

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ» (МГТУ ГА)

Кафедра гуманитарных и социально-политических наук

А.А. Глушаченков, Н.А. Суворов

ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТА РОССИИ ИСТОРИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ НА РУБЕЖЕ ВЕКОВ (XX–XXI ВВ.)

Учебное пособие

*Утверждено редакционно-
издательским советом МГТУ ГА
в качестве учебного пособия*

Москва
ИД Академии Жуковского
2024

УДК 93:656
ББК 6Т(09)
Г55

Печатается по решению редакционно-издательского совета
Московского государственного технического университета ГА

Рецензенты:

Воробьев Е.П. (МГТУ ГА) – канд. ист. наук;
Кузнецов А. (Военный университет МО РФ) – д-р ист. наук;
Чередниченко Г.А. (ФНИСЦ РАН) – д-р социол. наук

Глушаченков А.А.

Г55 История транспорта России. История гражданской авиации на рубеже веков (XX–XXI вв.) [Текст] : учебное пособие / А.А. Глушаченков, Н.А. Суворов. – М. : ИД Академии Жуковского, 2024. – 64 с.

ISBN 978-5-907863-34-7

В учебном пособии излагается история реформирования российской гражданской авиации в переломный период развития нашей страны. В издании дается оценка исторического опыта становления гражданской авиационной отрасли, на основе открытых источников сделана попытка анализа ее цели, задач, содержания.

Издание адресуется научной общественности, преподавателям, студентам, аспирантам, а также всем, кто интересуется историей России, историей гражданской авиации России.

Рассмотрено и одобрено на заседании кафедры 22.02.2024 г.

УДК 93:656

ББК 6Т(09)

Св. тем. план 2024 г.
поз. 20

ГЛУШАЧЕНКОВ Алексей Алексеевич, СУВОРОВ Николай Александрович

**ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТА РОССИИ.
ИСТОРИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ НА РУБЕЖЕ ВЕКОВ (XX–XXI ВВ.)**

Учебное пособие

В авторской редакции

Подписано в печать 24.09.2024 г.

Формат 60x84/16 Печ. л. 4 Усл. печ. л. 3,72

Заказ № 1017/0617-УП04 Тираж 30 экз.

Московский государственный технический университет ГА
125993, Москва, Кронштадтский бульвар, д. 20

Издательский дом Академии имени Н. Е. Жуковского
125167, Москва, 8-го Марта 4-я ул., д. 6А
Тел.: (499) 755-55-43 E-mail: zakaz@itsbook.ru

ISBN 978-5-907863-34-7

© Московский государственный технический
университет гражданской авиации, 2024

Гражданская авиация России в переходный период 1991-1999 гг.

1.1 Государственное регулирование деятельности воздушного транспорта

После распада Советского Союза и провозглашения независимости России, 20 августа 1991 г. был издан Указ Президента Российской Федерации Б.Н. Ельцина об обеспечении экономического суверенитета РСФСР. Совету Министров было предложено до 1 января 1992 г. обеспечить передачу и принятие в ведение органов государственного управления предприятий и организаций союзного подчинения, находящихся на территории Российской Федерации. Наряду с прочими, было упразднено Министерство гражданской авиации СССР, его правопреемником стал Департамент воздушного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации.

Мучительный поиск построения оптимальной структуры государственного регулирования гражданской коммерческой авиации, которая с 1991 по 2000 г. реформировалась 4 раза, также не создавал предпосылок устойчивого развития отрасли.

Напомним о происходящих тогда переменах.

1 июня 1991 года на базе ЦУМВС ГА и Международного коммерческого управления ГА создано производственно-коммерческое объединение «Аэрофлот-Советские авиалинии», летом 1992 года преобразованное в Акционерное общество «Аэрофлот – Российские международные авиалинии».

В ноябре 1991 года была образована Российская ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ). АЭВТ - некоммерческая организация, созданная для концентрации усилий и координации деятельности авиационных перевозчиков, защиты их интересов, выработки и реализации согласованной политики и стратегии в области воздушного транспорта. Участники АЭВТ - ведущие авиакомпании России. Возглавил АЭВТ бывший заместитель министра ГА В.М. Курило, а через год – Евгений Евгеньевич Чибирев.

17 декабря 1991 года приказом МГА СССР № 287 упразднено Министерство гражданской авиации СССР. Его полномочия переданы Министерству транспорта Российской Федерации, в составе которого образован 23 декабря 1991 года Департамент воздушного транспорта. Значительно изменились функции Департамента. На него возлагались задачи государственного регулирования, связанные с разработкой Федеральных авиационных правил, проведением сертификации и лицензирования по видам деятельности.

Главное управление эксплуатации и ремонта авиационной техники было ликвидировано. Вместо него в аппарате департамента был сформирован лишь один отдел, который возглавил А.А. Емцов, бывший заместитель начальника ГУЭРАТ. Подразделение называлось отделом по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники ДВТ министерства транспорта РФ. Бывший

заместитель министра гражданской авиации по науке и эксплуатации авиационной техники В.В. Горлов был назначен заместителем директора ДВТ министерства транспорта РФ.

Декабрь 1991 г. – создание Межгосударственного авиационного комитета. Функции Госавианадзора были переданы Межгосударственному авиационному комитету.

27 февраля 1992 года Указом Президента Российской Федерации № 200 образована Комиссия по использованию воздушного пространства и управлению воздушным движением (с 30 сентября 1992 года – Комиссия по регулированию воздушного движения) при Правительстве Российской Федерации (Росаэронавигация).

В 1992 году по инициативе авиаремонтных заводов и авиапредприятий России и СНГ снабженческими организациями образована авиакомпания «Авиатехсервис», которая стала работать в интересах всех авиапредприятий стран СНГ. Она должна было координировать работы в области ремонта и технической эксплуатации авиатехники, сохранение контактов с ОКБ, НИИ и заводами бывшего МАП стран СНГ, разработки и внедрения новых технологий обеспечения взаимной информации по проблемам надежности авиатехники. «Авиатехсервис», возглавляемый В.Н. Кривошеевым, стал в этот период связывающим звеном в области инженерно-технического обеспечения полетов гражданской авиации России и стран СНГ, их партнером в организации продления назначенных ресурсов самолетно-вертолетного парка, в восстановлении поврежденной авиатехники, ее модернизации и приведение в соответствие с требованиями ИКАО для полетов за рубеж.

В начале 1990-х гг. ГУП «Главное агентство воздушных сообщений» (ГАВС) стало действовать как связующее звено между авиакомпаниями и пассажирами. В 1993 г. образован Московский центр обработки данных взаиморасчетов по выручке, разработана структура взаимоотношений, которая устраивала всех участников авиатранспортного процесса. Были заключены договоры более чем с 120 авиаперевозчиками России и стран СНГ.

1 января 1993 года осуществлен переход на применение свободных тарифов на перевозки пассажиров и связанные с ними работы и услуги.

В феврале 1993 года организованы региональные управления воздушного транспорта для осуществления государственного надзора за авиаперевозками в регионах.

23 июня 1993 года было принято постановление Правительства Российской Федерации от № 698 «О совершенствовании системы использования воздушного пространства и управления воздушным движением Российской Федерации». Этим постановлением была восстановлена Межведомственная комиссия по использованию воздушного пространства и управлению воздушным движением под председательством Главнокомандующего ВВС.

В соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации началось выделение из состава предприятий гражданской авиации

подразделений, осуществляющих функции организации использования воздушного пространства и УВД.

Отечественная система взаиморасчетов по проданным авиаперевозкам была создана по инициативе ведущих авиакомпаний. Центральным исполнительным звеном этой системы является Транспортная клиринговая палата (ТКП) созданная в 1994 году при активном содействии авиационных властей и в соответствии с приказами и указаниями ДВТ Минтранса России. Президентом ТКП был назначен Сергей Викторович Ильичев. В 2003 году участниками системы взаиморасчетов действующей на территории 12 государств участников СНГ являлись 140 регулярных и 57 чартерных перевозчиков, более 250 агентств и турфирм имевших в своем составе более 4000 пунктов продажи и 9700 агентов по продаже. Около половины всего объема авиаперевозок в России осуществлялись с использованием нейтральных многокупонных бланков, зарегистрированных ГСГА и ИАТА.

В январе 1995 года Госстандарт Российской Федерации зарегистрировал в Государственном реестре «Систему сертификации на воздушном транспорте», призванную в новых экономических условиях способствовать повышению безопасности и регулярности полетов, совершенствованию государственного управления действиями юридических и физических лиц, непосредственно связанными с обеспечением деятельности гражданской авиации. Составной частью этой системы стала сертификация аэропортов, необходимая как для обеспечения авиационной безопасности, улучшения качества обслуживания, сохранения аэропортов как единых технологических комплексов, так и для реализации антимонопольного законодательства, создания нормальных условий для свободной цивилизованной конкуренции.

15 марта 1996 года на базе Департамента воздушного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации образована Федеральная авиационная служба России (ФАС России), в состав которой была передана и Росаэронавигация

19 марта 1997 года принят Воздушный кодекс Российской Федерации, устанавливающий правовые основы использования воздушного пространства Российской Федерации и деятельность в области авиации.

Была сформирована система постоянного надзора за деятельностью авиационных предприятий и соблюдением ими сертификационных требований, за счет создания в аэропортах подразделений государственной инспекции по безопасности полетов общей численностью 467 специалистов.

25 мая 1999 года Федеральная авиационная служба России реорганизована в Федеральную службу воздушного транспорта России (ФСВТ России).

28 февраля 2000 года состоялось расширенное заседание коллегии ФСВТ. В нем приняли участие представители центральных государственных органов власти Российской Федерации, руководители межрегиональных территориальных управлений ФСВТ, президенты и генеральные директора

авиакомпаний, лидеры отраслевых профсоюзов, общественных ассоциаций и фондов.

С докладом «Об итогах работы за 1999 год и мерах по государственному регулированию гражданской авиации в 2000 году» выступил директор ФСВТ России В.И.Андреев:

«...Работа гражданской авиации в 1999 году проходила в условиях преодоления последствий финансово-экономического кризиса августа 1998 года и начала некоторой стабилизации экономического положения в стране. Этот период стал очередным испытанием для всех авиапредприятий, независимо от форм собственности и целевого назначения. В целом это испытание выдержано. В результате принятых мер не было допущено нарушения, сбоев, а тем более приостановки авиатранспортного процесса. Удалось предотвратить и резкий рост цен на авиационные услуги, что имеет чрезвычайно важное значение для экономики и населения России.

Правительство России рассмотрело ряд вопросов, связанных с повышением эффективности использования государственного имущества, с ходом структурных преобразований в экономике страны, в том числе и в гражданской авиации. В свете правительственных решений нам предстоит очень большая и трудоемкая работа по стабилизации обстановки в отрасли и выводу ее из кризисного состояния. В частности, в самое ближайшее время предстоит рассмотреть программу повышения эффективности гражданской авиации на период 2000-2005 гг. В ходе ее разработки в Федеральной службе воздушного транспорта состоялись рабочие встречи с руководителями наших территориальных управлений и ведущих российских авиакомпаний, на которых были детально рассмотрены и обсуждены первоочередные проблемы и пути их решения. Важнейшие из них - повышение экономической эффективности работы авиапредприятий, обеспечение авиаперевозчиков топливом, обновление парка воздушных судов, повышение безопасности полетов и авиационной безопасности, улучшение взаимоотношений авиакомпаний с аэропортами и органами ОВД, подготовка авиационных, прежде всего летных кадров, совершенствование структуры территориальных органов Федеральной службы воздушного транспорта, Особое место заняли вопросы сертификации и лицензирования,

На сегодняшний день гражданская авиация России имеет необходимый потенциал для удовлетворения всех потребностей населения и экономики страны в авиаперевозках. Парк воздушных судов, которыми располагают авиапредприятия, в три раза превышает запросы россиян. Это очень большой резерв, но он может быть задействован лишь при одном условии - повышении платежеспособности людей. Сегодня же подавляющему большинству населения страны авиационные услуги, к сожалению, не по карману.

Как это ни горько признавать, но воздушный транспорт из массового превратился в транспорт элиты. И решение этой проблемы зависит не от гражданских авиаторов. Оно лежит в иной сфере - сфере социально-экономической политики государства.

Достаточно хотя бы бегло заглянуть в планы работы коллегии ФСВТ России в наступившем году и многое станет ясно. Прежде всего нам серьезно предстоит поработать по выполнению Указа Президента и постановлений Правительства России по вопросам, связанным с ролью Федеральной службы воздушного транспорта, признанием ее места и влияния на процессы в гражданской авиации, по дальнейшему совершенствованию нормативно-правовой базы отрасли. Необходимо также осуществить целый комплекс мер по социально-экономическому развитию авиапредприятий и других наших структур, повышению эффективности использования федеральной собственности, реализации Концепции реструктуризации и реформирования гражданской авиации. Многие предстоит сделать по совершенствованию системы лицензирования, улучшению аэропортовой деятельности, развитию внешнеэкономических связей. Особое место займет работа по обеспечению безопасности полетов и укреплению исполнительской дисциплины как в аппарате ФСВТ России, так и на местах.

Будут приниматься и другие меры по реализации намеченных проектов и программ. Положительный опыт такой работы у нас есть. Взять, скажем, Федеральную целевую программу «Автоматизированная система управления перевозками на воздушном транспорте «Сирена-3». Несмотря на экономический кризис в стране и длительное противодействие ее противников - а их было немало - успешно завершен первый этап воплощения проекта в жизнь. Его реализация еще раз доказала проверенную временем истину: тот, кто хочет - делает, кто не хочет - ищет причину.

Коллегия детально обсудила и другие актуальные проблемы. Такие, как дальнейшее совершенствование нормативно-правовой базы гражданской авиации, взаимодействие с местными органами власти, деятельность авиации общего назначения, поддержка отечественных авиаперевозчиков и защита рынка от проникновения иностранных компаний, укрепление исполнительской и технологической дисциплины, решение социальных вопросов и пенсионного обеспечения авиаработников. Бесспорно, реализация всех обсуждавшихся проблем потребует напряженной систематической работы всех авиационных структур в центре и регионах, проявления инициативы и активности, если хотите, смелости и нестандартных подходов в принятии решений хозяйственными и другими руководителями. Но другого пути у нас нет».

1.2 Организация управления воздушным транспортом.

В 1991 году трудовые коллективы Аэрофлота напряженно работали над реализацией Государственного заказа 1990 года, над завершением заданий двенадцатого пятилетнего плана. Возросла ориентация предприятий на доходность и прибыльность, снизилось количество убыточных авиаотрядов. Аэрофлот был переведен на валютную самоокупаемость. Осуществлялись внедрение второй модели хозрасчета, переход на аренду. Многие оперативно-текущие и распределительные функции были переданы основному производственному звену – управлениям (предприятиям) и объединениям. Стали лучше работать элементы противозатратного механизма и ресурсосбережения. Все это позволило отрасли значительно увеличить объемы перевозок и пополнить фонды экономического стимулирования.

Удельный вес воздушного транспорта в междугородном сообщении составлял 34,4%, для сравнения – железнодорожный – 47%, автомобильный – 17,3%, речной – 0,9%, морской – 0,4%.

Не обошлось без недостатков. Ориентация на доходность в некоторых предприятиях достигалась любыми средствами, порою в ущерб эффективности полетов, за счет применения повышенных договорных цен. Остро заявил о себе монополизм – стремление во что бы то ни стало получить статус госпредприятия и затем выйти из подчинения управления. Жажда самостоятельности приобрела совершенно анархические формы: это и запреты на заправку «чужих» воздушных судов, отказы в приеме их на посадку и уклонение от выполнения рейсов за другие управления в случае неисправности там воздушных судов и другое самоуправство.

Много излишних затрат – неоправданно дорого обходится содержание парка тяжелых магистральных судов в северных аэропортах. Ухудшается качество самолетного парка – износ по налету часов для самолетов Ил-62 составил 77 %, Ан-24 – 65,6, Ту-134 и Як-40 – 60, Ту-154 – 59% при нормативе – 40%.

Успешное проведение экономической реформы было неразрывно связано с совершенствованием форм собственности. В это время в гражданской авиации складываются несколько подходов к развитию отношений собственности.

Первый подход – предприятия воздушного транспорта относятся к общесоюзной собственности и действуют в условиях особого режима управления. Работники таких предприятий находятся на государственной службе. Управление предприятиями преимущественно административное.

Второй подход – радикальный: предприятия гражданской авиации, находясь в общесоюзной собственности могут передаваться в аренду.

Третий подход – Министерство гражданской авиации (МГА) от имени государства передает в аренду управлениям (предприятиям), объединениям, хозяйственным ассоциациям имущество всех форм и видов собственности для обеспечения их основной эксплуатационной деятельности в качестве

самостоятельных звеньев воздушного транспорта. Но в ведении МГА как государственного координирующего органа остаются ЕС УВД, общесоюзные коммуникации и линии связи, средства РТОП, навигации и посадки, объекты оборонного назначения. Не предусматривается сдача в аренду отраслевых предприятий, организаций и учреждений, но в аренду могут сдаваться предприятия и организации ГА других направлений – строительномонтажные, авиаремонтные, социально-культурного назначения.

На 13-ю пятилетку планируется использовать третий поход. С текущего года Украинское и Узбекское управления, авиакомпания «Литовские авиалинии» на основе договора аренды имущества с МГА активно внедряют внутрихозяйственный арендный подряд, передаю имущество в субаренду, создают арендные коллективы предоставляя им широкие права.

Необходима коренная перестройка планирования. К примеру, в 1988-1989 гг. выполнение всех намеченных госзаказом работ обеспечивалось централизованными лимитами керосина. К 1990 г. до 3% предусмотренных к реализации поставок керосина должно было быть получено на основе оптовой торговли. В дальнейшем доля централизованно поставляемого керосина должна еще больше снижаться до полного перехода к приобретению по рыночным ценам.

Период 1990-1991 годов характеризуется процессом распада общесоюзной отрасли гражданской авиации на отдельные части, ее реструктуризации, акционирования и приватизации авиационных предприятий и, вместе с этим – существенным падением престижа отрасли. Ситуацию усугубляло усиление влияния целого ряда негативных факторов, связанных с резким переходом от централизованного планового хозяйства к новым реалиям рыночной экономики.

С 1 января 1993 года Указом Президента Российской Федерации в гражданской авиации был осуществлен переход на свободные тарифы на перевозки пассажиров и связанные с ними работы и услуги, устанавливаемые самими перевозчиками.

В то же время, после 1990 года произошло существенное падение платежеспособности и спроса населения, что стало основной причиной минимизации объемов авиационных пассажирских и грузоперевозок. Если в 1990 г. воздушными судами Аэрофлота было перевезено свыше 94 млн. пассажиров, то к концу 1999 г. – чуть более 21 млн. Уже к 1993 г. пассажиропоток сократился более чем в 2 раза.

С конца 1991 года начался процесс неконтролируемого роста цен, прежде всего на авиатопливо. За 1992 год цены на него возросли почти в двести раз.

Все это привело к резкому росту себестоимости перевозок. Учитывая, что уровень тарифов на них устанавливался государством, правительство вынуждено было в 1992 году четыре раза повышать тарифы, а также частично дотировать деятельность авиапредприятий из бюджета. Однако

установленный государством рост тарифов не успевал за ростом цен, а дотации из бюджета не выделялись в полном объеме.

В результате 1992 год стал убыточным для гражданской авиации, возникла необходимость перехода на свободные тарифы. Это диктовалось тем, что в условиях дотационной политики авиапредприятиями были практически утрачены хозрасчетные стимулы в работе. Убыточность при неуспевающем за ростом цен государственном регулировании тарифов не позволяла проводить в этих условиях широкомасштабную реформу, в первую очередь акционирование и приватизацию,

Переход на свободные тарифы, создание самостоятельных аэропортов, авиакомпаний, предприятий по УВД потребовали коренного пересмотра действовавшей системы начисления доходов и расходов, перехода на систему прямых взаиморасчетов между субъектами авиаперевозочного процесса.

