

Розділ 4

Управління потенціалом інноваційного розвитку на засадах маркетингу

УДК 658.5.32

А.И. Яковлев, Хамад Хилял Махир Наиф

Современное состояние и перспективы развития украинского рынка малой авиации

Рассмотрены основные проблемы рынка малой авиации в Украине и причины их возникновения. Разработаны основные направления его совершенствования и развития в правовой, организационной и экономической сферах.

Ключевые слова: малая авиация, рынок, летательные аппараты.

Рынок малой авиации (МА) в нашей стране, как и в других странах бывшего Советского союза, в настоящее время испытывает в своем развитии ряд существенных сложностей, суть которых, как нам представляется, лежит в первую очередь в законодательной сфере, в правовом регулировании развития рынка МА в Украине [2, 6].

Следует положительно констатировать тот факт, что сегодня любой украинец имеет право на частное владение и использование сверхлегкого летательного аппарата (СЛА) при соблюдении определенных правил. На выбор желающих – как дельтапланы, так и комфортабельные самолеты с полным набором пилотажных и навигационных приборов. По действующему законодательству, пилот частного самолета имеет право им управлять, если в данном самолете не более четырех мест. На такой машине можно летать и для удовольствия, и по делам, притом на весьма приличные расстояния.

Рыночная цена одно-двухместного маленького самолета (до 470 килограммов) не превышает стоимости среднего автомобиля – 20-40 тысяч долларов. А его содержание обойдется в сумму порядка 100 долларов в месяц. В черте Киева охраняемая стоянка на аэродроме стоит 360 гривен в месяц. В Украине насчитывается 50 аэродромов для СЛА. Для одного летного часа достаточно 10-15 литров бензина. Услуги авиатехника, нанятого на постоянную работу, стоят от 200 до 300 условных единиц [1, 7]. Однако к ним пилоты-любители прибегают крайне редко, предпочитая самостоятельно возиться с самолетом. Несмотря на доступность этой техники, МА в нашей стране еще далеко не на почетном месте. И на то есть свои причины.

Согласно официальной статистике всего в Украине насчитывается около 3-4 тысяч

Яковлев Анатолий Иванович, доктор экономических наук, профессор, академик Академии инженерных наук, заведующий кафедры экономики и маркетинга Национального технического университета «Харьковский политехнический институт»; Хамад Хилял Махир Наиф, аспирант кафедры экономики и маркетинга Национального технического университета «Харьковский политехнический институт».

© А.И. Яковлев, Хамад Хилял Махир Наиф, 2009

авиалюбителей, в том числе парапланеристов и дельтапланеристов. Но до сих пор в воздушном кодексе [2, 6] нет даже определения авиации общего назначения, к которой относятся легкие (до 5,7 тонн) и сверхлегкие летательные аппараты (470 кг), используемые не для коммерческих перевозок пассажиров и грузов. Сейчас требования к большой и МА предъявляются одинаковые, и это одна из причин вялого развития рынка сверхлегкой авиации в нашей стране. В Украине, по оценкам экспертов, всего лишь около 1,5 тысячи моторных воздушных судов такого класса (причем большинство из них были не куплены, а сконструированы владельцами самостоятельно), а свидетельства пилотов-любителей есть лишь у около 400 человек.

В качестве сравнения приведем некоторые данные по США, где законы в наибольшей мере способствуют эксплуатации СЛА, в частном владении находятся более 500 тысяч воздушных судов, свыше 600 тысяч человек имеют свидетельства пилота-любителя или коммерческого пилота. Годовой доход бюджета США от деятельности легкой авиации составляет более 42 миллиардов долларов. Конечно, в США становление законодательной базы для МА шло на протяжении десятилетий параллельно ее развитию. И вполне закономерно, что в Украине, где еще лет пятнадцать назад личный самолет был чем-то из области научной фантастики, возникают проблемы с его эксплуатацией [1, 7].

