

**АО  
«ЛИИ им. М.М. Громова»**

Первый зам. генерального  
директора по науке –  
начальник НИЦ

21.03.2019 № 02/26

Председателю Правления Ассоциации  
«Технологическая платформа  
«Авиационная мобильность  
и авиационные технологии»  
А.А.КИМУ

Уважаемый Алексей Анатольевич!

В соответствии с вашим обращением высылаю справку по результатам анализа Проекта Основ государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности на период до 2030 года, разработанный ФГБУ «НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского»

Приложение: Справка... на 4 л.

Первый заместитель генерального  
директора по науке



В.В.Цыплаков

Исп. Лебедев Д.М.  
Т. 8-495-556-71-24

  
20.3.19

## Справка

по результатам анализа Проекта Основ государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности на период до 2030 года, разработанный ФГБУ «НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского»

Представленный для рассмотрения Проект Основ государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности на период до 2030 года, разработанный ФГБУ «НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского» (далее – Проект) состоит из 7 разделов и в целом структурирован аналогично Основам государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности на период до 2020 года, при этом содержательно значительно расширен и детализирован.

Проект содержит базовые принципы государственной политики в области авиационной деятельности, рассматривает государственные интересы, определяет главные цели, основные принципы и приоритетные направления государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности, а также основные меры государственного регулирования в данной сфере.

При этом анализ содержания разделов показал наличие в ряде разделов Проекта избыточной информации, а также неточностей и несоответствия ряда формулировок, относительно имеющих в основных законодательных актах и руководящих документах Российской Федерации.

Так подлежит пересмотру и значительному сокращению подраздел 2 раздела 1 Общие положения. Часть терминов, приведенных в данном подразделе, имеют устоявшееся определение в системе российского законодательства и не требуют расшифровки в документе, являющимся основами государственной политики.

Приведенный в Проекте термин «Авиационная деятельность» определен как взаимосвязанные и взаимозависимые виды деятельности по разработке авиационной наукой опережающего научно-технического задела, по разработке и производству авиационной техники и по применению авиационной техники в государственной, гражданской и экспериментальной авиации

При этом в Федеральном законе от 8 января 1998 г. N 10-ФЗ "О государственном регулировании развития авиации" (с изменениями и дополнениями от 2018г.), означено следующее: «Авиационная деятельность - организационная, производственная, научная и иная деятельность физических и юридических лиц, направленная 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 решение других задач».

Термин «Авиационная инфраструктура – аэродромы, аэропорты, объекты единой системы организации воздушного движения, центры и пункты управления полетами летательных аппаратов, пункты приема,



хранения и обработки информации в области авиационной деятельности, объекты хранения авиационной техники, центры и оборудование для подготовки летного состава, другие используемые при осуществлении авиационной деятельности сооружения и техника» следует привести в соответствие Федеральным законом от 03.08.2018 № 312-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части уточнения объектов инфраструктуры воздушного и железнодорожного транспорта, объектов инфраструктуры морских портов, относящихся к особо опасным, технически сложным объектам» № 312-ФЗ в Воздушном кодексе РФ и Федеральном законе от 08.01.1998 N 10-ФЗ «О государственном регулировании развития авиации», в котором заменено понятие «авиационная инфраструктура» понятием «инфраструктура воздушного транспорта», а также определён круг объектов инфраструктуры воздушного транспорта. В соответствии со ст.7.1 Воздушного кодекса РФ к объектам инфраструктуры воздушного транспорта относятся следующие объекты: 1) аэродромы, вертодромы, обустроенные места для приводнения и причаливания воздушных судов, прочие объекты, необходимые для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов; 2) аэровокзалы (терминалы) и иные объекты, в том числе объекты капитального строительства, необходимые для посадки на воздушное судно и высадки из него пассажиров, погрузки, разгрузки и хранения грузов, перевозимых воздушным судном, обслуживания и обеспечения безопасности пассажиров и грузов; 3) объекты единой системы организации воздушного движения; 4) наземные объекты, необходимые для эксплуатации, содержания, строительства, реконструкции и ремонта аэропортов, аэродромов и вертодромов, подземные сооружения и инженерные коммуникации; 5) здания, сооружения, расположенные на территориях аэропортов, аэродромов, вертодромов и предназначенные для обеспечения авиационной безопасности, оказания услуг, обеспечения государственного контроля (надзора) в области использования воздушного пространства; 6) центры и пункты управления полетами летательных аппаратов, пункты приема, хранения и обработки информации в области авиационной деятельности, объекты хранения авиационной техники, центры и оборудование для подготовки летного состава, другие используемые при осуществлении авиационной деятельности сооружения и техника.

