



«МОДЕРНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ: ПРОБЛЕМЫ И РЕШЕНИЯ» (ОБЗОР МАТЕРИАЛОВ «КРУГЛЫХ СТОЛОВ»)

Диалог представителей авиационного бизнеса, авиационной власти, авиационной общественности и отраслевой науки по многолетней традиции проводился в форме «круглых столов», которым предшествовали выступления руководства транспортного комплекса Ростовской области, Росавиации и Ространснадзора.

В своем вступительном слове Заместитель Губернатора Ростовской области – Министр транспорта **Вартамян Дживан Хоренович** от имени Губернатора Ростовской области приветствовал участников заседания на донской земле, поздравил с 25-летием Клуба и 20-летием МАРАП и пожелал плодотворной работы. Отмечая значительный вклад авиапредприятий в развитие экономики региона, министр проинформировал о рассмотрении на заседании коллегии Администрации области Стратегии развития транспортного комплекса Ростовской области до 2030 года, в которую входят подпрограммы «Развитие воздушного транспорта» и «Развитие малой авиации». Министр также привлек внимание присутствующих к тому, что в Неклиновском районе Ростовской области имеется лётная школа кадетов, и это сегодня вселяет надежду на то, что подрастающее поколение будет тяготеть к авиации.

Руководитель Росавиации **Нерадько Александр Васильевич** поздравил участников с юбилейным форумом, отметил, что «Международная ассоциация руководителей авиапредприятий – безусловно, самая авторитетная общественная организация, действующая в рамках авиационной отрасли. Ежегодные форумы стали уже доброй традицией, стали хорошей площадкой, на которой удастся обсудить наиболее важные направления развития нашей авиации». Был отмечен продолжающийся рост объемов авиаперевозок, обращено особое внимание на проблемы безопасности полетов и необходимость обсуждения на форуме этой очень важной составляющей авиационной деятельности. Руководитель Росавиации акцентировал внимание на том, что пассажиры стали более взыскательными и требуют, чтобы в авиации работал современный парк воздушных судов. В заключение выступления была выражена благодарность всем руководителям авиапредприятий, работающим в это напряженное время, за терпение и настойчивость, за вклад в развитие гражданской авиации и экономики всей страны. Руководство, председатели РО, ветераны и работники МАРАП были награждены Почетными и Благодарственными грамотами Росавиации.

Заместитель руководителя Ространснадзора **Черток Владимир Борисович** от имени Коллегии Службы по надзору в сфере транспорта поздравил с двойным юбилеем Клуба командиров авиапроизводства России и МАРАП, подчеркнул, что в калейдоскопе современности, всех преобразований и реформ, которые идут последнее время, объединение руководителей авиапредприятий выглядит очень позитивно и является хорошим примером многолетней эффективной и плодотворной работы. Ространснадзор хорошо сотрудничает с МАРАП и отмечает, что Ассоциацией делается много позитивного с точки зрения обеспечения безопасности полетов и организации деятельности гражданской авиации. Ивановскому Н.Н. было вручено Благодарственное письмо и выпел Ространснадзора о награждении МАРАП за достигнутые в работе успехи.

КРУГЛЫЙ СТОЛ «СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РОССИИ» прошел под председательством **Шапкина Василия Сергеевича**, генерального директора ФГУП «ГосНИИ ГА», д.т.н., профессора, который в начале своего доклада напомнил присутствующим, что в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года сформулировано 5 основных целей развития воздушного транспорта: 1) обеспечение формирования единого транспортного пространства России на базе сбалансированного развития эффективной авиатранспортной инфраструктуры; 2) обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами и для грузовладельцев на уровне потребностей инновационного развития экономики страны; 3) интеграция в мировое авиатранспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны; 4) повышение уровня безопасности воздушного транспорта; 5) снижение вредного воздействия гражданской авиации на окружающую среду.

Для достижения этих целей в транспортной стратегии сформулированы задачи развития воздушного транспорта. Соответственно по целям: 1) сбалансированное развитие аэропортовой сети и развитие инфраструктуры аэронавигации; 2) развитие парка воздушных судов, повышение ценовой доступности воздушного транспорта, расширение сферы рационального использования гражданской авиации, информационно-аналитическое обеспечение воздушного транспорта, совершенствование системы госрегулирования; 3) развитие экспорта авиатранспортных услуг; 4) повышение уровня безопасности функционирования воздушного транспорта, сокращение числа авиационных происшествий; 5) совершенствование системы государственного регулирования в области авиационной экологии.



