздушных перевозок), уровню безопасности полетов и т.д.

33. Применительно к аэропортам, находящимся в госсобственности и собственности субъектов Украины, государственное регулирование осуществляется по следующим направлениям: 1) завершение процесса разделения авиационных предприятий на аэропорты и авиационные компании, что позволит создать условия для формирования конкурентной среды на рынке авиационных

перевозок; 2) выделение в сфере услуг, оказываемых аэропортами, сектора, относящегося к естественной монополии в силу технологического характера, нуждающегося в особом режиме функционирования и управления со стороны государства, а также сектора, где необходимо сформировать условия для развития конкуренции между производителями услуг; 3) повышение эффективности государственного регулирования сборов, тарифов и цен на услуги аэропортов, отнесенные к сфере естественных монополий; 4) завершение передачи государственному унитарному предприятию "Государственная корпорация по организации воздушного движения в Украине" объектов Единой системы организации воздушного движения Украины, отнесенных к государственной собственности и не подлежащих приватизации, и усиление государственного контроля за их использованием; 5) выделение в установленные сроки из состава авиационных предприятий служб управления воздушным движением и эксплуатации радиотехнического оборудования и связи. Государственный контроль будет осуществляться за эксплуатацией объектов, находящихся в общегосударственной собственности, и за использованием полученных от эксплуатации таких объектов доходов. Необходимо ввести отдельный финансовый учет доходов от эксплуатации объектов, находящихся в общегосударственной собственности, и иных доходов аэропортов от профильной деятельности.

34. В существующих условиях основными формами государственной поддержки акционированных аэропортов, оказываемой в интересах повышения экономической эффективности системы воздушного транспорта, должны стать: 1) содействие в реализации проектов модернизации и реконструкции приоритетных, в том числе градообразующих, аэропортов, осуществляемых с привлечением заемных внебюджетных ресурсов; 2) создание предпосылок для увеличения в доходах аэропортов доли средств, поступающих от неавиационных видов деятельности; 3) финансирование за счет средств госбюджета приоритетных программ модернизации аэродромного комплекса, находящегося в государственной собственности; 4) передача на условиях конкурса частным инвесторам прав на строительство (модернизацию) и последующую коммерческую эксплуатацию в течение 10-15 лет экономически привлекательных капиталоемких объектов аэродромной инфраструктуры, разработка соответствующей нормативно-законодательной базы применения механизма концессии; 5) содействие укреплению финансового положения аэропортов путем передачи ранее закрепленных за ними объектов социальной сферы в ведение местных органов власти.

35. Среди различных элементов деятельности аэропортов следует особо выделить, как имеющее важнейшее значение для образования цен на услуги в сфере авиационных перевозок, обеспечение топливом и авиационно-техническое обслуживание воздушных судов. Ввиду особой важности этих элементов особенно их регулирования рассматриваются отдельно. С целью создания конкуренции в обеспечении воздушных судов горюче-смазочными материалами государство намерено: 1) совершенствовать регулирование деятельности естественных монополий; 2) содействовать исключению посредников из системы поставок топлива в аэропорт; 3) содействовать осуществлению поставок топлива на конкурсной основе. В области технического обслуживания авиационной техники в аэропортах следует осуществлять сертификацию организаций, функционирующих в сфере предоставления авиационным компаниям услуг данного типа.

36. В целях введения определенных ограничений на деятельность более мощных в финансовом и техническом отношении зарубежных систем резервирования авиационных перевозок и взаиморасчетов, а также стимулирования развития отечественных систем государство намерено: 1) ужесточить сертификацию: - агентской деятельности по продаже авиационных перевозок в части требований в области технологии работы и финансовой состоятельности агентств, как необходимого условия для своевременного и полного расчета с авиационными перевозчиками; - центров резервирования авиационных перевозок в части требований к используемым техническим средствам и программным комплексам, которые должны отвечать современным мировым стандартам; 2) на время ограничить - путем использования механизма лицензирования - развертывание зарубежных систем резервирования и взаиморасчетов, что отвечает существующей международной практике и рекомендациям ИКАО (Международной организации гражданской авиации); 3) содействовать признанию отечественных систем резервирования и взаиморасчетов в международных организациях.

