*ФЕДЯКИН Алексей Владимирович
доктор политических наук,
профессор, заведующий
кафедрой «История»,
Российский университет
транспорта, Москва, Россия
politologia-MIIT@yandex.ru*

*FEDYAKIN Aleksey Vladimirovich
doctor of political sciences,
professor, head of department
«History», Russian university of
transport, Moscow, Russia
politologia-MIIT@yandex.ru*

Развитие воздушного транспорта как приоритетное направление современной российской политики/Development of air transport as a priority direction of modern Russian politics

Аннотация

В статье анализируются основные нормативные правовые акты РФ в информационной сфере, их роль и значение при формировании и реализации соответствующими органами власти государственной информационной политики. Отмечается наличие как профильных документов, так и актов, хотя и не имеющих прямого отношения к информационной сфере, но затрагивающих ее в целом ряде важнейших сторон. Делается вывод о необходимости, невзирая на наличие довольно разветвленной правовой базы информационной политики, постоянного совершенствования нормативных оснований данной области государственной деятельности, с учетом ее динамичности и многоаспектности.

Ключевые слова

Государственная транспортная политика; современная Россия; воздушный транспорт; указы Президента РФ; федеральные законы; документы стратегического планирования.

Abstract

The article analyzes the speeches and decrees of the President of the Russian Federation, as well as the provisions of relevant regulatory legal acts and sectoral documents of strategic planning of the Russian Federation, which determine the place of air transport in the system of priorities of state policy, as well as its importance as a public transport for the development of modern Russian society. Special attention is paid to understanding the prospects for the development of air transport at the federal and regional levels, as well as specific tasks in this area.

Keywords

State transport policy; modern Russia; air transport; decrees of the President of the Russian Federation; federal laws; strategic planning documents.

В современной России воздушный транспорт является одним из

ключевых видов транспорта общего пользования, обеспечивающим устойчивые коммуникации между различными, в том числе удаленными и труднодоступными регионами и населенными пунктами, а также с большинством стран мира¹. А потому, как было отмечено Президентом РФ, «Вопросы долгосрочной государственной политики в области авиационной деятельности – ...это довольно широкий спектр задач, направлений работы, который прямо влияет на будущее российской авиации. Это один из приоритетов модернизации экономики. От положения дел в отрасли зависит и состояние в области безопасности страны, безопасности ее граждан, и во многом это влияет на качество жизни»².

Вообще, как неоднократно подчеркивалось на самом высоком властном уровне, «Вопросы, связанные с эффективным развитием авиационного комплекса, всегда были в числе главных приоритетов государственной политики»³. В выступлениях Президента РФ на профильных совещаниях ставились такие задачи, как:

- модернизация отечественной авиационной промышленности, включая обновление парка гражданских самолетов («Надо добиваться повышения качества нашей авиационной продукции, создавая самые передовые и перспективные модели, делая их серийными, прежде всего за счет модернизации и инновационного развития авиастроительной отрасли, за счет стимулирования собственных конструкторских разработок... У нас для этого есть и всемирно признанные, очень известные конструкторские школы, и богатый произ-

¹ В январе–ноябре 2020 г. воздушный транспорт России перевез 64,14 млн. чел., из которых 51,57 млн. составили пассажиры внутренних авиалиний. За этот же период было перевезено 1,04 млн. т. грузов и почты (в том числе 0,76 млн. т – международные перевозки). В сравнении с аналогичным периодом «доковидного» 2019 г. пассажирооборот составил 47,8%, грузооборот – 94,3%. По состоянию на май 2020 г., Государственный реестр аэродромов и вертодромов гражданской авиации РФ насчитывал 241 аэродром и 6 вертодромов. В начале 2021 г. в России действует 92 аэропорта федерального значения, из них 78 открыты для выполнения международных полетов воздушных судов. Перечень эксплуатантов, имеющих сертификат для осуществления коммерческих воздушных перевозок, по состоянию на конец декабря 2020 г., представлен 109 авиакомпаниями, крупнейшей среди которых является ПАО «Аэрофлот – российские авиалинии» (парк насчитывает в общей сложности 241 воздушное судно различных типов). В пятерку ведущих российских авиакомпаний по числу перевезенных пассажиров входят также «S7 Airlines», «Россия», «Победа» и «Уральские авиалинии» (см.: Сайт Федерального агентства воздушного транспорта: [сайт]. URL: <https://favt.gov.ru/deyatelnost-vozdushnye-perevozki-osnovnyye-proizvodstvennyye-pokazatelyi-ga/> (дата обращения: 15.01.2021)).

