

# Технологическая платформа

«Авиационная мобильность  
и авиационные технологии»



## Международная конференция

«Региональная авиация России и СНГ – 2014»

# Международная конференция «Региональная авиация России и СНГ – 2014»

**18 - 19 сентября 2014 г.** в г. Москве проходила **IV Международная конференция «Региональная авиация России и СНГ – 2014».**

*Впервые данная Конференция состоялась в 2011 году, и ее основной целью является «всестороннее обсуждение на уровне власти и бизнеса основных вопросов развития региональной авиации, совершенствования вопросов нормативно-правового регулирования, обмена передовым опытом авиакомпаний и аэропортов, других предприятий отрасли, презентации современной авиационной техники для региональных и местных авиаперевозок» (сайт ЗАО «ЦСР ГА»). Список участников Конференции в 2014 году составил 176 человек. Технологическая платформа «Авиационная мобильность и авиационные технологии» в 2014 году впервые приняла участие в данной Конференции.*

В данном обзоре представлены основные данные и материалы, сформированные по результатам участия Технологической платформы «Авиационная мобильность и авиационные технологии» в Конференции «Региональная авиация России и СНГ – 2014».

В начале конференции были представлены доклады (выступления) представителей **федеральных органов исполнительной власти**. К сожалению, запланированного «обсуждения на уровне власти и бизнеса основных вопросов развития региональной авиации» фактически не состоялось, так как выступления представителей федеральных органов исполнительной власти были в основном посвящены реализуемым ими функциям и полномочиям. Большинство задаваемых участниками Конференции острых вопросов осталось без ответа. Вместе с тем, многие выступления представителей бизнеса, прежде всего, **региональных авиакомпаний**, представляют большой интерес, так как в них достаточно четко были сформулированы проблемы, с которыми сталкиваются российские авиаперевозчики, а также представлены данные, позволяющие достаточно адекватно оценить (сравнить) эффективность российской и иностранной авиационной техники, представленной в настоящее время на рынке.



Выступление **Генерального директора** ОАО «Авиакомпания «Полярные авиалинии» **А.Е. Тарасова** было посвящено опыту авиакомпании по эксплуатации отечественных и иностранных ВС для осуществления региональных и местных авиаперевозок в сложных климатических условиях.

*Авиакомпания «Полярные авиалинии» выполняет региональные и местные авиаперевозки на территории Республики Саха (Якутия), охватывая более 80% территории Республики и выполняя полеты в населенные пункты, расположенные, как на близких расстояниях (несколько десятков километров), так и на расстояниях, превышающих 1 000 км (самый дальний маршрут «Якутск - Черский» составляет 1 647 км, время в пути на самолетах типа Ан-24, Ан-26-100 – 4 часа 35 мин.). Парк авиакомпании состоит как из отечественных, так и иностранных ВС. Основные типы эксплуатируемых ВС: самолеты Ан-24, Ан-26-100, Л-410, Ан-2, Ан-3Т, Pilatus PC-6, Diamond DA-40 Tundra, вертолеты Ми-8Т.*

В своем выступлении А.Е. Тарасов достаточно подробно остановился на сравнении летно-технических, эксплуатационных и экономических характеристик приобретенных в последние годы иностранных ВС Diamond DA-40 Tundra и Pilatus PC-6 с эксплуатируемыми отечественными самолетами Ан-2 и Ан-3Т, а также на их положительных и отрицательных особенностях.

Находящийся в эксплуатации в авиакомпании «Полярные авиалинии» самолет Diamond DA-40 Tundra рассчитан на перевозку 3 пассажиров, имеет максимальную взлетную массу 1 200 кг, крейсерскую скорость – 220 км/ч, дальность полета – 1 455 км; предназначен для перевозки пассажиров, воздушного патрулирования, аэрофотосъемки; может использоваться в качестве авиатакси и самолета санитарного назначения.

При сравнении самолета Diamond DA-40 Tundra с самолетом Ан-2 рассматривалась экономика их эксплуатации при осуществлении работ по лесопатрулированию. По данным авиакомпании «Полярные авиалинии» при едином объеме летных часов (148,5 час.) стоимость летного часа самолета DA-40 составила 25 тыс. рублей, а самолета Ан-2 – 90 тыс. рублей; общие затраты на выполнение работ при использовании самолета DA-40 – 3 712 тыс. рублей, а самолета Ан-2 – 13 300 тыс. рублей.

При этом практическая дальность полета самолета DA-40 позволяет при патрулировании охватывать бóльшую площадь – 2 220 тыс. кв. км по сравнению с 1 620 тыс. кв. км при использовании самолета Ан-2.