Несмотря на важность, значимость и очевидную актуальность развития средств МА, в украинском законодательстве до настоящего времени практически не определено широко используемое в мире, в украинском обществе, в нормативных документах исполнительной власти, в технической и специальной литературе, а также документации разработчиков, изготовителей, эксплуатантов летательных аппаратов, понятие «МА». Существующее понятие «авиация общего назначения», на наш взгляд, не точно описывает сущность этого сегмента рынка летательных аппаратов, так как отражает в большей мере только функциональное назначение этого вида летательных аппаратов, оставляя вне поля зрения субъектов авиационного рынка такие характеристики (признаки сегментации) как размер летательного аппарата, мощность двигателя, условия взлета и посадки, дальность полета, грузоподъемность и т.п. [2, 6]. В соответствии с определением, данным на Чикагской конвенции 1944 г., «авиация общего назначения» является составной частью гражданской авиации, которая выполняет определенные виды деятельности, за исключением регулярных воздушных сообщений и нерегулярных авиатранспортных перевозок, осуществляемых за плату или по найму. Понятие авиации общего назначения прописано в Воздушном кодексе Украины, но в нем не урегулированы механизмы регистрации, сертификации, лицензирования деятельности в области МА, то есть практически отсутствует рыночно-правовой механизм регулирования процессов создания, производства, эксплуатации и сервисного обслуживания этого сегмента авиационного рынка. А это деятельность юридических и физических лиц, коммерческих и не коммерческих предприятий, организаций сервиса летательных аппаратов другого класса и предназначения [4].

Изготовители, владельцы и эксплуатанты СЛА испытывают огромные сложности и трудности при преодолении различного рода юридических, чиновничьих и других преград. В результате страдают десятки тысяч людей (субъектов рынка), которые связали себя с полетами на СЛА. Наряду с этим, как нам представляется, главным недостатком являются низкие темпы развития украинского рынка СЛА потенциал которого, по нашим оценкам, является достаточно большим. Особое место в структуре этого потенциала занимает сегмент частных СЛА, размер которого, по нашим оценкам,

занимают больше 50 процентов.

В этой связи отметим, что во всём мире частный самолёт превратился из мечты в комфортное средство передвижения, а МА в целом – в достаточно рентабельную рыночно-ориентированную отрасль. Это тезис подтверждают следующие данные:

- 89% всех воздушных судов гражданской авиации в мире работают в рамках МА;
- 87% всех полетов классифицируются как полеты МА;
- 80 процентов пилотов выполняют полеты на летательных аппаратах МА;
- в США ежегодный объём налоговых сборов с МА составляет около 4 млрд \$;
- на годовой оборот по рынку МА в США приходится около 50 млрд \$;
- число рабочих мест в отрасли производства, сбыта и эксплуатации СЛА – более 500 тысяч;
- количество частных СЛА в США достигает более 200 тысяч единиц.

Еще одна очень важная область работы МА – летная подготовка пилотов: от частного до линейного пилота. Статистика показывает, что примерно 24% всех летных часов относятся к летной подготовке, а в частных авиашколах готовится более 50% всех линейных пилотов. В США используется примерно 5400 взлетно-посадочных полос и площадок для самолетов авиации общего назначения и только 580 аэродромов для самолетов рейсовой авиации. Из 200000 самолетов МА в США личных самолетов – 58%, бизнес-самолетов – 17%, учебных – 8%, корпоративных – 5%, аэротакси – 2%. В нашей стране, по данным гражданской авиации, авиация общего назначения насчитывает не больше 1000 единиц [4, 5, 7], а по данным официальной статистики эта цифра еще меньше – порядка 400 малых летательных аппаратов.

Как мы уже указывали, в Украине, как и в России, частная авиация в воздушном законодательстве не закреплена, частные аэродромы – тоже. Именно это и препятствует развитию потенциально доходного, полезного и интересного для многих дела, развитию рыночных отношений в этой области. Аэродромы, на которых базируется МА, в настоящее время переживают не самые лучшие времена. Перестройка и постперестроечная разруха отразились на гражданской авиации далеко не лучшим образом и привели к закрытию или просто к уничтожению множества аэродромов, сворачиванию ряда производств, сервисных центров, школ подготовки и переподготовки пилотов для малых летательных аппаратов и т.п.

Обращаясь к историческим вехам становления и развития средств МА в Украине, следует отметить тот факт, что до 70-х годов прошлого столетия цели всей авиации были едины и МА жила и развивалась в рамках общих задач, стоящих перед авиацией СССР в целом и перед украинской авиацией в частности. Авиация местных воздушных линий и регионов, сельскохозяйственная, спортивная, рекламная, геологоразведочная, санитарная, туристическая и иная МА органично вписывались в «большую авиацию». Технические решения, отрабатываемые для лайнеров, затем удачно трансформировались для создания и развития летательных аппаратов МА. В настоящее время, в новых рыночных экономических условиях интересы МА расширились и разошлись с интересами «большой авиации», в том числе и с авиацией общего назначения [4, 5, 7].

