

### **Список использованных источников**

1. Паспорт национального проекта «Производительность труда»– URL:[https://www.economy.gov.ru/material/file/f115dea900daebec73c2fb75a42f7609/NP\\_Proizvoditelnost\\_truda.pdf](https://www.economy.gov.ru/material/file/f115dea900daebec73c2fb75a42f7609/NP_Proizvoditelnost_truda.pdf) (дата обращения : 15.11.2022).
2. Екимова Н.А. Факторы и резервы роста производительности труда в России: концепции и количественные оценки / Н.А., Екимова // Вестник УрФУ. Серия экономика и управление, 2019.– Т. 18,– № 6. –С. 944–966. DOI: 10.15826/vestnik.2019.18.6.046.
3. Приказ от 28 апреля 2018 г. N 274 Об утверждении Методики расчета показателя «Индекс производительности труда» –URL :[https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/pr274-280418\[3\].pdf](https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/pr274-280418[3].pdf) (дата обращения : 19.11.2022).
4. Федеральная служба Государственной статистики «Росстат». Индекс производительности труда» –URL :<https://rosstat.gov.ru/storage/> (дата обращения : 19.11.2022).
5. Методологические рекомендации по расчетам совокупных затрат труда по производству товаров и услуг на всех видах работ и показателя производительности труда по видам экономической деятельности в соответствии с ОКВЭД–URL :<https://rulaws.ru/acts/Metodologicheskie-rekomendatsii-po-raschetam-sovokupnyh-zatrat-truda-po-proizvodstvu-tovarov-i-uslug-na/> (дата обращения : 20.11.2022).
6. Положение о системе управления рисками ПАО –URL :[https://law115.ru/novosti/article\\_post/pao-risk-management-system](https://law115.ru/novosti/article_post/pao-risk-management-system)(дата обращения : 20.11.2022).

## **ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ МАЛОЙ АВИАЦИИ В РОССИИ**

**А.С. Рачковский**

Научный руководитель Т.И. Солунина  
Самарский национальный исследовательский университет имени академика С.П. Королева.

Сфера применения самолетов малой авиации в нашей стране, с ее географическими и климатическими особенностями, весьма велика. Использование малой авиации необходимо для развития Арктической зоны, выполнения различных сельскохозяйственных работ, предупреждения и тушения лесных пожаров; оказания срочной медицинской помощи, обнаружения и ликвидации кризисных природных и техногенных ситуаций; мониторинга окружающей среды, геологоразведки, получения метеопрогнозов, борьбы с браконьерами и решения многих других задач (обучение летным навыкам, спорт, туризм, реклама и др.)[1]. Поэтому актуальность анализа проблем, связанных с развитием малой авиации, не вызывает сомнений.

Перечислим основные проблемы, которые препятствуют развитию малой авиации в России[2]:

- Административные барьеры
- Мало аэродромов
- Дороговизна техники и устаревший парк
- Кадровый голод

Рассмотрим такую проблему, как административные барьеры на пути развития малой авиации и проследим её влияние на смежные с ней проблемы.

Купить маленький самолёт в России сейчас относительно легко, ненамного сложнее, чем купить машину. Появились и учебные центры, в которых можно получить удостоверение частного пилота, чтобы летать в личных целях. Нов2017 году, после череды аварий в гражданской авиации, большую их часть лишили лицензий. К 2022 году в России насчитывается несколько тысяч частных пилотов с личными самолётами.

К малой авиации в том виде, который помнят пилоты советской школы, эти полёты имеют мало отношения: лёгкие самолёты не могут возить пассажиров и выполнять авиационные работы без создания авиакомпании и получения сертификата эксплуатанта. А получение это такое же дорогое и сложное, как и для больших авиакомпаний. В области пассажирских перевозок для владельцев маленьких самолётов это почти непреодолимый барьер. Для других видов авиаработ — например, по охране и защите лесов, получить сертификат возможно, но тоже непросто.

Для перевозки пассажиров на одной четырёхместной «Цессне» надо получить такой же сертификат, как для всей авиакомпании «Сибирь». Стоимость будет такая же — примерно три миллиона рублей. И в штате нужно иметь одних только директоров семь человек. Требования одни, что для крупных авиакомпаний, что для мелких. Где Airbus и где четырёхместная «Цессна»? Эти требования для малой авиации необходимо убрать или скорректировать, а те, которые обеспечивают безопасность — медкомиссию, технику, сертификацию — оставить.