В короткие сроки Департаментом воздушного транспорта была организована работа по созданию всех необходимых нормативных и технологических документов, обеспечивающих взаиморасчеты между авиакомпаниями и агентствами по выручке авиакомпаний, между авиакомпаниями и аэропортами, а также предприятиями по УВД за оказываемые услуги.

Большинство из решаемых в те годы проблем были абсолютно новыми. Так, в связи с переходом на свободные тарифы был утвержден порядок установления и регулирования тарифов на перевозки пассажиров. Им предусматривалось ограничение тарифов предельным уровнем рентабельности в 20%. Также было утверждено положение о порядке регистрации и оповещения тарифов. Принятие этих документов позволило наладить контроль за правильностью установления тарифов и своевременную информацию предприятий и организаций, обеспечивающих продажу авиаперевозок.

В связи с прекращением единого централизованного порядка формирования расписания вводится в действие временный регламент по составлению, согласованию, изданию, ведению и корректировке внутреннего расписания движения самолетов, без чего была бы дезорганизована работа по продаже перевозок.

Переход на свободные тарифы потребовал обеспечить расчеты между агентствами и авиакомпаниями за проданные на их рейсы авиаперевозки. Для этого утверждаются правила оформления перевозочных документов в условиях прямых взаиморасчетов по выручке, технология взаиморасчетов по выручке между агентствами и авиакомпаниями. На первом этапе эти взаиморасчеты производились на основании действовавших в МГА бланков авиабилетов, причем мало приспособленных для этих целей, тем не менее система взаиморасчетов работала. С 1993 года началось внедрение нейтральных бланков, соответствующих международным стандартам и обеспечивающих современный уровень организации взаиморасчетов. Для реализации этих задач в Главном агентстве были созданы соответствующие

подразделения, на базе которых родилась и сегодня успешно функционирует Транспортная Клиринговая Палата (ТКП). В состав ее входит и Центр расписания и тарифов (ЦРТ).

Создание самостоятельных авиакомпаний, аэропортов, предприятий по УВД вызвало необходимость введения взаиморасчетов между авиакомпаниями, аэропортами и предприятиями УВД за обслуживание воздушных судов. Соответствующим приказом о переходе на расчеты за коммерческое и техническое

обслуживание были установлены перечень аэропортовых сборов, порядок расчетов за обслуживание воздушных судов, методические рекомендации по определению ставок сборов. Также появился на свет приказ о совершенствовании системы взаиморасчетов предприятий гражданской авиации за услуги по аэронавигационному обслуживанию. Принципиально важным было для реализации этих документов точно и подробно идентифицировать всех участников авиатранспортного процесса, создать информационно-справочный банк данных юридических лиц. Первая база идентификационных кодов предприятий родилась в недрах Единой системы управления воздушным движением и действует до сих пор. В подготовке всех этих нормативных документов и технологий по системе взаиморасчетов под руководством Департамента воздушного транспорта принимал широкий круг специалистов. Система взаиморасчетов в отрасли была создана и задействована с 1 января 1993 года. В дальнейшем продолжалось ее совершенствование.

Особенно ошутимый удар по нашим авиакомпаниям нанес совершенно непредсказуемый рост цен на топливо в конце 1999 года. Они подскочили почти в три-четыре раза и повлекли за собой все остальное: тарифы на авиаперевозки, а вслед за ними и снижение объемов. Доля стоимости авиагорючего в цене билета в России поднялась с 22-25 % до 40%. Отметим, что в мире - около 15%. Цена за одну тонну авиакеросина в России и в европейских (заметим, не добывающих нефти) странах сравнялась. С чего бы это вдруг? Анализ показал, что Россия вышла в мировые лидеры по огромным посредническим накруткам. Они увеличили цену на авиатопливо в два-два с половиной раза.

Как отмечалось на рабочей встрече с руководителями авиакомпаний, при заправке воздушных судов топливом в аэропортах все еще (здоровствует) принцип - «свой», «чужие», чем наносится огромный ущерб авиаперевозчикам и, конечно же, пассажирам. И совсем не случайно авиаперевозчики высказывают пожелание ужесточить лицензионные и сертификационные требования к аэропортам.

В 1990-м году было введено лицензирование авиалиний и конкурсное их распределение. Лицензирование предполагает жесткие требования к качеству перевозок: регулярность полетов – не менее 85-87%, удовлетворенность пассажиров авиасервисом, замена старой авиатехники на перспективную.

Намечалось создание по единой методике сборника отраслевых цен по видам работ и услуг. Велась разработка более совершенной общесоюзной автоматизированной системы продажи билетов и резервирования мест в самолетах «Сирена-3».

Одна из важнейших антимонопольных мер на первом этапе экономической реформы – хозяйственное и правовое выделение крупных аэропортов из объединенных авиаотрядов первого класса и преобразование их в самостоятельные авиапредприятия. В перспективе допускалась передача части аэропортов в ведение местных советских органов.

В 2000 году руководитель ФСВТ В.И.Андреев на коллегии ФСВТ заострил вопрос о государственном имуществе: «...Его доля в гражданской авиации достаточно велика. Это взлетно-посадочные полосы, системы управления воздушным движением, средства радионавигации и связи, другие производственные объекты, не подлежащие приватизации. В ноябре прошлого года в Правительстве России состоялось специальное совещание по использованию госимущества. Главный вывод, который был на нем сделан, - государственное имущество должно служить интересам государства, всего народа. Эта мысль была заострена и на коллегии ФСВТ». Федеральная собственность, особо подчеркнул В. И. Андреев, должна приносить доходы, а не быть убыточной и дотационной.

В целом, с начала 1990-х г.г. до 2000 г. произошло существенное, почти в три раза, снижение пассажирооборота и объемов перевозок пассажиров, несмотря на значительные подвижки в области развития международных авиаперевозок, которые выросли более чем на 20-30% и составили около 40% общего объема перевозок.

В первое десятилетие новой России проводится перестройка организационных структур, в том числе и в гражданской авиации. Начиная с 1990 г. на базе действующих управлений (предприятий) в рамках МГА было предусмотрено создание авиакомпаний, концернов, ассоциаций, союзов и других организационных форм.

Отраслевой концепцией экономической перестройки было предусмотрено последовательное внедрение намеченных преобразований в три этапа: первый этап 1990-1991гг., второй – 1991-1992 гг., третий – 1993-1995 гг. Причем если первый этап в основном организационный – формирование новых авиакомпаний, ассоциаций, концернов аэропортов, формирование тарифов, внутриотраслевой системы цен и взаиморасчетов, то второй – взаиморасчеты между предприятиями на базе свободных внутриотраслевых цен, формирование рынка перевозок, приобретение предприятиями новой авиатехники и оборудования за счет собственных средств и кредитов.

С 1992 года началась большая работа по реструктуризации авиапредприятий в связи с проводимой политикой акционирования и приватизации. Из состава объединенных авиаотрядов выделились в

самостоятельные хозяйствующие субъекты аэропорты и авиакомпании, Проведена реорганизация предприятий, осуществляющих организацию управления воздушным движением и радиотехническим обслуживанием, создана Госкорпорация по УВД. Если в конце 1991 года в отрасли было 273 самостоятельных юридических лица на базе государственной собственности, а также 30 негосударственных предприятий, то к концу 2001 года в отрасли образовалось 640 авиапредприятий и организаций, Из них 408 акционерных и других форм. К этому периоду уже было создано 267 авиакомпаний, имеющих свидетельство эксплуатанта, из них акционированных – 185. Самостоятельных аэропортов было 80, из них акционерных 32; предприятий по УВД семь (все госпредприятия); 13 авиаремонтных заводов, из них 11 акционерных.

В 1991 г. отрасль гражданской авиации располагала 8 269 самолетами отечественного производства. Планировалось внедрение новых самолетов – Ту-204, Ил-96, Ил-114.

Аэрофлот и консорциум «Эрбас Индастри» подписали контракт об аренде пяти широкофюзеляжных пассажирских самолетов А310-300. Аэробусы должны были поступить осенью 1991 года и обслуживать в основном международные авиалинии. По контракту самолеты берутся в аренду на 10 лет. Предполагается, что за этот срок их стоимость плюс банковский процент будут погашены, после чего они полностью перейдут в собственность Аэрофлота и будут эксплуатироваться еще не менее 10 лет. В то же время по истечении контрактного срока Аэрофлот вправе вернуть аэробусы консорциуму и получить обратно уплаченную им сумму денег за вычетом процентов.

Постепенно оживает серийное производство Ту-204 на ульяновском заводе «Авиастар». В 1996 г. не удалось продать ни одного самолета, в 1998 нашлись покупатели только на 2 машины, в 2000 г. – три машины покупает египетская авиакомпания «Каиро Эйр», три - планировали эксплуатировать отечественные авиакомпании.

Руководитель ФСВТ В.И.Андреев на коллегии ФСВТ в 2000 году акцентировал внимание участников на проблеме обновления самолетного парка гражданской авиации: «...Среди других проблем, которые не отпускают ни в будни, ни в праздники, - повышение летной годности и обновление самолетного парка. То, что ни одна российская авиакомпания не в состоянии сегодня купить хотя бы один современный самолет, давно известно. Нет на то средств, а заменять устаревшую технику на новую необходимо. Иначе авиакомпаниям и гражданской авиации в целом просто-напросто не выжить. Это тоже хорошо известно. И выход из этой ситуации напрашивается один: создание надежной системы лизинга. За рубежом, например, на основе лизинга приобретается и эксплуатируется около 80% авиатехники.

Трудно найти тех, кто против лизинга. Таковых нет, а вопрос между тем годами носил риторический характер. Правда, лед вроде бы тронулся.

Например, «Аэрофлот» приобретает в финансовый лизинг шесть новых самолетов Ил-96-300 и еще один на условиях возвратного лизинга у лизинговой компании «Ильюшин Финанс Ко». Конечно, это лишь первые шаги, но они вселяют надежду.

Наши перевозчики подсчитали, что авиакомпания в ближайшие пять лет могли бы взять в лизинг порядка 10 Ил-96-300, 70 Ту-204 и по 50 машин типа Ил-114 и Ан-140 (на замену Ан-24). При государственной поддержке лизинга эта программа вполне осуществима.

Правда, не следует забывать и о том, что даже самый современный самолет - не самоцель, а лишь средство для эффективного решения транспортных задач. Если он не станет летать по десять-двенадцать часов в сутки, как это делается в «Аэрофлоте» на Ил-96-300, «Боингах» и «Эрбасах», толку от него, разумеется, будет немного. Кстати, близок к аналогичному налету и Ту-204 предприятия «Кавминводьявиа». Эта машина успешно эксплуатируется там и на российских, и на международных маршрутах. Генеральный директор В. В. Бабаскин и специалисты этого предприятия прилагают все силы к тому, чтобы такой налет стал нормой и, судя по делам минераловодцев, это у них получается,

В минувшем году наметились некоторые подвижки в обновлении парка воздушных судов. Не секрет, что из 7000 самолетов и вертолетов, которыми располагают российские авиапредприятия, значительная часть устарела и физически и морально, И даже те из них, которые еще могут поработать на внутреннем рынке, далеко не по всем параметрам отвечают все ужесточающимся международным требованиям, А это значит - дорога за пределы России им закрыта. Не секрет и другое: сегодня ни одна российская авиакомпания, хотя бы самая крупная, не в состоянии самостоятельно приобрести новый самолет. Цены на новую технику просто-напросто не подъемны. Стало быть, остается один выход - внедрение системы лизинга. Так вот, в 1999 году, наконец-то, начато практическое решение вопросов по организации лизинга отечественных самолетов.

Семь новых лайнеров должен получить по лизингу «Аэрофлот», 10 - авиакомпания «Трансаэро», 10 – «Красноярские авиалинии», и 2 - хабаровское «Дальавиа». Речь идет о российских самолетах последнего поколения Ил-96 и Ту-204. И хотя это только первые ласточки, есть основания надеяться, что отечественная система лизинга все-таки заработает в полную силу».

После распада СССР и с началом рыночных реформ российская гражданская авиация, как, впрочем, и авиация бывших союзных республик - ныне суверенных независимых государств, оказалась в непростом положении. Если в 1991 году воздушным транспортом России было доставлено в разные пункты страны 88,2 миллиона пассажиров, то в последующие годы начался резкий спад.

Их самое глубокое падение отмечено в 1999 году. Тогда из-за разрушительного воздействия дефолта 1998 года воздушным транспортом воспользовались только 21,5 миллиона человек.

Гражданская авиация России на конец 1999 года имела 800 000 километров воздушных трасс и авиалиний, 639 аэропортов (из них 63 - федерального значения), 308 авиакомпаний, более 7000 воздушных судов, 15 учебных заведений, 13 авиаремонтных заводов, 4 научно-исследовательских института, 128 центров Единой системы организации воздушного движения.

Весь этот немалый потенциал использовался, к сожалению, не в полную меру. Достаточно сказать, что основная часть воздушных перевозок приходилась на 25 авиакомпаний (из 308 !!!). Именно они в большей степени были финансово устойчивы. У других дела хуже. Что касается аэропортов, то стабильно работали лишь крупные, да и те испытывали немалые трудности, связанные с неплатежами за их услуги. Были проблемы и в системе ОВД, также в основном из-за неплатежей перевозчиков за услуги по управлению их воздушными судами.

В 1999 году меры предпринимались, но, к сожалению, общий объем авиаперевозок уменьшился. Правда, на внутрироссийских авиалиниях объемы перевозок возросли, однако солидные потери на международных трассах не только свели на нет этот прирост, но и потянули вниз общий показатель.

Пассажирооборот в 1999 году составил 53,5 млрд. пассажиро-километров. За год перевезено 21,4 миллиона человек и 490 тысяч тонн грузов и почты. Как это соотносится с результатами предшествующего 1998 года? Пассажирооборот и число перевезенных пассажиров снизились на 4 %, а грузовые перевозки, наоборот, возросли на 4,2 %. Впервые за десять последних лет выросли объемы перевозок внутри России. Прирост составил 4,4 %. А вот перевозки на международных авиалиниях упали на 13,5 процента. Это падение, вызванное резким скачком курса доллара, и отразилось на общем снижении объемов авиаперевозок.

Как прозвучало на Коллегии ФСВТ в 2000 году: «...Всем становится ясным, что необходимо создание региональных систем деятельности гражданской авиации, которые работали бы при максимальном использовании и федеральных, и местных ресурсов: людских, финансовых, энергетических, природных. Основа этого создана в Дальневосточном авиационном регионе, где и начальник управления Л. В. Нагорный, и руководители авиапредприятий, и - что особенно важно - местные администрации действуют сообща, в интересах населения и экономики региона.

Так что конкретные примеры показывают принципиальную правильность нашего решения и одновременно сложность его воплощения в жизнь».

2. Воздушный флот гражданской авиации России (2000- 2023 гг.)

2.1 Современный парк воздушных судов России

Самолетный парк МГА СССР в 1991 году насчитывал около 9000 самолетов и 3500 вертолетов. В это число входили 120 Ил-62, 12 Ил-18, 80 Ил-86, 543 Ту-154, 350 Ту-134, 549 Як-40, 97 Як-42, 676 Ан-24, 138 Ан-28, 63 Ан-30, 482 Л-410, 5336 Ан-2. Доля исправных машин составляла 50-60%.

В наследство Россия получила, а затем приватизировала, огромный воздушный флот, состоящий почти из 13000 самолетов и вертолетов. Все магистральные пассажирские самолеты (их насчитывалось более 2000) были устаревшими и неконкурентоспособными на международных линиях.

Нельзя сказать, что в СССР авиапромышленность не занималась новыми разработками. В начале 1980-х гг. начались разработки самолетов нового поколения. Технические задания на них соответствовали мировому уровню. Правильно был определен модельный ряд: самолеты Ил-96-300, Ту-204, Ил-114, Ту-334. Но разработка и организация серийного производства велись замедленными темпами, так как гражданская авиационная продукция в стране и авиапроме в то время не занимала приоритетное место.

Отставание гражданского самолетостроения в СССР от мирового уровня началось в конце 1970-х гг. и к концу 1990-х гг. составляло 15-20 лет. Характерным примером может служить самолет Ил-86. Наш первый аэробус, первый сертифицированный широкофюзеляжный 350-местный и самый надежный лайнер вышел на эксплуатацию в 1980 г. с интегрированным удельным расходом топлива 35 г/пас.км. По шумам он соответствовал только 2 главе 16 Приложения ИКАО (обязан был соответствовать 3-й главе). Самолеты «Боинг-757» и «Боинг-767» вышли на линии в 1982 г. с удельными расходами топлива 19-21 г/пас.км, более лучшими характеристиками по шумам, чем требования 3 главы 16 Приложения ИКАО, двучленным экипажем и многофункциональным цифровым пилотажно-навигационным оборудованием. Экология, экономика, конкуренция вытеснили Ил-86 с международных линий, а затем и внутренних, а примерно с 2010 г., при запасе технических ресурсов, его эксплуатация прекратилась. Было изготовлено немногим более 100 самолетов. В 1980-1991 гг. в СССР не было произведено ни одного самолета нового поколения.

В 1992 году началась работа по реструктуризации отрасли, акционированию и приватизации авиапредприятий.

Отечественные воздушные суда нового поколения были сертифицированы уже в период политического и экономического кризиса после распада СССР. Самолет Ил-96-300 получил сертификат типа только в 1992 г., Ту-204-100 – в 1995 г. Пассажирский самолет местных воздушных линий Ил-114 первый полет выполнил 29 марта 1990 года, а сертификат летной годности получил только в 1997 году. Ту-334 – сертификат летной годности получен в 2004 г., но серийное производство так и не было начато. Sukhoi SuperJet 100 (SSJ100) получил сертификат в 2011 г. За период с 1975

по 2015 г. «Боинг» и «Эрбас» выпустили около 18000 современных пассажирских самолетов. За это время на мировой рынок уже вышли Б-757, Б-767, Б-747 и Б-737 с глубокими модификациями, МД-11, А-300-600, А-310, А-320 и более десятка типов региональных самолетов (ATR, DASH, EMB и др.). На подходе уже были А-330, А-340, А-319, Б-777 и др. Темпы разработок и внедрения самолетов нового поколения за рубежом прогрессировали.

А за тот же период Советский и Российский авиатром смог выпустить лишь около 200 самолетов новых конструкций - Ил-96-300 (на пассажирских перевозках в России уже не эксплуатируется), Ту-204 различных модификаций, Sukhoi SuperJet 100 (SSJ100).

Разработки новой авиационной техники отечественного производства продолжались, но из-за отсутствия оборотных средств и фондов развития российская авиационная промышленность не смогла организовать крупносерийный и качественный выпуск современных самолетов, а финансово-кредитная система страны создать привлекательную среду для их покупки и лизинга.

Назрела проблема требующая немедленного вмешательства – обновление парка самолетов и вертолетов. На балансе российских авиакомпаний на 2002 числилось 6085 отечественных воздушных судов. Из них 1485 магистральных пассажирских, 528 грузовых и 2062 самолета местных воздушных линий, а также 1964 вертолета. Современных самолетов иностранного производства – всего 46.

Положение с нашим авиапарком серьезно усложнило введение ИКАО ограничений на самолеты по шуму при полетах в Европу. В числе российских магистральных самолетов количество не удовлетворяющих требованиям составляет около 70 %. Причем, если 241 самолет можно еще было доработать установкой на двигателях звукопоглощающих конструкций то такие машины, как Ил-86, Ил-76, Ту-134 можно было спасти лишь заменой двигателей, что было явно не под силу российским авиакомпаниям.