37. Государственная политика в области обновления парка авиационной техники должна строиться, исходя из следующих основных положений: 1) подъем отечественного авиапромышленного комплекса зависит от наличия регулярных заказов со стороны украинских авиакомпаний и экспорта авиационной техники; 2) дальнейшее повышение хозяйственной самостоятельности авиационных компаний снижает возможность директивного определения государством их политики по переоснащению парка воздушных судов; 3) внедрение в эксплуатацию отечественной авиационной техники нового поколения требует приведения отношений между ее производителями и эксплуатантами (потребителями) в соответствие с рыночными условиями.

38. Государственная поддержка осуществляется исходя из реальных возможностей госбюджета, проектов и программ, отвечающих требованиям и перспективам развития отечественных авиационных компаний. При этом предусматривается возможность приобретения: 1) отдельных экземпляров воздушных судов нового поколения с целью передачи их украинским авиационным компаниям для

проведения эксплуатационных испытаний и освоения их эксплуатации; 2) как новых, так и серийно выпускаемых типов воздушных судов и тренажеров с целью оснащения учебных заведений и авиационных учебных центров.

39. Государство будет стимулировать украинских авиационных перевозчиков к проведению технического переоснащения преимущественно за счет отечественной авиационной техники. В рамках этой стратегии государство намерено оказывать поддержку авиационным компаниям, приступающим к эксплуатации новых поколений авиационной техники отечественного производства, в том числе путем оказания государственной поддержки инвестиционным проектам создания сервисных центров для технического обслуживания авиационной техники нового поколения.

40. Принимая во внимание наметившуюся тенденцию к использованию отечественными авиационными компаниями воздушных судов иностранного производства, государство намерено: 1) прекратить практику предоставления льготных условий для ввоза авиационной техники иностранного производства; 2) ввести систему дифференцированных таможенных тарифов на ввоз авиационной техники иностранного производства, не имеющей отечественных аналогов, отдельных типов воздушных судов и комплектующих изделий, необходимых для производства отечественных самолетов и вертолетов.

41. Для улучшения условий функционирования воздушного транспорта в отдаленных районах и приравненных к ним местностях, а также на местных воздушных линиях государство намерено: 1) содействовать восстановлению и развитию воздушного транспорта в этих районах и приравненных к ним местностях; 2) рекомендовать органам государственной власти субъектов Украины, предусматривать адресную поддержку потребителей услуг гражданской авиации в объемах, отвечающих интересам развития экономики соответствующих субъектов Украины; 3) содействовать разработке и внедрению в гражданскую авиацию в отдаленных районах и приравненных к ним местностях новых отечественных воздушных судов с улучшенными технико-экономическими характеристиками.

42. В целях развития в Украине авиации общего назначения государство намерено: 1) содействовать созданию необходимых типов воздушных судов авиации общего назначения; 2) содействовать созданию механизмов и условий привлечения финансовых ресурсов для развития авиации общего назначения и ее наземной материально-технической базы; 3) совершенствовать систему государственного регулирования деятельности авиации общего назначения, включая сертификацию эксплуатантов и авиационной техники; 4) совершенствовать механизмы использования воздушного пространства страны и организации воздушного движения с участием авиации общего назначения; 5) совершенствовать нормативные правовые акты, регулирующие деятельность авиации общего назначения.