² Цит. по: Заседание Совета Безопасности «О государственной политике в области авиационной деятельности». 1 апреля 2011 г. // Сайт Президента России: [сайт]. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/10794> (дата обращения: 15.01.2021).

³ Цит. по: Владимир Путин поздравил работников и ветеранов гражданской авиации России с 85-летием отрасли. 31 января 2008 г. // Сайт Президента России: [сайт]. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/43741> (дата обращения: 15.01.2021).

водственный опыт»¹);

- обновление аэропортов гражданской авиации и обслуживающей инфраструктуры, а также совершенствование единой системы организации воздушного движения («Качественного развития требует и сама система обеспечения полетов авиации. Необходимо продолжать модернизацию аэродромной инфраструктуры... более активно совершенствовать аэронавигационное и метеорологическое оборудование»²);

- повышение качества и доступности авиационных услуг, налаживание прямого авиасообщения между городами и регионами России («нужно формировать крупные транспортные узлы, чтобы люди не летали из Красноярска в Новосибирск через Москву... Нужно создавать государственные авиапредприятия на базе социально значимых аэропортов, где перевозки недостаточно прибыльны, ...особенно с учетом размеров нашей страны... Для нас тема авиаперевозок – это не роскошь, как в некоторых государствах Европы, где на машине можно гораздо быстрее добраться, чем на самолете-

¹ Цит. по: Заседание Совета Безопасности «О государственной политике в области авиационной деятельности». 1 апреля 2011 г. // Сайт Президента России: [сайт]. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/10794> (дата обращения: 15.01.2021). В этой же связи Президентом была поставлена задача государственной поддержки отечественного авиастроения и его отдельных отраслей: «для нашей страны авиастроение должно стать стратегическим направлением... Возможности национального авиапарка во многом определяют и объем внутреннего рынка транспортных перевозок, и внешние связи, и обороноспособность... государство уделяет развитию отрасли большое внимание. Целью принятия программы развития авиационной техники является производство конкурентоспособной продукции в области гражданской авиации» (цит. по: Вступительное слово на совещании по вопросам развития отечественного двигателестроения. 31 октября 2003 г. // Сайт Президента России: [сайт]. URL: <http://kremlin.ru/events/president/transcripts/22180> (дата обращения: 15.01.2021)); «авиастроение было и должно остаться одним из значимых направлений нашей экономической политики... в нынешних условиях авиастроение может стать одним из важнейших рычагов диверсификации и структурной перестройки экономики, серьезной базой для ее дальнейшего роста» (цит. по: Вступительное слово на заседании президиума Государственного совета «О состоянии и перспективах развития авиационно-промышленного комплекса». 22 февраля 2005 г. // Сайт Президента России: [сайт]. URL: <http://kremlin.ru/events/president/transcripts/22836> (дата обращения: 15.01.2021)). В целом, как подчеркнул глава государства, «Россия должна иметь широко диверсифицированный продуктовый ряд и конкретные ориентиры для различных сегментов военной, транспортной, гражданской авиации» (цит. по: Выступление на встрече с сотрудниками Объединенной авиастроительной корпорации. 20 февраля 2008 г. // Сайт Президента России: [сайт]. URL: <http://kremlin.ru/events/president/transcripts/24845> (дата обращения: 15.01.2021)). И далее: «Нам нужно создать всю цепочку авиационной отечественной техники, которая бы обслуживала наших граждан» (цит. по: Рабочая встреча с Председателем Правительства Михаилом Мишустиним. 30 декабря 2020 г. // Сайт Президента России: [сайт]. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/64806> (дата обращения: 15.01.2021)).

² Цит. по: Вступительное слово на совещании по развитию авиационной промышленности. 19 декабря 2006 г. // Сайт Президента России: [сайт]. URL: <http://kremlin.ru/events/president/transcripts/23964> (дата обращения: 15.01.2021).