В 2019 году разговоры о том, что малую авиацию нужно возродить, зазвучали с новой силой и вылились в поручение президента министрам. Тогда же о важности малой авиации для сотрудничества сибирских регионов говорил губернатор Кузбасса Сергей Цивилёв. В 2020 году в Государственную Думу внесли межфракционный законопроект, который предполагал снять административные барьеры и ввести саморегулирование малой коммерческой авиации. Депутаты предлагали предоставить юрлицам и индивидуальным предпринимателям право осуществлять коммерческую перевозку пассажиров и авиационные работы на лёгких воздушных судах без громоздкой процедуры получения сертификата эксплуатанта. Вместо этого участники рынка должны вступить в саморегулируемую организацию, подчиняться нормам, ими самими выработанным специально для маленьких

самолётов, и платить взносы в компенсационный фонд — так же, как это делают строители, энергетики или арбитражные управляющие.

Законопроект ещё на стадии подготовки встретил ощутимое сопротивление со стороны Федерального агентства воздушного транспорта — Росавиации. Его вернули на доработку в связи с отсутствием заключения правительства. Параллельно лояльные агентству представители крупных авиакомпаний в СМИ начали кампанию против саморегулирования и снижения административных барьеров. Основные аргументы — низкая безопасность таких полётов, низкий уровень подготовки частных пилотов и возможное использование стареньких самолётов «на износ». В агентстве считают, что транспортные проблемы России должны решать крупные авиакомпании, а вовсе не саморегулируемые объединения частных пилотов на лёгких самолётах.

«Авиаторы-любители намереваются заниматься коммерческой деятельностью и при этом хотят, чтобы требования в отношении регистрации эксплуатанта, обучения, летной годности и техобслуживания оставались старые, как к любителям» — писал глава авиационного альянса «Аэрохимфлот» Клим Галиуллин[3]. — Эксперты в гражданской авиации категорически не согласны с популистскими лозунгами активистов, что «Россия должна летать на авиации общего назначения» и «малая авиация поднимет экономику страны». Нужны грамотные квалифицированные люди, современные летательные средства, жёсткая система государственного контроля. Это не любительское дело.

Проект новых федеральных авиационных правил, которые учитывали будущие изменения в законах и должны были вступить в силу с 1 января 2021 года, готовят уже несколько лет. Новые ФАП прошли Минюст, но введение их в действие отложили до 1 сентября. При этом, по словам лётчиков, действие текущих сертификатов эксплуатанта приостановили уже сейчас: они не могут выполнять работы и участвовать в тендерах.

Так же административным барьером для развития малой авиации является огромное количество требований к сертификации аэродрома и его содержанию, даже если это самая простая грунтовая полоса группы Е. Это выливается в нехватку этих самых аэродромов.

Построить аэродром дорого и хлопотно, оформить с соблюдением всех правовых норм — практически невозможно, а подтверждать сертификацию нужно регулярно, подстраиваясь под меняющиеся требования. Поэтому в России каждый год уменьшается количество официальных аэродромов, на которых может приземлиться лёгкий самолёт. На январь 2021 года их 241, притом большая часть — в аэропортах крупных городов. При этом интернет-сервисы для частных пилотов дают цифру в десять раз больше, так как содержат действующие посадочные площадки без оглядки на их официальный статус.

При СССР к взлётно-посадочным полосам и аэродромам малой авиации завышенных требований не было, но, по словам лётчиков, на безопасность полётов это никак не влияло. Например, весь север Кузбасса

с 50-х годов опутывала сеть маленьких аэродромов, рядом с каждым таёжным посёлком была грунтовая взлётно-посадочная полоса.

Четвёртого июля фракция «Новые люди» провела в Государственной Думе круглый стол «Снятие административных барьеров в сфере производства и коммерческой эксплуатации легких воздушных судов».

«У нас в десятки раз меньше посадочных полос и пилотов, чем в более маленьких странах. Задача деbüroкратизации отрасли малой авиации абсолютно решаема. И мы создаем на площадке Госдумы межфракционную рабочую группу для обсуждения всех необходимых действий», – подчеркнул Владислав Даванков, заместитель Председателя ГД [4].

