(cc) BY

Гришина Ирина Дмитриевна
бакалавр, студентка
Институт государственной службы и управления ФГБОУ ВО «Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ»
г. Москва
Научный руководитель
Яценко Людмила Ивановна
канд. филол. наук, доцент
ФГБОУ ВО «Российская академия народного хозяйства
и государственной службы при Президенте РФ»
г. Москва

СТРУКТУРНАЯ МОДЕРНИЗАЦИЯ И ОСОБЕННОСТИ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ В СФЕРЕ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА РОССИИ

Аннотация*: развитие транспортной системы – одна из важнейших задач государственных органов. Оно направлено на создание благоприятных условий для экономического роста, укрепления конкурентоспособности на международной арене и улучшения качества жизни граждан. Увеличение доступа к безопасным и высококачественным транспортным услугам способствует достижению этих целей.*

Ключевые слова*: транспортная система, гражданская авиация, воздушный транспорт, государственное регулирование, Росавиация.*

В 2022 году Российская Федерация столкнулась с серьезными вызовами из-за санкций со стороны стран Европейского Союза. В связи с этим была необходима перестройка экономической, социальной и политической сфер. Во время специальной военной операции основной приоритет в развитии транспортной системы заключается в обеспечении потребностей социально-ориентированного развития экономики и общества через предоставление конкурентоспособных транспортных услуг.

Content is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

Развитие транспортной инфраструктуры, включая инфраструктуру воздушного транспорта, является важной функцией государственной политики. Особое внимание уделяется развитию инфраструктуры аэропортов, особенно региональных, поскольку это способствует социально-экономическому развитию территорий в их окрестностях. Это также стимулирует экономическую активность, создает новые рабочие места, повышает уровень жизни и мобильность населения региона, а также укрепляет экономические и социальные связи между регионами.

В соответствии с транспортной стратегией Российской Федерации до 2030 года, главной целью деятельности Росавиации и гражданской авиации в целом является улучшение транспортных связей, повышение доступности воздушного транспорта, обеспечение безопасности полетов и качества обслуживания. Одновременно предполагается модернизация авиационной и аэронавигационной систем, а также совершенствование их структуры.

Важной задачей также является обеспечение сбалансированного развития всей инфраструктуры воздушного транспорта, включая наземную авиатранспортную инфраструктуру, систему топливообеспечения, инфраструктуру техобслуживания воздушных судов, а также аэронавигационное и метеорологическое обеспечение полетов.

Управление аэропортами осуществляется органами регулирования на различных уровнях, включая федеральные органы, Министерство транспорта, Росавиацию, Федеральную службу по надзору в сфере транспорта, а также территориальные органы Росавиации и Ространснадзора.

Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) выполняет федеральные функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере воздушного транспорта, включая авиационную безопасность, аэронавигационное обслуживание, а также авиационно-космический поиск и спасание.

Содержимое доступно по лицензии Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

Рис. 1. Система органов государственного регулирования в области воздушного транспорта с 2010 г. [39]

Росавиация играет важную роль в государственном управлении, занимаясь определением общей стратегии таможенной политики, разработкой тарифной сетки на перевозки, созданием условий для инклюзивного роста и устойчивого развития, поддержанием товарооборота и увеличением транспортных поставок. Она также занимается развитием региональных маршрутов и модернизацией региональных аэропортов.

Федеральное агентство воздушного транспорта активно реализует федеральный проект по развитию региональных аэропортов и маршрутов, проводя работы по реконструкции взлетно-посадочных полос, вспомогательных объектов аэропортовой инфраструктуры и увеличению числа субсидируемых региональных маршрутов ВВЛ. Срок окончания проекта – 31.12.2024 года, а руководителем Росавиации с 15 сентября 2023 года стал Ядров Дмитрий Викторович.

Кроме того, встает проблема морально устаревших воздушных судов в парке международных и региональных авиакомпаний. Правительством РФ была

Content is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

поставлена цель развития аэропортовой сети и модернизации системы воздушного транспорта. В 2022 году были введены в эксплуатацию 2 учебных центра, 115 новых воздушных объектов и произведена модернизация 75 объектов.

На расширенном заседании коллегии Федерального агентства воздушного транспорта, которое состоялось 10 марта 2023 года, Александр Нерадько отметил, что весь прошлый год отечественная гражданская авиация работала в условиях серьезных санкций, несоответствующих международному воздушному праву и принципам Чикагской конвенции. Однако он подчеркнул, что результаты работы авиации в условиях санкций оказались впечатляющими.

Руководитель Росавиации также остановился на реализации Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года. Благодаря федеральному бюджету были завершены работы в аэропортах Нижнекамска, Москвы, Оссоры и Зеи, а также завершена реконструкция аэропорта Великого Устюга. С учетом предложений Росавиации Минтрансом России готовится государственная программа «Строительство» по реконструкции 63 региональных аэропортов до 2027 года.