Если не принимать неотложных мер по замене устаревшей авиатехники, российские авиакомпании не смогут выдержать конкуренцию со своими западными соперниками.

Что было сделано?

С 1993 по 2006 г.г. быстрыми темпами осуществлялась модернизация парка воздушных судов, в том числе за счет установки на самолеты и вертолеты советского производства систем спутниковой навигации, бортовых систем предотвращения столкновений в воздухе и других систем, наличие которых на борту гражданского воздушного судна было обязательным условием для беспрепятственного выполнения международных полетов.

5 декабря 2001 года Постановлением Правительства Российской Федерации была утверждена Федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России (2002 – 2010)», включившая в себя подпрограмму «Гражданская авиация».

Многое из заложенных в программе планов было успешно реализовано. В этот период рост пассажирооборота отечественных авиакомпаний превысил 70%, грузооборот – более 14%. Доля воздушных судов, удовлетворяющих требованиям ИКАО в отношении шумовых эффектов двигателей, в структуре реализуемой провозной мощности парка выросла с 44 до 59%, доля современных воздушных судов увеличилась с 24 до 35%.

В 2002 г. проведена доработка самолетов по соответствию требованиям ИКАО по шумам. 122 самолета Ту-154М, 8 Ил-62М и 5 Як-42 допущены к эксплуатации на международных линиях.

На реструктуризацию авиационной промышленности и осуществление «Федеральной целевой программы развития гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года» было предусмотрено затратить более 150 миллиардов рублей. Причем значительную часть - за счет федерального бюджета. Уже в 2001 году на эту программу было выделено более восьми миллиардов из различных источников финансирования, включая средства предприятий и регионов. Впервые за все годы реформ были сделаны конкретные шаги по формированию системы лизинга. Созданы компании «Ильюшин-финанс» с проектом передачи в лизинг десяти широкофюзеляжных самолетов Ил-96 и «Финансовая лизинговая компания» - на десять самолетов Ту-214. Для поддержки этих проектов государство выделило три миллиарда рублей, Сумма, разумеется не покрывала всех потребностей, но начало было положено.

Определен и такой важный элемент господдержки, как субсидирование процентной ставки по кредитам на приобретение воздушных судов. В 2001 году на эти цели было выделено 5,5 миллиона рублей, а в бюджет 2002 года заложено 52 миллиона. Кроме того предусмотрено выделить 500 миллионов рублей для возмещения российским авиакомпаниям затрат на лизинговые платежи за воздушные суда отечественного производства.

Благодаря господдержке авиакомпании «Кавминводьявиа», «Дальвиа», ГТК «Россия» и «Сибирь» заключили договоры на приобретение российской авиатехники. Первым предприятием, получившим и начавшим эксплуатацию самолета Ту-204 стала авиакомпания «Кавминводьявиа». «Дальвиа» получила два самолета Ту-214.

Опыт использования этих воздушных судов на внутрироссийских и международных линиях показал, что они наряду с Ил-96 и ближнемагистральным Ту-334 могут и должны стать основой парка нашей гражданской авиации. Немалую роль призвана сыграть четкая организация послепродажного сопровождения новых самолетов их создателями и производителями, как это делается во всем цивилизованном мире.

На 1 января 2005 года в Государственном реестре гражданских воздушных судов РФ было зарегистрировано 5618 самолетов советского и российского производства. Из них реально работали чуть меньше 2500, т.е. 45% парка. Остальные не использовались либо из-за отсутствия запчастей, либо по окончании межремонтных ресурсов и сроков службы. Количество

самолетов нового поколения Ил-96-300, Ил-114, Ту-204, Ту-214 - всего 37 единиц, что составляет 1,5% от численности летнопригодного парка. В эксплуатации находилось 87 воздушных судов зарубежного производства.

На начало 2010 г. в Государственном реестре числилось более 7000 ВС. За 2009 численность парка увеличилась на 407 штук. Коммерческий парк – 905 ВС, региональные самолеты – 705, грузовые – 319. Западные типы самолетов выполняют 69% грузооборота и 74% пассажирооборота, в том числе 62% на внутренних линиях. Лидируют В-737 и А320. Доля Ту-154 за 2009 г. сократилась с 24 до 9,5%.

За 2009 г. в авиакомпании поступило 132 ВС, из них 9 отечественных и 118 импортных.

Поставки новых пассажирских самолетов в российские авиакомпании осуществлялись, в основном, за счет иностранной авиационной техники.

Длительная работа с использованием воздушных судов зарубежного производства по лизингу, недостаточная активность отечественной авиапромышленности в разработке и выпуске самолетов и легких вертолетов привели к формированию своеобразной и, с государственной точки зрения, потенциально опасной структуры воздушного флота гражданской авиации.

В 2015 году воздушный флот гражданской авиации России насчитывал 9279 воздушных судов. Если не считать легкомоторные самолеты (единичные экземпляры и т. п.), то иностранные ВС составляли уже почти половину российского авиапарка.

В составе парка вертолетов гражданской авиации России по состоянию на 1 мая 2015 г. насчитывалось 1846 вертолетов отечественного производства (в Реестре ВС), в том числе 880 – в эксплуатации. Среди отечественных вертолетов преобладали различные модификации вертолета Ми-8 (1177 машин), а также Ми-2 (464), Ми-26 (68), Ка-26 (56), Ка-32 (47) и др. Парк вертолетов зарубежного производства составлял 697 машин, в том числе 216 – в эксплуатации. Он включал в себя вертолеты R-44 (339 машин), R-66, AS-350, AW-139 (Agusta), модификации вертолетов Bell, EC др.

Опасность же заключалась в следующем: в составе нашего флота находилось уже в 2015 году около 900 пассажирских самолетов иностранного производства («Боинг», «Эрбас», «Бомбардье», «Эмбраер» и др.). Эти самолеты выполняли более 90% пассажирских перевозок. Все они были взяты по лизингу у зарубежных лизингодателей и практически все (98%) зарегистрированы в государственных реестрах воздушных судов иных стран (Бермуды и др.). В любой момент иностранный собственник ВС под влиянием каких-либо обстоятельств может остановить их эксплуатацию. Зарубежная фирма-производитель аналогично может прекратить послепродажное сопровождение. Это способно вызвать коллапс в авиаперевозках.

Есть и другая опасность, связанная с известными событиями на Украине. В Запорожье находятся известные предприятия по разработке (ЗМКБ «Прогресс») и производству (АО «Мотор Сич») авиационных двигателей. Сложилось так, что 10 типов авиационных двигателей, созданных и

изготовленных в Запорожье, устанавливаются на 28 типах российских воздушных судов: АИ-20 (Ил-18, Ан-12, Ан-32); АИ-24 (Ан-24, Ан-26, Ан-30); АИ-25 (Як-40); Д-36 (Ан-74, Ан-72, Як-42); Д-436 (Бе-200, Ан-148, Ту-334); Д-27 (Ан-70); ТВ3-117 всех вертолетных модификаций (Ми-8АМТ, Ми-8МТВ, Ми-171, Ми-172, Ми-17, Ка-32, Ка-50, Ка-52, Ми-24 Ми-28Н); АИ-225-25 (Як-130). Сложившаяся структура и численный состав воздушного флота в реальных условиях представляют серьезные риски не только для гражданской авиации, но и для национальной безопасности страны.

Мнение бывшего заместителя министра гражданской авиации СССР В.В.Горлова: «Необходимы кардинальные меры по импортозамещению. Отечественная авиатехника должна соответствовать мировому уровню и даже превышать его. Каким же должен быть облик воздушного флота гражданской авиации в среднесрочной перспективе? В основном, по модельному ряду таким, каким он и есть. Поскольку сформировался он, исходя из потребностей общества и авиабизнеса. Но его фундаментальная часть должна состоять по типам и численному составу из ВС отечественного производства, гарантирующая независимость от импорта и зарубежного лизинга (аренды). Пассажирский и грузовой флот на 2/3 должен состоять из отечественных конкурентоспособных самолетов. Не следует также отдавать и внутренний рынок легких вертолетов и самолетов зарубежным производителям. В соответствии с мировыми тенденциями флот должен постоянно качественно развиваться».

Всего в Федеральной государственной информационной системе «Реестр эксплуатантов и воздушных судов» на 24.02.2022 г. зарегистрировано эксплуатирующихся воздушных судов: 2264 ед. (1269 российского производства, 995 иностранного производства, 1503 российской регистрации, 761 иностранной регистрации), из них:

- самолетов: 1363 ед. (474 российского производства, 889 иностранного производства, 602 российской регистрации, 761 иностранной регистрации),
- вертолетов: 901 ед. (795 российского производства, 106 иностранного производства, 901 российской регистрации, 0 иностранной регистрации).

В сентябре 2022 г. на Восточном экономическом форуме авиакомпания «Аэрофлот» и производитель ОАК подписали соглашение о намерениях по закупке 40 Ту-214, 7 из которых будут поставлены уже в 2024 г. Всего до 2030 года планируется закупить 339 самолётов: 210 МС-21, 89 Sukhoi Superjet-NEW, 40 Ту-214

В январе 2023 стало известно, что первые 11 Ту-214 для Аэрофлота будут поставлены через лизинговую компанию «Авиакапитал-Сервис» в период с 2024 по 2026 г. Всего до 2026 года будет приобретено 63 лайнера: 18 МС-21,

34 Sukhoi Superjet-NEW, 11 Ту-214. Оставшиеся 29 лайнеров по соглашению о намерениях поступят с 2026 по 2030 по отдельному инвестиционному проекту.

Российские самолеты

Самолеты Ту

В ОАО «Туполев» разработана стройная единая концепция по созданию самолетов гражданского назначения, предусматривающая формирование единого модельного ряда гражданских самолетов «Туполев» на основе многолетних наработок по проектированию и внедрению в серию и в эксплуатацию семейства среднемагистральных пассажирских самолетов Ту-204/214, опыта разработки ближнемагистрального Ту-334 и первоначального опыта проектирования семейства региональных самолетов Ту-324/414. Эти изделия во многом объединены общими техническими, технологическими и эксплуатационными решениями. Все самолеты данных семейств отличает высокий уровень проработки конструктивных элементов, современные оборудование и технологии, а также выполнение самых строгих международных требований по экологии. Это позволяет получить в серийном производстве и эксплуатации самолеты, отвечающие мировому уровню современного пассажирского самолетостроения. В эти разработки при проектировании заложен большой модернизационный и модификационный потенциал, позволяющий дальнейшее, достаточно длительное, развитие самолетов каждого из семейств в самых различных направлениях использования и совершенствования.

Ту-204/214

Новый среднемагистральный пассажирский самолет Ту-204 разработан в АНТК имени А.Н.Туполева под руководством Л.А.Лановского в конце 1980-х годов для замены Ту-154. Первые два Ту-204 строились в 1988 году на опытном заводе АНТК им.А.Н.Туполева.

На основе базового варианта Ту-204 создано около 20 модификаций, отличающихся назначением, лётно-техническими характеристиками, типом двигателей и составом бортового оборудования. В семейство самолётов Ту-204/214 входят пассажирские, VIP-, грузовые и специальные модификации.

На различные варианты Ту-204 получено более 50 российских и международных сертификатов и дополнений к ним. Самолёты семейства Ту-204/214 отвечают всем современным требованиям по безопасности, шуму на местности и выбросу вредных веществ. Находящиеся в эксплуатации модификации Ту-204 соответствуют требованиям ИКАО и Евроконтроля по вертикальному эшелонированию и точности навигации, без ограничений допущены к полётам в страны Европейского союза, а также выполняют регулярные рейсы по всему миру, включая страны Северной и Южной Америки.

На фоне санкций против России глава корпорации Ростех С. Чемезов заявил, что Россия может возобновить серийное производство Ту-214 и Ил-96. 1 апреля 2022 по итогам совещания с Президентом России Ростех распространил комментарий о пяти авиационных программах. Прежде всего, это МС-21, SSJ, Ил-114, а также наращивание серийного производства Ту-214 и Ил-96. Ту-214 — среднемагистральный узкофюзеляжный пассажирский лайнер.

Самолеты Ил

Ил-96

Первый полет опытного дальнемагистрального широкофюзеляжного пассажирского самолета Ил-96 состоялся 28 сентября 1988 года. Выпускался серийно с 1992 года. Коммерческая эксплуатация самолёта началась 14 июля 1993 года на маршруте Москва — Нью-Йорк.

В 1999—2000-х годах проводились работы по проекту грузового самолёта Ил-96-400Т, обладающего возможностями грузового самолёта Ил-96Т, но имеющего российские ТРДД ПС-90А-2 и бортовое оборудование. Он совершил первый полёт 16 мая 1997 года. В эксплуатации с 2009 года.

В феврале 2017 года было объявлено, что между Авиационным комплексом имени С. В. Ильюшина и Объединённой авиастроительной корпорацией заключён контракт на проведение опытно-конструкторских работ по созданию модернизированного пассажирского самолёта Ил-96-400М.

Некоторые самолёты Ил-96 носят имена выдающихся советских лётчиков и деятелей авиации и космонавтики.

- Ил-96-300 (RA-96005): «Валерий Чкалов», превращён в тренажёр СПАСОП.

- Ил-96-300 (RA-96007): «Алексей Майоров», самолёт находится на ПАО «ВАСО». На его базе создаётся летающая лаборатория для проведения ПАО «Ил» испытаний по программе Ил-96-300.

- Ил-96-300 (RA-96008) «Яков Моисеев», 30 марта 2014 года самолёт совершил последний коммерческий рейс Ил-96 в составе «Аэрофлота». Передан в лизинг кубинской авиакомпании «Cubana».

- Ил-96-300 (RA-96011) «Владимир Коккинаки», передан в лизинг кубинской авиакомпании «Cubana».

- Ил-96-300 (RA-96014) «Михаил Водопьянов»
- Ил-96-300 (RA-96015) «Михаил Громов»
- Ил-96-300 (RA-96017) «Михаил Решетнёв»
- Ил-96-300 (RA-96019) «Генрих Новожилов»
- Ил-96-400Т (RA-96102) «Валерий Меницкий»

- Ил-96-400Т (РА-96101) «Вячеслав Саликов» и Ил-96-400Т (РА-96103) «Станислав Близнюк» - эксплуатировались АК «Полёт». По состоянию на начало 2022 года самолёты находились на хранении в ПАО «ВАСО».

Ил-114

Ил-114 - советский и российский турбовинтовой ближнемагистральный (региональный) пассажирский самолёт, разработанный в 1980-х годах в КБ Ильюшина.

В 2014—2015 гг. началась работа над проектом обновлённых пассажирских самолётов Ил-114 под обозначением Ил-114-300. В июне 2015 года обсуждались перспективы производства Ил-114-300 на площадках самарского «Авиакор». Ведутся работы над созданием четырёхдвигательной версии самолёта Ил-114, она будет максимально унифицирована с Ил-114-300, но отличаться большей дальностью и грузоподъёмностью.

26 мая 2022 первый вице-премьер Андрей Белоусов утвердил программу поддержки закупки новых российских самолётов, согласно которой по словам топ-менеджмента ГТЛК первые 8 Ил-114-300 с новой компоновкой поступят в 2024 и ещё 8 в 2025 году.

Sukhoi SuperJet 100 (SSJ100)

Российский узкофюзеляжный ближнемагистральный региональный пассажирский самолёт, предназначенный для перевозки от 87 до 108 пассажиров на дальность 3 050 или 4 600 км. Разработан компанией «Гражданские самолёты Сухого» (с 17 февраля 2020 года является филиалом ПАО «Корпорация Иркут» — «Гражданские самолёты») при участии ряда иностранных компаний (см. ниже). Первый крупносерийный пассажирский самолёт, разработанный в России и бывшем СССР после распада СССР. Обозначение типовой конструкции самолёта при сертификации — RRJ95 (Russian Regional Jet 95). Обозначение ICAO — SU95 (СУ95).

В 2006 г. компания «Аэрофлот» и «Гражданские самолёты Сухого» подписали контракт на поставку 30 региональных самолетов семейства RRJ. Авиакомпания приобретает самолеты в базовой конфигурации, а начало поставок запланировано на ноябрь 2008 г. Самолеты будут поставлены в финансовый и операционный лизинг в период с 2008 по 2011 г. Их закупка позволит расширить «Аэрофлоту» сеть внутренних рейсов.

21 апреля 2011 года выполнен первый регулярный пассажирский рейс на новом региональном самолете российского производства Sukhoi Superjet 100 по маршруту Москва – Санкт-Петербург. Этот полет положил начало коммерческой эксплуатации самолета SSJ 100 российским национальным перевозчиком. Стартовым заказчиком Sukhoi Superjet 100 стала российская авиакомпания «Аэрофлот», подписав в 2005 г. твердый контракт на поставку 30 самолетов. Первый самолет SSJ 100 «Аэрофлота» был введен в эксплуатацию в июне 2011 г. Эксплуатация SSJ100 в «Аэрофлоте»

продемонстрировала пригодность лайнера для обслуживания региональных маршрутов с высокой частотой отправления и магистральных линий короткой протяженности.

В апреле 2018 года было анонсировано создание модели Sukhoi Superjet 100R (SSJ100R), в которой доля российских комплектующих будет увеличена на 10—15 %. В апреле 2019 года был обнародован план о пересмотре программы в пользу максимального импортозамещения компонентов и систем, названной SSJ-New (RRJ-95NEW-100), взамен SSJ100R. В марте 2022 года Минпромторг заказал подготовку и проведение испытаний самолёта SSJ-New за 15 млрд руб. В «Ростехе» анонсировали, что импортозамещенная на 97 % модификация, разработка которой оценивалась в 120 млрд руб., появится к 2024 году.

На январь 2023 года 232 произведено (в том числе 6 предсерийных, из них 3 для статических испытаний), 206 поставлено в авиакомпании, 29 находятся на хранении или в процессе летных испытаний в ЗАО «ГСС» и около 137 в реестре гражданской и государственной авиации РФ.

МС-21

Среднемагистральный пассажирский самолет МС-21 («Магистральный Самолет XXI века») разработан корпорацией «Иркут» совместно с ОКБ имени А.С.Яковлева. Проект базировался на проекте Як-242 и призван заменить Ту-154 и Як-42. Для этого планируется подготовить пять вариантов МС-21 – три пассажирских с вместимостью салона от 132 до 174 пассажиров для маршрутов с дальностью до 5500 км, грузовую и грузопассажирскую модификации. Предполагается, что МС-21 будет претендовать на ту же коммерческую нишу, что и Boeing-737 MAX и Airbus A320neo. Серийное производство самолёта предполагалось начать в 2017 году, однако оно неоднократно откладывалось и в настоящий момент планируется на 2024 год

2 октября 2012 г. Иркутский авиационный завод приступил к изготовлению первой очереди крупногабаритных деталей самолета МС-21.

8 июня 2016 на Иркутском авиационном заводе состоялась торжественная церемония выкатки нового российского среднемагистрального пассажирского самолета МС-21. На ней присутствовали премьер-министр РФ Дмитрий Медведев. Самолету присвоено имя «Александр Яковлев». Разработчик самолета и производитель ПАО «Корпорация «Иркут». Инженерный центр им.А.С.Яковлева занимается созданием конструкторской документации нового самолета, производство начато на Иркутском авиационном заводе. МС-21-200 рассчитан на перевозку 132-165 пассажиров, МС-21-300 – на 163-211 человек. Объявлено, что «...первая поставка самолетов заказчику запланирована на конец 2018 г. Портфель заказов сформирован на 175 единиц МС-21. Первым эксплуатантом станет «Аэрофлот».