43. Реализация мероприятий по усилению роли государственного управления в системе гражданской авиации требует оперативной разработки ряда новых концептуальных, методических и нормативных документов. В соответствии с Воздушным кодексом Украины необходимо обеспечить в порядке, установленном ЕМУ, совершенствование авиационных правил, содержащих государственные требования ко всем элементам авиационной транспортной системы и к организациям промышленности, работающим в интересах гражданской авиации, с целью приведения их в соответствие с международными стандартами. В целях реформирования структуры авиационных перевозок, а также повышения роли государственного регулирования деятельности авиационных перевозчиков необходимо усовершенствовать: 1) нормативно-методическую основу сертификации авиационных компаний, предусмотрев введение системы дифференцированных критериев деятельности авиационных перевозчиков общегосударственного, регионального и местного уровней, определение их прав и обязанностей, а также создание равных условий деятельности специализированных авиационных компаний (государственных, корпоративных) и предприятий гражданской авиации; 2) порядок выдачи лицензий на осуществление воздушных перевозок.

44. В интересах завершения начатого процесса реструктуризации системы воздушного транспорта представляется целесообразным: 1) завершить преобразование предприятий гражданской авиации в акционерные общества и их приватизацию с одновременным разделением на независимые хозяйствующие субъекты - авиационные компании и аэропорты; 2) сократить до рационального уровня долю государственности в акционированных авиационных компаниях, аэропортах, агентствах воздушных сообщений и объектах авиационной инфраструктуры; 3) совершенствовать систему сертификации организаций, осуществляющих техническое обслуживание и ремонт авиационной техники, в целях повышения качества технического обслуживания и ремонта авиационной техники, ввести лицензирование их деятельности, совершенствовать систему поставок запасных частей.

45. В целях совершенствования механизмов управления государственной собственностью предполагается разработать порядок управления госимуществом, не подлежащим приватизации, в аэропортах и аэроузлах в интересах модернизации аэропортовой сети.

46. В интересах повышения эффективности государственного регулирования естественных монополий в гражданской авиации необходимо: 1) разработать систему перспективных стандартов деятельности аэропортов и порядок ее поэтапного введения для аэропортов общегосударственного и регионального значения; 2) разработать механизм проведения аукционов (конкурсов) на право долгосрочной аренды земельных участков под строительство аэропортов.

47. В целях стимулирования инвестиционной активности в сфере гражданской авиации требуется разработка: 1) рейтинг-листов авиационных компаний и аэропортов в интересах повышения прозрачности для потенциальных инвесторов; 2) положения об использовании концессионных механизмов при реконструкции объектов авиационной инфраструктуры, находящихся в государственной собственности.

48. В целях приведения системы расчетов за аэронавигационное обслуживание в соответствие с международными обязательствами Украины и рекомендациями ИКАО необходимо разработать ряд нормативных документов, касающихся: 1) закрепления публично-правового характера отношений в области аэронавигационного обслуживания полетов воздушных судов в воздушном пространстве Украины; 2) правового закрепления понятия "сбор за аэронавигационное обслуживание" как основного источника целевого финансирования по содержанию и развитию гражданской подсистемы организации воздушного движения.

49. Выход украинской гражданской авиации и затянувшегося кризиса требует мобилизации значительных финансовых ресурсов в объемах, превышающих возможности государства. В связи с этим основными источниками финансирования отрасли должны стать собственные средства авиационных предприятий, прямые и портфельные инвестиции частных инвесторов, а также кредиты украинских и иностранных финансовых организаций. Государственное регулирование должно способствовать повышению инвестиционной привлекательности гражданской авиации и созданию условий для ее устойчивого развития преимущественно за счет притока негосударственных ресурсов.

50. В целях активизации притока инвестиций в основные фонды предприятий отрасли государство намерено: 1) продолжить процесс приватизации в сфере гражданской авиации; 2) содействовать формированию источников финансирования предприятий отрасли за счет продажи акций на конкурсах с инвестиционными условиями; 3) разработать и внедрить концессионные механизмы строительства и реконструкции капиталоемких объектов инфраструктуры гражданской авиации в рамках действующего законодательства.

51. Государство будет участвовать в финансировании, в том числе долевым (преимущественно на возвратной и конкурсной основе), ограниченного количества инвестиционных проектов предприятий отрасли по развитию объектов гражданской авиации, имеющих высокую общественную значимость и экономическую эффективность.

