

## Малая авиация - анализ путей возрождения

Нельзя сказать, что возрождение малой авиации никому не интересно. В последние годы об этом вопросе задумываются и на самых разных уровнях власти, и в среде бизнеса.

Но когда начинаешь знакомиться со всеми этими предложениями, постоянно возникает один и тот же вопрос - чего же в них не хватает? Почему, при таком обилии идей, предложений и программ, дела никак не могут сдвинуться с мёртвой точки?

### Анализ предлагаемых путей возрождения малой авиации.

Для того, чтобы ответить на сформулированные вопросы, приведём несколько примеров и потом проанализируем их. Не важно, в каком году делались эти предложения, мы будем анализировать их по сути сказанного.

В настоящее время политика России в сфере развития авиации общего назначения (малой авиации) отражена как минимум в шести нормативно-правовых актах. Проекты развития малой авиации разрабатывались Советом Федерации ФС РФ и в семи областях. Действует несколько программ, так или иначе затрагивающих малую авиацию. А ещё было не менее восьми поручений, заявлений и попыток на самых различных уровнях разработать концепции развития малой авиации.

Для общего понимания ситуации достаточно привести всего несколько примеров:

*"Полагаю, действенная финансовая поддержка нужна не только малой авиации как производителю услуг, но и авиапассажирам как потребителям этих услуг. А для этого необходимо расширить оказание адресной помощи пассажирам на приобретение билетов малой региональной авиации, которая терпит большие убытки от полупустых рейсов", -* сказал РИА Новости зампред комитета Совфеда по конституционному законодательству Максим Кавджарадзе.

По его мнению, в данном случае федеральная программа социальной поддержки местного населения может поддержать другие федеральные программы, в том числе пространственного развития России и воссоздания подотрасли малой авиации.

Одной из самых чувствительных проблем малой авиации сенатор назвал обучение кадров, создание летной инфраструктуры в небольших поселках, а также выбор линейки самолетов для местных авиалиний по критериям экономической оптимальности. Стоит решить и вопрос запуска действующих финансовых механизмов господдержки, добавил Кавджарадзе.

Также, подчеркнул зампред комитета, необходимо решить вопросы территориальной привязки базы малой авиации.

*"Возможно, в каждом федеральном округе можно создать по одной базе. Россия - страна огромная, поэтому стоит подумать и над тем, чтобы для каждой географической зоны можно подобрать оптимальный тип самолета: для южных регионов - одни модели, для северных - другие", - полагает он.*

Бывший руководитель Красноярского завода №67 Гражданской авиации Григорий Спешиллов считает, что возрождение отечественной малой авиации невозможно без участия федерального бюджета:

*Эта задача потребует огромных вложений, поэтому решать проблему отрасли, скорее всего, придется поэтапно, считают эксперты. Такими этапами могут быть региональные программы.*

Вместе с тем, есть и много положительных примеров попыток возрождения малой авиации:

Интерес вызывает опыт Калужской области, где реализуется единственный в стране проект по строительству аэропорта для малой авиации в рамках государственно-частного партнерства. Инвестор вложит средства в его реконструкцию, после чего сможет использовать по прямому назначению, при этом объект по-прежнему будет оставаться в собственности региона.

В условиях снижения роли государства в организации перевозок в труднодоступных территориях сюда пришел крупный бизнес, реализующий в этих местах промышленные проекты. Так, в 2012 году компания "Газпром" открыла на Бованенковском месторождении аэропорт, который способен принимать как вертолеты, так и самолеты. А в 2014 году "Новатэк" открыл международный аэропорт Сабетта.

Основным перевозчиком в Норильский промышленный район является компания "Нордстар", дочка "Норникеля". В прошлом году компания выделила в самостоятельную структуру вертолетный филиал, который стал авиакомпанией "Норильск-авиа". В ее

авиапарке находится 12 вертолетов Ми-8Т и четыре Ми-8МТВ. Норильск и Дудинка связаны с материком, всеми поселками Таймыра и газовыми месторождениями "Норильскгазпрома" и "Таймыргаза".

В 2008 холдинг УГМК приобрел пакет акций чешской авиастроительной компании «Эйркрафт Индастрис» (Aircraft Industries), выпускающей малые самолеты L 410. Самолеты сертифицированы для эксплуатации в РФ, странах СНГ, Евросоюзе и практически по всему миру. В настоящее время самолеты чешского производства успешно эксплуатируются в Словакии, Болгарии, Эстонии, Алжире, Французской Гвиане, Казахстане, Джибути, Непале. В настоящее время холдинг активно развивает свой непрофильный актив и открывает целую сеть региональных маршрутов на Урале.