В ноябре 2016 начался второй этап летных испытаний на летающей лаборатории Ил-76ЛЛ нового российского ТРДД ПД-14 (семейство перспективных гражданских турбовентиляторных двухконтурных двигателей с тягой 9-18 тонн). 1 декабря самолет выполнил взлет с работающим на максимальном режиме опытным образцом двигателя ПД-14 № 100-07 разработки АО «ОДК-Авиадвигатель».

Новые авиадвигатели планируется устанавливать на МС-21.

Первый полет МС-21 состоялся 28 мая 2017 года на аэродроме Иркутского авиационного завода – филиала ПАО Корпорация «Иркут» (в составе ОАК).

Его продолжительность составила 30 мин., он проходил на высоте 1000 м при скорости 300 км/час. Самолет пилотировал экипаж в составе летчиков-испытателей Героев России Олега Кононенко и Романа Таскаева.

22 апреля 2020 г. после небольшого перерыва, связанного с выполнением противоэпидемиологических мер, возобновились летные испытания пассажирского самолета МС-21-300.

В ноябре 2020 года завершена постройка первого опытного самолёта МС-21-310 с российскими двигателями ПД-14.

15 декабря 2020 года состоялся первый полёт самолёта МС-21-310, оснащённого новыми российскими двигателями ПД-14

В рамках программы создания семейства пассажирских самолётов нового поколения в настоящее время разрабатываются лайнеры МС-21-300 (160—211 мест) и МС-21-200 (130—176 мест). В перспективе семейство самолётов МС-21 предполагается расширить. В частности увеличенным как по длине (до 256 мест в одноклассной конфигурации), так и по площади крыла МС-21-400 со взлётной массой 105 тонн и двигателем ПД-14М.

ЛМС-901 «Байкал»

Российский лёгкий многоцелевой турбовинтовой однодвигательный самолёт, предназначен для замены устаревшего Ан-2.

Проект разработан Уральским заводом гражданской авиации (УЗГА) (контракт на разработку заключила дочерняя компания УЗГА, «Байкал-Инжиниринг») и Московским авиационным институтом, по заданию и при поддержке Минпромторга, в рамках государственной программы по развитию малой авиации.

В сентябре 2019 года стало известно, что Минпромторг определил Уральский завод гражданской авиации (УЗГА) как разработчика лёгкого многоцелевого самолёта на замену Ан-2 в варианте моноплана. Предполагается, что новый самолёт будет гораздо меньше зависеть от критически значимых импортных комплектующих, в частности, двигатели и композитные материалы планера будут российскими. В УЗГА заявили, что моноплан будет иметь взлётный вес 4800 кг. Взлётно-посадочные характеристики новой машины должны соответствовать или превосходить характеристики Ан-2: самолёт должен иметь крейсерскую

скорость 300 км/ч, дальность не менее 1500 км с нагрузкой 2 тонны. Тогда же Центральный институт авиационного моторостроения выдал одобрение на аванпроект применения двигателя ВК-800 в качестве силовой установки самолёта с рекомендацией разработать как двухдвигательный, так и однодвигательный вариант самолёта.

В октябре 2019 года объявлено о контракте Минпромторга с «Байкал инжиниринг» (дочерняя компания УЗГА), на сумму 1,25 млрд руб. Комплект конструкторской документации на опытный образец планировалось создать до сентября 2020 года, к декабрю намеревались создать опытный образец для статических испытаний

На авиасалоне МАКС-2021 представлен многоцелевой самолет ЛМС-901 «Байкал». По сравнению с легендарным Ан-2 «Байкал» обладает меньшими габаритами, большей скоростью и способностью летать на протяженных маршрутах без дозаправки.

Первый полет легкого многоцелевого самолета ЛМС-901 «Байкал» состоялся 30 января 2022 года. Может выпускаться в различных модификациях: пассажирский, грузопассажирский, грузовой, санитарный, лесопатрульный, поисково-спасательный, сельскохозяйственный, на лыжном, колесном и амфибийном шасси. Может эксплуатироваться на грунтовых ВПП в диапазоне температур от -50 до +50 °С. В целях безопасности полета на самолете может быть установлены быстродействующая парашютно-спасательная система и гибридная силовая установка, включающая в себя долетный электрический двигатель.

Серийное производство «Байкала» предполагается развернуть в 2024 году на уровне выпуска 30 самолётов в год.

ТВРС-44 «Ладога»

ТВРС-44 «Ладога» (ТурбоВинтовой Региональный Самолёт на 44 пассажира) — проект двухмоторного турбовинтового пассажирского самолёта для местных воздушных линий (МВЛ 1-й категории). Разрабатывается компанией УЗГА (Уральский завод гражданской авиации). Сам самолёт будет производиться на самарском авиазаводе «Авиакор» (входит в структуру холдинга «Русские машины»).

ТВРС-44 «Ладога» предназначен для замены парка региональных самолетов вместимостью 30 — 50 мест типа Ан-24, Ан-26, Ан-140 и Як-40. Может эксплуатироваться на неподготовленных грунтовых, травяных, снежных площадках, а также на аэродромах с короткой взлётно-посадочной полосой. Тем самым самолёт может эксплуатироваться с ВПП класса «Г» (длина полосы 1300 метров и ширина 35 м) включительно, независимо от типа покрытия — без снижения максимальной взлётной массы, и с уменьшенной взлётной массой — с ВПП длиной 800—1000 метров. При этом плотность грунта должна быть не менее 6 кгс/кв.см, а для руления 5 — 5,5 кгс/кв.см.

ТВРС-44 должен занять нишу между 19-местным Л-410 и 64-местным Ил-114-300.

Лётные испытания планируется провести в 2024—2025 годах, когда будет доведён двигатель ТВ7-117СТ. Первые коммерческие поставки в авиакомпании — в 2027 году. Согласно принятой по распоряжению Правительства РФ в конце июня 2022 года комплексной программе развития авиатранспортной отрасли России, предусматривается постройка в 2025—2030 годах 140 пассажирских самолётов ТВРС-44 «Ладога».

2.2 Ведущие российские авиакомпании

Работа по реструктуризации отрасли, акционированию и приватизации авиапредприятий воздушного транспорта активно началась в 1992 году. Но первые самостоятельные авиапредприятия появились еще до прекращения деятельности МГА СССР. Первым коммерческим производственным объединением стало ПКО «Аэрофлот-Советские авиалинии». История авиапредприятия ставшего фактическим правопреемником советской гражданской авиации сохранившим статус национального перевозчика такова:

1990 год был для советской гражданской авиации рекордным по результатам - рекордный годовой пассажиропоток – 137 миллионов 100 тысяч пассажиров! Из них на международных линиях – 4 миллиона 960 тысяч. За рубежом работали 142 представительства Аэрофлота, а 55 % всех отправок пассажиров давали европейские офисы. Наибольший прирост пассажирооборота отмечался в Дальневосточном, Магаданском и Якутском Управлениях гражданской авиации. Это был самый успешный год в истории советской гражданской авиации с точки зрения финансово-экономических показателей. На регулярных воздушных линиях в 1990 году эксплуатировалось около 2000 самолетов: Ту-134 – 450, Ту-154 – 500, Ил-62 – 170, Ил-86 – 80, грузовых Ил-76 – 100; остальные – это ближнемагистральные Ан-24, Як-40, Як-42, Ан-2 и Л-410, а также уже списываемые, но ещё летающие Ил-18.

В связи с проблемами в экономике страны и как следствие в связи с тем, что авиационные заводы срывали план выпуска серийных самолётов, а ввод в эксплуатацию новых безнадежно затягивался, Совет Министров СССР с целью удовлетворения потребности народного хозяйства в авиаперевозках прислушался к предложению Министра гражданской авиации СССР А.Н.Волкова о приобретении иностранной авиатехники для гражданской авиации и 24 января 1990 года одобрил приобретение в лизинг пяти Аэробусов А-310 и дал государственные гарантии по сделке. Договор подписали представители Министерства гражданской авиации СССР и консорциума Airbus Industry. Кредитовал покупку пул западных банков во главе с французским Credit Lyonnais. Ради этой сделки Airbus учредил лизинговую компанию, которая стала получателем кредитов и собственником самолётов. Самолеты ждали к 1992 году, но ... в 1991 году распался Советский Союз и прекратило деятельность союзное Министерство гражданской авиации.

В связи с тем что перевозки во внутренних воздушных линиях выполнялись региональными производственными объединениями и авиаотрядами, которые стали акционироваться, приватизироваться и занимать свои ниши в сети внутренних воздушных линий, а международные авиаперевозки были прерогативой Центрального управления – ЦУМВС МГА СССР было принято решение организовать производственное авиапредприятие на базе ЦУМВС. Что и было сделано – так в июне 1991 года было создано Производственно-коммерческое объединение «Аэрофлот – Советские авиалинии». В октябре 1991 года свидетельство эксплуатанта получила авиакомпания «Трансаэро». И, процесс, что называется – пошел.

Авиакомпания «Сибирь» была создана на базе Толмачёвского объединенного авиаотряда и зарегистрирована 6 мая 1992 года. За прошедшие годы «Сибирь» из небольшого регионального перевозчика с несколькими самолетами в парке превратилась в международный узнаваемый бренд – S7 Airlines – с современным парком, превышающим 100 воздушных судов, и уровнем услуг, признанным мировыми лидерами отрасли.

В 1992 году активно развиваются авиакомпании «Волга-Днепр», «Авиаль» и «Алак». В Приволжском управлении Акционерные общества «Самара» и «Авиа-Волга» сначала конкурировали, а впоследствии объединились.

Компания «Ист-Лайн» появилась на авиационном рынке в 1996 году. Вначале только грузовые перевозки, затем чартеры, с 2002 – VIP-рейсы на самолете-салоне Ту-134. В 2003 г. компания лидировала на туристических направлениях в Грецию и Египет.

В 2000е гг. были созданы успешные альянсы авиаперевозчиков: «Аэрофлот» + «Донавиа» = «Аэрофлот-Дон», «Аэрофлот» + «Архангельские воздушные линии» = «Аэрофлот-Норд», «Ютэйр» + «КомиИнтеравиа», «Сибирь» + «Внуковские авиалинии» и «Сибирь» + «Энкор» (Челябинское авиапредприятие), «Сибирь + «Армавиа». Общий объем перевозок «Сибири» в таком составе достиг в 2004 г. 4,2 млн пассажиров, в том числе на МВЛ – 1,45 млн. Государство решило в течение 2005 г. объединить два госавиапредприятия «Пулково» и «Россия» с базой в Санкт-Петербурге. Общий объем перевозок в 2004 г. – 3,35 млн пассажиров.

Долгое время успешным являлся проект реализованный в конце 2004 г – альянс «Air Bridge» на базе авиакомпаний «КрасЭйр» (51 % акций у государства), «Сибавиатранс» (частная авиакомпания), Домодедовские авиалинии (51,2 % у государства), «Самара» (46,5% у государства), «Омскавиа» (частная компания). Общий объем перевозок авиакомпаний альянса в 2004 г. – 3,5 млн пассажиров. План на 2005 г. – перевезти более 5 млн пассажиров. В перспективе планировалось объединение всех авиакомпаний в одну. В целом на долю этих пяти альянсов по итогам 2004 г. приходилось более 60% общего объема перевозок. Цель всех этих проектов – выдержать конкурентную борьбу на внутрироссийском рынке, а для «Аэрофлота» - дополнительно расширить сеть внутренних маршрутов в интересах международного альянса «Sky Team».

«Авиакомпания «ВИМ-АВИА» получила свидетельство эксплуатанта на право осуществления пассажирских и грузовых перевозок в ноябре 2003 г. Изначально эксплуатировала 4 самолета Ил-62М и 4 Ан-12 на направлениях Китай, Вьетнам, Таиланд. В 2004 году были приобретены в лизинг в Германии 12 самолетов Боинг-757-200. В конце 2005 года взяты в лизинг еще 4 самолета этого типа. Базовый аэропорт – Домодедово.

По итогам 2005 г. «ВИМ-АВИА» вошла в десятку ведущих российских авиаперевозчиков – 6 место. Доля компании в российском рынке авиаперевозок увеличилась с 0,36% до 4,83%, в международном с 0,66% до

9,58%. Перевезено 1,8 млн пассажиров и 1150 тонн грузов и почты. В сентябре 2005 г. генеральным директором компании был назначен бывший топ-менеджер немецкого чартерного авиаперевозчика LTH Саад Кидер, что стало первым случаем прихода во главу российской авиакомпании иностранного управленца. Авиакомпания благодаря обновлению самолетного парка сумела занять ведущее место на всех массовых чартерных туристических направлениях.

На конец 2006 г. в России числилось 184 эксплуатанта коммерческой гражданской авиации и 170 эксплуатантов авиации общего назначения имеющих соответствующие сертификаты. В России появилась первая регулярная грузовая авиакомпания «Аэрофлот-Карго». На маршрутах Москва-Хабаровск и Москва-Новосибирск летали 4 самолета DC-10, позже еще и MD-11.

Работа авиакомпаний не была бесконтрольной. Так например, за 2006 г. Ространснадзор провел инспекцию 1611 воздушных судов на предмет оценки их летной деятельности. 155 воздушных судов были отстранены от эксплуатации. Отстранены от эксплуатации 43 аэродрома и посадочные площадки. Аннулированы 9 сертификатов и 3 свидетельства эксплуатантов, вынесено 24 предупреждения и введено 10 ограничений в деятельность эксплуатантов.

В 2008-2009 гг. авиатранспортную отрасль России потрясла череда скандалов завершившихся банкротством пяти авиакомпаний. После дефолта 1998 г. это был самый крупный отраслевой кризис сопровождавшийся дезорганизацией пассажирских перевозок, отменой авиарейсов, тысячами выброшенных на улицу работников, банкротствами и разорением компаний добровольно или вынужденно оказывавших услуги банкротам ООО «Эйр Юнион», Домодедовские авиалинии, «Омскавиа», «КрасЭйр», «Сибавиатранс». Альянс «Эйр Юнион» был фикцией. Авиакомпании накопили долги и учредителями были объявлены банкротами.

В 2009 характер авиатранспортного рынка все более приобретал черты монополистической конкуренции. Менее 20 авиакомпаний обеспечивали 90% всего пассажирооборота, а на долю шести лидеров приходилось более 60% всего пассажирооборота.

Кризисные макроэкономические процессы в российской экономике в 2014-2016 гг. привели к длительному (почти двухгодичному) спаду авиаперевозок. Главные внешние макроэкономические факторы, предопределившие глубокий отраслевой спад: девальвация национальной валюты, инфляция и снижение жизненного уровня населения, закрытие по внешнеполитическим причинам ряда популярных направлений международных полетов.

С рынка ушла, под грузом чрезмерных объемов заимствования (оказавшихся неподъемными для авиакомпании в условиях текущего кризиса), вторая по объемам авиаперевозок российская авиакомпания «Трансаэро». Ее уход и перераспределение между участниками рынка выполнявшихся ранее

«Трансаэро» объемов авиаперевозок сформировали принципиально новую ситуацию на авиатранспортном рынке России. С этого времени на российском авиатранспортном рынке доминировала группа «Аэрофлот», как в сегменте перевозок на международных воздушных линиях, так и в нише магистральных перевозок на внутренних воздушных линиях. При этом, на международных воздушных линиях с российскими авиаперевозчиками конкурировали также иностранные авиакомпании, что исключало возможности монополизации данного сектора российского авиатранспортного рынка. На основном (магистральные перевозки) сегменте рынка внутренних воздушных линий группа «Аэрофлот» с 2017 года занимает лидирующее положение.

Всего в Федеральной государственной информационной системе «Реестр эксплуатантов и воздушных судов» на 24.02.2022 г. зарегистрировано 378 (в том числе 368 действующих) эксплуатантов, из которых:

- эксплуатантов, имеющих Сертификат эксплуатанта для осуществления коммерческих воздушных перевозок - 115 (в том числе 114 действующих);
- эксплуатантов, имеющих Сертификат эксплуатанта для выполнения авиационных работ - 196 (в том числе 191 действующих);
- эксплуатантов, имеющих Свидетельство эксплуатанта АОН - 67 (в том числе 63 действующих).

Российскими авиакомпаниями перевезено более 25 млн. пассажиров. Впервые после 1990 года объемы перевозок и пассажирооборот превысили показатели предшествующего года и приобрели устойчивую тенденцию к росту. Российские авиакомпании после несколько лет убытков закончили год с прибылью.

По состоянию на 2023 год в числе самых крупных по численности персонала и парка воздушных судов:

- Группа компаний «Аэрофлот»
- АО «Авиакомпания «Россия»
- АО «Авиакомпания «Сибирь» (S7 Airlines)
- АО «Авиакомпания «Уральские авиалинии»
- ПАО «Авиакомпания «Ютэйр»
- ООО «Азур Эйр»
- АО «Авиакомпания «Аврора»
- АО «Ютэйр-Вертолетные услуги»
- АО «Авиакомпания «Якутия»
- ООО «Авиакомпания «Икар»
- АО «Нордавиа» (Смартавиа)
- АО «Авиакомпания «Полярные авиалинии»
- ООО «Ай Флай»

2.3 Современные аэропорты России

В Российской Федерации транспорт является одной из основополагающих отраслей экономики и неотъемлемой частью производственной и социальной инфраструктуры. Важнейшую роль в обеспечении транспортной доступности играют аэропорты и аэродромы.

На 2022 год число аэродромов в Государственном реестре аэродромов и вертодромов гражданской авиации Российской Федерации составляет 236, территориальными органами учтено 2430 посадочных площадок.

Общий пассажиропоток в аэропортах за 2021 год составил 204 774 670 пассажиров.

Ключевую роль в обеспечении пассажирских перевозок играют аэропорты: Санкт-Петербург (Пулково), Москва (Шереметьево), Москва (Внуково), Москва (Домодедово), Нижний Новгород (Стригино), Казань, Екатеринбург (Кольцово), Новосибирск (Толмачево), Красноярск (Емельяново), Якутск, Хабаровск (Новый), Владивосток (Кневичи) и Петропавловск-Камчатский (Елизово).

Операторами ведущих аэропортов в основном являются холдинги ООО «Новопорт», УК «Аэропорты Регионов», ООО «Аэродинамика».

После распада Советского Союза и прекращения деятельности Министерства гражданской авиации СССР новой России досталось в наследство 1302 аэропорта на территории РСФСР (по состоянию на 1992 г.). По словам бывшего министра гражданской авиации СССР Б.Е.Панюкова ситуация была следующей: «... К 1991 году в отрасли была крайне запущена материально-техническая база аэропортов и воздушных трасс, не хватает ангаров для обслуживания магистральных самолетов. Уровень имеющихся средств УВД в зонах интенсивных полетов серьезно сдерживает пропускную способность аэропортов и трасс. Требуют капитального ремонта десятки ВПП, РД, перронов. Многие из них строились 15-20 лет назад и с тех пор ни разу капитально не обновлялись. Отпущенные на ремонт средства зачастую не осваиваются из-за нехватки стройматериалов. Плохо с капитальным строительством, много лет регулярно подводят подрядные организации различных строительных ведомств. В минувшей пятилетке остались замороженными 32 млн рублей, в нынешней под прямой угрозой – примерно 50 млн. Большая проблема – перенос действующих аэропортов на новые места базирования подальше от жилых районов. Особое беспокойство у авиаработников вызывает отсталость социальной сферы. Дают о себе знать и национальные противоречия и сепаратистские тенденции в ряде управлений и авиапредприятий».