Термин «Авиационный перевозчик – эксплуатант, осуществляющий воздушные перевозки пассажиров, багажа, грузов или почты и имеющий лицензию на осуществление подлежащего лицензированию в соответствии с законодательством РФ вида деятельности в области авиации» статьей 100 Воздушного кодекса Российской Федерации не предполагает наличия определения «авиационный»

Термин «Государственная авиация – авиация, используемая в целях осуществления функций государства в области обороны и безопасности. Включает государственную военную авиацию и государственную авиацию специального назначения» Статьей 22 Воздушного кодекса Российской Федерации определен следующим образом



«Государственная авиация: авиация, используемая в целях осуществления функций государства и обеспечения решения указанных в настоящем пункте задач, относится к государственной авиации.

Государственная авиация, используемая для решения задач в области обороны Российской Федерации Вооруженными Силами Российской Федерации, привлекаемыми в этих целях другими войсками, воинскими формированиями и органами, относится к государственной военной авиации.

Государственная авиация, используемая для решения возложенных на федеральные органы исполнительной власти и Государственную корпорацию по космической деятельности "Роскосмос" задач в области обеспечения безопасности Российской Федерации, сфере обеспечения безопасности объектов государственной охраны, сфере охраны общественного порядка, обеспечения общественной безопасности и противодействия преступности, а также в областях таможенного дела, космической деятельности, гражданской обороны, защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, в том числе обеспечения безопасности людей на водных объектах и пожарной безопасности, относится к государственной авиации специального назначения (в ред. Федеральных законов от 22.11.2011 N 332-ФЗ, от 13.07.2015 N 216-ФЗ, от 03.07.2016 N 227-ФЗ)». Данная формулировка значительно расширяет понятие государственной авиации. Сокращение определения к данному термину сужает функциональное предназначение госавиации и, как следствие, исключает из её состава значительную часть государственного авиапарка.

Такие термины как «Конкурентоспособность российской авиатранспортной системы – относительная характеристика, выражающая степени отличия этой системы от авиатранспортных систем других стран по степени удовлетворения потребностей пассажиров и грузоотправителей в воздушных перевозках» и «Конкурентоспособность российской авиатранспортной промышленности – характеристика, отражающая наличие конкурентных преимуществ перед аналогичными отраслями за рубежом, а именно рациональной отраслевой структуры; группы высоко конкурентных интегрированных структур авиационной промышленности; системы стратегического планирования инновационного развития авиационной промышленности; опережающего научно-технического задела; эффективной опытно-конструкторской и производственно-технологической базы; высококвалифицированного кадрового потенциала; развитой отраслевой инфраструктуры, гибкой системы научно-технической, производственной и материально-технической кооперации внутри отрасли, в стране и за рубежом, которые позволяют производить продукцию, способную конкурировать на внутреннем и внешнем рынках» с учётом предложенных определений не несут объективной оценки и не являются предметом Основ политики в приведенном контексте.

При этом в тексте Проекта встречаются термины, не обладающие точным определением и имеющие характер разговорной лексики, а именно, для

терминов «авиационная наука» и др. не приведено точное определение, что может привести к искажению смысла при реализации Основ политики.

При переработке Проекта следует устранить повторы в тексте, так, например термин «Государственная политика» и его определение фигурируют в двух подразделах одновременно.

Состав терминов и определений целесообразно существенно сократить и пересмотреть.

Целесообразно дополнить подраздел 6 раздела 1, котором говорится, что «Правовой базой настоящих Основ является Конституция Российской Федерации, федеральные законы и другие нормативные правовые акты РФ, а также принятые РФ международные обязательства в области авиационной деятельности», ссылками действующую законодательную и нормативно-правовую базу или привести перечень законов и др. в приложении.

Раздел 2 по сравнению с предыдущей редакцией Основ политики приобрёл статус «Национальные интересы», что не в полной мере отражает государственный подход к формированию политики относительно авиационной деятельности в Российской Федерации и входит в противоречие с наименованием проекта, а именно: «Основы государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности на период до 2030 года»

В разделе 3 не в полном объёме определены и обоснованы цели и основные принципы государственной политики.

Раздел 4, избыточно насыщен многочисленными пояснениями справочного характера, не имеет логического построения, слабо структурирован и не обладает точными законченными формулировками в линии основной парадигмы представленного Проекта. При этом раздел 5 избыточно детализирован и включает конкретные практические предложения по её реализации. Детализация Основ политики целесообразна в дальнейшем при составлении плана их реализации путем издания законодательных актов и принятия подзаконных решений органами исполнительной власти.

Выводы: в целом предложенный Проект возможно принять за основу при разработке Основы государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности на период до 2030 года, целесообразна его доработка и приведение его в соответствие с действующими законодательными нормами. В ходе доработки Проекта целесообразно осуществить его гармонизацию с положениями государственной программы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности на 2013 - 2025 годы», утвержденной Постановлением Правительства РФ от 15 апреля 2014 г. N 303, а также с Указом Президента РФ от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года».

Заместитель начальника НИЦ  
АО «ЛИИ им.М.М.Громова»



Д.М.Лебедев