## Выводы.

**Во-первых:** есть позитивные примеры развития малой авиации. И эти примеры показывает именно бизнес, и особенно в той части, когда бизнес находит общий язык с местной властью.

**Во-вторых:** после ознакомления с предлагаемыми путями возрождения малой авиации становится понятно, что все они носят поверхностный и разрозненный характер. Все предложения, по большому счёту, сводятся к двум постулатам - несовершенство законодательства и необходимость серьёзных финансовых вливаний со стороны федерального бюджета. С этим нельзя не согласиться, но именно постоянное упование на большие финансовые затраты говорит о неглубокой проработке предлагаемых решений. Вместе с тем, во всех предложениях не просматривается комплексности и учёта других предложений, а также имеющегося опыта. Создаётся впечатление, что каждый регион, или федеральное ведомство живут в своём, изолированном мире, и совершенно не знают, что творится вокруг.

**В-третьих:** не просматривается наличие объединяющего и координирующего центра, который провёл бы анализ сложившейся ситуации, собрал бы предложения и положительный опыт, и на этой основе разработал общую концепцию развития малой авиации.

Ведь очевидно: есть задача развития малой авиации. Эту задачу надо решить, но она требует очень больших финансов, которых у государства нет в необходимых объёмах! И как решить эту задачу?

*Первое* - сделать качественно свою работу тем, кому это положено по роду своей служебной деятельности. Например, депутатам быстро (но качественно) принять необходимые законодательные акты,

ответственным министерствам — провести анализ и выработать рекомендации.

*Второе, главное* — не размазывать выделяемые средства тонким слоем, а сконцентрироваться на нескольких пилотных «региональных центрах малой авиации» (авиацентрах), разделив усилия по их открытию между бюджетами и бизнесом (мы уже пришли к выводу о том, что есть успешные примеры в этом направлении) и потом, на основе накопленного опыта растиражировать эти «региональные центры» по всей стране.

*И наконец крайнее, как говорят в авиации* — есть интересные идеи, как наполнить эти авиацентры дополнительными элементами, являющимися в достаточной степени привлекательными с точки зрения окупаемости.

### Предложения по развитию малой авиации.

На основании анализа имеющихся предложений и принятых программ, накопленного опыта в настоящее время разработана инновационная «Программа развития малой авиации в Российской Федерации».

В её основе лежит новый – блочный подход к развитию в регионах центров малой авиации, в рамках которого будет осуществлено поэтапное развитие сети взаимосвязанных между собой авиацентров международного уровня в России.

В рамках предлагаемого подхода, государство призвано обеспечить наведение порядка и контроль за уже существующими в различных регионах ведомственными взлётно-посадочными полосами (находящимися, как правило, на балансе Министерства обороны РФ и являющимися естественным мобилизационным резервом), а частная инициатива, в лице вновь созданного с участием всех заинтересованных лиц Консорциума «Международные центры малой авиации», подключается к созданию и развитию необходимой современной наземной инфраструктуры, профессиональному управлению создаваемыми объектами.

Как представляется, со стороны государства может быть создано новое унитарное предприятие, основными целями которого будут являться:

- консолидация в рамках одной государственной структуры всех перспективных взлётно-посадочных полос в регионах РФ с

целью обеспечения эффективного контроля использования и дальнейшего устойчивого развития;

- осуществление эффективного управления государственным имуществом – целевыми взлётно-посадочными полосами, участвующими в реализации программы создания Центров малой авиации;
- осуществление функций управления навигационными системами на подведомственных взлётно-посадочных полосах;
- организация и обеспечение эффективного механизма взаимодействия с Консорциумом по созданию и развитию целевых авиацентров в рамках конкретных концессионных соглашений.

Таким образом участие государства в предлагаемой концепции сводится, в основном, к нормативно-распорядительным функциям при минимальных финансовых вложениях. При этом финансовые средства, выделяемые из бюджетов различных уровней, не будут "размазываться тонким слоем", а сконцентрируются в одном месте, гарантируя решение поставленных задач.

Реализация предлагаемого подхода позволит в течение первых двух лет работы создать 4-5 новых авиацентров и сдвинуть с места процесс реального развития в стране важной и необходимой для народного хозяйства отрасли.