Вартамян Д. Х.



Нерадько А. В.



Черток В. Б.



Шапкин В. С.



Докладчик **остановился на следующих основных проблемах развития воздушного транспорта:** значительный износ основных фондов (объектов аэродромной и аэропортовой инфраструктуры, парка воздушных судов и др.); дефицит летных, инженерно-технических и управленческих кадров (потребность выпуска пилотов составляет не менее 1000 в год); недостаточный уровень качества предоставляемых авиауслуг (низкий показатель регулярности полетов, низкий уровень комфорта и др.); необходимость повышения уровня безопасности полетов и авиационной безопасности (превышение количества авиакатастроф по сравнению со средним уровнем ИКАО и ведущими авиационными державами); необходимость совершенствования нормативно-правовой базы (в том числе в части гармонизации российского авиационного законодательства с международным); тенденция технического и технологического отставания отрасли (низкий технологический уровень оснащённости авиапредприятий, доля затрат на топливо российских авиакомпаний выше, чем в мире, и др.).

В связи с тем, что экономические проблемы гражданской авиации рассматривались на отдельном «круглом столе» докладчик **сосредоточился на стратегических аспектах развития отрасли, исходя из ее особой роли в транспортном комплексе и стране в целом, и на перспективах технического перевооружения ГА.** Воздушный транспорт играет особую роль в транспортной системе России. Авиация в условиях недостаточно развитой инфраструктуры востребована для обеспечения транспортной доступности во всех видах сообщений – в местном, магистральном и международном. В 2010 году воздушный транспорт более чем на 30% превысил пассажирооборот железнодорожного транспорта в дальнем сообщении, хотя в 2000 году уступал ему более чем в 2 раза.

Докладчик отметил, что **доля воздушных судов зарубежного производства в коммерческом парке магистральных пассажирских самолетов составляет 67%, в региональном парке – 21%, в грузовом парке – 11% и в вертолетном – 7%.** Рост авиаперевозок, в первую очередь, обусловил развитие магистрального парка. Его численность за 10 лет увеличилась на 30%. Если в 2000 году основу составляли устаревшие типы самолетов, то в 2011 году их доля в парке сократилась до 26%. Численность магистральных самолетов иностранного производства за 10 лет увеличилась более чем в 10 раз, превысив, начиная с 2009 года, численность отечественных самолетов. Действующий парк современных типов российских воздушных судов пока не превышает 40 единиц.

В региональном парке ситуация несколько иная. 84% – это отечественные воздушные суда. Они выполняют 75% перевозок. Их средний срок службы – 30 лет. К 2015 году спишется половина регионального парка, в том числе полностью такие типы, как Ту-134, Як-40. Парк самолетов Ан-24 сократится вдвое. Их постепенно должны заменить самолеты Ан-148, Ан-140 и западные аналоги. При досрочном списании упомянутых отечественных самолетов, выполняющих большую часть региональных перевозок, они могут быть заменены только самолетами типа ATR и CRJ при всех вытекающих отсюда последствиях.

Численность грузового парка за 10 лет сократилась более чем вдвое. В его составе все еще доминируют советские самолеты, самолеты советского производства.

Кризис обострил проблему повышения конкурентоспособности парка, что привело к более активному выводу из эксплуатации устаревших типов самолетов и более широкому использованию современной эффективной авиатехники. Если в 2000 году устаревшие типы самолетов выполняли 80% пассажирооборота, то в 2010 году их доля сократилась до 10%. Развитие парка осуществляется, в основном, за счет западной авиатехники, доля которой в пассажирообороте воздушного транспорта России возросла до 84%, а в грузообороте – до 74%.

Численность действующего коммерческого парка вертолетов имеет тенденцию к росту и в 2010 году превысила 1000 единиц. Его основу (более 50%) по-прежнему составляют вертолеты серии Ми-8Т (с двигателями ТВ2-117). Современные российские типы, к которым относятся вертолеты серии Ми-8МТ (уже с двигателями ТВ3-117), Ка-32, Ми-26, Ми-34 и др. составляют сегодня 26% парка. Численность вертолетов зарубежного производства в коммерческом парке растет опережающими темпами.