52. Возможные направления государственной поддержки: 1) проведение сертификационных и ресурсных испытаний новых конкурентоспособных образцов отечественной авиационной техники; 2) проведение эксплуатационных испытаний в период внедрения нового поколения отечественных воздушных судов; 3) модернизация отдельных элементов материально-технической базы аэропортов и аэродромных комплексов, находящихся в государственной собственности; 4) модернизация объектов системы организации воздушного движения в части обеспечения специальных требований; 5) осуществление мероприятий по контролю за соблюдением мер безопасности на воздушном транспорте; 6) подписание межправительственных соглашений по взаимному признанию систем обеспечения безопасности полетов; 7) поисково-спасательное обеспечение полетов гражданской авиации; 8) закупка гражданских воздушных судов для государственных нужд; 9) оплата социально значимых авиационных перевозок и перевозок для государственных нужд.

53. Регулирование и организация использования воздушного пространства Украины возложены на органы Единой системы организации воздушного движения Украины (ОВД), состоящей из военной и гражданской подсистем. Гражданская подсистема ОВД должна соответствовать стандартам обеспечения безопасности полетов, обслуживания воздушного движения, организации потоков воздушного движения и организации воздушного пространства в соответствии с требованиями Воздушного кодекса Украины, правил использования воздушного пространства Украины и стандартов ИКАО.

54. Регулирование деятельности гражданской подсистемы ОВД осуществляется централизованно на государственном уровне, основано на законодательно закреплённом сохранении ее имущества в государственной собственности и направлено на решение следующих задач: 1) обеспечение стабильности функционирования подсистемы для осуществления полетов воздушных судов в воздушном пространстве Украины; 2) снижение себестоимости эксплуатации аэронавигационных средств путем структурной реорганизации и технического перевооружения подсистемы; 3) повышение уровня безопасности полетов путем контроля качества аэронавигационного обслуживания.

55. Регулирование деятельности гражданской подсистемы ОВД в области аэронавигационного обслуживания осуществляется на основе государственного заказа: 1) на аэронавигационное обслуживание, размещаемого на предприятиях, осуществляющих организацию использования воздушного пространства и управления воздушным движением; 2) на развитие и модернизацию материально-технической базы управления воздушным движением. Размещение государственного заказа осуществляется в порядке, установленном законодательством Украины, за счет средств, поступающих в качестве сбора за аэронавигационное обслуживание, взимаемого с пользователей воздушного пространства согласно Конвенции о международной гражданской авиации.

56. Хозяйственной основой структуры гражданской подсистемы ОВД является государственное унитарное предприятие "Государственная корпорация по организации воздушного движения в Украине", которое обеспечивает: 1) единую ответственность за организацию и безопасность воздушного движения; 2) централизацию использования воздушного пространства; 3) разные права всех пользователей воздушного пространства; 4) комплексное использование технической базы гражданской и военной подсистем; 5) эффективное взаимодействие участников процесса управления; 6) приоритет интересов гражданской авиации по отношению к экономическим интересам отдельных организаций в сфере использования воздушного пространства и управления воздушным движением; 7) единство имущественного комплекса гражданской подсистемы.

57. Решение задачи повышения качества аэронавигационного обслуживания предполагается проводить путем: 1) совершенствования структуры воздушного пространства; 2) интеграции наземных, бортовых и космических средств, обеспечивающих повышение безопасности и эффективности полетов; 3) комплексного использования украинских средств ОВД и иностранных аэронавигационных систем, в частности перехода к совместному использованию глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС и аналогичных иностранных систем; 4) организации поставок нового оборудования на конкурсной основе; 5) повышения требований к деятельности, связанной с аэронавигационным обслуживанием полетов воздушных судов в воздушном пространстве Украины, при сертификации и лицензировании; 6) совершенствования подготовки персонала ОВД. Государство будет создавать условия для широкого применения технических средств украинского производства. Закупки по импорту иностранного оборудования будут допускаться только в случае отсутствия или невозможности внедрения производимых в Украине аналогов.