Исследование и анализ современного состояния украинского рынка летательных аппаратов МА позволили выделить ряд проблем, требующих незамедлительного нормативного и правового разрешения.

Проблема №1. «Юридическая легализация МА». Существующая проблема, основные черты которой мы описали выше, является, на наш взгляд, ключевой. Пока в нашей

стране МА в полном своем объеме не войдет в правовое поле воздушного пространства страны – пока все остальные задачи и проблемы, суть которых мы изложим ниже, не будут иметь смысла, так как их решение прямо или косвенно будет зависть от уровня правовой легализации МА в транспортном Кодексе Украины.

Проблема №2. «Нормативно-правовое использование воздушного пространства Украины». Существующая практика в настоящее время предполагает использование воздушного пространстве в нашей стране по заявочно-разрешительному принципу, который предполагает длительные и многоэтапные процедуры согласования со структурами управления воздушным движением и оформления соответствующих документов. Такое положение в корне разрушает само определение МА и ее назначение, нивелирует до минимума главные ее преимущества. Как известно, к последним относятся, в частности, гибкость и скорость решения задач передвижения людей и грузов в труднодоступные места. Например, диспетчер задерживает разрешение на вылет на два-три часа – и смысл полета из Симферополя на Ай-Петри или из Львова в определенное место Карпат пропадает – эту же задачу можно решить быстрее с использованием легкового автомобиля или, что еще хуже, необходимость в этом полете вообще исчезает. Нет необходимости приводить примеры более радикального характера, когда средства МА выполняют задачи устранения пожаров, преследуют медицинские и санитарные цели по срочным вызовам на короткие расстояния. В большинстве стран мира эта проблема решена введением уведомительной системы для полетов в свободном воздушном пространстве, то есть вне запретных зон и там, где нет поблизости воздушных трасс. Логика уведомительной системы в том, что любой эксплуатант малых летательных аппаратов, подав уведомление о полете по любым каналам связи в соответствующий орган управления воздушным движением, может немедленно выполнять полет, если не будет пересекать воздушное пространство, требующее разрешительного порядка пролета. В Украине свободного воздушного пространства достаточно много, но оно не реструктурировано, не используется или же используется не рационально [4, 5, 7].

Проблема №3. «Организация и управление воздушным движением». Данная проблема тесно связана с предыдущей и, собственно, из нее вытекает. Как нам представляется, необходимо приблизить правила движения пассажиров и грузов на малых летательных средствах к средствам к правилам движения автомобильного транспорта, то есть вести в функции Министерства внутренних дел определенные подразделения – ГИП (государственная инспекция полетов), выполняющие на воздушных трассах функции ГАИ на автомобильных дорогах. Задача это далеко не простая, не имеет аналогов в мире, но ее реализация, на наш взгляд, даст мощный толчок к развитию рынка малых летательных аппаратов. Решение поставленной задачи, как нам представляется, возможно только при реализации уведомительной системы, в рамках которой органы управления воздушным движением уведомляются о полете. Поэтому структура организации УВД обязательно должна учитывать это обстоятельство и более жестко подходить к контролю за летательными средствами малой и других видов гражданской авиации, летающими по разрешительной системе.

Проблема №4. «Информационное обеспечение полетов». Для большой авиации эта проблема решена давно и в полном объеме. Мы сегодня не представляем себе полет какого-либо самолета, у которого нет связи с диспетчером или который постоянно не получает стандартную сопровождающую безопасный полет информацию о возможных осложнениях полета и как действовать в этих условиях. Для средств МА решение

указанной проблемы не такое простое, особенно в связи с реализацией уведомительной системы полетов. Вместе с тем, безопасность полета должна быть всегда на первом месте, несмотря ни на что, большая это авиация или малая. В свободном воздушном пространстве, где разрешены полеты по уведомительной системе, могут проводиться разовые воздушные мероприятия (в отдельных зонах и районах), способные отрицательно повлиять на безопасность полетов (военные учения, взрывные работы и др.). Возможны опасные явления погоды, которые исключают возможность визуального полета (уведомительная система возможна только при пилотировании СЛА по правилам визуального полета). Информация по этим и другим возможным изменениям воздушной обстановки должна поступать к экипажу летательного аппарата перед выполнением полета или в процессе его осуществления.