Существенной особенностью в постсоветский период стало стремительное сокращение количества аэропортов гражданской авиации с 1302 в 1992 г. до 639 в 1999 году и до 315 в 2012 г., преимущественно за счет

объектов регионального уровня. В результате этого на многие годы сложилась конфигурация сети пассажирских авиалиний, в рамках которой наибольший объем пассажирских перевозок, до 60%, осуществляется в Московской воздушной зоне. Во многих субъектах России существенно сократилась сеть местных авиалиний и число аэродромов местных воздушных линий. Сокращение местных перевозок, закрытие авиалиний, развал авиатранспортной инфраструктуры могли принять необратимый характер, что способствовало бы полному развалу системы местных аэропортов, эксплуатирующих самолеты региональной авиации, и созданию кризисной ситуации во многих регионах, не обеспеченные альтернативными видами транспорта. Наблюдалось резкое отставание инфраструктуры и оборудования аэропортов от уровня развития международной гражданской авиации.

Вопросы развития наземной инфраструктуры аэропортов всегда были в числе первоочередных у руководства органов управления воздушным транспортом. Об этом говорят и материалы коллегии и материалы совещаний различного уровня. Так на заседании Коллегии Федеральной службы воздушного транспорта в 2000 году руководитель ФСВТ В.И.Андреев отметил, что «...В минувшем году, к сожалению, не удалось приостановить снижение инвестиций в развитие наземной инфраструктуры отрасли. Например, финансовые инъекции в развитие материально-технической базы аэропортов достигли лишь 85 % от уровня 1998 года. И это при том условии, что к источникам финансирования привлекались все источники -собственные, со стороны, государственные. Причем, особенно низка доля государственной поддержки - всего 6 процентов.

Если учесть, что на государственное плечо и впредь опираться вряд ли придется, то со всей определенностью можно сказать: спасение утопающих - дело рук самих утопающих.

Особенно остро эта проблема встает с поступлением на эксплуатацию новой авиационной техники, которая требует принципиально иной наземной базы, чем техника предшествующих поколений. Без устранения перекоса между ними не может быть и речи о дальнейшем развитии авиапредприятий, поддержании их экономической стабильности и конкурентоспособности на рынке».

5 декабря 2001 года Постановлением Правительства Российской Федерации была утверждена Федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России (2002 – 2010)», включившая в себя подпрограмму «Гражданская авиация».

Многое из заложенных в программе планов по аэропортам было успешно реализовано. Были осуществлены реконструкции взлетно-посадочных полос в аэропортах Пулково, Красноярск, Хабаровск, Благовещенск, Курган, Чебоксары, произведена замена светосигнального оборудования в аэропортах Пулково, Хабаровск, Барнаул, Курган, Улан-Удэ. Для 53 аэропортов России приобретено оборудование по обеспечению авиационной безопасности.

В 2001 году продолжалась интенсивная работа по улучшению наземной инфраструктуры аэропортов. Так, на обустройство аэродромов только из государственного бюджета был направлен 171 миллион рублей. А всего в развитие инфраструктуры авиапредприятий вложено 3,6 миллиарда рублей. Реконструированы ВПП в Иркутске, Якутске, Минеральных Водах, Омске, Шереметьеве, Владикавказе, Астрахани, Магадане, Хабаровске, Сыктывкаре и других аэропортах. В текущем году господдержка предприятиям гражданской авиации составит 635 миллионов рублей.

Многие из аэропортов нуждались в серьезной реконструкции, поскольку не отвечали современным требованиям по уровню авиасервиса. Значительную работу по реконструкции аэропортов выполнили заинтересованные частные инвесторы. Например, в аэропорту Домодедово благодаря инвестициям группы компаний «Ист Лайн» вошел в строй практически новый аэровокзальный комплекс, вполне соответствующий самым строгим международным стандартам. В 2001 году был вручен сертификат на выполнение международных рейсов аэропорту Остафьево, который служит базой компании «Газпромавиа». Аэропорт по существу был построен заново на средства ОАО «Газпром». В аэропорту Минеральные Воды обновлена взлетно-посадочная полоса. Причем делалось это почти без прекращения полетов, что немаловажно для такого напряженного региона.

Государственные капитальные вложения в развитие наземной инфраструктуры аэропортов играют важную роль в расширенном воспроизводстве инфраструктуры, строительстве новых и реконструкции действующих объектов. Это создает условия для формирования в России эффективной аэродромной сети – важнейшего стратегического направления развития транспортной системы страны.

На поддержание и обустройство инфраструктуры аэропортов из бюджета в 2002 г. было направлено 1040,7 млн рублей. Были реконструированы и введены в эксплуатацию международный сектор в аэропорту Нальчик, аэродромные покрытия в Перми, Хабаровске, Якутске, Владикавказе, Магадане, Кемерове и других аэропортах.

Аэродромная сеть Российской Федерации на 1 января 2005 года включала 393 аэродрома, в том числе федерального значения – 62, с ИВПП – 232 аэродрома, с ГВПП 161 аэродром. В результате недофинансирования из бюджетов различных уровней ежегодное сокращение аэродромной сети РФ составляло около 3%, причем это были аэродромы обеспечивающие региональные перевозки, особенно в труднодоступных для других видов транспорта районах. За период с 1.01.2004 г. по 1.01.2005 г. аэродромная сеть России сократилась на 18 аэродромов.

Благодаря федеральным целевым программам объем государственных капиталовложений предусмотренных на развитие наземной инфраструктуры аэропортов, за 11 лет, с 2002 по 2013 г. увеличился с 1 млрд руб в 2002 до порядка 39 млрд руб в 2013, составив за весь период около 230 млрд руб.

Есть примеры, когда авиакомпания за счет своих средств укрепляет аэродромную базу. Так в 2004-2005 году авиакомпания «ЮТэйр» провела реконструкцию ВПП в аэропорту города Ноябрьска. Решение о ремонте 2540 м ВПП было принято компанией в августе 2004 г. Эта реконструкция стала первым случаем в истории российской авиации, когда все работы проводились за счет собственных средств авиапредприятия. Стоимость строительных работ составила более 140 млн рублей. Подобный опыт в свою очередь оказал положительное влияние на обеспечение устойчивости функционирования транспортной системы Приобского региона. Аэропорт Ноябрьска имеет статус федерального значения и теперь может принимать воздушные суда полностью обеспечив их безопасность.

Специалистами Росавиации в 2009 году была разработана Концепция развития аэродромной (аэропортовой) сети Российской Федерации на период до 2020 года. В соответствии с концепцией в национальную опорную сеть будут включены аэродромы 11 международных узловых аэропортов и 25 внутрироссийских узловых аэропортов. В нее также войдут 14 аэродромов необходимых для связности сети, 7 аэродромов по критериям социальной значимости и 64 не включенных в предыдущие группы из реестра запасных аэродромов РФ. Для поддержки нерентабельных аэропортов расположенных в районах Крайнего Севера и Дальнего Востока создаются Федеральные казенные предприятия. Создано ФКП «Аэропорты Севера», которое объединяет 23 аэропорта Якутии. Успешно началась реализация программы создания ФКП «Аэропорты Камчатки».

В 2014 году была успешно завершена колоссальная работа по подготовке авиатранспортной инфраструктуры к обеспечению проведения зимних олимпийских игр в Сочи. Полностью реконструирована аэропортовая сеть Южного федерального округа. Введен в строй аэропорт Геленджик, город Сочи получил новый аэропорт международного класса. Обслуживание участников и гостей Сочинской олимпиады проведено без сбоев.

На 14.01.2014 г. в Государственном реестре Российской Федерации было учтено 296 аэродромов, из них 117 образуют национальную опорную сеть, 71 аэродром (аэропорт) допущен к международным полетам, 188 аэродромов имеют ВПП с искусственным покрытием, остальные аэродромы имеют грунтовые ВПП. Аэропортов - 304. У 22 аэропортов пассажирооборот более 1 млн пассажиров в год. Из субъектов РФ 10% в своих столицах не имели аэропортов.

30 мая 2016 состоялось официальное открытие международного аэропорта «Жуковский» - четвертого аэропорта Московской воздушной зоны. Заявленная пропускная способность первой очереди новой воздушной гавани — 4 миллиона пассажиров ежегодно.

Развитие аэродромной инфраструктуры аэропортов в 2010-2021 годах осуществлялось в рамках реализации трех федеральных целевых программ: «Развитие транспортной системы России (2010-2021 годы)», «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до

2018 года», «Социально-экономическое развитие Курильских островов (Сахалинская область) на 2007-2015 годы», с 2021 г. в рамках государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы».

За 2010-2021 гг. за счет бюджетных ассигнований в ходе поэтапного развития аэродромной инфраструктуры аэропортов построены новые аэропорты Платов (г. Ростов-на-Дону), Гагарин (г. Саратов), Итуруп (о. Итуруп), вертодром на о. Русский, комплекс новой ВПП-3 в аэропорту Шереметьево.

Также выполнены работы по реконструкции аэродромных комплексов и введены в эксплуатацию взлетно-посадочные полосы и вспомогательные объекты в аэропортах Астрахань, Абакан, Анадьрь, Анапа, Баратаевка, Бомнак, Владивосток, Внуково, Воронеж, Горно-Алтайск, Зея, Жиганск, Иркутск, Кызыл, Киров, Екатеринбург, Магас, Мурманск, Игарка, Богородское, Внуково, Казань, Пенза, Бугуруслан, Магадан, Минеральные Воды, Липецк, Владикавказ, Махачкала, Нижний Новгород, Новосибирск, Николаевск-на-Амуре, Нерюнгри, Норильск, Палана, Пенза, Улан-Удэ, Уфа, Петропавловск-Камчатский (Елизово), Волгоград, Краснодар, Самара, Саранск, Сасово, Симферополь, Соловки, Сочи, Хатанга, Храброво, Хабаровск, Олекминск, Оссора, Челябинск, Чумикан, Чокурдах, Нерюнгри, Олекминск, Жиганск, Элиста.

В рамках федерального проекта «Развитие» региональных аэропортов в 2022 году продолжается реализация проектов по реконструкции аэродромных комплексов в аэропортах Большое Савино (г. Пермь), Воронеж, Амдерма, Олекминск, Бегишево (г. Нижнекамск), Сеймчан, Толмачево (г. Новосибирск), Белая Гора, Черский, Вилуйск, Сангар, Богашево (г. Томск), Усть-Камчатск, Нерюнгри, Якутск, Петропавловск-Камчатский, Певек, Беринговский, Охотск, Чара, Соловки, Депутатский, Благовещенск, Магадан, Мирный, Тында, Хандыга, и планируются к реализации до 2024 года проекты в аэропортах Киров, Братск, Полярный, Усть-Нера, Грозный, Архангельск, Херпучи, Бодайбо, Мурманск, Йошкар-Ола.

Важно отметить, что строительство аэропортов осуществлялось не только за счет бюджетных ассигнований, но и за счет внебюджетных источников построены (реконструированы) аэропорты Сабетга, Талакан, Тобольск, Утренний, Шереметьево (ВПП-1), новые пассажирские терминалы в аэропортах Анапа, Благовещенск, Белгород, Владивосток, Волгоград, Домодедово (терминал-Т), Казань, Красноярск (Емельяново), Менделеево, Нижний Новгород, Пермь, Петрозаводск, Большое Савино, Кемерово, Самара, Саранск, Симферополь, Сочи, Тюмень, Уфа, Храброво, Шереметьево, Якутск, Череповец, Шереметьево (терминал-С).

В целях авиатранспортного обеспечения труднодоступных и удаленных регионов Сибири, Арктики и Дальнего Востока сформированы и функционируют ФКП «Аэропорты Севера», ФКП «Аэропорты Красноярья», ФКП «Аэропорты Чукотки», ФКП «Аэропорты Камчатки», ФКП «Аэропорты

Дальнего Востока», ФКП «Аэропорт Кызыл», ФКП «Аэропорт Амдерма», включающие 76 аэропортов.

В целях развития авиатранспортного обеспечения и интересов бизнеса развитие аэропортовой сети осуществляется за счет инвесторов или в рамках государственно-частного партнерства. Так, только в 2021 году были введены в эксплуатацию аэродромы Тобольск (Ремезов), Утренний.

В настоящее время за счет внебюджетных средств ведутся работы по проектированию аэродрома Бодайбо. Инвесторы активно участвуют в разработке и корректировке проектно-сметной документации и строительстве объектов аэропортовых инфраструктур.

Заказчиком-застройщиком объектов аэродромной инфраструктуры, входящим в Федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России (2010-2021 годы)» до 2021 г. являлось ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)». В настоящее время проекты по строительству и реконструкции наземной инфраструктуры аэропортов и аэродромов реализуются ФКУ «Ространсмодернизация».

Указом Президента Российской Федерации от 31 мая 2019 года № 246 «О присвоении аэропортам имен лиц, имеющих особые заслуги перед Отечеством» были присвоены имена:

- международному аэропорту Анадырь (Угольный) - имя Ю.С. Рытхэу;
- международному аэропорту Анапа (Витязево) – имя В.К.Коккинаки;
- международному аэропорту Архангельск (Талаги) – имя Ф.А.Абрамова;
- международному аэропорту Астрахань (Нариманово) – имя Б.М.Кустодиева;
- международному аэропорту Белгород – имя В.Г.Шухова;
- международному аэропорту Благовещенск (Игнатьево) – имя Н.Н.Муравьева-Амурского;
- международному аэропорту Владивосток (Кневичи) – имя В.К.Арсеньева;
- международному аэропорту Воронеж (Чертовицкое) – имя Петра I;
- международному аэропорту Екатеринбург (Кольцово) – имя А.Н.Демидова;
- международному аэропорту Казань – имя Г.М.Тукая;
- международному аэропорту Калининград (Храброво) – имя императрицы Елизаветы Петровны;
- международному аэропорту Калуга (Грабцево) – имя К.Э.Циолковского;
- международному аэропорту Краснодар (Пашковский) – имя Екатерины II;
- международному аэропорту Красноярск – имя Д.А.Хворостовского;
- международному аэропорту Магадан (Сокол) – имя В.С.Высоцкого;

- международному аэропорту Минеральные Воды – имя М.Ю.Лермонтова;
- международному аэропорту Москва (Внуково) – имя А.Н.Туполева;
- международному аэропорту Москва (Домодедово) – имя М.В.Ломоносова;
- международному аэропорту Москва (Шереметьево) – имя А.С.Пушкина;
- международному аэропорту Мурманск – имя Николая II;
- международному аэропорту Нижневартовск – имя В.И.Муравленко;
- международному аэропорту Нижнекамск (Бегишево) – имя Н.В.Лемаева;
- международному аэропорту Нижний Новгород (Стригино) – имя В.П.Чкалова;
- международному аэропорту Новосибирск (Толмачево) – имя А.И.Покрышкина;
- международному аэропорту Новый Уренгой – имя И.М.Губкина;
- международному аэропорту Норильск – имя Н.Н.Урванцева;
- международному аэропорту Омск (Центральный) – имя Д.М.Карбышева;
- аэропорту Пенза – имя В.Г.Белинского;
- международному аэропорту Петропавловск-Камчатский (Елизово) – имя Витуса Беринга;
- международному аэропорту Псков (Кресты) – имя княгини Ольги;
- международному аэропорту Самара (Курумоч) – имя С.П.Королева;
- международному аэропорту Симферополь – имя И.К.Айвазовского;
- международному аэропорту Сочи (Адлер) – имя В.И.Севастьянова;
- международному аэропорту Ставрополь (Шпаковское) – имя А.В.Суворова;
- международному аэропорту Сургут – имя Ф.К.Салманова;
- международному аэропорту Сыктывкар – имя П.А.Истомина;
- международному аэропорту Томск (Богашево) – имя Н.И.Камова;
- международному аэропорту Тюмень (Рошино) – имя Д.И.Менделеева;
- международному аэропорту Уфа – имя Мустая Карима;
- международному аэропорту Хабаровск (Новый) – имя Г.И.Невельского;
- международному аэропорту Чебоксары – имя А.Г.Николаева;
- международному аэропорту Челябинск (Баландино) – имя И.В.Курчатова;
- международному аэропорту Южно-Сахалинск (Хомутово) – имя А.П.Чехова;
- международному аэропорту Якутск - имя Платона Ойунского.

Позднее в 2021 году были присвоены имена Указами Президента Российской Федерации:

От 17 мая 2021 года № 277

международному аэропорту Ульяновск (Баратаевка) имя Н.М.Карамзина.

От 26 мая 2021 года № 319
международному аэропорту Кемерово - имя А.А.Леонова;
международному аэропорту Новокузнецк (Спиченково) - имя
Б.В.Волынова.

От 11 июня 2021 года № 360
международному аэропорту Курск (Восточный) имя М.И.Гуревича.

От 11 июня 2021 года № 361
аэропорту Курган имя Г.А.Илизарова.

От 12 июля 2021 года № 414
международному аэропорту Абакан имя В.Г.Тихонова.

От 23 августа 2021 года № 485
международному аэропорту Грозный (Северный) имя А.А.Кадырова.

2.4 Учебные заведения гражданской авиации

23 октября 1992, в связи с тем, что после распада СССР высшие летные училища гражданской авиации оказались за пределами России, на базе Ульяновского ЦСО создается Ульяновское высшее авиационное училище гражданской авиации (УВАУ ГА). Иркутский, Ростовский филиалы КИИ ГА, Красноярский и Хабаровский УВП переданы в подчинение МИИ ГА. В 1993 году МИИ ГА преобразован в МГТУ ГА.

1 декабря 2004 Академия гражданской авиации преобразована в Санкт-Петербургский университет гражданской авиации.

Во исполнение распоряжений Правительства РФ от 27.11.2006 г. № 1639-р, от 26.06.2007 г. № 827-р, от 04.02.2008 г. № 109-р и от 11.03.2008 г. № 294-р осуществлена реорганизация федеральных государственных образовательных учреждений высшего профессионального образования. Сформирована система вертикально-интегрированных комплексов по летным и инженерно-техническим специальностям.

В 2008-2009 гг. в летные учебные заведения ГА была осуществлена поставка 60 самолетов Як-18Т 36 серии с 6 тренажерами, один Л-410УВП Э, два Л-410УВП Э20 поставлены в Сасовское ЛУГА, 2 тренажера вертолета Ми-171 поставлены в Омский ЛТК ГА, в УВАУ ГА поставлены 9 самолетов DA-42 TWIN STAR с 2 тренажерами и учебным классом, в Санкт-Петербургский ГУ ГА поставлено 12 самолетов Cessna 172S с 2 тренажерами и учебным классом. Причем поставленные самолеты DA-42 TWIN STAR и Cessna 172S имеют дисплейную авионику.

Для подготовки диспетчеров УВД поставлены 4 современных комплексных тренажера. Планировалось приобрести в 2011 году 6 тренажеров для обучения техобслуживанию самолета А-320 и тренажер полноразмерной имитации кабины самолета А-320.

На 2011 г. подготовка авиационного персонала в ГА осуществлялась по программам высшего и среднего профессионального образования в 15 учебных заведениях подведомственных ФАВТ и в 103 авиационных учебных центрах ГА РФ обучение в которых велось по повышению квалификации и переподготовке авиационных специалистов. Подготовка осуществлялась по 31 специальности и специализации.

Парк воздушных судов в летных учебных заведениях ГА в 2011 году составлял 303 единицы и состоял из самолетов Ан-2, Як-18Т, Як-18Т (36 серии), М-101, Як-40, Ан-26, Л-410, DA-42 TWIN STAR, Cessna 172S, вертолетов Ми-8Т, Ми-171.

Имелось 45 тренажеров по всем типам эксплуатируемых воздушных судов.

В 2011 году, подводя итоги 20-летию работы Российского воздушного транспорта, Руководитель Росавиации А.В. Нерадько отмечал: «Хотел бы особо подчеркнуть тот факт, что в рассматриваемое двадцатилетие нам удалось сохранить все учебные заведения гражданской авиации. За последние

десятилетия существенно возрос интерес молодежи к летным и летно-техническим специальностям гражданской авиации. Анализ динамики приема студентов и курсантов по специальности «Летная эксплуатация воздушных судов» в период с 2000 г. по 2010 г. показал ежегодный прирост учащихся с 225 до 791 человека.