58. Задачу снижения себестоимости эксплуатации аэронавигационных средств гражданской подсистемы ОВД предполагается решать по следующим направлениям: 1) приведение расходов по содержанию гражданской подсистемы ОВД в соответствие с реальными объектами предоставляемых аэронавигационных услуг, в том числе за счет сокращения и укрупнения центров ОВД и совершенствования их структуры; 2) установление тарифов оплаты услуг предприятий, предоставляющих аэронавигационное обслуживание по государственным контрактам, исходя из экономически обоснованной рентабельности их хозяйственной деятельности; 3) приведение численности работников региональных центров ОВД в соответствие с объемом предоставляемых услуг и пересмотр тарифных ставок оплаты труда работников пунктов системы ОВД в зависимости от сложности организации воздушного движения; 4) проведение ремонтно-восстановительных работ по поддержанию в эксплуатации и продлению ресурса наземных средств радиолокации, радионавигации и связи в условиях их штатной эксплуатации в организациях воздушного транспорта; 5) формирование исходя из заданного уровня обеспечения безопасности рационального состава технических средств пунктов системы ОВД, разработка и реализация единой процедуры продажи и списания неиспользуемого и устаревшего оборудования.

59. В условиях дефицита средств, выделяемых для поддержания и развития гражданской подсистемы ОВД, важным механизмом повышения эффективности их использования должна стать концентрация этих средств на наиболее важных направлениях развития подсистемы.

60. Приоритеты в финансировании проектов устанавливаются с учетом: 1) повышения уровня безопасности воздушного движения в тех районах, где он не соответствует действующим требованиям; 2) повышения интенсивности полетов по воздушным трассам для увеличения объема средств, взимаемых с пользователей воздушного пространства Украины за аэронавигационное обслуживание; 3) внедрения спутниковых систем связи, навигации, посадки и наблюдения как основы дальнейшего перехода к системе, функционирующей на основе концепции CNS/ATM ИКАО; 4) совершенствования организационно-функциональной структуры системы; 5) интеграции гражданской подсистемы ОВД в общемировую и европейскую аэронавигационную инфраструктуру. 61. Финансовое обеспечение модернизации и развития гражданской подсистемы ОВД строится на основе: 1) формирования стабильного механизма взимания с пользователей воздушного пространства Украины сбора за предоставление аэронавигационного обслуживания; 2) совершенствования тарифной политики; 3) создания условий для привлечения средств украинских и иностранных инвесторов и кредиторов; 4) привлечения средств бюджетов субъектов Украины; 5) максимального использования доходов для обновления и поддержания технической базы.

61. Государственное регулирование в области безопасности полетов направлено на развитие государственной системы обеспечения безопасности полетов гражданской авиации (далее именуется - государственная система безопасности полетов), предусматривающей повышение роли государства в соблюдении международных стандартов безопасности полетов.

62. Создание государственной системы безопасности полетов должно основываться на следующих принципах: 1) обеспечение приоритета жизни и здоровья граждан; 2) создание условий для коллективной заинтересованности в повышении безопасности полетов; 3) обеспечение безопасности полетов на основе комплексного подхода, сочетающего технические, организационные и правовые меры.

63. Участниками государственной системы безопасности полетов являются: 1) государственный специально уполномоченный орган исполнительной власти в области гражданской авиации и его территориальные органы; 2) государственный орган исполнительной власти, в ведении которого находятся разработка и производство гражданской авиационной техники; 3) иные специально уполномоченные органы, которым законом, указом Президента Украины или постановлением КМУ предоставлены полномочия по государственному регулированию и другие полномочия государственного органа исполнительной власти в области гражданской авиационной деятельности; 4) юридические лица независимо от организационно-правовой формы, осуществляющие воздушные перевозки и авиационные работы, эксплуатацию авиационной техники и аэропортов гражданской авиации, техническое обслуживание и ремонт авиационной техники гражданской авиации, обеспечивающие использование воздушного пространства и управление воздушным движением; 5) разработчики и производители авиационной техники; 6) научно-исследовательские и проектные организации, а также специализированные центры в сфере деятельности гражданской авиации и авиационной промышленности; 7) образовательные учреждения по подготовке авиационного персонала гражданской авиации.