Среди поставляемых в российский парк самолетов лидерами являются западные воздушные суда (об этом я уже говорил), **доля которых в объеме поставок пассажирских самолетов превысила 90%.** Всего в 2009 году в парк поступило 129 пассажирских самолетов, в том числе 9 новых отечественных и 116 западных. В 2010 году в числе 91 поставленного самолета было 78 воздушных судов западного производства, а за полгода 2011 года в парк поступило 68 западных самолетов при общем объеме поставок 72 самолета, то есть 4 воздушных судна было российского производства. В 2010 году на самолетах зарубежного производства было выполнено более 83% пассажирооборота и 74% грузооборота. Лидерство по количеству поставляемых в российский парк магистральных самолетов постепенно переходит к наиболее конкурентоспособным на мировом рынке моделям. То есть это модели семейства А-320, Боинг-737NG, Боинг-777, А-330. В региональном парке пока наибольшим спросом пользуются 50-местные самолеты. Здесь в пятерке лидеров наш самолет Ан-148, 6 экземпляров которого эксплуатируется в ГТК «Россия». Месяц от месяца самолеты летают все лучше и лучше.



Потребность авиакомпаний в поставках современных воздушных судов объективна. Основу реестрового состава российского парка до сих пор составляют устаревшие самолеты предыдущих поколений, которые уже утратили конкурентоспособность в современных условиях. Так, поставляемые им на замену самолеты западного производства фактически обеспечивают примерно вдвое меньший расход топлива на единицу выполненной транспортной работы. Современные российские самолеты по данному показателю также существенно превосходят заменяемые устаревшие типы отечественных воздушных судов. Самолет Ан-140, например, соответствует конкурентам, то есть близок по значениям топливной эффективности к SAAB-2000, к ATR-42.

В части развития парка докладчик отметил, что рост объемов авиаперевозок определяет потребность в увеличении провозной мощности парка воздушных судов вдвое к 2020 году и втрое к 2030, хотя темпы роста численности действующего парка будут уступать темпам роста объемов авиаперевозок вследствие изменения структуры парка и повышения его производительности. Развитие грузового парка будет происходить в основном за счет самолетов большой грузоподъемности. В пассажирском парке также заметно вырастет доля широкофюзеляжных самолетов, но лидерами по численности по-прежнему останутся узкофюзеляжные самолеты.

До 2015 года ожидается прекращение эксплуатации большинства отечественных и зарубежных самолетов предыдущих поколений. К 2020 году потребуются замена части парка самолетов Боинг-767, Ил-96, Боинг-737, А-320, Ту-204, а также практически всех региональных самолетов. Располагаемая провозная способность действующего сегодня парка к 2020 году сократится вдвое, в то время, как потребная провозная мощность парка должна увеличиться вдвое по сравнению с 2010 годом. Это определяет растущую потребность авиакомпаний в поставках воздушных судов. Она оценивается где-то в 1000-1200 воздушных судов в период до 2020 года. Отечественный производитель в ближайшей перспективе предлагает самолеты Суперджет, в среднесрочной перспективе – самолет МС-21, который запланирован на 150, 180 и 200 пассажиров. За счет применения новейших технологий, прогрессивных инновационных решений по техническому уровню и экономическим показателям он будет существенно превосходить современные самолеты семейства А-320 и Боинг-737NG, а также будет конкурентоспособен с перспективными самолетами данной размерности, появление которых возможно в период до 2020 года. Работы по проекту ведутся успешно. В ноябре 2010 года проведен макет самолета. Эксплуатация базовой модели должна начаться в 2016 году. Самолеты класса МС-21 являются наиболее востребованными в России и в мире. При этом авиапром недостаточное внимание уделяет разработке региональных и легких самолетов. Здесь под вопросом стоят те типы, которые должны были бы давно летать в России, но вопрос по ним до сих пор остается открытым.

В заключение докладчик отметил, что российский авиатранспортный рынок в долгосрочной перспективе останется одним из наиболее динамично развивающихся сегментов мирового рынка. К 2025 году доля российских авиакомпаний в пассажирообороте мировой гражданской авиации может возрасти до 4-4,5%, а их потребность в поставках самолетов оценивается в 6-7% от мировой емкости рынка пассажирских самолетов. Успешное продвижение на рынок воздушных судов российского производства возможно только в том случае, если их приобретение и эксплуатация будут экономически выгодны для авиакомпаний по сравнению с эксплуатацией зарубежных аналогов. Это – не только проблема авиапромышленности, но и вопрос государственной политики.