те, а для нас это крайняя необходимость»¹, ведь «с такой территорией, как у России, без авиации не обойтись, это совершенно очевидная вещь»²);

- развитие отечественной авиационной науки, укрепление научно-производственного и кадрового потенциала отрасли («Среди первоочередных задач – массовая подготовка кадров, пригодных для работы в новых технологических условиях... Это касается всех категорий авиастроителей: рабочих, техников, инженеров и, что не менее важно, организаторов производства, современных менеджеров. И особое внимание нужно уделить качественному обучению молодых специалистов. За ними – будущее российского авиастроения»³);

- повышение уровня подготовки летного состава, а также профессиональной компетентности персонала авиатранспортных предприятий («Требуется... качественно улучшить подготовку и повышение квалификации летного состава, в том числе на новой тренажерной базе. Поэтому от темпов работы авиапрома во многом зависит и уровень подготовки кадров для авиации»⁴);

- эффективное использование транзитного потенциала воздушного пространства России, преимуществ ее пространственно-географического положения («Еще одно перспективное направление – развитие кроссполярных маршрутов, которые сейчас пользуются у грузоперевозчиков всего мира все большей популярностью... Они связывают развивающиеся страны Юго-Восточной Азии с

¹ Цит. по: Заседание Совета Безопасности «О государственной политике в области авиационной деятельности». 1 апреля 2011 г. // Сайт Президента России: [сайт]. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/10794> (дата обращения: 15.01.2021). Позднее глава государства особо отметил, что «Нам предстоит реконструировать и расширить сеть региональных аэропортов России. Через шесть лет половина межрегиональных рейсов будет выполняться напрямую. Ситуация, когда даже в соседние области нужно лететь через Москву, во многом останется в прошлом. Мы этим уже занимаемся. Это касается и авиационной составляющей, и аэропортовой» (цит. по: Послание Президента Федеральному Собранию. 1 марта 2018 г. // Сайт Президента России: [сайт]. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/56957> (дата обращения: 15.01.2021)). И далее: «Нам важно инфраструктурно сшивать всю нашу огромную территорию. Ведь у нас за последние десятилетия (собственно говоря, начиная с 90-х годов) создалась ситуация, когда люди с Дальнего Востока не могут нормально добраться до европейской части и обратно» (цит. по: Совместное заседание Госсовета и Совета по стратегическому развитию и нацпроектам. 23 декабря 2020 г. // Сайт Президента России: [сайт]. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/64736> (дата обращения: 15.01.2021)).

² Цит. по: Рабочая встреча с Председателем Правительства Михаилом Мишустиним. 30 декабря 2020 г. // Сайт Президента России: [сайт]. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/64806> (дата обращения: 15.01.2021).

³ Цит. по: Вступительное слово на совещании по развитию авиационной промышленности. 19 декабря 2006 г. // Сайт Президента России: [сайт]. URL: <http://kremlin.ru/events/president/transcripts/23964> (дата обращения: 15.01.2021).

⁴ Цит. по: Выступление на встрече с сотрудниками Объединенной авиастроительной корпорации. 20 февраля 2008 г. // Сайт Президента России: [сайт]. URL: <http://kremlin.ru/events/president/transcripts/24845> (дата обращения: 15.01.2021).

североамериканским рынком... По оценкам специалистов, северные направления с транзитом через сибирские аэропорты в перспективе могут занять одно из основных мест на рынке азиатско-американских перевозок. Порезультатам технического аудита, 14 аэропортов в Сибири и на Дальнем Востоке могут выполнять роль запасных площадок для кроссполярных перелетов... Россия в силу... особого географического положения в этом смысле имеет особые возможности»¹);

- налаживание взаимовыгодного сотрудничества с зарубежными производителями передовой авиационной техники, а также выход отечественной продукции на международный рынок («Мы... не должны замыкаться в себе, зная, что ни к чему хорошему это не приведет. Нужно объединять свои усилия с ведущими авиационными державами мира, выбирать правильных партнеров на соответствующих направлениях, работать как с американскими партнерами, так и с западноевропейскими, активнее продвигать наш товар на внешний рынок»²);

- повышение уровня авиационной безопасности («Нельзя экономить ни на топливе, ни на подготовке летного состава, ни на ресурсе техники. Речь о жизни наших граждан: экипажей и пассажиров»³).

Сформулированные главой государства цели, задачи, приоритетные направления и т.д. нашли отражение в том числе в ряде профильных указов Президента РФ, которые образуют нормативную базу государственной политики в сфере отечественного воздушного

¹ Цит. по: Дмитрий Медведев принял в Кремле министров транспорта 24 стран. 20 ноября 2009 г. // Сайт Президента России: [сайт]. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/6056> (дата обращения: 15.01.2021).