*Следует заметить, что самолет Ан-2 имеет бóльшую по сравнению с самолетом DA-40 пассажиро- и грузоподъемность (12 чел. и 1 500 кг соответственно).*



Опыт эксплуатации самолета Diamond Da-40 в авиакомпании «Полярные авиалинии» выявил также и определенные недостатки в его эксплуатации. В выступлении А.Е. Тарасова были отмечены следующие проблемные вопросы эксплуатации самолетов Da-40:

- сложности в техническом обслуживании;
- значительные расходы на приобретение запасных частей и расходных материалов;
- отсутствие сервисного центра на территории Российской Федерации;
- несоответствие климатическим условиям Крайнего Севера (фактически эксплуатация самолета возможна при температуре не ниже  $-20^{\circ}\text{C}$ );
- малый объем багажного помещения;
- отсутствие герметизации разъемов (что при перепадах температур приводит к многочисленным отказам при тестировании).

Находящийся в эксплуатации в авиакомпании «Полярные авиалинии» самолет Pilatus PC-6 Turbo Porter рассчитан на максимальное количество перевозимых пассажиров – 6 чел. и объем груза – 1 000 кг; крейсерская скорость самолета составляет 232 км/ч, дальность полета – 1 611 км. Возможные варианты использования самолета: перевозка пассажиров, перевозка и сброс грузов, разведка, аэрофотосъемка, парашютизм, санитарный вариант.

В докладе А.Е. Тарасова представлено сравнение летно-технических характеристик самолетов PC-6, Ан-2 и Ан-3. Согласно представленным данным, самолет PC-6 имеет преимущество по сравнению с самолетами Ан-2 и Ан-3 по дальности полета при максимальной заправке (на 61,0% – по отношению к Ан-2 и на 32,6% – по отношению к Ан-3), расходу топлива (на 8,3% – по отношению к Ан-2 и на 66,7% – по отношению к Ан-3), длине пробега при максимальном взлетном весе (на 85,0% – по отношению к Ан-2 и на 18,1% – по отношению к Ан-3). В то же время PC-6 уступает самолетам Ан-2 и Ан-3 по таким параметрам, как количество перевозимых пассажиров (6 чел. вместо 12 и 9 чел. соответственно), максимальный вес коммерческой нагрузки (1 000 кг вместо 1 500 кг и 1 800 кг соответственно), минимально допустимая температура наружного воздуха ( $-47^{\circ}\text{C}$  вместо  $-55^{\circ}\text{C}$  и  $-50^{\circ}\text{C}$  соответственно).

Предварительная оценка эксплуатации самолета Pilatus PC-6 в авиакомпании «Полярные авиалинии» выявила такие проблемные вопросы, как:

- отсутствие багажного отделения (при посадке всех 6 пассажиров возникают трудности с размещением багажа);
- необходимость снятия ЖК-мониторов при температурах наружного воздуха ниже  $-25^{\circ}\text{C}$  (для хранения в теплом помещении);
- отсутствие схем и диагностического оборудования для локализации отказов;
- необходимость ангарного хранения самолета;
- отсутствие сертифицированного учебного центра в России;
- недостаточность обогрева кабины при температуре наружного воздуха ниже  $-15^{\circ}\text{C}$ .



Выступление **Генерального директора ЗАО «Авиакомпания «Ангара» А.Ф. Юртаева** было посвящено опыту авиакомпании по осуществлению региональных авиаперевозок в Иркутской области, а также по отдельным маршрутам Сибирского и Дальневосточного федеральных округов. В его выступлении были затронуты 3 основных блока вопросов:

- механизмы субсидирования региональных авиаперевозок;
- потребности парка воздушных судов для осуществления региональных авиаперевозок;
- необходимость развития наземной авиационной инфраструктуры и совершенствования организации взаимодействия авиакомпаний с другими участниками процесса наземного авиационного обслуживания.

*ЗАО «Авиакомпания «Ангара» является одним из основных авиаперевозчиков на местных и региональных авиалиниях в Восточной Сибири. Выполняет регулярные пассажирские рейсы по Иркутской области, отдельные регионы Сибири и Дальнего Востока Федеральному округу, а также чартерные рейсы по России.*

*Авиакомпания была создана в 2000 году. В 2010 году произошло слияние авиакомпаний «Ангара» и «ИркутскАвиа».*

*Парк воздушных судов АК «Ангара» насчитывает 24 единицы: самолеты Ан-148-100Е – 3 ед., Ан-24 – 7 ед., Ан-26-100 – 3 ед., Ан-2 – 2 ед., вертолеты семейства Ми-8 различных модификаций – 11 ед.*

*Место базирования воздушных судов – аэропорт «Нижнеудинск» (Ми-8, Ан-2), аэропорт «Киренск» (Ми-8), аэропорт «Иркутск», где авиакомпания «Ангара» имеет развитую производственную базу (ангарный комплекс, места стоянок и т.д.) и занимает первое место по количеству самолетовылетов.*