64. Каждый участник государственной системы безопасности полетов в соответствии с профилем своей деятельности и установленными полномочиями участвует в решении следующих задач: 1) разработка, учет и совершенствование нормативно-правовой базы по безопасности полетов в гражданской авиации, установление ответственности за нарушения требований по безопасности; 2) оценка соответствия участников государственной системы безопасности полетов нормативным требованиям, сертификация в гражданской авиации; 3) государственный контроль за деятельностью гражданской авиации, реализация ответственности физических и юридических лиц за нарушения нормативных требований; 4) разработка и проведение мер по повышению безопасности полетов в гражданской авиации; 5) финансовое обеспечение мероприятий и конкретных работ, направленных на повышение безопасности полетов.

65. Государственное регулирование в области авиационной безопасности в гражданской авиации направлено на обеспечение защиты деятельности воздушного транспорта и выполнение требований международных стандартов в области авиационной безопасности. При реализации национальной программы авиационной безопасности преследуются следующие цели: 1) предупреждение актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации; 2) минимизация ущерба от актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации; 3) соблюдение законодательных и иных нормативных правовых актов Украины по обеспечению защиты деятельности гражданской авиации и актов незаконного вмешательства.

66. Авиационная безопасность в гражданской авиации обеспечивается выполнением следующего комплекса мер: организационное направление 1) обеспечение мер авиационной безопасности в аэропортах и на авиационных предприятиях; 2) проведение сертификации аэропортов (авиационных предприятий, организаций), осуществляющих деятельность в области обеспечения авиационной безопасности; 3) внедрение 100-процентного предполетного досмотра членов экипажей воздушных судов, пассажиров и багажа; 4) подготовка кадров в области авиационной безопасности в системе учебных заведений гражданской авиации; 5) специальная профессиональная подготовка сотрудников служб авиационной безопасности аэропортов и авиационных предприятий; 6) использование в процессе обучения современных компьютерных технических средств, оборудования и систем обеспечения авиационной безопасности; 7) совершенствование взаимодействия государственного специально уполномоченного органа исполнительной власти в области гражданской авиации, его территориальных органов, аэропортов и авиационных предприятий с государственными органами исполнительной власти, принимающими участие в предупреждении и пресечении актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации; научно-техническое направление 8) проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по созданию надежного оборудования и технических средств обеспечения авиационной безопасности; 9) проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по разработке новых и модернизации действующих средств авиационной безопасности, которыми оборудуются воздушные суда; 10) использование высоких технологий при создании технических средств обеспечения авиационной безопасности и осуществлении мер защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства; нормативно-правовое направление 11) разработка законодательных актов Украины и отраслевых

нормативных правовых документов, регламентирующих обеспечение авиационной безопасности; 12) приведение законодательных и иных нормативных правовых актов в соответствие с основными принципами развития системы обеспечения авиационной безопасности гражданской авиации Украины с учетом стандартов и рекомендаций ИКАО; материально-техническое направление 13) оснащение аэропортов и авиапредприятий современным высокотехнологичным оборудованием и техническими средствами обеспечения авиационной безопасности (в том числе аппаратурой для обнаружения взрывчатых веществ); 14) использование новейшего оборудования и технических средств обеспечения авиационной безопасности при досмотре пассажиров, багажа, грузов и почты, в том числе за счет использования средств от аэропортовых сборов; 15) материально-техническое обеспечение служб авиационной безопасности аэропортов и авиапредприятий.