² Цит. по: Вступительное слово на встрече с руководителями авиационной отрасли России. 12 сентября 2001 г. // Сайт Президента России: [сайт]. URL: <http://kremlin.ru/events/president/transcripts/21329> (дата обращения: 15.01.2021). Чуть позже главой государства было отмечено, что «технологическая и производственная кооперация – это главный путь к сохранению нашего уровня производства, технологического уровня, к развитию, ...к сокращению затрат на создание авиационной техники. Кроме того, партнерство с иностранными авиастроителями дает дополнительные возможности для выхода на рынки третьих стран» (цит. по: Вступительное слово на совещании по развитию авиационной промышленности. 19 декабря 2006 г. // Сайт Президента России: [сайт]. URL: <http://kremlin.ru/events/president/transcripts/23964> (дата обращения: 15.01.2021)). При этом, подчеркнул Президент РФ, «Нашим авиакомпаниям должно быть выгодно закупать именно наши отечественные машины, но не любые машины. Авиапром должен реально конкурировать с зарубежными компаниями по соотношению «цена – качество» продукции. Российские самолеты не должны проигрывать иностранному по своим характеристикам: ни по уровню шума двигателя, ни по расходу топлива, ни по дальности полета, не говоря уже об интеллектуальной «начинке» самолета – его электронике» (цит. по: Заседание Совета Безопасности «О государственной политике в области авиационной деятельности». 1 апреля 2011 г. // Сайт Президента России: [сайт]. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/10794> (дата обращения: 15.01.2021)).

³ Цит. по: Вступительное слово на совещании по развитию авиационной промышленности. 19 декабря 2006 г. // Сайт Президента России: [сайт]. URL: <http://kremlin.ru/events/president/transcripts/23964> (дата обращения: 15.01.2021).

транспорта. В их числе:

- Указ Президента РФ от 21 июля 1995 г. № 747 «Об упорядочении использования авиации общего назначения», направленный на совершенствование системы государственного регулирования в области развития и деятельности в России авиации общего назначения, а также на расширение сферы ее организованного массового применения¹;

- Указ Президента РФ от 11 сентября 2009 г. № 1033 «О мерах по совершенствованию государственного регулирования в области авиации» (в ред. Указа Президента РФ от 11 марта 2016 г. № 109), согласно которому было образовано Федеральное агентство воздушного транспорта с соответствующим объемом полномочий²;

- Указ Президента РФ от 11 июня 2016 г. № 285 «О Комиссии при Президенте Российской Федерации по вопросам развития авиации общего назначения и навигационно-информационных технологий на основе глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС» (в ред. Указа Президента РФ от 4 ноября 2020 г. № 668), в соответствии с которым на данную комиссию возлагается подготовка предложений по реализации основных направлений развития авиации общего назначения, модернизации авиационной инфраструктуры, развитию аэродромной сети, совершенствованию системы подготовки и переподготовки пилотов, использованию воздушного пространства РФ и т.д.³

Кроме того, нормативную базу государственной политики в области авиации образуют федеральные законы. Это прежде всего ФЗ «О государственном регулировании развития авиации» (ФЗ от 8 января 1998 г. № 10-ФЗ, в ред. ФЗ от 15 октября 2020 г. № 334-ФЗ). В нем государственное регулирование развития авиации определяется как система экономического и правового регулирования развития авиации и авиационной деятельности (т.е. организационной, производственной, научной и т.д. деятельности, направленной на поддержку и развитие авиации, удовлетворение нужд экономики и населения в воздушных перевозках, авиационных работах и услугах, в том числе на создание и использование аэродромной сети и аэропортов и пр.), а также государственной поддержки и защиты российских разработчиков, производителей, эксплуатантов и собственников авиационной техники⁴.

Согласно ФЗ, целями государственного регулирования развития

¹ Цит. по: Сайт Президента России: [сайт]. URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/8107> (дата обращения: 15.01.2021).

² Цит. по: Сайт Президента России: [сайт]. URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/29837> (дата обращения: 15.01.2021).

³ Цит. по: Сайт Президента России: [сайт]. URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/40877>; <http://www.kremlin.ru/acts/bank/42809>; <http://www.kremlin.ru/acts/bank/45996> (дата обращения: 15.01.2021).