Выступивший в дискуссии **Андреев Владимир Иванович**, Сопредседатель Клуба ветеранов высшего руководящего состава гражданской авиации (Клуб «Опыт»), директор ФСВТ России в 1999-2000 гг., обратил внимание на то, что «... модернизация в гражданской авиации, особенно за последние десять лет, идет, хотим мы того или не хотим. Она не идет сверху, что во многом было свойственно Министерству гражданской авиации и всей гражданской авиации СССР. Я недавно сравнительно, меньше, чем вы все, уважаемые товарищи и коллеги, работаю в гражданской авиации. Но за эти 10 лет я вижу: очень сильно развился профессионализм наших людей, которые эксплуатируют авиационную технику западного производства». Было особо подчеркнуто, что на западных самолетах и летный, и инженерно-технический состав становятся другими, более образованными людьми, соприкасаясь с опытом подготовки персонала в зарубежных центрах.

Выступающий напомнил, что в работе «Людвиг Фейербах и конец немецкой классической философии» Маркс говорил: «философы объясняют мир, а дело революционеров его изменить». В.И. Андреев акцентировал внимание присутствующих: «Уважаемый Василий Сергеевич, наш институт, они нам показали, каково нынешнее положение. А меняют его сейчас и определяют перспективу развития гражданской авиации директора предприятий. И когда Василий Сергеевич нам сказал, что потребность будет, допустим, в пять лет 1000 самолетов, эту потребность будете определять вы для каждого предприятия. Какое оборудование, и как развивать инфраструктуру в аэропортах – это тоже будете определять вы. Конечно, роль авиационных властей немалая. Если раньше было прямое регулирование и командование (и я в этом активно участвовал в другой сфере), то теперь государственное регулирование должно создавать правила для начавшейся у нас модернизации. Она нас не устраивает. Имеются помехи. Мы не со всем согласны. Мы эти вопросы



Андреев В. И.



Козловский В. Б.

ставим. И именно путем взаимодействия авиационных властей, различных органов государственной власти и руководителей предприятий, вас – главных модернизаторов, мы можем достигнуть определенных результатов».

Козловский Владимир Борисович, председатель Совета директоров Научно-производственной компании «ПАНХ», д.т.н., оценил положения дел в сфере применения авиации в народном хозяйстве на сегодняшний день как более чем критическое. Основные проблемы: низкая экономическая эффективность, моральное устаревание техники, выбывание легких вертолетов (Ми-2, Ка-26) и отсутствие их замены. Главная проблема состоит в поддержании летной годности существующего парка. «Ми-8 – прекрасный вертолет, который конкурирует на всех континентах с западной техникой. Если его модернизировать, то машина способна конкурировать, учитывая наши климатические условия. Вообще-то говоря, ей и равных нет. Ну, пока еще ни один вертолет не имеет, скажем, противообледенительной системы». По мнению выступающего, модернизации вертолетного парка мешает закостенелая, устаревшая система эксплуатации. Необходима модернизация, прежде всего, схемы взаимодействия с промышленностью, как на Западе, где конструкторское бюро передает на определенных условиях права и полномочия по модернизации техники авиакомпаниям. Козловский В.Б. в заключение особо подчеркнул, что «Модернизация нужна в головах, прежде всего, а во-вторых, в тех документах, которые регулируют наши взаимоотношения с промышленностью. Начинать надо с того, что менять саму систему(!), саму систему взаимоотношений с промышленностью и отменять, соответственно, все те документы, которые существуют у нас уже с середины прошлого века».

Шапкин В.С., в поддержку Козловского В.Б., заметил, что «к сожалению, система «имени разработчика» в России и система там, за границей, куда идут наши вертолеты, они разнятся. И, к сожалению, не в лучшую сторону для отечественных авиакомпаний». В качестве позитивного момента было отмечено, что недавно появилось письмо заместителя Министра промышленности и торговли РФ, в котором говорится о том, что, действительно, пора разобраться, начиная с Воздушного кодекса РФ, кто и за что отвечает, как дальше работать.