Проблема №5. «Сертификация летательных аппаратов МА». Данная проблема, как и предыдущая также связана с безопасностью полетов, одним из важнейших элементов которой и является сертификация летательных аппаратов. Не преуменьшая роли и значения сертификации средств передвижения людей, все таки обратим внимание на то, что средства МА изготавливаются в очень малых количествах. Годовой объем производства 50..100 штук уже считается очень большой серией. Подавляющее количество разновидностей средств МА выпускается объемами значительно меньшими, чем указаны выше. Вместе с тем, существующие системы сертификации летательных аппаратов предполагают уже при выпуске более трех аппаратов проведение сертификации по усложненной процедуре – проведение статистических испытаний вплоть до разрушающих нагрузок. Трудно представить себе небольшую частную фирму, которой ставится задача при объемах ее производства 4..5 летательных аппаратов 1..2 отдать на проведение испытаний (с разрушительными последствиями). Небольшой частной фирме такие испытания экономически просто непосильны, так как, во-первых, существенно (в 1,5..2 раза) повышают себестоимость летательного аппарата и, во вторых, делают его практически недоступным по цене для подавляющего большинства потенциальных потребителей на соответствующем рынке. В то же время современные методы расчетов позволяют проектировать авиационную технику без подобных испытаний. Как нам представляется, данная проблема также может быть решена при разрешении прохождения упрощенной (хотя и в определенных рамках более жесткой) процедуры сертификации для СЛА, объем производства, которых может быть установлен, на наш взгляд, до 50 аппаратов. Такое положение так же, как нам представляется, даст существенный толчок к развитию рынка СЛА.

Проблема №6. «Техническое обслуживание летательных средств». Цивилизованное решение данной проблемы на государственном уровне, как нам представляется, позволит успешно решить и предыдущую проблему сертификации МА. Опять возвратимся к аналогии с автомобильным транспортом. Каждый год или два государственная автоинспекция производит технический осмотр транспортного средства, тем самым продлевая своего рода сертификацию на дальнейшее использование транспортного средства. Такую же процедуру следует массово внедрить и применительно к СЛА, что в определенной мере снимет проблему их безопасной эксплуатации и положительно повлияет на рост емкости рынка этого вида транспорта.

Проблема №7. «Права на эксплуатацию аппаратов МА». В нашей стране получить права на управление автомобильным транспортом – дело не столь простое, несмотря на массовость этого явления (более половины взрослого населения страны имеют водительские права). Естественно, что получить право на частное владение СЛА и

управление им неизмеримо сложнее, чем для автомобиля. В Украине владелец СЛА оказывается перед выбором – эксплуатировать свой СЛА по правилам, которые существуют для авиации общего назначения, или же передать его в управление какой-либо авиакомпании, которая будет руководствоваться требованиями для гражданских самолетов. Пилот-любитель, прежде чем сесть за штурвал своего СЛА, должен предоставить в ряд инстанций несколько десятков различного рода разрешительных и нормативно-правовых документов, на что мы уже обращали внимание выше.

Стать пилотом-любителем технически не намного сложнее, чем научиться водить авто. Однако сумма, которая может для этого понадобиться, весьма значительная и доступная далеко не каждому – около 5 тысяч долларов. За эти деньги вы научитесь управлять легким небольшим самолетом весом до 5,7 тонны или сверхлегким – до 470 килограммов. Овладеть мастерством пилотажа можно на специальных курсах при Кировоградской летной академии, Кременчугском летном колледже или в АСЦ "Пилот" (Киев). Для сравнения: в Чехии таких летных школ – 13, во Франции – 26 и очередь – на два года вперед. Начинаящим пилотам придется пройти специализированную медкомиссию стоимостью от 150 до 500 гривен. Дальше, согласно правилам, следует теоретическая подготовка (182 часа). И, наконец, практические летные занятия – необходимо "налетать" от 36 до 40 часов. Цена летного часа, в зависимости от типа воздушного судна, колеблется от 50 до 120 долларов. Кроме того, школа имеет право увеличить число учебных летных часов. После окончания обучения, сдав все необходимые экзамены и зачеты, в том числе и по воздушному праву, ученик получает свидетельство об окончании сертифицированного учебного заведения. На его основании Департамент авиационного транспорта выдает соответствующее свидетельство пилота. По мнению экспертов, "за такие деньги" пилотами становятся единицы. Для того чтобы реально научиться управлять легким самолетом, то есть самостоятельно совершать взлет-посадку и летать по кругу в простых метеоусловиях, достаточно пяти-шести летных часов, максимум десяти. Поэтому платить за "лишние" 30 часов просто бессмысленно.