⁴ Цит. по: Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации: [сайт]. URL: <http://docs.cntd.ru/document/9056025> (дата обращения: 15.01.2021).

отечественной авиации являются: содействие экономическому развитию России, укрепление обороны и обеспечение ее безопасности; развитие и расширение международного сотрудничества в интересах дальнейшей интеграции страны в систему мирохозяйственных связей; поддержка и развитие научно-технического потенциала авиационной отрасли; удовлетворение нужд граждан и организаций в воздушных перевозках, авиационных работах и услугах; модернизация и совершенствование авиационной техники, повышение ее конкурентоспособности; строительство аэродромов и аэропортов, отвечающих международным стандартам; формирование рынка авиационных работ и услуг; создание новых рабочих мест. Основными принципами развития российской авиации ФЗ провозглашает следующие: приоритет развития экономики, укрепления обороны и обеспечения безопасности РФ; программно-целевой подход к развитию государственной, гражданской и экспериментальной авиации, разработке, созданию и производству авиационной техники; государственный контроль/надзор за развитием авиации в соответствии с законодательством РФ; равноправное и взаимовыгодное международное сотрудничество России в области развития авиации¹.

ФЗ предусматривает следующие основные направления государственной поддержки развития авиации: проведение соответствующей бюджетной политики; предоставление налоговых и иных льгот инвесторам, финансирующим фундаментальные и прикладные НИОКР в области авиации; налоговые льготы российским авиационным организациям, приобретающим и эксплуатирующим отечественную авиатехнику, в том числе на лизинговой основе; защита интересов граждан и юридических лиц РФ, осуществляющих деятельность в области развития авиации, в международных организациях; информационное и правовое обеспечение развития авиации. Кроме того, ФЗ установлены такие конкретные механизмы поддержки развития авиации, как: приватизация (перевод в частную собственность) и национализация (обращение в государственную собственность) соответствующих объектов или имущества, а также передача аэропортов и/или аэродромов гражданской авиации из федеральной собственности в собственность или управление субъекта РФ².

Другой важнейший акт федерального законодательства, составляющий нормативную основу государственной политики в области авиации, включая использование воздушного пространства РФ и деятельность в данной сфере, – Воздушный кодекс РФ (ФЗ от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ, в ред. ФЗ от 8 июня 2020 г. № 166-ФЗ). Согласно документу, государственное регулирование использования

¹ Цит. по: Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации: [сайт]. URL: <http://docs.cntd.ru/document/9056025> (дата обращения: 15.01.2021).

² Там же.

воздушного пространства России и деятельности в области авиации направлено на реализацию потребностей граждан и экономики в воздушных перевозках, авиационных работах, а также на обеспечение обороны и безопасности государства, охраны интересов государства, безопасности полетов воздушных судов, авиационной и экологической безопасности. Специальные статьи Кодекса регламентируют вопросы, касающиеся: эксплуатации воздушных судов, а также аэродромов, аэропортов и объектов единой системы организации воздушного движения; статуса авиационного персонала, прав и обязанностей экипажа воздушного судна; функционирования авиационных предприятий; порядка организации и осуществления полетов воздушных судов, включая международные; осуществления авиационных работ; обеспечения авиационной безопасности и т.д.¹

Наряду с этим, правовую базу государственной политики в сфере воздушного транспорта образуют утвержденные постановлениями Правительства РФ нормативные документы. В их числе:

- Федеральные правила использования воздушного пространства Российской Федерации (утв. Постановлением Правительства РФ от 11 марта 2010 г. № 138, в ред. Постановления Правительства РФ от 2 декабря 2020 г. № 1991), в соответствии с которыми устанавливаются: структура и классификация воздушного пространства России, порядок планирования и координирования его использования, основы организации воздушного движения, основания для запрещения/ограничения использования воздушного пространства, а также общие правила полетов воздушных судов гражданской, государственной и экспериментальной авиации²;

- Положение о единой системе организации воздушного движения Российской Федерации (утв. Постановлением Правительства РФ от 28 августа 2015 г. № 901), устанавливающее, что единая система предназначена для организации использования воздушного пространства России и организации воздушного движения над находящимися за пределами ее территории районами, где ответственность за организацию воздушного движения возложена на РФ³;

- О воздушных судах авиации общего назначения, относимых к транспортным средствам в соответствии с Федеральным законом «О транспортной безопасности» (Постановление Правительства РФ от 1 августа 2020 г. № 1157), согласно которому к категории «транспортные средства» отнесены воздушные суда авиации общего назначения с максимальной взлетной массой более 495 кг⁴;

¹ Цит. по: Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации: [сайт]. URL: <http://docs.cntd.ru/document/9040995> (дата обращения: 15.01.2021).