В 2023 году продолжается реконструкция аэродромов в Чаре, Грозном, Петропавловске-Камчатском, Благовещенске, Бодайбо, Магадане и Мирном за счет федерального бюджета. Также начнутся работы по реконструкции в аэропортах Архангельска и Мурманска, а за счет внебюджетных средств продолжается строительство нового аэровокзального комплекса в аэропорту Петропавловска-Камчатского (Елизово).

В 2022 году Росавиация уделяла особое внимание сертификационным работам, сосредоточившись на отечественной авиационной технике. В конце года были одобрены основные изменения в типовую конструкцию самолета МС-21, связанные с установкой российского двигателя ПД-14 и крыла из композитных материалов отечественного производства. Также было получено одобрение на расширение возможности эксплуатации самолета МС-21 при низких температурах. Эти работы являются основой для последующего импортозамещения всех

Содержимое доступно по лицензии Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

агрегатов самолета с целью сертифицировать полностью российский самолет к концу 2024 года и начать его серийное производство.

В текущем году Росавиация продолжит поддерживать авиационные предприятия, сталкивающиеся с санкциями. Руководитель Росавиации подвел итог работы, отметив, что даже при сложных условиях потенциал авиапредприятий остается высоким и санкции не помешают развитию отрасли.

В 2022 году у единой дальневосточной авиационной компании численность парка воздушных судов составляла 85 единиц, включая 31 единицу советского производства (Ан-2, Ан-24, Ан-26, Ан-28, Як-40, Ми-8), что составляло 36% от общего парка. Средний возраст судов советского производства превышал 30 лет. Также в парке компании было 13 российских воздушных судов (15% от общего) и 41 иностранный судно (48% от общего).

На данный момент в единой дальневосточной авиационной компании эксплуатируется 67 воздушных судов, что составляет 79% от общего числа. Не используется 18 судов (21% от общего числа), включая 12 из-за неисправностей и 6 из-за истечения срока сертификатов годности.

По состоянию на 31 декабря 2022 г. выбыло 2 воздушных судна, или 2 процента общей численности воздушных судов, единой дальневосточной авиационной компании.

Content is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

Таблица 1

Прогнозная динамика и потребность парка воздушных судов российских авиационных компаний в разбивке по группам и типам [4]

Группы воздушных судов	Апрель 2022 г.	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год	2026 год	2027 год	2028 год	2029 год	2030 год
Целевой (базовый) сценарий										
Отечественные воздушные суда										
Дальнемагистральные	-	-	-	-	2	3	5	7	10	12
Среднемагистральные	-	-	3	16	38	75	131	201	293	385
Ближнемагистральные	170	170	172	192	212	232	252	272	292	312
Региональные	105	105	105	107	115	127	139	151	163	175
Самолеты местных воздушных линий	84	84	84	89	119	169	259	355	451	556
Итого*	359	359	364	404	486	606	786	986	1209	1440
Иностранные воздушные суда										
Дальнемагистральные	120	112	111	109	106	101	93	83	72	52
Среднемагистральные	472	439	438	427	415	399	368	325	283	205
Ближнемагистральные	23	21	21	21	20	19	18	16	14	10
Региональные	84	78	78	76	74	71	65	58	50	36
Самолеты местных										
воздушных линий	39	36	36	35	34	33	30	27	23	16
Итого	738	686	684	668	649	623	574	509	442	319
Всего воздушных судов*	1097	1045	1048	1072	1135	1229	1360	1495	1651	1759

Примечание: Значения по строке «Всего воздушных судов» указаны без учета самолетов бизнес-авиации (42 единицы), грузовых самолетов (84 единицы) и самолетов, которые фактически выведены из коммерческой эксплуатации для перевозки пассажиров, но числятся в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации (60 единиц) [4].

Согласно данным таблицы, планируется увеличение числа местных воздушных авиалиний в три раза к 2030 году, а также запуск в серийное производство дальнемагистральных и среднемагистральных воздушных судов.

Российские учебные центры Росавиации испытывают недостаток легких самолетов для обучения пилотов. В настоящее время в учебных центрах используются в основном иностранные воздушные суда, и большая часть из них неисправна. Это приводит к задержкам в обучении пилотов. Росавиация обратилась

Содержимое доступно по лицензии Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

к Министерству промышленной торговли с предложением о создании отечественного воздушного судна с необходимыми характеристиками. ОАК ранее разрабатывала легкий одномоторный Як-118, но на данный момент решение о возобновлении работы над таким самолетом не принято.

Развитие гражданской авиации имеет стратегическое значение для Российской Федерации, учитывая общую протяженность государственных границ и потребность в обеспечении транспортной доступности в различных условиях. Совершенствование транспортной сети воздушного транспорта призвано способствовать как социальным нуждам, так и повышению конкурентоспособности экономики страны.