Более дешевый и демократичный путь - учиться летать в аэроклубе. Сейчас таких в Украине насчитывается около 150. Естественно, в клубах энтузиастам приходится выполнять совершенно неромантические хозяйственные работы, например, ремонтировать технику. Зато "путевка в небо" обходится дешевле. Но в итоге для получения прав надо все равно подтверждать свою профпригодность в соответствующем государственном департаменте.

Имеют место и другие проблемы, которые в условиях украинского рынка актуальны как для большой авиации, так и для малой. К ним, на наш взгляд, следует отнести вопросы обеспечения безопасности полетов, снижение вредного воздействия легких летательных аппаратов на среду обитания человека, а также на самого пилота, экономичность полета и т.д. Все трудности и сложности функционирования и дальнейшего развития рынка услуг МА рассмотреть невозможно, поэтому ограничимся только ключевыми задачами, без качественного и быстрого решения которых нет смысла вообще говорить о существовании в нашей стране цивилизованного рынка услуг МА.

Решение выявленных в результате исследования и анализа рынка услуг МА проблем, как нам представляется, должно идти по следующим направлениям.

Действие 1. Законодательно выделить «МА» в самостоятельный вид авиации (определить статус МА), т.е. украинскую авиацию подразделять на следующие виды:

государственную, гражданскую, экспериментальную и малую. Предполагается, что в свободном воздушном пространстве будут определены верхняя и нижняя границы эшелонов, которые используются для ограничений полетов МА. Также следует спланировать выделение свободных районов, включающее все воздушное пространство, свободное от авиационной деятельности. Выполнение данного действия предполагает не только формирование определения понятия «МА», но и перечисление относящихся к ней летательных аппаратов. Так, например, они могут быть градуированы по максимальной взлетной массе: сверхлегкие – до 495 кг, легкие, оборудованные до 10 посадочных мест, – до 5.700 кг, и иные, рассчитанные на 24 пассажира, не тяжелее 21 тонны. При этом в воздушном пространстве Украины, кроме того, теперь получают законную прописку парапланы, дельтапланы, дельтамотопланы, планеры и мотопланеры, парашюты, воздушные шары и змеи, аэростаты и дирижабли. На рынке услуг МА вполне законно будут находиться авиамодели размером до 15 см, а также всякого рода экзотика – например созданные умельцами в единичных экземплярах летательные аппараты нетиповой конструкции. Прописки в небе эти модели были лишены во многом из-за невозможности получить сертификацию, что, в частности, предполагает проведение многосторонних испытаний в промышленных условиях, вплоть до разрушения воздушных судов. Скорее всего, в ближайшем будущем этот барьер, как и многие другие, должен быть снят.

Действие 2. Создать уполномоченный орган в области МА с передачей ему полномочий по государственному регулированию деятельности МА, за исключением сфер, относящихся исключительно к компетенции государства; предусмотреть функционирование его структурных подразделений и территориальных органов во всех областях Украины.

Действие 3. Переработать законодательную базу СЛА. С этой целью предусмотреть создание нормативной правовой базы по использованию воздушного пространства Украины с целью выделения областей воздушного пространства для полетов СЛА по правилам визуального полета. Для этих целей предусмотреть реструктуризацию воздушного пространства Украины по следующим направлениям:

- восстановление необходимых с точки зрения экономики местных воздушных линий (МВЛ) и обозначение новых, наиболее перспективных маршрутов;
- определение верхней эксплуатационной границы полетных высот для СЛА;
- выделение районов, имеющих свободное от авиационной и любой другой деятельности воздушное пространство.

