

УДК 33

Гришина Ирина Дмитриевна

студентка

Институт государственной службы и управления
ФГБОУ ВО «Российская академия народного хозяйства
и государственной службы при Президенте РФ»

г. Москва

DOI 10.21661/r-562249

МАЛАЯ АВИАЦИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ: ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ, ПРОБЛЕМЫ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

***Аннотация:** в статье рассматриваются основные проблемы и методы их решения для развития транспортной системы гражданской авиации. На сегодняшний день именно малая авиация в большей степени влияет на развитие регионов Российской Федерации с учетом ее территориальных особенностей. Малая авиация может быть использована для развития многих сфер деятельности, таких, как обучение военных и гражданских пилотов, мониторинг пожаров, оказание срочной медицинской помощи, мониторинг окружающей среды; получение метеопрогнозов; борьба с браконьерами, использование в целях строительства беспилотной авиации и для решения многих других задач. Причем, в отличие от коммерческой авиации, малая авиация увеличивает транспортную мобильность и повышает привлекательность регионов для инвесторов и предпринимателей.*

***Ключевые слова:** малая авиация, проблемы малой авиации, авиационные перевозки, коммерческая авиация, воздушные суда.*

Малая авиация предназначена для решения обширного спектра социально-экономических задач и, прежде всего, для обеспечения авиаперевозок в труднодоступных районах страны с характерными непростыми географическими условиями [1]. Например, для:

- пассажирских перевозок;
- доставки грузов, оборудования и др.;

- вахтенного метода работ;
- решения специфических задач ФСБ, ФСО, МВД, МЧС и др.;
- оказание медицинской помощи;
- обучения военных и гражданских летчиков основам практической аэродинамики с использованием элементов высшего пилотажа;
- решение задач по аэрофотосъемки, исследования местности;
- в рамках использования беспилотной авиации;
- мониторинг пожарной безопасности;
- сельскохозяйственные работы;
- учебные полеты в частных аэроклубах;
- экскурсионные полеты над достопримечательностями;
- частные, корпоративные или развлекательные полеты по городам России;
- спортивные полеты с выполнением фигур высшего пилотажа.

Немаловажное значение приобретают новые задачи, которые связаны с исследованием Арктики, регионов Дальнего Востока, Сибири, Карелии, а также задачи по обеспечению антитеррористической защиты. В настоящее время авиационная система обслуживания малой авиации находится в чрезвычайно тяжелом состоянии из-за следующих причин:

- сокращение числа доступных рейсов;
- вывод из эксплуатации устаревших воздушных судов;
- низкая коммерческая эффективность малой авиации;
- проблемы с обучением пилотов и персонала, работающего на аэродромах.

Большая часть территории России не имеет круглогодичного доступа к основным транспортным коммуникациям. Для них авиатранспорт – по сути единственный способ связи с крупными населёнными пунктами [1].

В 1990 г. в стране было более 1 тыс. 400 аэродромов, в 2024 году исходя из государственного реестра аэродромов и вертодромов гражданской авиации Российской Федерации, их число останавливается на отметке 228 аэродромов и 5 вертодромов [2]. Стоит также отметить, что практически каждый год их численность уменьшается.

Пассажиροоборот стремительно сократился на местных авиалиниях. Наиболее остро проблема сокращения в сегменте внутрирегионального и местного авиатранспортного сообщения, решения задач социально значимого характера стоит для Севера России, Восточной Сибири, Дальнего Востока [3].

В России не удовлетворена полностью потребность населения в авиаперевозках. В зависимости от места проживания существует значительный разрыв в доступности транспорта к объектам высокого качества жизни в стране и регионе.

Действующий парк авиации общего назначения не оптимален по структуре и не эффективен, так как, к примеру, стоимость эксплуатации воздушных судов чрезвычайно высока, определяющим образом зависит от возрастающих цен на авиационное топливо, расходов на содержание наземной инфраструктуры, стоимости авиазапчастей и дефицита технических центров для обслуживания авиатехники [1].

С начала 2000-х годов существует проблема дорогостоящих региональных и местных пассажирских перевозок, которые остаются недоступными по цене для большинства граждан РФ. В данном секторе отсутствуют недорогие и лёгкие самолёты, доступные как потребителям, так и эксплуатантам воздушных судов. Существующий парк малой авиации требует немедленной замены.

