

Зарубежный опыт государственного регулирования малой авиации США

Лихтин Антон Андреевич, магистрант кафедры «Социология и управление персоналом» ФГАОУ ВО «Северо-Восточный университет имени М.К. Аммосова»

Аннотация. Статья содержит сравнительную оценку государственных подходов к развитию малой авиации в США (штат Аляска). Подчеркивается роль которую играет малая авиация в хозяйственной жизни штата. Приведены оценочные цифры отражающие характеризующие значение малой авиации в стране и штате. Приведен перечень мировых лидеров производителей.

Ключевые слова: Зарубежные производители малой авиации. Малая авиация Аляски. Инфраструктура авиаперевозок. Публичный аэропорт.

Annotation. The article contains a comparative assessment of government approaches to the development of small aircraft in the United States (Alaska). Emphasizes the role that small aircraft plays in the economic life of the state. The estimated figures reflecting the value of small aircraft in the country and state are given. A list of world leading manufacturers.

Key words: Foreign manufacturers of small aircraft. Small aircraft of Alaska. Air traffic infrastructure. Public airport.

Малая авиация как основа авиации общего назначения (далее АОН) существует практически во всех странах мира. В состав Международного совета ассоциации владельцев воздушных судов и частных пилотов (ИАОПА), на протяжении более 30 лет представляющих АОН во всем мире, входят более 470 000 пилотов АОН из 46 стран. По данным ИАОПА, 89% всех воздушных судов в мире работают в рамках АОН, 87% всех полетов классифицируются, как полеты АОН и 80% всех пилотов летают на воздушных судах АОН¹.

¹ О нормативном регулировании и надзоре в авиации общего назначения. URL: https://www.securitymedia.ru/news_one_4755.html (Дата обращения 9.06.2019)

По данным GAMA (General Aviation Manufacturers Association, Ассоциация производителей АОН), на 2013 в мире зарегистрировано примерно 360 000 воздушных судов, относящихся к авиации общего назначения, практически все из которых можно отнести к судам малой авиации, мировая выручка от продаж за 2013 год составила приблизительно 20 000 млрд долл. США².

Малая авиация в промышленно развитых странах явление рядовое давно и автопарк частных малых самолётов, только растёт, так как приобрести самолёт, почти так же просто, как и приобрести автомобиль. Только в США, в частном владении находится более 200 тысяч самолётов.

Основные производители в сегменте самолетов малой авиации представлены: (См. Таблицу 1)

Производитель (Страна)	Модели
Beechcraft (США)	Beechcraft Premier IA
Cessna Aircraft (США)	Cessna, SkyCatcher, Skyhawk
Gulfstream(США)	Gulfstream
Piper Aircraft (США)	Piper Matrix, Piper Seneca V, Piper Seminole
Dream Airacraft (Canada)	Tundra
Bombardier Aerospace(Канада)	Bombardier
Diamond Aircraft (Австрия)	Diamond, Katana
Dassault Aviation(Франция)	Falcon
Embraer (Бразилия)	Phenom
Tecnam (Италия)	Tecnam

Составлено на основе: Лучшие производители самолетов малой и бизнес авиации.URL: <https://www.topcrop.ru/equipment/luchshie-proizvoditeli-samoletov-maloj-i-biznes-aviacii.html> (Дата обращения 06.06.2019)

Таблица 1. Зарубежные производители-лидеры малой авиации

Из таблицы заметно, что страновыми лидерами на мировом рынке малой авиации являются американцы, действительно, по данным той же GAMA, на территории США базируются в примерно 209 000, которые приносят экономике

² Бадулина А.В.. Современное состояние и перспективы развития международного рынка малой авиации. URL: <http://www.rfej.ru/rvv/id/1003b5e64/%24file/68-79.pdf> (Дата обращения 9.06.2019)

США более 150 млрд долл. в год, и, кроме того, обеспечивают рабочими местами более 1,3 млн человек, в том числе свыше 630 тысяч частных пилотов³.