Действие 4. Предусмотреть поэтапное перераспределение способов контроля за воздушным пространством. При выполнении данного действия предполагается изменение диспетчерского и консультационного способов обслуживания воздушного движения: в специальных зонах (запретные, пограничные, особые, пилотажные и т.п.), на воздушных трассах, местных воздушных линиях и подходах к аэродромам и взлетным площадкам – диспетчерский, в остальном пространстве, при невозможности визуального или радиолокационного наблюдения за СЛА – консультационный (информационный). Это обуславливает введение уведомительного принципа полетов в соответствии с этапами реструктуризации воздушного пространства:

- полеты по уведомительному принципу по местным воздушным линиям или заявленным маршрутам ниже нижнего эшелона;
- полеты по уведомительному принципу по местным воздушным линиям или заявленным маршрутам на высотах, определенных для свободных районов;

- полеты по уведомительному принципу в свободных районах по кратчайшим расстояниям между заданными точками при разрешительной системе пересечения диспетчерского пространства и исключения входа в запретные зоны.

Действие 5. Создать учреждения подготовки авиационного персонала МА. Пока не будет разветвленной сети подготовки и переподготовки пилотов малых летательных средств, специалистов в области создания, производства, эксплуатации и сервисного обслуживания данной техники, пока развитие украинского рынка услуг МА будет весьма скромным и иметь местное значение.

Действие 6. Создать органы сертификации авиационного персонала и авиационной техники МА. Для достижения этой цели предлагается предусмотреть упрощение процедуры сертификации и лицензирования авиационной деятельности:

- сертификацию авиационных предприятий проводить одновременно с сертификацией отдельных служб данного предприятия;
- дифференцировать требования к различным классам летательных аппаратов и приборному оборудованию;
- сертификацию новых летательных аппаратов и после капитального ремонта проводить на основании акта приемки с завода;
- увеличить сроки сертификации до 5 лет;
- лицензирование деятельности юридических и физических лиц проводить национальными или региональными органами в зависимости от сферы деятельности лицензируемого лица.

Действие 7. Предусмотреть упрощение требований для допуска к полетам лиц, занимающихся эксплуатацией малых летательных аппаратов. Предлагается установить следующий перечень документов для допуска к полетам:

- наличие у пилота (потребителя, владельца) свидетельства о государственной регистрации СЛА (аналогично техническому паспорту автомобиля) с указанием собственника и соответствия бортового номера;
- наличие у пилота (потребителя, владельца) сертификата летной годности летательного аппарата (аналогично талону технического осмотра автомобиля);
- наличие у командира летательного аппарата удостоверения пилота, допущенного к выполнению полетов на данном типе летательных аппаратов (аналогично удостоверению водителя автомобиля);
- наличие полиса страхования ответственности владельца летательного аппарата перед членами экипажа, пассажирами и третьими лицами (аналогично полису страхования гражданской ответственности владельца автомобиля);
- наличие у командира летательного аппарата разрешения владельца судна на полеты (полетный лист и т.п.), если командир, пилот и собственник летательного аппарата - разные лица (аналогично доверенности на управление автомобилем);
- наличие у командира летательного аппарата уведомления об использовании полетно-информационного пространства с отметкой о его принятии (для уведомительных полетов), либо заявки на полеты с отметкой о ее удовлетворении (для разрешительных полетов).

На наш взгляд, этот перечень должен распространяться на все типы СЛА, использующих полетно-информационное пространство. Требование предоставления других документов должно быть обязательным только для эксплуатации определенных типов СЛА и обусловлено их особенностями: большие, специальные и т.п.

Действие 8. Предусмотреть совершенствование страхования СЛА, которое в конечном итоге возьмет на себя роль сертификации летной годности. В этом случае государство должно будет «регулировать» уже не пилотов, владельцев или других лиц, осуществляющих эксплуатацию СЛА, а страховщиков в вопросах условий выдачи страховых полисов и формирования страховых резервов на покрытие взятых на себя рисков. Критерий регулирования прост: есть резерв – полисы действительны, страхователи-пилоты с этими полисами могут летать; нет резерва – страхователи с непокрытыми рисками не летают, пока не купят более «надежный» полис.

В Украине в последнее время уже сделаны определенные действия, чтобы авиация общего назначения имела свое законодательство, как это принято во всем мире. С сентября месяца 2009 года вводятся новые правила полетов и классификация воздушного пространства, согласно которым аматорам в определенных частях воздушного пространства (по высоте) можно будет летать без необходимости получения разрешений на полет от Укрaviaтранса. Достаточно иметь "права", техпаспорт и карту, в которой будет указано, куда нельзя залетать. Реальными станут полеты по всей Украине, даже не выходя на радиосвязь с диспетчером [1]. На территории СНГ это передовое решение – такого нет ни в России, ни в Белоруссии. Сейчас, по мнению специалистов, в нашей стране появились реальные возможности развития рынка СЛА, появилось множество бизнесменов, которые в состоянии приобрести сверхлегкую и легкую авиационную технику.

