

ПРОБЛЕМИ УКРАЇНСЬКОЇ МАЛОЇ АВІАЦІЇ

Хамад Хилял Махир Наиф

Ірак, Басра

В Україні в даний час діє кілька регіональних програм з розвитку авіаперевезень. Однак обсяги використання малої авіації непорівнянні з колишніми часом. Колись у будь-якому обласному центрі можна було запросто потрапити літаком практично з будь-якого райцентру. Потреба в малих льотних судах в українських регіонах - величезна. З їх допомогою можна вести повітряне патрулювання місцевості, гасити лісові пожежі, проводити екскурсії та екстрену госпіталізацію. Крім того, у важкодоступних районах, яких в країні ще предостатньо, вертоліт чи літак - часто єдиний вид транспорту і канал постачання. Але, щоб відновити і розвинути регіональні авіаперевезення, необхідно вирішити безліч завдань. Ось основні з них.

1. Для малої авіації в Україні практично відсутні малі аеропорти, необхідно побудувати нові аеропорти і реконструювати старі - ті, що входять в національну опорну мережу. На периферії потрібні також посадочні майданчики для вертольотів - хоча б на територіях обласних клінічних лікарень і вздовж автомобільних та залізничних трас. Ланцюг різного роду аварій у важкодоступних місцях наочно показала, наскільки важливо мати інфраструктуру для екстреної евакуації постраждалих.

2. Необхідно чисельно відновити і якісно оновити парк малих літаків, модернізувати наземне радіотехнічне обладнання. За оцінкою фахівців, включаючи експертні оцінки автора, загальна місткість ринку на найближчі три роки - 60-80 літаків малої місткості. Є хороші вітчизняні моделі, їх експлуатація задовольнила б попит на регіональні пасажирські авіаперевезення. Але на практиці компанії вважають за краще експлуатувати стару імпортовану техніку. Вона значно дешевше, споживає менше палива і швидше окупається. Для порівняння: новий російський літак на 50-60 місць коштує 16-18 мільйонів доларів, аналогічна стара "іномарка" - три мільйони. З вітчизняними вертольотами - простіше: їх експлуатують охоче.

3. У галузі малої авіації потрібно вирішити кадрову проблему і відрегулювати діючі норми. За існуючими правилами для обслуговування невеликого імпортованого літака популярної марки потрібно навчити 14 осіб. А за кордоном цю машину обслуговує сам пілот.

4. Вкрай необхідно подолати планову збитковість перевезень малої авіацією. Зрозуміло, що в умовах ринку жителям райцентрів і селищ Ужгородської області буде непросто купити квиток до Луганська чи Одеси. Тому своє слово повинні сказати владі - через формування системи держзамовлення на такого роду послуги.

Поки що в Україні для малої авіації реставрують невеличкі вертольоти Мі-2 та літаки Ан-2. Але ситуацію має поліпшити днями ухвалений парламентом закон, який звільняє будівників авіатехніки від тендерів при закупівлі необхідних у її виробництві комплектувальних. Це пришвидшить появу на нашому ринку вітчизняного вертольота, з потужнішим двигуном.