Прошло еще 10 лет. В 2021 году подготовка кадров для гражданской авиации и, в первую очередь, коммерческих пилотов, так же является одной из важнейших составляющих обеспечения устойчивой работы авиапредприятий, полного удовлетворения потребностей населения и отраслей экономики в авиаперевозках, включая социально значимые, обеспечения нужд санитарной авиации и поисково-спасательных работ.

Сегодня когда современный мир стремительно меняется учебные заведения гражданской авиации постоянно обновляются, развиваются и модернизируются. При этом система подготовки специалистов в отечественных учебных заведениях гражданской авиации имеет надежный фундамент. Высокая квалификация, компетентность, профессионализм профессорско-преподавательского и летно-инструкторского состава, традиции высокой инженерной культуры – все это основа деятельности учебных заведений гражданской авиации. Дипломы наших отраслевых учебных заведений являются свидетельством глубоких, основательных знаний, надежной путевкой в жизнь.

В настоящее время Федеральному агентству воздушного транспорта, выступающему в роли учредителя, подведомственны три высших учебных заведения гражданской авиации: Московский государственный технический университет гражданской авиации, Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации и Ульяновский институт гражданской авиации имени Главного маршала авиации Б.П. Бугаева. Каждое из этих высших учебных заведений представляет собой образовательный комплекс, в который входят в качестве филиалов средние профессиональные учебные заведения (колледжи и училища). Исторически сложившееся территориальное расположение учебных заведений гражданской авиации, как в центральном регионе, так и в других регионах страны, рассчитано на удовлетворение потребности предприятий и организаций гражданской авиации в специалистах в масштабе всей России, а не в интересах отдельного региона.

В отрасли сохранена система высшей и средней профессиональной первоначальной подготовки молодых специалистов по основным авиационным специальностям. Учебные заведения ведут подготовку по 32 специальностям и специализациям, 23 из них – специальности, имеющие отраслевую направленность. В учебных заведениях гражданской авиации в настоящее время обучается около 26 тыс. студентов и курсантов.

Отличительной особенностью приемной кампании в 2021 г. стал существенный рост желающих поступить в учебные заведения гражданской авиации. Увеличилось количество заявлений от абитуриентов. Впервые приемная кампания проводилась при помощи суперсервиса «Поступление в

вуз онлайн», и абитуриенты в 2021 г. могли подать заявления на поступление в вузы гражданской авиации при помощи Единого портала государственных услуг.

В текущем году в подведомственные Росавиации учебные заведения гражданской авиации по программам бакалавриата, специалитета, магистратуры и аспирантуры за счет бюджетных ассигнований федерального бюджета на очную форму обучения поступило 2,3 тыс. человек по программам высшего образования и 3,4 тыс. – по программам среднего профессионального образования.

Учебные заведения гражданской авиации имеют свою специфику, принципиально отличающую их от других учебных заведений России. Они нацелены, в первую очередь на подготовку специалистов эксплуатационной направленности, т. е. тех, кто призваны эксплуатировать авиационную технику, обеспечивать ее исправность и безопасность полетов воздушных судов. Материально-техническая база высших учебных заведений гражданской авиации и их филиалов среднего профессионального образования включает в себя реальные образцы авиационных двигателей, радиотехнических средств, средств авиационной электросвязи, лаборатории контроля качества горюче-смазочных материалов, самолеты, вертолеты, учебные полигоны и учебные аэродромы, оборудованные средствами управления воздушным движением, радиотехническим и светотехническим оборудованием, объекты ГСМ и средства заправки воздушных судов, парк аэродромных спецмашин для обеспечения полетов воздушных судов, современные дорогостоящие тренажеры и тренажерные комплексы для подготовки пилотов, диспетчеров УВД и инженерно-технических специалистов.

Все циклы обучения в учебных заведениях отрасли соответствуют реальным технологическим процессам деятельности авиакомпаний, органов управления воздушным движением, аэропортов. В процессе подготовки участвуют категории авиационных специалистов, отсутствующие в других образовательных организациях, такие, как командно-летный, летно-инструкторский, инструкторско-диспетчерский состав, инженерно-технический персонал по обеспечению полетов воздушных судов и подготовке их к полетам.

На этапе поступления на учебу абитуриенты по ряду специальностей (пилот, диспетчер) проходят профессионально-психологический отбор и специальное медицинское освидетельствование в отраслевых врачебно-летных экспертных комиссиях (ВЛЭК). Поэтому на этапе ВЛЭК происходит значительный отсев абитуриентов, изъявлявших желание получить летную или диспетчерскую профессию.

Обучение по авиационным специальностям проводится в соответствии с утвержденными федеральными государственными образовательными стандартами. Учебные заведения гражданской авиации включены в перечень Международной организации гражданской авиации (ИКАО) как учебные заведения, представляющие Российскую Федерацию и осуществляющие

подготовку в области воздушного транспорта. Программы по основным авиационным специальностям и направлениям, а также методики обучения реализуются с учетом рекомендаций и требований ИКАО.

Подготовка высококвалифицированных кадров – одна из основных задач кадровой политики Росавиации, направленной на обеспечение безопасности и конкурентоспособности на рынке транспортных услуг. Качество подготовки авиационных специалистов – важнейший фактор повышения безопасности полетов отечественной гражданской авиации и ее дальнейшего развития. Вопросы подготовки авиационных специалистов в учебных заведениях отрасли, качества и дальнейшего совершенствования их материально-технической базы находятся на постоянном контроле руководства Росавиации.

Учебные заведения воздушного транспорта России

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Московский государственный технический университет гражданской авиации» (МГТУ ГА)

Егорьевский авиационный технический колледж имени В.П.Чкалова – филиал МГТУ ГА

Иркутский филиал МГТУ ГА

Кирсановский авиационный технический колледж – филиал МГТУ ГА

Ростовский филиал МГТУ ГА

Рыльский авиационный технический колледж – филиал МГТУ ГА

Троицкий авиационный технический колледж – филиал МГТУ ГА

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации» имени Главного маршала авиации А.А.Новикова (СПбГУ ГА)

Авиационно-транспортный колледж СПбГУ ГА

Бугурусланское летное училище гражданской авиации имени Героя Советского Союза П.Ф.Еромова (колледж) – филиал СПбГУ ГА

Выборгский филиал имени маршала авиации С.Ф.Жаворонкова СПбГУ ГА

Красноярский филиал имени Героя Советского Союза В.С.Молокова СПбГУ ГА

Хабаровский филиал имени Б.Г.Езерского СПбГУ ГА

Якутское авиационное техническое училище гражданской авиации имени В.И. Гришукова (колледж) – филиал СПбГУ ГА

**Федеральное государственное бюджетное образовательное
учреждение высшего образования
«Ульяновский институт гражданской авиации
имени Главного маршала авиации Б.П. Бугаева» (УИ ГА)**

Краснокутское летное училище гражданской авиации имени
Заслуженного пилота СССР Васина И.Ф. – филиал УИ ГА

Омский летно-технический колледж гражданской авиации имени
А.В. Ляпидевского – филиал УИ ГА

Сасовское имени Героя Советского Союза Тарана Г.А. летное училище
гражданской авиации - филиал УИ ГА

**Федеральное государственное бюджетное образовательное
учреждение высшего образования
«Московский государственный технический университет
гражданской авиации»**

В соответствии с постановлением Совета Министров СССР от 16 апреля 1971 года № 224 «Об организации Московского института инженеров гражданской авиации» и приказа Министра гражданской авиации СССР Б.П. Бугаева от 17 мая 1971 года № 246 с 1 июня 1971 года на базе Московского филиала Киевского института инженеров гражданской авиации был создан Московский институт инженеров гражданской авиации (МИИГА), который в июле 1993 года приказом председателя Госкомитета РФ по высшему образованию переименован в Московский государственный технический университет гражданской авиации (МГТУ ГА).

За 50 лет своего существования МИИ ГА – МГТУ ГА подготовлен большой отряд специалистов высшего и средне-технического образования. Выпускники МИИ ГА – МГТУ ГА работают практически во всех без исключения авиакомпаниях нашей страны, в НИИ, на заводах и предприятиях России, связанных с разработкой, ремонтом и эксплуатацией авиационной техники. Выпускников университета можно встретить в зарубежных авиакомпаниях.

Сегодня МГТУ ГА является ведущей специализированной образовательной организацией в России, осуществляющей фундаментальную подготовку для гражданской авиации инженеров и технических специалистов в области эксплуатации авиационной техники, а также специалистов по управлению воздушным движением, по логистике воздушных перевозок, управлению и экономике авиапредприятий, в области информационных технологий и информационной безопасности телекоммуникационных систем предприятий авиационной отрасли.

МГТУ ГА является современным научно-образовательным комплексом, имеющим в своей структуре 5 факультетов, Институт повышения квалификации и аттестации кадров, учебно-тренажерный центр, учебный авиационно-технический центр, 6 филиалов.

Сейчас МГТУ ГА - это огромный, живой социально-экономический организм, живущий в шести регионах России с центром в Москве, около 15 тыс. постоянного и переменного состава. В каждом филиале-колледже есть собственные аэродромные площадки с реальными пассажирскими самолетами, правда не летающими, а использующимися в качестве тренажеров. В полной мере имеются в наличии тренажеры и макеты действующей аэродромной спецтехники и различного оборудования, учебно-авиационные центры, авиационно-технические базы, общежития, учебные корпуса, спортивные комплексы

В настоящее время в МГТУ ГА реализуется 8 укрупненных групп направлений подготовки и специальностей высшего образования, 7 укрупненных групп направлений подготовки кадров высшей квалификации, 6 укрупненных групп специальностей по программам среднего профессионального образования и по 150 дополнительным профессиональным программам повышения квалификации авиационных специалистов.

В МГТУ ГА открыт Технопарк беспилотных летательных аппаратов и разработана программа подготовки "Эксплуатация беспилотных систем", причем не только в Москве, но и в трех филиалах-колледжах. В ноябре 2022 г., Управлением летной эксплуатации Росавиации утверждена первая в России программа подготовки специалистов авиационного персонала (внешних пилотов) по эксплуатации беспилотных авиационных систем, включающих в себя одно или несколько беспилотных воздушных судов с максимальной взлетной массой 30 кг и менее. Эта программа была разработана в МГТУ ГА.

Залогом высококвалифицированной подготовки является тесное сотрудничество с ведущими компаниями нашей страны. Специалисты предприятий приезжают в Университет с лекциями и мастер-классами, студенты проходят практики в авиакомпаниях "Аэрофлот", S7, "Азимут", "ЮТэйр", в центрах ТОиР "А-Техник", S7 Engineering, аэропортах Шереметьево, Домодедово и Внуково, региональных хабах, например, в Платове, в Госкорпорации ОрВД.

В марте 2022 года Московский государственный технический университет гражданской авиации посетила делегация Исламской Республики Иран во главе с руководителем авиационного департамента Центра по прогрессу и развитию при Президенте Ирана (CPDI). Стороны обсудили вопросы сотрудничества по широкому спектру образовательной и научно-практической деятельности. Представителей Исламской Республики Иран заинтересовала возможность обучения авиационных специалистов в МГТУ ГА по программам высшего и дополнительного профессионального образования.

В июле 2022 года с Белорусской государственной академией авиации были подписаны два соглашения: «О признании программ подготовки специалистов авиационного персонала гражданской авиации, утвержденных установленным порядком уполномоченными органами в области гражданской авиации» и «О сотрудничестве в области обучения авиационного персонала по согласованным программам». Подписание состоялось в рамках IX Форума регионов Беларуси и России.

Конец 2022 года ознаменовался подписанием между Московским государственным техническим университетом гражданской авиации и научно-производственной корпорацией «Иркут» договора о сотрудничестве в области подготовки авиационных инженеров и специалистов. Документ предполагает установление отношений между ведущим университетом гражданской авиации и ведущей авиастроительной компанией России в области практической подготовки авиационных специалистов. Договор подразумевает прохождение студентами МГТУ ГА производственной и преддипломной практик, являющихся наиболее важной частью программы обучения, на производственных мощностях корпорации «Иркут».

В 2023 году новыми партнерами МГТУ ГА стали Специальный лётный отряд «Россия», авиакомпания «Сибирь» (летает под брендом S7), Мурманский арктический университет, АО «Научно-исследовательский центр «Строительство», Академия гражданской авиации Республики Казахстан, агентство гражданской авиации при Правительстве Республики Таджикистан. Целью сотрудничества является создание современной практико-ориентированной системы профессиональной подготовки кадров, а также профессиональной переподготовки и повышения квалификации специалистов с высшим и средним профессиональным образованием, для участия в инновационной авиационной деятельности, в частности в деятельности по эксплуатации беспилотных авиационных систем, техническому обслуживанию таких систем и совершенствованию тренажёрных комплексов.

В феврале 2023 года Московский государственный технический университет гражданской авиации посетила представительная делегация Боливарианской Республики Венесуэла. Стороны детально обсудили возможные направления подготовки кадров для гражданской авиации Боливарианской Республики и приняли решение подготовить соглашение о сотрудничестве между учебными заведениями.

В настоящее время существенно обновленный Диссертационный совет МГТУ ГА принимает защиты кандидатских и докторских диссертаций по специальности "Аэронавигация и эксплуатация авиационной и космической техники". Только за последние четыре года подготовлено 50 кандидатов и докторов наук.

Основной вектор направлений научной деятельности МГТУ ГА задают предприятия-разработчики и эксплуатанты гражданской авиационной техники. Университет остается в тренде заданных тенденций и всесторонне поддерживает, прежде всего, прикладную науку. Так, 95% наших исследований

- это прикладные научные работы, 5% приходится на поисковые и фундаментальные работы.

На ближайшее пятилетие университетом и его филиалом в Иркутске запланировано выполнение до 50 научных и опытно–конструкторских работ как в инициативном порядке, так и в рамках государственной программы «Научно–технологическое развитие России» с финансированием в 2023, 2024, 2025 годах 19 работ на актуальные для гражданской авиации темы.

Спектр исследований охватывает такие важные вопросы эксплуатации воздушных судов, как обеспечение безопасности полетов, кибербезопасности, техногенной безопасности, эффективного использования современных тренажерных комплексов, создание интеллектуальных систем электроснабжения воздушных судов, в том числе электрического самолета, разработка программ технического обслуживания, а также такие важные задачи, как развитие системы воздушного транспорта в Арктической зоне России. 16 тем научных исследований из перечисленных проблемных направлений уже получили положительные заключения Российской академии наук.

В ходе рассмотрения эксперты РАН отметили актуальность и научную новизну представленных тем исследований, а также сочли целесообразным финансирование данных научных проектов за счет средств федерального бюджета. Все работы направлены на обеспечение импортозамещения авиационной техники, неоднократно рассматривались на российских и международных конференциях.

В 2023 году в соответствии с приказом Министерства науки и высшего образования Российской Федерации, на базе Московского государственного технического университета гражданской авиации и Московского автомобильно–дорожного государственного технического университета создан объединенный диссертационный совет по защите работ на соискание ученых степеней кандидата и доктора наук по специальности 2.9.1 «Транспортные и транспортно–технологические системы страны, ее регионов и городов, организация производства на транспорте (технические науки)». В объединенный совет вошли 15 ведущих ученых двух транспортных вузов.

Важнейшим аспектом для МГТУ ГА является привлечение к науке молодежи.

В Университете проводится конкурс грантов Ученого совета МГТУ ГА, направленный на поддержание фундаментальных и прикладных исследований. За последние пять лет грантовую поддержку из собственных средств университета получили более 60 студентов.

С 2010 г. Университет ежегодно проводит Студенческую научно–техническую конференцию, направленную на активизацию и популяризацию молодежной науки. Научными руководителями и экспертами конференции выступают ученые из профессорско–преподавательского состава Университета. Только за последние пять

лет на конференции с докладами выступило свыше 2,5 тыс. студентов, более 300 лучших докладов опубликованы в сборниках научных трудов.

Ежегодно научно-педагогические работники и студенты Университета принимают участие в более 100 конференциях и конкурсах, среди которых есть международные, всероссийские, ведомственные. Призерами различных конкурсов за пять лет стали свыше 70 студентов МГТУ ГА.

Приемная кампания МГТУ ГА в 2022 г. открыла уникальные возможности для абитуриентов поступить на первый в вузах России профиль "Эксплуатация беспилотных авиационных систем" направления подготовки 25.03.03 "Аэронавигация", а также на новые для вуза профили: "Надзор и контроль техносферной безопасности на воздушном транспорте" направления подготовки 20.03.01 "Техносферная безопасность", и "Интеллектуальные системы обработки и анализа данных" направления подготовки 09.03.01 "Информатика и вычислительная техника". Итого: три новые, ранее никогда не реализовывавшиеся программы и профили. Из года в год растет количество бюджетных мест, выделяемых вузу. В 2022 году прием вырос на 20%.

Конструирование сверхлегких летательных аппаратов и их апробация всегда были визитной карточкой МГТУ ГА. Широкую известность завоевали мотодельталеты университетского студенческого КБ. На одном из них - "Поиск-06" - в 2012 году летал глава государства. В 2018 году была создана экспериментальная лаборатория по изучению беспилотных летательных аппаратов.

Введена в учебный процесс всепогодная (закрытая) площадка для полетов малых беспилотников. Здесь отрабатываются навыки ручного пилотирования, а также пилотирования с использованием системы FPV. Навыки построения и реализации автоматических программ полета. На открытой площадке отрабатывается управление аппаратами до 30 кг. Это уже на базе Егорьевского колледжа. В вузе есть класс тренажерной подготовки - для первоначальных навыков пилотирования. Активно функционирует инженерный класс - для получения навыков проектирования, технического обслуживания и ремонта БАС.

Университет гражданской авиации традиционно уделяет особое внимание духовно–нравственному и патриотическому воспитанию молодежи. На занятиях по истории в МГТУ ГА используются различные формы и методы работы духовно–нравственного и патриотического воспитания студентов: проводится анализ исторических документов и материалов, демонстрируются визуальные источники и кино-фрагменты хроники, организуются игровые формы работы, диспуты, «круглые столы» и т.д.

Традиционно все студенты первого курса в течение года посещают музей МГТУ ГА, чему посвящены отдельные занятия, организуемые наставниками. На базе музея, например, организуются лекции для студентов вуза представителями Московского отделения Российского военно–исторического общества. В рамках этой работы заинтересованные студенты получают конкретные задания по сбору материалов о вузе, известных

преподавателях, ветеранах войны и труда. Проводится краеведческая работа, а в аудиториях университета в качестве почетных гостей нередко выступают авторитетные специалисты и ветераны отрасли. Одним из таких выдающихся людей, к примеру, является ветеран войны и труженик тыла Константин Панферов.

День Победы в Великой Отечественной войне – один из самых важных и почитаемых в нашей стране праздников. Студенты, преподаватели и работники университета не остаются в стороне. В преддверии Дня Победы существует давняя традиция, когда студенты–отличники вместе с руководством Минтранса России и Федерального агентства воздушного транспорта участвуют в торжественном возложении цветов к могилам выдающихся деятелей гражданской авиации на Новодевичьем кладбище, к Могиле Неизвестного Солдата в Александровском саду столицы.

Особая гордость – авангард нашей мобильной группы студсовета МГТУ ГА. Знаменная группа участвует в выносах государственных и ведомственных флагов на всех торжественных мероприятиях в Росавиации.