К 2024 году суммарное выбытие воздушных судов малой авиации в связи с физическим износом окажется критичным: подлежит списанию 89% воздушных судов коммерческой авиации и 79% самолетов авиации общего назначения. По данным за 2019 год в США на 100 тыс. населения приходится 76,5 судов малой авиации, а в России всего 3,1 самолета. То есть разница в 25 раз [4]. Массовое выбытие воздушных судов малой авиации приводит к полному прекращению авиасообщения в ряде регионов, открывает рынок России для ввоза подержанной авиационной техники зарубежного производства. Так, в некоторых регионах России используется чехословацкого производства двухдвигательный самолет L-410 для перевозки пассажиров, Diamond 42 (четырёхместный двухдвигательный самолёт производства австрийской компании Diamond Aircraft Industries) и Cessna 172 (американский четырёхместный одномоторный самолёт с высоким крылом производства Cessna Aircraft Company) – используются для обучения

гражданских пилотов, P2002 Теспат активно используется для обучения частных пилотов в Российской Федерации, а спортсмены по высшему пилотажу выступают на соревнованиях в основном на немецких самолетах – Extra 330. Таким образом, можно заметить, что такие воздушные суда как Су-26, Су-31, Як-52, Як-18Т, Бе-8 и множество других самолетов более не производятся на заводах, а оставшиеся экземпляры бортов эксплуатируются на износе.

Проекты типа «Байкал» и «Ладога», которые ожидаются к серийному производству в 2026–2028 годах, должны стать полноценной заменой самолетам Ан-24 и Ан-26. Однако до сих пор массовое изготовление данных типов воздушных судов затягивается из-за нерешенного финансового вопроса: дело в том, что стоимость единичного экземпляра «Байкал» выросла с 120 млн. (в 2021 году) до 178 млн. (в 2023 году) рублей, что для многих регионов может оказаться неподъемной суммой для приобретения.

Из изложенного можно сделать вывод: аппараты типа АОН для Российской Федерации необходимы, но их поставки обеспечиваются западными авиационными компаниями. В этом проявляется общая тенденция глобализации производства любых промышленных изделий с подавлением региональных и национальных инициатив и интересов [5].

Государство и бизнес не проявляют интереса к рынку малой авиации. По словам пилотов-любителей, этот рынок может приносить до 70 млрд рублей в год. Однако из-за чрезмерной регулировки правил и законов, официально он приносит всего около 14 млрд рублей, что в пять раз меньше [6].

Многие собственники посадочных площадок (аэродромов) прекращают свою деятельность из-за высоких налогов. Это связано с тем, что земля, на которой строится аэродром, часто имеет промышленное назначение, и заработать достаточно средств для уплаты налогов становится невозможным.

Крайне острой проблемой на 2024 год также является отсутствие спортивных самолетов российского производства для выполнения элементов высшего пилотажа. Данный вид воздушных судов необходим как для развития навыков у

гражданских пилотов для детального изучения нестандартных ситуаций в полете, а именно:

- умение выводить самолет из штопора;
- умение выводить самолет из сложных пространственных положений;
- тренировка вестибулярного аппарата при перегрузках;
- понимание на практике критических режимов полета
- практическое ознакомление с принципами аэродинамики.

Здесь стоит заметить, что в Европе и Франции активно используются самолеты Extra 330 LX для ознакомительных и учебных полетов для военных и гражданских пилотов для освоения необходимых навыков. Далее, многие военные летчики в свободное от работы время, непосредственно выступают на соревнованиях для освоения сложных и высших фигур пилотажа, а также обучают юных пилотов.

Вывод, который можно сделать из вышесказанного, заключается в том, что малая авиация в России находится в кризисе, несмотря на острую необходимость ее развития для всех регионов страны. Для решения проблемы восстановления и развития транспортной системы малой авиации необходимо принять комплекс мер на государственном уровне.

1. Увеличить количество авиационных центров для подготовки персонала малой авиации.
2. Снизить налоговую нагрузку для владельцев легких и сверхлегких воздушных судов.
3. Восстановить процесс проектирования и строительства обновленного парка самолетов для региональных перелетов, а также для обучения пилотов и подготовки военных летчиков.
4. Создать условия для эффективного развития региональных аэропортов и посадочных площадок, включая строительство новых и реконструкцию существующих аэродромов [1].
5. Внедрение и сертификация новой авиационной техники и наземной инфраструктуры воздушного транспорта для региональных и местных авиаперевозок.

6. Обеспечение безопасности полетов и совершенствование системы подготовки летного, наземного и технического персонала малой авиации.

7. Обеспечить государственную поддержку в части предоставления субсидий и дотаций.