Список литературы

1. Гражданский кодекс Российской Федерации (ред. от 14.06.2012): Федеральный закон от 26.01.1996. №14-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 29.01.1996. – Ч. II. – №5.

2. Налоговый кодекс Российской Федерации (ред. от 30.12.2012): Федеральный закон от 05.07.2000. №117-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 07.08.2022. – Ч. II. – №32.

3. Распоряжение Правительства РФ «О транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года» от 22.11.2008. №1734-р // Собрание законодательства РФ. – 15.12.2008. – №50.

4. Комплексная программа развития авиатранспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года (ред. от 22.07.2023). №2259-р.

5. Абашидзе А.Х. Старые, но современные проблемы международного воздушного права / А.Х. Абашидзе, А.И. Травников // Журнал Высшей школы экономики. – 2019. – №3. – С. 181–202.

6. Аганбегян А.Г. Проблемы функционирования и развития инфраструктуры Росавиации / А.Г. Аганбегян // Труды семинара ВНИИ системных исследований. – М.: Вниисиси, 2021. – С. 65–74.

Content is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

7. Ададуров С.Е. Оптимизация управления инфраструктурой и безопасностью движения Росавиации / С.Е. Ададуров, Е.Н. Розенберг, В.Н. Розенберг // Железнодорожный транспорт. – 2022. – №9. – С. 25–30.

8. Альбеков А.У. Система Росавиации / А.У. Альбеков, И.К. Михалкин, О.Б. Симаков // Железнодорожный транспорт. – 2022. – №10. – С. 45–48.

9. Альбиков И.Р. Анализ мер государственной поддержки авиационной отрасли в современной России / И.Р. Альбиков, Н.С. Бойко, А.Р. Башиев // Научные дискуссии. – 2023. – Т. 3. №2. – С. 74–77.

10. Архипова П.В. Государственное регулирование на транспорте РФ: достаточно или избыточно / П.В. Архипова // Государство и рынок в условиях глобализации мирового экономического пространства: сборник статей Международной научно-практической конференции (Воронеж, 1 февраля 2021 г.). – Уфа: Аэтерна, 2021. – С. 8–10.

11. Афанасьев М.А. Международное и национальное правовое регулирование социальных гарантий и труда лиц, отвечающих за управление воздушным движением в гражданской авиации / М.А. Афанасьев, Т.Ю. Голубева, Д.А. Ивлев // Социальное и пенсионное право. – 2019. – №3. – С. 35–40.

12. Афанасьев М.А. Особенности правового регулирования труда и социальных гарантий в гражданской авиации / М.А. Афанасьев, Т.Ю. Голубева, Д.А. Ивлев // Пробелы в российском законодательстве. – 2019. – №3. – С. 103–106.

13. Барышненкова Е.В. Лицензирование как одна из форм государственного регулирования в сфере гражданской авиации / Е.В. Барышненкова // Научный вестник Московского государственного технического университета гражданской авиации. – 2005. – №88. – С. 140–144.

14. Баталов А.А. Вспомогательные процессы образования норм международного воздушного права: актуальные вопросы теории и практики / А.А. Баталов // Московский журнал международного права. – 2020. – №4. – С. 64–80.

Содержимое доступно по лицензии Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

16. Баталов А.А. Некоторые аспекты взаимодействия универсальных и региональных механизмов сотрудничества в международном воздушном праве / А.А. Баталов // Евразийский юридический журнал. – 2021. – №12 (163). – С. 57–63.

17. Баталов А.А. Правовое регулирование вопросов обеспечения безопасности полетов в рамках Европейского Союза / А.А. Баталов // Журнал зарубежного законодательства и сравнительного правоведения. – 2022. – Т. 18. №1. – С. 80–92.

18. Батурин А.В. Международное правовое регулирование в сфере оказания транспортных услуг: проблемы правового применения в Российской Федерации / А.В. Батурин // Экономика и государство: проблемы эффективного управления и развития: материалы международной научно-практической конференции (Москва, 21–22 января 2021 г.). – М.: Макс Пресс, 2021. – С. 25–31.

19. Белых В.С. Особенности транспортного законодательства России, Казахстана и Германии: сравнительно-правовой аспект / В.С. Белых, С.К. Идрышева, М.А. Бажина // Право и государство. – 2021. – №4 (93). – С. 71–89.

20. Богданов Е.В. Анализ проблемы регламентирования сертификации аэродромов в Российской Федерации / Е.В. Богданов, К.С. Кривилев // Транспорт России: проблемы и перспективы: материалы Международной научно-практической конференции (Санкт-Петербург, 9–10 ноября 2022 г.). – СПб.: Институт проблем транспорта им. Н.С. Соломенко РАН, 2022. – С. 25–27.

21. Борисов И.В. Системный подход к организации аэронавигационного обслуживания воздушного движения / И.В. Борисов // Менеджмент и бизнес-администрирование. – 2019. – №4. – С. 80–86.

Content is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)