Преподаватели вуза проводят беседы, приуроченные к Дню неизвестного солдата (3 декабря) и Дню героев Отечества (9 декабря). Студенты участвуют во Всероссийском конкурсе патриотической поэзии «Пять звезд», Всероссийской акции «Звезда Героя», Всероссийском конкурсе сочинений «Без срока давности», Всероссийской акции «Георгиевская ленточка», Международном историческом диктанте «Диктант Победы», Международной акции «Огненные картины войны».

Кроме того, студенты нашего вуза вместе с преподавателями регулярно принимают участие и в гражданской акции «Бессмертный полк», а также международной акции «Свеча памяти», Всероссийской Вахте Памяти, тематическом мероприятии «День памяти и скорби» и т. д.

Спортсмены из МГТУ ГА регулярно завоевывают престижные награды, хорошим примером являются многочисленные победы команды вуза по мини–футболу на студенческих спартакиадах транспортных вузов, проводимых в рамках Транспортной недели (в 2023 году университет стал 11–кратным чемпионом в этом виде спорта). В Университете функционирует спорткомплекс, один из залов которого рассчитан на студентов и работников университета, в том числе лиц с ограниченными возможностями здоровья. Также университет имеет: современный игровой спортивный зал, где сборные команды университета проводят тренировки по волейболу, баскетболу, мини–футболу, бадминтону и большому теннису; тренажерный зал для атлетической гимнастики, в котором тренируются сборные команды университета по пауэрлифтингу и гиревому спорту, а также зал ритмической гимнастики, зал настольного тенниса и лыжную спортивную базу.

Летний выпуск 1 июля 2022 года инженеров и специалистов в МГТУ ГА ознаменовался вручением в головном вузе и шести филиалах дипломов 1584 студентам и курсантам, 165 из которых получили дипломы с отличием.

4 июля 2023 года в Московском государственном техническом университете гражданской авиации состоялся выпуск специалистов для гражданской авиации. Всего в 2022/2023 учебном году летний выпуск МГТУ ГА с учетом филиалов составил 1923 обучающихся по очной форме обучения, дипломы с отличием получили 200 студентов и курсантов. Среди выпускников 47 граждан зарубежных государств: Азербайджана, Белоруссии, Камеруна, Казахстана, Киргизии, Китая, Нигерии, Мали, Таджикистана, Туркменистана, Уганды, Узбекистана.

Годовой выпуск в МГТУ ГА составил 2528 человек. Из них, по программам высшего образования – 1200 человек, по программам среднего профессионального образования – 1328 человек. Это рекордные цифры за последние 15 лет.

Университет пользуется заслуженным мировым авторитетом, в его стенах прошли полную подготовку и получили признаваемые международной организацией гражданской авиации ИКАО дипломы об образовании представители 75 стран мира.

Егорьевский авиационный технический колледж имени В.П. Чкалова – филиал Московского государственного технического университета гражданской авиации

Подготовка авиационных кадров в Егорьевске началась в 1918 году с перебазированием из г. Гатчины летной народной социалистической школы, в октябре того же года переименованной в Егорьевскую школу авиации Рабоче-крестьянского Воздушного Флота РСФСР. В сентябре 1924 года Егорьевская школа авиации была перебазирована в Ленинград и стала называться Ленинградской Военно-теоретической школой Красного Воздушного Флота, а в г. Егорьевске приступили к обучению военным авиационным специальностям.

16 декабря 1940 года на базе Егорьевской военной школы авиации Приказом Главного управления Гражданского Воздушного Флота СССР № 12 созданы две учебные эскадрильи ГВФ, а в 1945 году образована Егорьевская авиационная школа пилотов ГВФ.

В 1947 году на основании Постановления «О реорганизации учебных заведений Главного управления ГВФ при Совете министров СССР» школа пилотов ГВФ реорганизуется в Егорьевское авиационное техническое училище. С этого года начинается подготовка авиационно-технических специалистов для гражданской авиации.

С 1991 года Егорьевское авиационное техническое училище перешло на подготовку специалистов повышенного уровня квалификации с продленным сроком обучения и было переименовано в Егорьевский авиационный технический колледж. С этого момента колледж выпускает старших техников для предприятий гражданской авиации. В этот же период расширяется

перечень направлений подготовки, так, с 1994 года начинается подготовка по специальности «Техническая эксплуатация средств механизации и автоматизации аэропортов», «Менеджмент на воздушном транспорте», с 1996 года по специальности «Техническая эксплуатация электрифицированных и пилотажно-навигационных комплексов». В феврале 1996 года колледж получает лицензию на право ведения образовательной деятельности в сфере высшего образования. Выпускники колледжа вместе с дипломом авиационного техника получают диплом о неполном высшем образовании.

В 2002 году Постановлением губернатора Московской области колледжу было присвоено имя Героя Советского Союза, военного летчика В.П. Чкалова.

В 2008 году в результате реорганизации учебных заведений гражданской авиации Егорьевский авиационный технический колледж вошел в состав Московского государственного технического университета гражданской авиации (МГТУ ГА). Это открыло новые возможности для обучающихся и работников колледжа. При поддержке университета колледж значительно усовершенствовал свою материально-техническую базу по изучению самолетов и двигателей. Приобретены и введены в эксплуатацию современные тренажерные комплексы самолетов семейств Boeing и Airbus, благодаря чему курсанты получили возможность изучать современную зарубежную технику. После окончания колледжа на основании вступительных испытаний выпускники продолжают обучение в университете.

Начиная с 1947 года и до настоящего момента, колледж подготовил около 40 тысяч авиационных специалистов для более 60 стран мира.

В настоящее время колледж ведёт подготовку специалистов по трем специальностям: «Техническая эксплуатация летательных аппаратов и двигателей», «Техническая эксплуатация электрифицированных и пилотажно-навигационных комплексов», «Обслуживание летательных аппаратов горюче-смазочными материалами». В колледже обучается более 1750 студентов очной и заочной формы обучения, в том числе из стран ближнего зарубежья. В Авиационном учебном центре ежегодно проходят повышение квалификации до тысячи авиационных специалистов.

Колледж имеет базу практического обучения, в которую входят: учебная авиационная техническая база с ангаром и учебным аэродромом с авиационной техникой (самолеты Ту-154, Ан-24, Як-42, Ан-2, все комплекты наземного оборудования); учебный полигон ГСМ; учебные производственные мастерские, включающие слесарный, токарный, сварочный, гальванический цеха.

Выпускники колледжа работают на всем пространстве Российской Федерации и за её пределами.

За большой вклад в подготовку квалифицированных специалистов для воздушного транспорта 10 октября 2018 года коллектив колледжа награждён Благодарностью Президента Российской Федерации.

Иркутский филиал Московского государственного технического университета гражданской авиации

История Иркутского филиала МГТУ ГА начинается с 26 мая 1954 года, когда приказом начальника Киевского института инженеров гражданского воздушного флота № 48/Л от 26.05.1954 г. был создан Учебно-консультационный пункт для подготовки инженеров гражданской авиации по заочной форме обучения.

20 марта 1967 г. на базе Иркутского УКИ организован Иркутский филиал Киевского института инженеров гражданской авиации (ИФ КИИГА).

В связи с распадом СССР ИФ КИИГА передан в подчинение Московского института инженеров гражданской авиации (приказ МГА СССР № 270 от 20.11.1991г.), затем переименован в Иркутский филиал Московского государственного технического университета гражданской авиации (приказ государственного комитета РФ по высшему образованию № 55 от 05.07.1993г.)

В 2007г. в Иркутском филиале начато обучение студентов по очной форме.

В 2015г. в состав Иркутского филиала МГТУ ГА вошел Иркутский авиационно-технический колледж гражданской авиации – филиал МГТУ ГА (приказы ФАВТ № 763 от 26.11.2014 и № 798 от 09.12.2014).

В 2017г. к Иркутскому филиалу присоединен Восточно-Сибирский Учебно-тренировочный центр гражданской авиации (приказ Министерства Транспорта Российской Федерации № 259 от 19.08.2015).

Большое количество студентов приезжает учиться в Иркутский филиал МГТУ ГА из других регионов России, поскольку это единственная за Уралом, подведомственная Росавиации образовательная организация, реализующая подготовку всех видов авиационных специалистов, от техников, подготавливаемых по программам среднего профессионального образования до инженеров, подготавливаемых по программам высшего образования. Также филиал проводит повышение квалификации и переподготовку работников авиапредприятий, расположенных на территории Дальнего Востока и до Урала.

Основные направления образовательной деятельности филиала - техническая эксплуатация летательных аппаратов и двигателей, транспортного радиооборудования, авиационных систем и пилотажно-навигационных комплексов, технология транспортных процессов и сервис на транспорте.

В 2020 году филиал получил лицензию на право реализации основной образовательной программы "25.02.08 Эксплуатация беспилотных авиационных систем" для подготовки операторов беспилотных летательных аппаратов.

Для реализации данного направления были приобретены учебные комплексы бортового и наземного оборудования самолетного и вертолетного

типа "Геоскан", тренажеры, беспилотные воздушные суда (БВС) Геоскан 101 и Lite, квадрокоптеры DJI и Autel. На данный момент Иркутский филиал МГТУ ГА располагает парком БВС количеством более 70 экземпляров. Часть БВС имеют функциональные возможности позволяющие их использовать для решения задач мониторинга пожарной обстановки, воздушной разведки зон подтопления и проведения поисково-спасательных работ в пределах Иркутского района. Преподаватели филиала, реализующие данное направление, прошли профессиональную переподготовку и повышение квалификации, в том числе на базе производителя беспилотных авиационных систем (БАС).

В 2022 году по специальности "Эксплуатация беспилотных авиационных систем" Иркутскому филиал МГТУ ГА выделено 25 мест, финансируемых из федерального бюджета. Специальность входит в ТОП-50 самых востребованных новых и перспективных специальностей и уже сейчас имеет очень широкую область профессиональной деятельности: логистика и транспорт, индустрии медиа и развлечений, сельское и лесное хозяйство, промышленность и градостроительство, безопасность и наука.

В 2022 году в филиале создан Центр практики по технической эксплуатации беспилотных авиационных систем (ЦП ТЭ БАС). Главная задача Центра - обеспечить реализацию профессионального цикла основной образовательной программы "Эксплуатация беспилотных авиационных систем", включая практическую подготовку курсантов. Но, это не единственная его задача, в ЦП ТЭ БАС студенты высшего образования технических направлений подготовки и специальностей смогут проходить различные виды практик в части технической эксплуатации беспилотных авиационных систем, проводить научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы в области беспилотных авиационных систем, а также ремонтные, сервисные и авиационные работы по БАС.

Центр задуман как перспективное структурное подразделение филиала, которое, кроме перечисленных выше задач, реализует прикладные научные исследования, осуществляет дополнительное профессиональное образование, обучение студентов, дополнительное образование детей и взрослых, предоставляя им огромное поле для деятельности в области эксплуатации беспилотных авиационных систем.

За 55-летний период своей деятельности Иркутский филиал МГТУ ГА накопил богатейший педагогический опыт по эксплуатации авиационной и космической техники, сохранил лучшие традиции гражданской авиации, стабильно развивается, отвечает реалиям современности и безусловно является Сибирским центром подготовки авиационных специалистов.

Кирсановский авиационный технический колледж – филиал Московского государственного технического университета гражданской авиации

Кирсановское авиационное техническое училище ГВФ было образовано в соответствии с Постановлением СМ СССР Л 375-151 от 31 марта 1960 г. и Приказа начальника Главного управления Гражданского Воздушного Флота при Совете Министров СССР за № 345 от 28 июня 1960 г. на базе фондов Актюбинского авиационного технического училища ГВФ и фондов, переданных Министерством Обороны СССР.

Учебный процесс начался 1 сентября 1960 г. На первый курс приняли более двухсот человек. Изучали самолеты Ан-2, Ил-14, Ил-28, вертолет Ми-4, а также двигатели АШ-62ИР и АШ-82Т. В 1962 году училище выпустило первых своих специалистов, их было 193. Уже в 1964 году был осуществлен переход на изучение самолета Ту-124 вместо вертолета Ми-4. В 1968 году курсанты приступили к изучению самолета Як-40 вместо Ил-14, а в 1975 году Ту-134. В 1979 году вместо Ил-28 начали изучать самолет Як-28.

В 1989 году на военном цикле, где готовились авиационные техники для ВВС, приступили к изучению самолета Су-17м. Училище с 1962 по 1991 гг. выпустило 12633 офицера.

В 1992 году училище было переименовано в колледж. В 1994 году начата подготовка техников-электриков по специальности «Техническая эксплуатация электрифицированных и пилотажно-навигационных комплексов».

27 мая 2008 года в соответствии с распоряжением Правительства РФ от 04 февраля 2008 г. № 109-р, приказом Федерального агентства воздушного транспорта от 20 марта 2008 г. №62 Кирсановский авиационный технический колледж гражданской авиации (КАТК ГА) был присоединен к Московскому государственному техническому университету гражданской авиации (МГТУ ГА), и было создано на его основе структурное подразделение университета – филиал МГТУ ГА. Такая реорганизация положительно сказалась на развитии учебного заведения: совершенствуется учебно-лабораторная база, осваиваются новые типы отечественной авиационной техники - Ан-148, Ту-204 и «Суперджет», углубляется процесс интеграции с университетом – выпускники колледжа имеют возможность получить высшее образование по сокращенным срокам обучения. Растет престиж учебного заведения. Всего за годы существования колледж выпустил более 19 000 авиационных специалистов.

В настоящее время здесь обучаются двум специальностям - 25.02.01 «Техническая эксплуатация летательных аппаратов и двигателей» и 25.02.03 «Техническая эксплуатация электрифицированных и пилотажно-навигационных комплексов» С 2014 года возобновил свою работу авиационный учебный центр (АУЦ) колледжа по проведению курсов повышения квалификации и переподготовки инженерно-технического

персонала авиапредприятий гражданской авиации. В 2022 году колледж получил лицензию на подготовку курсантов еще по двум специальностям: 25.02.08 «Эксплуатация беспилотных авиационных систем», 25.02.06 «Производство и обслуживание авиационной техники», а в 2024 году планируется первый набор по этим специальностям.

Ростовский филиал Московского государственного технического университета гражданской авиации

Ростовский филиал МГТУ ГА был образован в 1969 году. Изначально это учреждение занимало всего две аудитории на третьем этаже нынешнего учебно-тренировочного центра Южного межрегионального территориального центра гражданской авиации. В качестве высшего учебного заведения нынешний Ростовский филиал МГТУ ГА был организован приказом МГА № 373 от 16 июня 1969 года. С 1974 года Ростовский филиал переехал в новое, специально построенное для него здание.

В 1991 году Ростовский филиал приказом Министерства гражданской авиации № 270 от 20 ноября 1991 года был передан в подчинение Московскому институту инженеров гражданской авиации (МИИГА) и стал Ростовским филиалом Московского института инженеров гражданской авиации (МИИГА). В 1993 году филиал переименован в Ростовский филиал Московского государственного технического университета гражданской авиации (Ростовский филиал МГТУ ГА).

С 2018 года осуществляется подготовка по очной форме обучения и количество студентов ежегодно растёт. В связи с чем ВУЗ получил дополнительные учебные площади и фактически произошло удвоение материально-технической базы Ростовского филиала МГТУ ГА.

В 2022 году в рамках Петербургского международного экономического форума было подписано соглашение о практической подготовки обучающихся между Правительством Ростовской области, авиакомпанией «Азимут» и Ростовским филиалом.

В настоящее время в Ростовском филиале проводится подготовка по очной и заочной формам обучения по следующим специальностям и направлениям высшего образования:

- Техническая эксплуатация летательных аппаратов и двигателей;
- Техническая эксплуатация транспортного радиооборудования;
- Техническая эксплуатация авиационных электросистем и пилотажно-навигационных комплексов;
- Технология транспортных процессов.

Ростовский филиал динамично развивает материально-техническую базу. Сегодня это образовательная организация, имеющая два учебных корпуса, осуществляющая сотрудничество с ведущими авиационными предприятиями Юга России.

В стенах Ростовского филиала МГТУ ГА подготовлены тысячи отраслевых специалистов, которые успешно трудятся на ведущих должностях

гражданской авиации страны. Ростовский филиал МГТУ ГА активно взаимодействует с профильными предприятиями и организациями, обеспечивая их кадрами и проводя научно-исследовательские работы.

За период с 1994 года по 2021 год выпуск в Ростовском филиале МГТУ ГА составил:

Техническая эксплуатация летательных аппаратов и двигателей – 1146 человек;

Техническая эксплуатация авиационных электросистем и пилотажно-навигационных комплексов – 173 человек;

Техническая эксплуатация транспортного радиооборудования – 1027 человек;

Менеджмент организации- 334 человек.

Рыльский авиационный технический колледж – филиал Московского государственного технического университета гражданской авиации

В соответствии с Постановлением Совета Министров СССР от 31.03.1960 и приказом начальника Управления Гражданского Воздушного Флота при Совете Министров СССР от 29.08.1960 № 479 на базе расформированной воинской части 55700 было основано Рыльское авиационное техническое училище специальных служб Гражданского Воздушного флота (РАУСС ГВФ).

В сентябре 1960 года был осуществлен первый набор курсантов по специальностям «Техническая эксплуатация наземных средств самолетовождения и посадки» и «Техническая эксплуатация радиооборудования самолетов». Училище начало готовить специалистов по бортовому радиоэлектронному оборудованию, затем по радиотехническому оборудованию и связи. Сформировались кадры преподавателей, вместе с курсантами создававшими учебную базу.

С августа 1964 г. Рыльское авиационное училище специальных служб ГВФ переименовано в Рыльское авиационное училище специальных служб Министерства гражданской авиации.

В 1969 году на учебном радиополигоне появляются объекты по эксплуатации радиолокационного, радионавигационного и электросвязного оборудования.

Приказом МГА СССР в августе 1974 года Рыльское авиационное училище специальных служб Министерства гражданской авиации было переименовано в Рыльское авиационное техническое училище гражданской авиации.

В 1978 году вводится подготовка по специальности «Эксплуатация средств проводной связи аэропортов».

Рыльское авиационное техническое училище гражданской авиации в январе 1991 года приказом МГА переименовано в Рыльский авиационный технический колледж гражданской авиации.

В 1992 году в связи с введением новых специальностей была создана учебная АТБ, оснащенная самолетами Ан-2, Ан-24, Ту-154Б, Ил-62М и вертолетами Ми-2, Ми-8Т.

С 1 января 2010 года, на основании Распоряжения Правительства Российской Федерации от 4 февраля 2008 года № 109-р и приказа Федерального агентства воздушного транспорта от 20.03.2008 г. № 62, Рыльский авиационный технический колледж гражданской авиации вошёл в состав МГТУ ГА на правах обособленного структурного подразделения и получил название Рыльский авиационный технический колледж-филиал федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Московский государственный технический университет гражданской авиации» (МГТУ ГА) (сокращенное наименование: Рыльский АТК-филиал МГТУ ГА).

За годы своего существования колледжа подготовлено более 16 тысяч выпускников, которые успешно трудятся во многих авиапредприятиях России и стран СНГ, а также в ряде стран дальнего зарубежья.

В настоящее время колледж осуществляет подготовку юношей и девушек по специальностям:

- Техническая эксплуатация электрифицированных и пилотажно-навигационных комплексов;
- Техническая эксплуатация транспортного радиоэлектронного оборудования;
- Техническая эксплуатация и обслуживание электрического и электромеханического оборудования;
- Компьютерные системы и комплексы.

Троицкий авиационный технический колледж – филиал Московского государственного технического университета гражданской авиации

Троицкое авиационное техническое училище ГВФ было образовано в соответствии с Постановлением Совета Министров СССР от 27 июня 1947 года №2243-616с «О реорганизации учебных заведений ГУ ГВФ».