Такой региональный центр малой авиации (авиацентр) может стать авиационным хабом с полным комплексом услуг, возможным для такого центра, среди которых можно выделить:

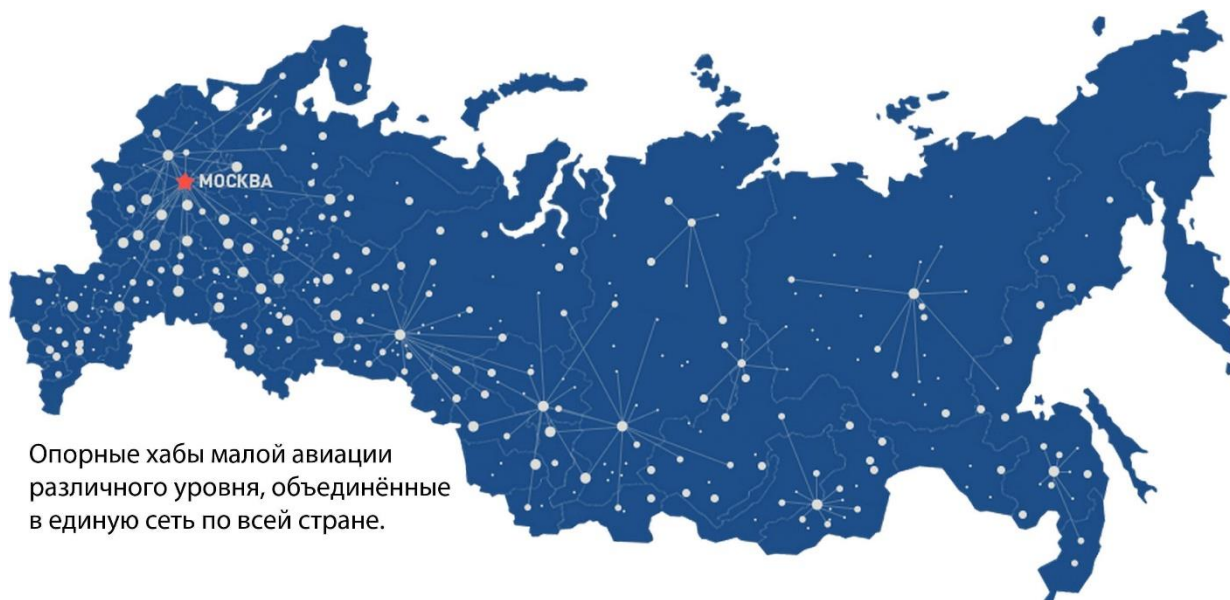
1. Создание авиационной школы для обучения частных лиц и повышения квалификации пилотов коммерческой авиации по программе PPL.
2. Создание регионального центра сертификации летательных аппаратов малой авиации. В настоящее время в России имеется всего один такой центр, чего явно недостаточно.
3. Создание транспортного (и в возможных случаях – международного) хаба малой авиации с предоставлением возможности постоянного базирования авиакомпаниям малой авиации и ВС частных лиц. Создание такого хаба подразумевает открытие международных, межрегиональных и внутререгиональных авиалиний, создание системы авиационного туризма как в его классическом виде, так и в виде перелётов из места расположения хаба к наиболее значимым туристическим объектам в радиусе до 1.000 км (радиус действия малой авиации).

4. Предоставление аэродромных услуг региональным авиакомпаниям, имеющим планы развития в направлении использования ЛА малой авиации и расширения сети внутререгиональных и межрегиональных воздушных перевозок.
  5. Создание первого в России салона по продаже летательных аппаратов (самолётов, вертолёт, автожиров, планеров) малой и бизнес авиации, в том числе и организация постоянно действующего бизнес-форума авиационной и космической тематики.
  6. Создание развлекательно-досугового центра не только по типу "клуба любителей малой авиации", но и в более широком аспекте - как патриотического, досугового и просветительского центра авиационной и космической тематики, в котором можно разместить ряд тренажёров и аттракционов авиационной и космической тематики.
- 

И.В. Козлов

Контактная информация: <http://avialine.su>

Система региональных центров малой авиации:



## Структурная схема проекта:

### Структурная схема проекта АВИАЛАЙН

Основной структурной единицей проекта является **Региональный центр (хаб) малой авиации**.



Автор проекта: И. Козлов

Полная информация по проекту: <http://avialine.su/>