Пока что большинство воздушных судов, которые пилотируют украинские аматоры, – самолеты-самоделки. Поскольку во времена Союза самолеты покупать для себя не разрешалось, авиационные специалисты их строили. Сейчас некоторые из них делают аппараты "для продажи". К слову, все легкие летательные аппараты регистрируют – ставят на учет в ОСОУ или ассоциации "Аэроклуб Украины". Иногда украинцы приобретают самолеты за рубежом, популярностью пользуется техника, бывшая в употреблении. Например, за 20-30 тыс. долл. можно приобрести бывшую в употреблении "Сесну" с небольшим налетом, выпущенную 20 лет назад. Можно купить новый самолет и в Украине. В стране сверхлегкие летательные аппараты выпускают три крупных предприятия. "Аэропракт" (Киев) и "Лилиенталь" (Харьков) специализируются на серийном выпуске самолетов [3]. "Аэрос" (Киев) выпускает конструкторские наборы, из которых человек без специальной подготовки может самостоятельно собрать за пару месяцев самолет, а также мотодельтаплан, дельтаплан или параплан. Предприятия работают преимущественно на экспорт. Летательные аппараты украинских производителей можно увидеть в странах Европы, в Турции, США. Средняя цена отечественного нового сверхлегкого самолета – 20-40 тысяч долларов. Дельтаплан обойдется примерно в 2 тысячи долларов, параплан – 1,5, мотодельтаплан – 12 тысяч долларов, конструкторский набор без двигателя и без приборов – 8 тысяч. Обмундирование дельта- или парапланериста – подвеска, спасательная система, приборы, конфес, шлем, ботинки – стоит 1,5-2 тысячи долларов.

Объемы рыночного предложения украинских изготовителей малых летательных средств составляют 200-300 единиц в год. Например, фирма "Аэрос" производит порядка 200 дельтапланов, 200 парапланов, 50 мотодельтапланов и около 100 конструкторских наборов сверхлегкого самолета "Стрейнджер" (98% продукции экспортируется за границу). Харьковская фирма "Лилиенталь" производит около 100 двух-, трехместных самолетов в год, средняя цена которых 22 тысячи долларов [3]. За пределы Украины отправляется 70% продукции. "Аэропракт" в 2008 году выпустил 70

А.И. Яковлев, Хамад Хилял Махир Наиф. Современное состояние и перспективы развития украинского рынка малой авиации

самолетов, в текущем 2009 – уже 75. Производство СЛА растет ежегодно, что свидетельствует о большом потенциале украинского рынка МА, дальнейшее развитие и становление которого возможно только при всемирной поддержке со стороны соответствующих организаций и в первую очередь со стороны государства.

1. *В Украине* дан толчок развитию частной авиации. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.space.com.ua>
2. *Воздушный* Кодекс Украины: Закон Украины // *Голос Украины*. – 1993. - №108 (68). – с. 6-11.
3. *Калитко А.* Новые горизонты «Лилиенталя» / А. Калитко, А. Кухар // *Авиация общего назначения*. – 2004. – №7. – с. 32-38
4. *Ключенок В.* Развитие малой авиации поднимет Россию на крыло / В. Ключенок // *Авиапанорама*. – №1. – 2007. – с.37-44.
5. *Кольш А.* О рынке авиационных услуг малой авиации / А. Кольш // *Авиация общего назначения*. – 2006. – №6. – с. 32-36.
6. *Нормативно-правовая* база гражданской авиации Украины. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.ukraviatrans.gov.ua>
7. *Ударцев Е.П.* Перспективы развития легкой авиации в Украине / Е.П. Ударцев // *Авиация общего назначения*. – 2000. – №3. – с. 16-18.

Получено 01.10.2009 г.

А.І. Яковлев, Хамад Хілял Махір Наїф

Сучасний стан і перспективи розвитку українського ринку малої авіації

Розглянуті основні проблеми ринку малої авіації в Україні і причини їх виникнення. Розроблені основні напрями його вдосконалення і розвитку в правовій, організаційній і економічній сферах.

Ключові слова: мала авіація, ринок, літальні апарати.