Эксперты единогласны, в том, что мировой спрос на продукцию малой авиации еще очень далек от удовлетворения, а международный рынок малой авиации имеет большое количество потенциальных регионов развития. Основанием для редкого единодушия в этом вопросе, являются следующие современные тренды:

- значимость роли малой авиации для развития предпринимательства в экономике;
- создание перспективных моделей, в том числе с применением нетрадиционных материалов, компоновок, композитных материалов;
- требования безопасности воздушных перевозок и рост транспортной мобильности населения;
- ужесточение норм по шуму и выбросам вредных веществ в атмосферу, и как следствие поиск: альтернативных видов топлива и переход на более экологичные двигатели.

Последний тренд выделяется особенно поскольку, экологические требования к загрязнению и шуму, неоспариваемые и принимаются производителями к исполнению во всем мире однозначно.

В США сегодня зарегистрировано более 200 тыс. самолётов малой авиации, среди которых к числу летательных аппаратов личного пользования относятся 58 процентов. Удостоверения частных пилотов есть более чем у 300 тыс. американцев. В их распоряжении – около 5,4 тыс. ВПП по всей стране. Особенно развита малая авиация на Аляске: на каждые 70 жителей штата там приходится одно воздушное судно⁴.

Далее, более подробно остановимся на состоянии малой авиации в штате Аляска. По свидетельствам очевидцев, в Аляске семье, иметь самолет иногда

³ Бадулина А.В.. Современное состояние и перспективы развития международного рынка малой авиации. URL: <http://www.rfej.ru/rvv/id/1003b5e64/%24file/68-79.pdf> (Дата обращения 9.06.2019)

⁴ Малая авиация с большими последствиями. URL: <https://aviaglobus.ru/2012/06/29/2431/comment-page-1/> (Дата обращения 14.06.2019)

гораздо удобнее, чем машину. И самолетов действительно великое множество, в разных аэропортах штата базируется около 11 тысяч самолетов, 85% из которых одномоторные, а плотность рейсов такова, что эти самолеты совершают свыше 1,6 млн. приземлений ежегодно и проводят в небе около 830 тыс. часов. По подсчетам, авиабизнес Аляски составляет 3,5 млрд. долларов годового оборота, что дает 8% валового внутреннего продукта штата, и 47 тысяч рабочих мест и это почти 10% от всей его рабочей силы⁵.

Далее, перечислим особенности функционирования малой авиации в данном штате, во-первых, центром этой сети авиаперевозок является столица штата город Анкоридж. Прямо перед терминалом международного аэропорта имени Теда Стивенса, находится озеро Худ. Это не просто озеро, которых на Аляске тысячи. Это центр гидроавиации Аляски. Изначально было два озера: озеро Худ и озеро Спенард. Их соединили каналом, таким образом получили гидроаэродром имеющий 4 взлетно-посадочные полосы, самая длинная из которых 1500 м. Помимо гидроаэродрома здесь также оборудованы стоянки для гидросамолетов, сухопутная ВПП, здесь располагаются грузовые терминалы, мастерские и фабрики по ремонту, техническому обслуживанию и модернизации воздушных судов, фирмы, осуществляющие продажу и лизинг самолетов.

Во-вторых, наличие развитой инфраструктуры, начиная с авиатехнических мастерских, заканчивая юридическими и страховыми услугами, в лице соответствующих организаций. Помимо столицы штата, существуют множество заправочных станций для авиации, куда авиационное топливо доставляется морскими танкерами, грузовыми самолетами или трубопроводами.

В-третьих, наличие сети публичных аэропортов. Государство освобождает их владельцев от налогов на землю, ежегодно выделяет средства на поддержание инфраструктуры. Как правило, здесь отсутствуют сборы за взлет-посадку. Начальник аэродрома может вполне небедно существовать как на

⁵ Богданова Е.И. «Формирование направлений развития малой авиации сибирского региона с учетом международного опыта». Магистерская диссертация. Красноярск 2017г. URL: <http://docplayer.ru/72854523-Nauchnyy-rukovoditel-kand-ek-nauk-docent-o-e-goryacheva-podpis-data-dolzhnost-uchenaya-stepen-inicialy-familiya-vypuschnik-e-i.html> (Дата обращения 14.06.2019)