На сегодняшний день принята и действует подпрограмма 6 «Малая авиация» государственной программы РФ «Развитие авиационной промышленности на 2013–2025 годы», в которую входят такие задачи как: модернизация, разработка и производство самолетов малой авиации, включая модернизацию существующего парка воздушных судов малой авиации, локализацию производства лучших образцов современных воздушных судов малой авиации и др.

Отдельные вопросы, связанные с развитием малой и региональной авиации, рассматриваются в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года и частично реализуются Министерством транспорта Российской Федерации в действующих механизмах субсидирования и поддержки региональных и местных авиаперевозок.

Так в данной стратегии развития содержатся следующие цели:

– обновление парка воздушных судов, особенно в части парка воздушных судов, осуществляющих региональные и местные воздушные перевозки, парка междугородних и городских транспортных средств, обновление подвижного состава пассажирских вагонов и пригородных поездов, а также создание инфраструктуры сети центров послепродажного обслуживания транспортной техники отечественного производства;

– развитие системы субсидирования региональных перевозок.

Для нашей страны развитие малой авиации имеет стратегическое значение, поскольку территория Российской Федерации составляет 17 125 191 км², занимает первое место в мире по площади территории и остро нуждается в охвате всех регионов для обеспечения качественного уровня жизни всех граждан нашей необъятной страны. Для многих россиян именно авиация общего назначения –

порой единственный путь для получения экстренной медицинской помощи, помощь при наводнениях и пожарах, обеспечении необходимых для жизни товаров, а также один из способов связи и сообщения.

В силу нерентабельности производства легких самолетов на крупных предприятиях крайне важно начать строительство и развитие небольших конструкторских бюро на базе крупных предприятий для решения вопроса по нехватке самолетов для обучения гражданских пилотов.

В меняющихся экономических и политических условиях необходима государственная поддержка в части представления дотаций, субсидий и четкое государственное регулирование, но в то же время и предоставление свободы для реализации идей и поддержки энтузиастов, которые обеспечивают применение и использование авиационной техники в доставке оборудования, грузов, мониторинга пожарной и террористической обстановки, эвакуации граждан, пострадавших из-за природных стихий, обучении частных пилотов и пилотов спортсменов для патриотического воспитания молодежи и еще множества задач.

Список литературы

1. Просвирина Н.В. Анализ проблем малой авиации в России и возможные пути их решения / Н.В. Просвирина [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/analiz-problem-maloy-aviatsii-v-rossii-i-vozmozhnye-puti-ih-resheniya> (дата обращения: 20.04.2024).

2. Государственный реестр аэродромов и вертодромов гражданской авиации Российской Федерации [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://favt.gov.ru/dejatelnost-ajeroporty-i-ajerodromy-reestr-grajdanskikh-ajerodromov-rf/?ysclid=luv639rjzh901495140> (дата обращения: 20.04.2024).

3. Региональная авиация России и СНГ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://aviacenter.org/d/166600/d/o-perspektivah-razvitiya-rossiyskoj-grazhdanskoj--aviacii-i-samoletostroeniya-v-segmente-maloy-aviac_9.pdf (дата обращения: 20.04.2024).

4. Небо общего назначения: почему малая авиация спасет страну от коллапса [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://iz.ru/870081/ignat>

shestakov/nebo-obshchego-naznacheniiia-pochemu-malaja-aviaciiia-spaset-stranu-ot-kollapsa (дата обращения: 20.04.2024).

5. Куклев Е.А. Развитие авиации общего назначения: проблемы и перспективы / Е.А. Куклев // Транспорт Российской Федерации [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/razvitie-aviatsii-obschego-naznacheniya-problemy-i-perspektivy> (дата обращения: 20.04.2024).

6. Малая авиация жалуется на большие проблемы [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://yandex.ru/turbo?text=https%3A%2F%2Fvz.ru%2Feconomy%2F2017%2F3%2F21%2F862384.html> (дата обращения: 20.04.2024).

7. О целевых показателях и Подпрограмме развития малой авиации [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://aopa.ru/assets/files/2018-12-19_Razvitiemaloi%CC%86-aviacii.pdf (дата обращения: 20.04.2024).

8. Рябухин С.Н. Развитие малой авиации в России / С.Н. Рябухин [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://federalbook.ru/files/SVAYZ/saderzhanie/Tom%2011/XII/Ryabuhin.pdf> (дата обращения: 20.04.2024).

9. Программа развития малой и региональной авиации [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://aviatp.ru/aviadevprog> (дата обращения: 20.04.2024).

10. Распоряжение Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. №3363-р «Об утверждении Транспортной стратегии РФ до 2030 г. с прогнозом на период до 2035 г.».