За годы работы произошел переход изучения техники от поршневой к реактивной. На смену самолетам По-2 и Ли-2 пришли Ил-12, Ил-14, Ан-2, вертолет Ми-4, затем Ан-24, Як-40, Як-42, Ан-28, Ту-204, вертолет Ми-8Т (МТВ).

В 1970 году училище выступило инициатором создания учебных авиационных технических баз (УАТБ) в средних специальных учебных заведениях гражданской авиации и внедрения в учебный процесс

телевизионной и компьютерной техники, которые позволяли максимально приблизить процесс практической подготовки курсантов к реальным условиям авиапредприятий. Эти достижения демонстрировались и были отмечены на Выставке достижений народного хозяйства СССР.

Длительное время училище готовило офицеров запаса. Курсанты изучали самолеты МиГ-9, МиГ-15, МиГ-17, Су-7Б, Су-17.

На основании распоряжения Правительства Российской Федерации и приказа Федерального агентства воздушного транспорта с 2008 года Троицкий авиационный технический колледж гражданской авиации является филиалом Московского государственного технического университета гражданской авиации – одного из крупнейших учебных заведений гражданской авиации России, и входит в состав вертикально-интегрированного университетского комплекса. Важным при интегрировании является то, что выпускники филиала имеют возможность продолжить обучение на бюджетной основе в Университете по программе непрерывного образования.

В результате реализации совместных задач Университета и филиала, сегодня Троицкий филиал МГТУ ГА – это современный комплекс с учебными корпусами, общежитиями, столовой, библиотекой, спортивными залами, стадионом, клубом и учебной авиационно-технической базой с парком самолетов и вертолетов. Учебные занятия проходят в аудиториях и лабораториях, оснащенных мультимедийными комплексами, макетами, тренажерами, учебными полигонами.

Сегодня в Троицком авиационном техническом колледже – филиале МГТУ ГА ведется подготовка по пяти востребованным специальностям:

- две специальности ФГОС третьего поколения: «Техническая эксплуатация летательных аппаратов и двигателей», «Техническая эксплуатация электрифицированных и пилотажно-навигационных комплексов»,

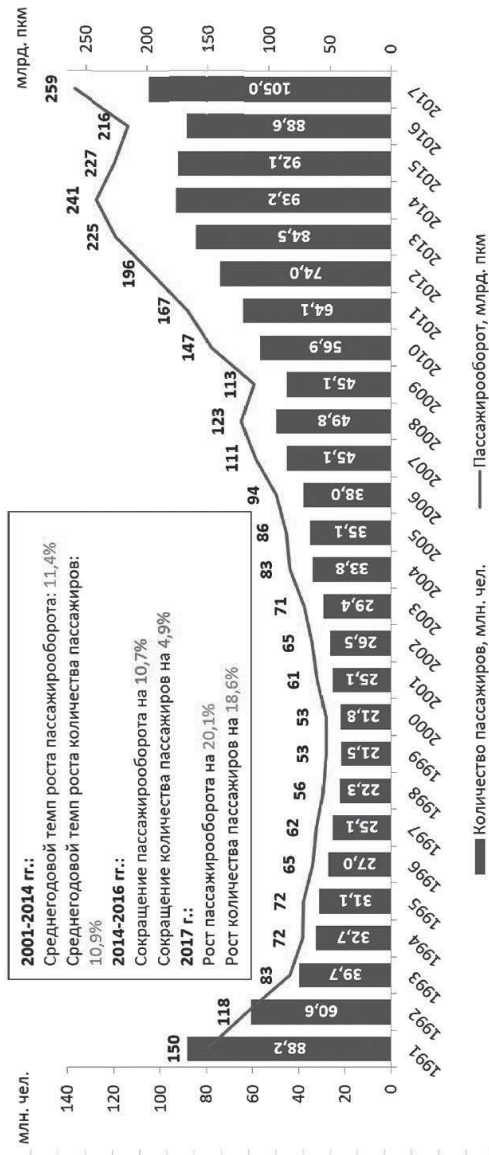
- три специальности ФГОС 4 поколения из самых востребованных и перспективных специальностей России: «Информационные системы и программирование», «Техническое обслуживание и ремонт двигателей, систем и агрегатов автомобилей», «Производство и обслуживание авиационной техники».

В настоящее время получена лицензия на новую востребованную специальность «Эксплуатация беспилотных авиационных систем».

За годы существования в колледже подготовлено более 20000 авиационных специалистов, которые успешно трудятся в подразделениях и предприятиях гражданской авиации и других отраслях народного хозяйства страны.

Согласно Стратегии развития МГТУ ГА, филиал считает своей главной задачей создать все условия для подготовки компетентных, ответственных, конкурентоспособных специалистов, творчески активных, умеющих самостоятельно принимать решения и свободно владеющих своей профессией.

Динамика количества перевезенных пассажиров и пассажирооборота гражданской авиации России в 1991–2017 гг. Источник: статистика Росавиации, анализ ЦСР ГА¹



¹ Корень А. В. Стратегия развития российской гражданской авиации: итоги и перспективы // «Транспорт Российской Федерации». 2018. №1 (74) URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/strategiya-razvitiya-rossiyskoj-grazhdanskoj-aviatsii-itogi-i-perspektivy> (дата обращения: 06.11.2022).

Список использованных источников:

1. «Об итогах работы Федерального агентства воздушного транспорта в 2020 году, основных задачах на 2021 год и среднесрочную перспективу». Доклад. URL: <https://favt.gov.ru/public/materials/1/7/0/9/7/170970c75541832932338f8f6d4c2f59.pdf> (дата обращения: 06.11.2022).
2. «Об итогах работы Федерального агентства воздушного транспорта в 2021 году, основных задачах на 2022 год и среднесрочную перспективу». Доклад. URL: <https://www.dissercat.com/content/sovershenstvovanie-sistemy-obespecheniya-aviatsionnoi-bezopasnosti-v-aeroportovykh-kompleksa> (дата обращения: 06.11.2022).
3. «Об итогах работы Федерального агентства воздушного транспорта в 2022 году, основных задачах на 2023 год и среднесрочную перспективу». Доклад. URL: <https://favt.gov.ru/public/materials/b/8/d/f/9/b8df9075c7294acaa9d8fe739b1815d0.pdf> (дата обращения: 06.11.2022).
4. Базикова И. В. Основные проблемы конкурентоспособности авиационной промышленности России // Вестник университета. 2018. № 7. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=35451701> (дата обращения: 06.11.2021).
5. Бачурин Е.В. Проблемы и перспективы развития гражданской авиации на современном этапе. // Научный вестник МГТУ ГА. 2008. № 13. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/problemy-i-perspektivy-razvitiya-grazhdanskoj-aviatsii-na-sovremenno-m-etape> (дата обращения: 06.11.2022).
6. Бурилина М. А. Состояние авиоперевозок в России и тенденции развития авиационного сектора // Стратегия развития экономики. 2013. №32 (221). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sostoyanie-aviaperevozok-v-rossii-i-tendentsii-razvitiya-aviatsionnogo-sektora> (дата обращения: 06.11.2022).
7. Гагут Л.Д., Панферов К.Н. Мировая экономика и внешнеэкономическая деятельность. Тексты лекций. - М.: МГТУ ГА, 2008. URL: https://www.studmed.ru/gagut-l-d-panferov-k-n-mirovaya-ekonomika-i-vneshneekonomicheskaya-deyatelnost_dc6c69f4c73.html (дата обращения: 06.11.2021).
8. Гипич Г. Реструктуризация гражданской авиации и состав авиатранспортных рисков // «Транспорт Российской Федерации». 2006. № 2. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=12042019> (дата обращения: 06.11.2021).
9. Горшкова И.В., Ключков В.В. Проблемы управления развитием малой авиации и авиатранспорта малонаселенных регионов России // Региональная экономика: теория и практика 2014. 47 (374) . URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/problemy-upravleniya-razvitiem-maloy-aviatsii-i-aviatransporta-malonaselennyh-regionov-rossii> (дата обращения: 06.11.2022).
10. Дейнекин П.С. Перед нами стоит задача огромной государственной важности // Aviation Explorer. URL: <https://www.aex.ru/docs/4/2016/11/10/2518/> (дата обращения: 06.11.2021).
11. Елисеев Б.П. К оптимизации процессов высшего учебного заведения // Научный вестник МГТУ ГА. 2012. № 186. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/k-optimizatsii-protsessov-vysshego-uchebnogo-zavedeniya> (дата обращения: 06.11.2022).
12. Елисеев Б.П. Проблемы развития наземной инфраструктуры гражданской авиации // Научный вестник МГТУ ГА. 2011. №170. URL:

<https://cyberleninka.ru/article/n/problemy-razvitiya-nazemnoy-infrastruktury-grazhdanskoy-aviatsii> (дата обращения: 06.11.2022).

13. Ермаков К.С., Кусакин А.М. Проблемы совершенствования кадровой политики гражданской авиации России // Научный вестник МГТУ ГА. 2015. № 217 URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/problemy-sovshenstvovaniya-kadrovoy-politiki-grazhdanskoy-aviatsii-rossii> (дата обращения: 06.11.2022).

14. Жеребцов М. В. Актуальные вопросы поддержания и развития аэродромной сети Российской Федерации // «Транспорт Российской Федерации». 2014. № 2 (51) URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/aktualnye-voprosy-podderzhaniya-i-razvitiya-aerodromnoy-seti-rossiyskoy-federatsii> (дата обращения: 06.11.2022).

15. Кайдалов Л. Почему нужно создать Министерство гражданской авиации России? // Aviation Explorer. 2014.11 сентября URL: <https://www.aex.ru/docs/9/2014/9/10/2113/> (дата обращения: 06.11.2021).

16. Капарулин Д. Л. Современное состояние и тенденции развития гражданской авиации в России // МИР (Модернизация. Инновации. Развитие). 2018. Т. 9. № 4 URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sovremennoe-sostoyanie-i-tendentsii-razvitiya-grazhdanskoy-aviatsii-v-rossii> (дата обращения: 06.11.2022).

17. Клинг А. А. Совершенствование системы обеспечения авиационной безопасности в аэропортовых комплексах гражданской авиации на основе управления качеством и теории рисков. Дисс.канд.техн.наук. СПб. 2002. URL: <https://www.dissertac.com/content/sovshenstvovanie-sistemy-obespecheniya-aviatsionnoi-bezopasnosti-v-aeroportovykh-kompleksa> (дата обращения: 06.11.2022).

18. Колпаков С.К. История авиационной промышленности России // История новой России. URL: <http://ru-90.ru/node/1322> (дата обращения: 06.11.2021).

19. Колпаков С. К., Селиванова Н. А. Сценарные оценки загрузки отечественной авиационной промышленности заказами на магистральные пассажирские самолеты со стороны гражданской авиации России //

20. Корень А. В. Стратегия развития российской гражданской авиации: итоги и перспективы // «Транспорт Российской Федерации». 2018. №1 (74) URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/strategiya-razvitiya-rossiyskoy-grazhdanskoy-aviatsii-itogi-i-perspektivy> (дата обращения: 06.11.2022).

21. Крылов С. В. Совершенствование организационной структуры военной составляющей единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (1992-2005 гг.) // «Военно-исторический журнал». 2018. №8. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=35418456> (дата обращения: 06.11.2021).

22. Кутепова Г.Н. Аэропорты России: современные тенденции и перспективы развития // Транспортное дело России. 2010. №3. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=19047357> (дата обращения: 06.11.2021).

23. Кутепова Г.Н. Аэропорты России: современные тенденции и перспективы развития // Транспортное дело России. 2010. URL: (дата обращения: 06.11.2022).

24. Лопастейская Н. Д., Степанов С. М. К вопросу подготовки специалистов поиска и спасания гражданской авиации. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/k-voprosu-podgotovki-spetsialistov-poiska-i-spasaniya-grazhdanskoy-aviatsii> // Актуальные проблемы авиации и космонавтики. 2010. №3. (дата обращения: 06.11.2022).

25. Мирошниченко А. А. Рынок труда гражданской авиации в России // «Транспорт Российской Федерации». 2016. №6 (67). URL:

<https://cyberleninka.ru/article/n/rynok-truda-grazhdanskoj-aviatsii-v-rossii> (дата обращения: 06.11.2022).

26. Моисеенков А. П., Шушканова Е. А. Отечественная гражданская авиация в начале XXI века: проблемы и перспективы развития // Актуальные проблемы авиации и космонавтики. Сборник материалов V Международной научно-практической конференции. 2019. Том 3. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=43828080> (дата обращения: 06.11.2021).

27. Монастырская В. С., Фарафонтова Е. Л. Проблемы малой гражданской авиации в России // Актуальные проблемы авиации и космонавтики – 2017. Том 3 URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/problemny-maloy-grazhdanskoj-aviatsii-v-rossii> (дата обращения: 06.11.2022).

28. Нерадько А. Заседание Общественного совета при Росавиации // Транспортная стратегия – XXI. 2022. №50. URL: http://www.sovstrat.ru/files/TS50_2022.pdf (дата обращения: 06.11.2022).

29. Орлова А. С. Современное состояние и проблемы гражданской авиации // Проблемы современной науки и образования. 2016. №1(43) URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=25323696> (дата обращения: 06.11.2021).

30. Посвящается 75-летию Московского авиационного института. URL: <https://oat.mai.ru/index.htm> (дата обращения: 06.11.2021).

31. *Просвирина Н.В. Анализ проблем малой авиации в России и возможные пути их решения // Естественно-гуманитарные исследования. 2020. №28(2). URL: https://cyberleninka.ru/article/n/analiz-problem-maloy-aviatsii-v-rossii-i-vozmozhnye-puti-ih-resheniya* (дата обращения: 06.11.2022).

32. Прохоров В. В. Проблемы и перспективы отечественной гражданской авиации // Актуальные проблемы авиации и космонавтики. Социально-экономические и гуманитарные науки. 2010. №6. Том 2. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=22634614> (дата обращения: 06.11.2021).

33. Рождественская С.М., Клочков В.В. Глобальные и национальные вызовы для гражданской авиации, авиационной и авиационной науки // Национальные интересы: приоритеты и безопасность, 2017, т. 13, вып. 2. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/globalnye-i-natsionalnye-vyzovy-dlya-grazhdanskoj-aviatsii-aviastroeniya-i-aviatsionnoj-nauki> (дата обращения: 06.11.2021).

34. Розайненко И. Ю., Подвербных О. Е. Особенности профессионального отбора пилотов гражданской авиации. // Актуальные проблемы авиации и космонавтики – 2015. Том 2. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/osobennosti-professionalnogo-otbora-pilotov-grazhdanskoj-aviatsii> (дата обращения: 06.11.2022).

35. Саболин В.А. Состояние гражданской авиации – один из показателей могущества государства (К юбилею отечественной гражданской авиации) //

36. Савельев В. Обновленный ориентир долгосрочного сотрудничества. // Транспортная стратегия – XXI. 2022. №50. URL: http://www.sovstrat.ru/files/TS50_2022.pdf (дата обращения: 06.11.2022).

37. Савельев Д.А. Анализ российского рынка пассажирских авиаперевозок // Транспортное дело России. 2010. № 2. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/analiz-rossiyskogo-rynka-passazhirskih-aviaperevozok> (дата обращения: 06.11.2021).

38. Саидов Н. В., Лонин А. В. Значение гражданской авиации в современной России // Актуальные проблемы авиации и космонавтики. 2019. Том 3. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=43828081> (дата обращения: 06.11.2021).
39. Свирикин В.А., Соловьева Т.Л. Воздушное право. Часть II. Воздушное право России (аспект безопасности). М., МГТУ ГА. 2008. URL: <http://storage.mstuca.ru/jspui/bitstream/123456789/1754/1> (дата обращения: 06.11.2021).
40. Серов А.С., Кириллова А. И. Сложности развития камчатской гражданской авиации в 1990-х гг.// Вестник КРАУНЦ. Гуманитарные науки. 2018. № 2(32) URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=37353175> (дата обращения: 06.11.2021).
41. Смирнов О. М. Возрождение гражданской авиации — национальный приоритет России//Транспорт Российской Федерации. 2011. № 4(35). URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=17045207> (дата обращения: 06.11.2021).
42. Смирнов О. М. Возрождение гражданской авиации — национальный приоритет России//Транспорт Российской Федерации. 2016.№6(67). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/strategiya-razvitiya-grazhdanskoy-aviatsii-rossii> (дата обращения: 06.11.2021).
43. Соболев Л.Б. Большая миссия малой авиации// Экономический анализ: теория и практика. 2016.№3. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/bolshaya-missiya-maloy-aviatsii> (дата обращения: 06.11.2021).
44. Соболев Л.Б. Региональная авиация России // Экономический анализ: теория и практика. 2018. Т. 17, № 1. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/regionalnaya-aviatsiya-rossii> (дата обращения: 06.11.2022).
45. Соболев Л.Б. Россия на мировом рынке пассажирских авиаперевозок // Экономический анализ: теория и практика. 2018. Т. 17, № 11. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/rossiya-na-mirovom-rynke-passazhirskih-aviaperevozok> (дата обращения: 06.11.2022).
46. Сольев Л.С. К вопросу развития гражданской авиации в России// Научный вестник МГТУ ГА. 2013. № 190. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=19129996> (дата обращения: 06.11.2021).
47. Ульянов А.А. О перспективах развития малой авиации в России// Транспортное дело России.2014.№2. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=21601282> (дата обращения: 06.11.2021).
48. Фролов В. В. Тенденции развития гражданской авиации в Российской Федерации // Актуальные проблемы авиации и космонавтики. 2016. Том 2 URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/tendentsii-razvitiya-grazhdanskoy-aviatsii-v-rossiyskoy-federatsii> (дата обращения: 06.11.2022).
49. Чапенко А.А. Российский рынок гражданской авиации на современном этапе // Экономика и бизнес: теория и практика. 2019.№8. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/rossiyskiy-rynok-grazhdanskoy-aviatsii-na-sovremennom-etape> (дата обращения: 06.11.2022).
50. Шауфлер Н.В., Гостев А.Н. Безопасность обслуживания населения в гражданской авиации: пути совершенствования //Вестник науки Сибири. 2017. № 3 (26) URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/bezopasnost-obsluživaniya-naseleniya-v-grazhdanskoy-aviatsii-puti-sovshenstvovaniya> (дата обращения: 06.11.2022).

51. Шиловский М.В., Шиловский Д.М. Гражданская авиация в западной Сибири в XX веке// ГЕО-СИБИРЬ. 2010. Том.6 URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=18155759> (дата обращения: 06.11.2021).

52. Щербанин Ю.А. Некоторые оценки мобильности населения России: воздушный транспорт//Научные труды: Институт народнохозяйственного прогнозирования РАН. 2015. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/nekotorye-otsenki-mobilnosti-naseleniya-rossii-vozdushnyy-transport> (дата обращения: 06.11.2022).

53. Экономический журнал высшей школы экономики. 2001. Том. 5. №2. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=37786261> (дата обращения: 06.11.2021).

54. Яковлев А.Н. Авиация России. Век XXI//Научное обозрение. Серия 1: экономика и право. 2013. № 1-2 URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=20261138> (дата обращения: 06.11.2021).

Оглавление

№№	Стр.
1. Гражданская авиация России в переходный период (1991-1999 гг.).....	3
1.1 Государственное регулирование деятельности воздушного транспорта.....	3
1.2. Организация управления воздушным транспортом.....	8
2. Воздушный флот гражданской авиации России (2000- 2023 гг.).....	16
2.1 Современный парк воздушных судов.....	16
2.2 Ведущие российские авиакомпании.....	28
2.3 Современные аэропорты России	32
2.4 Учебные заведения гражданской авиации.....	40
Приложение: Динамика количества перевезенных пассажиров и пассажирооборота гражданской авиации России в 1991–2017 гг.	59
Библиографический список	60