Так же на развитие малой авиации влияет уменьшение количества школ подготовки пилотов для малых судов. К авиационным учебным центрам предъявляются слишком жесткие требования. Это привело к тому, что почти все частные учебные центры лишили сертификатов. Поэтому большинство пилотов едут учиться за границу. В России работают только 10 авиационных частных учебных центров на страну в 146 млн человек. В Чехии с населением около 10 млн человек действуют 40 авиационных центров.

Так же немаловажным фактором являются государственные субсидии. Без них субсидий малая авиация выжить не может, признают все эксперты. Практически все существующие рейсы дотируются сейчас за счет бюджета, иначе они стали бы не по карману обычным пассажирам. Но этих дотаций сегодня явно недостаточно. Поэтому людям приходится летать по доступной цене не тогда, когда им нужно, а когда это удобно авиакомпаниям. К примеру, из Магадана в Петропавловск-Камчатский (867 километров) напрямую можно улететь только два раза в неделю. В остальные дни придется добираться через Владивосток (5000 км) или Москву (21 500 км). Соответственно, меняется и цена билета - с 4 500 рублей за прямой перелет, до 17-30 тысяч рублей за путешествие с пересадкой.

«Из нашего села должно быть два рейса в неделю до столицы области - в Иркутск. Но по факту - от силы один в неделю случается. Плюс, это всегда небольшие самолеты - на 20 человек. В итоге за билеты буквально сражаются люди. Потому что самолет - это большая экономия времени: по воздуху - пара часов, и ты в Иркутске, а на поезде - часов 8, на маршрутке - вообще сутки езды» - объясняет Евгений Семенов из села Казачинское в Иркутской области [5]. «У нас меньше двух недель назад очередной самолет жестко сел в тайге из-за сбоя навигационной системы, четверо погибли, многие до сих пор в больнице, но люди в тот же день стали бронировать билеты на следующий рейс! Осознают, что опасно, ведь погибли и в реанимацию попали не какие-то неизвестные люди, а родные или коллеги, а они рискуют. Потому что выхода нет, тратить в 6 раз больше времени позволить себе не могут, а альтернативы нет: авиакомпания одна, и все самолеты в похожем состоянии.»

Выскажу предложения по решению этих проблем:

1) Разработка предложений по совершенствованию нормативно-правовой базы, регулирующей отношения в области малой и региональной авиации, включая правила сертификации ВС, правила лицензирования авиакомпаний, правила выполнения полетов, правила организации воздушного движения, механизмы обеспечения безопасности полетов, правила доступа к авиационной инфраструктуре;

2) Ежегодное гарантированное выделение субсидий из федерального бюджета и бюджетов субъектов Российской Федерации на осуществление социально значимых местных и региональных авиационных перевозок;

3) Организация полетов по социально значимым местным и региональным маршрутам.

#### ***Список использованных источников***

1) Н. В. Просвирина Анализ проблем малой авиации в России и возможные пути их решения. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/analiz-problem-maloy-aviatsii-v-rossii-i-vozhnozhnye-puti-ih-resheniya>(Дата обращения 14.11.2022).

2) Журнал на A42.RU [Электронный ресурс] / Чем живёт и сможет ли возродиться малая авиация – Журнал на A42.RU – региональный сайт Кузбасса – URL: <https://dzen.ru/media/a42/chem-jivet-i-smojet-li-vozroditsia-malaia-aviaciia-632c0ae7d71b96419f7afa3a>(Дата обращения 12.11.2022).

3) Газета «Московский комсомолец [Электронный ресурс] / Госдума РФ предложила реформу "малой авиации". Что ждет отрасль? – Газета «Московский комсомолец, Санкт-Петербург» – URL: <https://www.aviaport.ru/digest/2020/08/04/648289.html>(Дата обращения 17.11.2022).

4) Государственная дума Российской Федерации [Электронный ресурс] / «Новые люди» заявили о необходимости снятия административных барьеров при эксплуатации легких воздушных судов – Официальный сайт государственной думы российской федерации [duma.gov.ru](http://duma.gov.ru) – URL: <http://duma.gov.ru/news/54829/>(Дата обращения 17.11.2022).

5) Сания Юсупова [Электронный ресурс] / Малую авиацию тянет к земле. Почему региональные перелеты убыточны и опасны – Сания Юсупова, сайт «Сибирь. Реалии» – URL: <https://www.aviaport.ru/digest/2021/09/24/690481.html>(Дата обращения 19.11.2022).