² Цит. по: Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации: [сайт]. URL: <http://docs.cntd.ru/document/902207152> (дата обращения: 15.01.2021).

³ Цит. по: Российская газета. 2015. 1 сентября.

⁴ Цит. по: Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации: [сайт]. URL: <http://docs.cntd.ru/document/565455325> (дата обращения: 15.01.2021).

- Требования по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающие уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры воздушного транспорта (утв. Постановлением Правительства РФ от 5 октября 2020 г. № 1605), в соответствии с которыми определяются субъекты транспортной инфраструктуры, ответственные за обеспечение транспортной безопасности и антитеррористической защищенности вверенных им объектов воздушного транспорта, их обязанности, полномочия и т.д.¹

Комплекс вопросов, связанных с осуществлением государственной политики в области воздушного транспорта, затрагивается в целом ряде документов стратегического планирования РФ. В частности, Схема территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта) и автомобильных дорог федерального значения (утв. Распоряжением Правительства РФ от 19 марта 2013 г. № 384-р, в ред. Распоряжения Правительства РФ от 19 ноября 2020 г. № 3043-р) содержит подраздел «Воздушный транспорт», согласно которому на первом этапе (до 2025 г.) предусматривается развитие международных узловых аэропортов (хабов), сети внутрироссийских узловых аэропортов и региональных сетей аэропортов, обеспечивающих связность опорной аэропортовой сети, развитие аэронавигационной системы России и создание укрупненных центров управления воздушным движением. На втором этапе (до 2030 г.) предусматривается расширение аэродромной сети в результате развития главным образом региональной авиатранспортной инфраструктуры и инфраструктуры аэропортов, в том числе не вошедших в состав опорной сети, поддержания в эксплуатационной годности аэропортов опорной сети и обеспечения сбалансированного развития всей инфраструктуры воздушного транспорта².

Другой документ стратегического планирования – Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 г. (утв. Распоряжением Правительства РФ от 30 сентября 2018 г. № 2101-р, в ред. Распоряжения Правительства РФ от 4 июля 2020 г. № 1747-р), который содержит федеральный проект «Развитие региональных аэропортов и маршрутов». Им предусматривается реализация следующих задач: во-первых, реконструкция инфраструктуры региональных аэропортов; во-вторых, расширение сети межрегиональных регулярных пассажирских авиационных маршрутов, минуя г. Москву, до 50% от общего количества регулярных авиационных маршрутов. Устанавливаются следующие показатели решения данных задач: увеличение авиационной подвижности

¹ Цит. по: Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации: [сайт]. URL: <http://docs.cntd.ru/document/565964983> (дата обращения: 15.01.2021).

² Цит. по: Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации: [сайт]. URL: <http://docs.cntd.ru/document/499009611> (дата обращения: 15.01.2021).

населения; доведение доли аэродромов, обеспечивающих снятие инфраструктурных ограничений и повышение безопасности полетов, до 100%; увеличение объема перевозок и доли пассажиропотока по маршрутам, минуя г. Москву, до 51,35%¹.

Еще один документ стратегического планирования, заслуживающий внимания в контексте анализа основных направлений государственной политики в области воздушного транспорта, – государственная программа РФ «Развитие транспортной системы» (утв. Постановлением Правительства РФ от 20 декабря 2017 г. № 1596, в ред. Постановления Правительства РФ от 28 сентября 2020 г. № 1551), рассчитанная на 2018–2024 гг. В числе ее направлений (подпрограмм) – «Гражданская авиация и аэронавигационное обслуживание», предусматривающее в том числе реализацию таких мероприятий, как: «Содействие повышению доступности воздушных перевозок населения, в том числе в части развития региональных и внутрирегиональных перевозок»; «Государственная поддержка авиапредприятий, расположенных в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях»; «Обеспечение охвата территории Российской Федерации деятельностью специализированных поисково-и аварийно-спасательных служб на воздушном транспорте» и т.д. Кроме того, запланирована реализация ряда ведомственных целевых программ, в числе которых: «Содействие повышению доступности воздушных перевозок населения, в том числе в части развития региональных и внутрирегиональных перевозок»; «Сохранение (развитие) сети региональных и местных аэропортов с малой интенсивностью полетов, расположенных в районах Арктики, Дальнего Востока, Крайнего Севера и приравненных к ним местностях» и др.²