Черток В.Б., отмечая содержательный доклад Шапкина В.С., подчеркнул, что, по данным ВЦИОМ, пассажир в последние годы все больше делает акцент на безопасности перевозки. За последние три года аварийность на транспорте в России выросла в два раза. Проблема системная, и ее решение зависит от всех участников авиатранспортной деятельности. Федеральные органы власти четко понимают, что госрегулирование состоит из двух основных элементов. Это – нормативные, законодательные акты и система надзора за их исполнением. В этой связи он высказал пожелание, чтобы МАРАП более активно включилась в законотворческий процесс. При этом В.Б. Черток подчеркнул, что «Авторитет организации очень высокий. Мы это увидели с вами и в фильме, который нам продемонстрировали: к организации прислушиваются первые лица государства. Я думаю, что ваше мнение о нормативной базе, существующей в гражданской авиации, очень важно и нужно».



Горлов В. В.

Горлов Виктор Васильевич, Председатель Совета ветеранов Центрального аппарата ГА (РОО «Авиаветеран»), заместитель Министра ГА СССР в 1986-1991 гг., развивая предложение Чертока В.Б., особо остановился на проблемах нормотворчества, решение которых неразрывно связано с модернизацией. Было обращено внимание на то, что в свое время руководству гражданской авиации «не хватило мужества» ввести МОСы – методы определения соответствия. По мнению Горлова В.В., ни один ФАП без методов определения соответствия не должен выходить в свет, иначе «мы очень долго будем, как подраненные птицы, летать в вопросах нормотворчества». Горлов В.В. выразил убеждение в том, что «давным-давно пора создать отраслевую комиссию, разработать программу перевода всей нашей документации, касающейся эксплуатации авиационной техники, в строгом соответствии с материалами ИКАО, с требованиями ИКАО. Изменить термины. Изменить определения. Это – то, что, например, 20 лет тому назад сделали китайцы. Они два с половиной года специально, на государственном уровне, занимались этими делами. 83% – западная техника! А мы с вами еще оперируем, как говорится, совершенно иными терминами, определениями!...». Отмечая, что Шапкин В.С. в своем докладе осознанно не углублялся в проблемы региональной авиации, так это – тема для отдельного разговора, Горлов В.В. подчеркнул: «Если по региональным самолетам и вообще по региональным перевозкам (а я бы их назвал «местные перевозки») не будет Федеральной целевой программы развития этого вида перевозок (с определением финансирования со стороны федерации, а также субъектов, и сюда еще должен быть приплюсован бизнес) – то не будет решения этого вопроса!».

В заключение своего выступления Горлов В.В. сказал: «Я думаю, всю остроту этих вопросов руководители авиапредприятий понимают, потому что они всегда, как говорится, в окопах, на передовой в этом вопросе. И мы, ветераны, не настолько еще закостенели, чтобы не понимать прелесть прогресса. Готовы оказать помощь, где-то советом, где-то в интеллектуальном плане».

Казанцев Евгений Дмитриевич, вице-президент Союза транспортников России (СТР), выразил благодарность за приглашение принять участие в заседании и удовлетворение тем, что МАРАП,



которая начала активно сотрудничать с СТР, планирует вступить в Союз. Таким образом, в составе СТР будут полностью представлены все виды транспорта, и Союз сможет комплексно рассматривать стратегические вопросы транспортного комплекса России, включая вопросы его модернизации. Выступающий подчеркнул, что благодаря СТР 8 июня 2011 года состоялась встреча представителей всех отраслей транспорта с премьер-министром страны, в которой от авиации участвовал генеральный директор МАРАП. Все высказали свои проблемы, которые легли в основу 19-ти поручений премьера. Сегодня этот протокол подписан, вступил в силу, началась соответствующая работа в министерствах и ведомствах. Казанцев В.Д. проинформировал, что руководство СТР решило провести осенью 2011 года Всероссийский транспортный форум и получило согласие В.В. Путина на его участие в форуме. Он выразил надежду, что вопросы развития гражданской авиации будут достойно представлены в программе транспортного форума России.



Казанцев Е. Д.