государственные дотации, так и на выручку от прочих сервисов: техобслуживания, гостиницы, местной забегаловки. Да и построить аэродром, по закону тоже не слишком сложно, нужно лишь обосновать представителям муниципалитета необходимость его наличия. Например, это может быть отсутствие посадочной площадки в радиусе 300 км. И тогда государство обязано выделить средства на латание бреши в своей аэродромной карте. Владелец аэропорта также вправе потребовать денег на закупку светотехнического оборудования и радиосистемы «взлет-посадка» для полетов в сложных метеоусловиях, если близлежащие аэродромы лишены подобных новшеств.

И подобная практика распространена не только на Аляске. Если взглянуть на авиакарту Америки, то непонятно, чего там больше: населенных пунктов или аэродромов. Там даже поговорка есть: «Если на высоте 500 метров у тебя отказал двигатель, главное — не теряться, а быстренько решить, на какой из множества аэродромов тебе планировать»⁶.

Аэропортов великое множество. Любой населенный пункт, достопримечательность, и просто случайное на первый взгляд место непременно имеет аэродром или аэропорт. В редких случаях, когда аэродрома нет, а аляскинцу хочется где-то приземлиться, он это делает там, где есть сто метров относительно гладкой поверхности. Самолеты для этого оснащаются большими дутыми пневматиками, а пилоты называются буш-пайлоты.

В-четвертых, обучение пилотов на Аляске находится на очень высоком уровне и средний налет пилота авиации Аляски превышает 9000 часов. Это серьезная цифра, даже вдвое меньший налет позволяет называть гражданского летчика ветераном. Среди причин растущего годового налета в штате Аляска и США в целом указывается, что с владельцев воздушных судов и малой авиации в частности взимают только акциз за авиационный бензин, который направляется на содержание авиационной администрации и воздушного движения. Поэтому власти заинтересованы в поддержании такой системы, которая способствовала бы

⁶ Ильченко Даниил. Нам бы в небо. URL: https://expert.ru/russian_reporter/2012/07/nam-byi-v-nebo/ (Дата обращения 14.06.2019)

росту общего налета авиации общего назначения при сохранении необходимого уровня авиационной безопасности

Подготовкой соответствующих кадров на серьезном уровне занимается расположенный здесь же факультет авиационных технологий Анкориджского Университета Аляски, а также центры подготовки и повышения квалификации пилотов, например в Фэйрбэнксе и Уналакките. Кроме того, имеются частные учебные заведения, сертифицированные FAA(Федеральная авиационная администрация США) летные школы, такие школы могут подготавливать летный состав от пилотов-любителей, до линейных пилотов и даже пилотов-инструкторов. Это зависит от технической оснащенности школы и полученных сертификаций. В любом случае, предложат на выбор две программы обучения: а) согласно регламенту и учебному плану или б) по индивидуальной программе .

В-пятых, продуманное государственное регулирование, поддерживающее выгодность малой авиации для страны в целом. Так, в США ежегодный объем налоговых сборов с малой авиации составляет около 4 миллиардов долларов. Годовой же оборот рынка услуг, предоставляемых малой авиацией, оценивается в 50 миллиардов долларов. В отрасли трудится более полумиллиона человек, а число летательных аппаратов уже перевалило за 200 тысяч⁷.

Штат Аляска, также удачный пример, где силами малой авиации осуществляется коммерческие перевозки, работы в области АПК, наблюдение за дорожной ситуацией и поисково-спасательные работы также возложены на нее.

Согласно действующего тамошнего законодательства аэропортовые сборы финансируются бюджетом штата, аэронавигационные сборы оплачиваются за счет сборов с иностранных авиакомпаний, пролетающих на территорией США, метеоинформацию экипажи получают через интернет, отсутствует большинство налогов, которые оплачивают российские компании. Перевозчикам предоставляются беспроцентные кредиты на длительный срок, нет особых

⁷ Вылегжанина Ульяна., Чистякова Анна. Большие надежды малой авиации. Что мешает развитию перспективного и выгодного вида транспорта. URL: <https://rg.ru/2011/07/28/reg-szapad/avia.html> (Дата обращения 13.06.2019)

затрудняющих создание авиакомпаний требований воздушного законодательства. Отмечается, что реализуется принцип: "один самолет, и пилот-сам себе директор, бухгалтер и механик"⁸.