Таким образом, современное политико-правовое пространство России представлено целым рядом федеральных законов, нормативных актов федеральных органов исполнительной власти, а также документов стратегического планирования, в которых затрагиваются как общие, так и специальные вопросы государственной политики РФ в области воздушного транспорта, обозначаются ее приоритетные направления, принципы реализации, основные субъекты и т.д. Внимание государства к воздушному транспорту – одному из важнейших видов транспорта общего пользования, осуществляющему перевозку воздушным путем с помощью летательных аппаратов (самолетов, вертолетов и т.д.) преимущественно пассажиров на средние и дальние расстояния, а также отдельных видов грузов, обладающему рядом конкурентных преимуществ (экономия времени благодаря высокой скорости доставки пассажиров и грузов, а также кратчайшему пути следования; маневренность и оперативность, особенно при организации новых

¹ Цит. по: Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации: [сайт]. URL: <http://docs.cntd.ru/document/551365461> (дата обращения: 15.01.2021).

² Цит. по: Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации: [сайт]. URL: <http://docs.cntd.ru/document/556157375> (дата обращения: 15.01.2021).

маршрутов; возможность быстрой передислокации подвижного состава при изменении пассажиро- и грузопотоков; относительно небольшие капиталовложения в аэродромную и т.п. инфраструктуру; один из самых высоких уровней безопасности на транспорте), а потому занимающему особое место в отечественной транспортной системе¹, более чем оправданно. Как было подчеркнуто Президентом, «Россия – это страна с давними авиационными традициями... Первые самолеты, полеты Чкалова, полеты других наших выдающихся летчиков. Первый реактивный гражданский самолет. Первый гражданский сверхзвуковой самолет, несмотря на его тяжелую судьбу, все-таки мы его сделали. Первый космонавт. Первый искусственный спутник земли. Первый выход в космос. Нам есть чем гордиться»². А потому «Россия была, есть и, конечно, останется крупной авиационной державой. Усилиями нескольких поколений у нас были заложены и развивались прочные традиции авиастроения. И нужно максимально использовать все имеющиеся возможности для подъема отечественной авиации в условиях XXI века, требований сегодняшнего дня»³. В числе перспективных направлений развития отечественного воздушного транспорта и, соответственно, приоритетов государственной политики в этой сфере – повышение летно-технических характеристик воздушных судов (вместимость, грузоподъемность, скорость и т.д.); повышение топливной экономичности и экологичности; обеспечение безопасности полетов (в том числе снижение числа авиапроисшествий с летальным исходом); развитие и совершенствование сети аэропортов; повышение эффективности автоматизации управления воздушным движением и пр.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. Горбунов А.А. Транспортная политика государства: институты, ресурсы, технологии // ПОИСК: Политика. Обществоведение. Искусство. Социология. Культура: научный и социокультурный журнал. 2018. № 1. С. 17-21.

REFERENCES

1. Gorbunov A.A. Transport policy of the state: institutions, resources, technologies [*Transportnaja politika gosudarstva: instituty, resursy, tekhnologii*] // SEARCH: Politics. Civics. Art. Sociology. Culture: scientific and socio-cultural journal. 2018. No. 1. P. 17-21.

¹ Подробно см.: Горбунов А.А. Транспортная политика государства: институты, ресурсы, технологии // ПОИСК: Политика. Обществоведение. Искусство. Социология. Культура: научный и социокультурный журнал. 2018. № 1. С. 17-21.

² Цит. по: Выступление на Международном авиационно-космическом салоне (МАКС-2001). 14 августа 2001 г. // Сайт Президента России: [сайт]. URL: <http://kremlin.ru/events/president/transcripts/24481> (дата обращения: 15.01.2021).

³ Цит. по: Вступительное слово на совещании по развитию авиационной промышленности. 19 декабря 2006 г. // Сайт Президента России: [сайт]. URL: <http://kremlin.ru/events/president/transcripts/23964> (дата обращения: 15.01.2021).