КРУГЛЫЙ СТОЛ «МОДЕРНИЗАЦИЯ ОБЪЕКТОВ ИНФРАСТРУКТУРЫ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ» вел **Подкин Александр Леонидович**, генеральный директор ОАО «ПИИНИИ ГА «Ленаэропроект», к.т.н., который в своем докладе остановился на подпрограмме гражданской авиации – «Концепция развития аэродромной, аэропортовой сети Российской Федерации до 2020 года». Деньги, которые планируется задействовать в этой программе, казалось бы, значительные – около 1,25 триллиона рублей. Но, в тоже время, в подпрограмме предусмотрена реконструкция 127 аэропортов. К сожалению, реализация программы за 2010-2011 годы уже отстает от установленных сроков из-за недостатка средств, выделяемых из федерального бюджета. Подпрограммой предусмотрена реконструкция, модернизация аэродромов – это мероприятия по строительству, реконструкции аэропортовых объектов. Они включают в себя следующие виды работ: реконструкция или строительство новых взлетно-посадочных полос, рулежных дорожек, перронов, мест стоянки, средств РТО, систем электроснабжения, замена светосигнального оборудования. **Эти обязательства берет на себя федеральный бюджет.** Кроме того, подпрограмма предусматривает модернизацию инфраструктуры – это аэровокзальные комплексы, грузовые комплексы, склады авиационных горюче-смазочных материалов, ангары для обслуживания воздушных судов. Докладчик обратил внимание на то, что инфраструктурой, которая не попадает в федеральный бюджет, будут заниматься частные инвесторы, предусматривается использование механизма государственно-частного партнерства. Такие примеры уже есть, но их, к сожалению, недостаточно. И результатов, которые можно было бы сегодня в полной мере оценить, пока нет. Это – в основном известные аэропорты. Например, «Пулково» в Санкт-Петербурге, где «ВТБ-Капитал» с немецкой компанией «Fraport AG» взяли аэропорт в управление и где сегодня начинается строительство нового терминала, рассчитанного на обслуживание 15 миллионов пассажиров. Это – аэропорты юга, которыми управляет компания «Базэл Аэро». И, в принципе, из крупных аэропортов, где можно говорить о крупном государственно-частном партнерстве, пока назвать больше нечего.



Подкин А. Л.

Кроме федеральных средств на модернизацию и реконструкцию аэродромной сети, тех обязательств, которые взяло на себя государство по крупным, так называемым «опорным», аэропортам, требуется еще порядка 70 млрд. рублей в год из федерального бюджета на поддержание эксплуатационной годности существующих взлетно-посадочных полос в аэропортах. Национальная аэропортовая сеть, как планируется, будет к 2020 году состоять из 350 аэродромов. Но это – при том условии, что сохранится тенденция сохранения аэродромной сети на уровне не менее 315 действующих аэродромов. Для этого нужна активная инвестиционная политика. По планам федерального правительства, к 2030 году аэродромная сеть должна включать более 500 аэропортов, в основном, в результате развития региональной авиационной инфраструктуры.

Территориальные приоритеты. Строительство и реконструкция объектов Московского авиационного узла входит в круг первоочередных задач транспортной стратегии Российской Федерации. Статистика изменения основных показателей авиационной деятельности российских аэропортов за последние 10 лет четко свидетельствует о несбалансированном и несогласованном развитии пассажирских и грузовых перевозок за счет 10 крупнейших российских аэропортов. В первую очередь, это Московский авиационный узел – «Домодедово», «Шереметьево», «Внуково»; «Пулково» (Санкт-Петербург); «Кольцово» (Екатеринбург); «Толмачево» (Новосибирск); «Пашковский» (Краснодар); «Адлер» (Сочи); «Храброво» (Калининград) и «Курумоч» (Самара).

По мнению докладчика, которое разделяют многие отраслевые аналитики, сложилась неоптимальная конфигурация сети пассажирских авиалиний, в рамках которой наибольший объем, практически 40% общего пассажиропотока, приходится на Московский авиационный узел. На сегодняшний день отсутствуют четкое финансирование, четкая коммерческая стратегия и профессиональные ресурсы, которые позволили бы изменить эту тенденцию, развернуться в сторону региональных аэропортов России. Хотя всем известно, и это не новость, что региональные авиамаршруты – это основа, корневая система развития гражданской авиации.

На государственном уровне предприняты следующие действия: перевод аэропортов из федеральной собственности в собственность субъектов Российской Федерации, финансирование их эксплуата-