Интересным являются требование местного законодательства, когда пилоты обязаны забирать людей из любого места своего приземления, если люди к нему вышли (многие места посадок вне аэропортов на Аляске хорошо известны как жителям, так и туристам) или если оставили там соответствующее сообщение⁹.

Таким образом, основными отличиями в подходах зарубежного управления малой авиации являются:

- развитая система авиационного технического обслуживания малой авиации;
- сеть публичных аэропортов, посадочных площадок;
- система обучения, переподготовки летного состава;
- отсутствие аэронавигационных и аэропортовых сборов.

Таким образом, авиакомпании малой авиации Аляски несут расходы только по авиатопливу, техобслуживанию, запчастям, лизинговым платежам и «сухому летному часу», в который в основном входит зарплата летно-технического и административного состава и другие накладные расходы авиакомпании. Напротив в России налоги, которые приходится платить владельцам ВС, аэродромов и посадочных площадок, никак не связаны с целями и задачами авиации общего назначения, что сказывается и на развитии малой авиации. Серьезными препятствиями развитию нашей малой авиации, продолжают оставаться неоправданно высокие налоги и сборы, в частности, налог на землю, сборы за сертификацию и лицензирование.

⁸ Малая авиация на Дальнем Востоке ищет подъемную силу. URL: <http://www.yktimes.ru/ekonomika/malaya-aviatsiya-na-dalnem-vostoke-ishhet-podemnyuyu-silu/> (Дата обращения 13.06.2019)

⁹ Богданова Е.И. «Формирование направлений развития малой авиации сибирского региона с учетом международного опыта». Магистерская диссертация. Красноярск 2017г. URL: <http://docplayer.ru/72854523-Nauchnyy-rukovoditel-kand-ek-nauk-docent-o-e-goryacheva-podpis-data-dolzhnost-uchenaya-stepen-inicialy-familiya-vypuschnik-e-i.html> (Дата обращения 14.06.2019)

Список использованной литературы:

1. Богданова Е.И. «Формирование направлений развития малой авиации сибирского региона с учетом международного опыта». Магистерская диссертация. Красноярск 2017г. URL: <http://docplayer.ru/72854523-Nauchnyy-rukovoditel-kand-ek-nauk-docent-o-e-goryacheva-podpis-data-dolzhnost-uchenaya-stepen-inicialy-familiya-vypusknik-e-i.html> (Дата обращения 14.06.2019)
2. Бадулина А.В.. Современное состояние и перспективы развития международного рынка малой авиации. URL: <http://www.rfej.ru/rvv/id/1003b5e64/%24file/68-79.pdf> (Дата обращения 9.06.2019)
3. Вылегжанина Ульяна., Чистякова Анна. Большие надежды малой авиации. Что мешает развитию перспективного и выгодного вида транспорта. URL: <https://rg.ru/2011/07/28/reg-szapad/avia.html> (Дата обращения 13.06.2019)
4. Ильченко Даниил. Нам бы в небо. URL: https://expert.ru/russian_reporter/2012/07/nam-byi-v-nebo/ (Дата обращения 14.06.2019)
5. Малая авиация на Дальнем Востоке ищет подъемную силу. URL: <http://www.yktimes.ru/ekonomika/malaya-aviatsiya-na-dalнем-vostoke-ishhet-podemnuyu-silu/> (Дата обращения 13.06.2019)
6. Малая авиация с большими последствиями. URL: <https://aviaglobus.ru/2012/06/29/2431/comment-page-1/> (Дата обращения 14.06.2019)
7. О нормативном регулировании и надзоре в авиации общего назначения. URL: https://www.securitymedia.ru/news_one_4755.html (Дата обращения 9.06.2019)