*Авиакомпания «Ангара» обеспечивает пассажирское сообщение со всеми действующими аэропортами Иркутской области, доля регионального рынка авиаперевозок авиакомпании составляет около 70%. Авиакомпания «Ангара» «Ангара» выполняет около 140 рейсов в месяц.*

*Авиакомпания «Ангара» входит в группу компаний «Истлэнд», сфера интересов которой охватывает широкий спектр бизнес - сегментов: туризм, транспорт, строительство и производство. Кроме авиакомпании «Ангара» в группу компаний «Истлэнд» также входят: отель «Иркутск», центр отдыха «Байкальские Дюны», туристическая компания «Истлэнд», элитный коттеджный поселок «ГринЛэнд», Восточно-Сибирское речное пароходство, горнолыжный комплекс «Истлэнд», клуб фитнеса и красоты «First» [сайт авиакомпании «Ангара»].*

В выступлении А.Ф. Юртаева были представлены основные данные о выполнении авиакомпанией «Ангара» региональных и местных авиаперевозок, субсидируемых из бюджета Российской Федерации и бюджетов субъектов Российской Федерации. Согласно представленным данным, объем субсидий из федерального бюджета на осуществление региональных авиаперевозок, выполняемых авиакомпанией «Ангара», в 2013 году составил 90,2 млн. рублей, объем субсидий, планируемый на 2014 год – 166,4 млн. рублей. Объем субсидий из бюджетов субъектов Российской Федерации на осуществление местных авиаперевозок, выполняемых авиакомпанией «Ангара», в 2012 году составил 144,8 млн. рублей, в 2013 году – 169,1 млн. рублей, план на 2014 год – 176,4 млн. рублей.



В качестве предложений по совершенствованию системы субсидирования местных и региональных авиаперевозок в выступлении Генерального директора авиакомпании «Ангара» были сформулированы следующие основные направления:

*На местном (региональном) уровне:*

- Унифицировать правила и порядок предоставления субсидий авиаперевозчикам (принять за основу единых региональных правил проверенные практикой положения федерального Постановления № 1242 от 25 декабря 2013 г.);

*На межрегиональном уровне:*

- Предусмотреть в законодательстве возможность субсидирования из бюджетов субъектов Российской Федерации полетов в соседние регионы (возможно, на условиях софинансирования субъектами - соседями);

*На федеральном уровне:*

В рамках Постановления Правительства Российской Федерации от 25.12.2013 г. № 1242 предусмотреть на 2015 год следующие изменения:

- Увеличить ортодромию маршрутов до 1 800 км для узловых аэропортов СФО, расширить расчетные таблицы с 1 400 км до предела в 2 400 км;
- Снизить требуемую частоту полетов на новых маршрутах;
- Создать при Росавиации общественный орган для рассмотрения спорных ситуаций, возникающих в рамках применения Правил ПП № 1242;
- В случае подачи 2-х и более заявок на 1 маршрут предусмотреть порядок участия авиакомпаний в процедуре принятия решений Росавиацией.

При рассмотрении вопроса об обновлении парка воздушных судов для осуществления региональных авиаперевозок А.Ф. Юртаев очень хорошо отозвался о новом российско-украинском самолете Ан-148, который авиакомпания «Ангара» начала эксплуатировать на региональных маршрутах.

По мнению А.Ф. Юртаева, наиболее проблемным вопросом в области развития парка ВС для осуществления региональных авиаперевозок является неудовлетворенная потребность в региональном турбовинтовом самолете вместимостью 50 - 80 кресел с дальностью полета до 500 до 1 000 км.



В качестве обоснования данного тезиса авиакомпанией «Ангара» были представлены следующие основные аргументы:

- Самолеты вместимостью до 19 пассажиров дают такую себестоимость перевозок, что годятся только для налаживания авиационных связей с удаленными труднодоступными территориями, не имеющими альтернативных круглогодичных наземных путей сообщения; и даже в этом случае перевозки на таких самолетах необходимо субсидировать в огромных объемах, примером чему служит проект развития региональных авиаперевозок в Приволжском федеральном округе;
- Только современный турбовинтовой самолет вместимостью 50 - 80 кресел обеспечит приемлемую себестоимость на линиях до 1 000 км с низкой интенсивностью пассажиропотока, на которых невозможно загрузить более вместительные реактивные ВС;
- На замену Ан-24 нужен новый турбовинтовой самолет вместимостью 50 - 80 кресел, приспособленный к эксплуатации в условиях сложившейся аэродромной сети, в которой до половины ВПП имеют либо грунтовое покрытие, либо искусственное – но очень низкого качества.

Именно такого самолета, по мнению А.Ф. Юртаева, у нас сейчас нет.

В части развития наземной авиационной инфраструктуры А.Ф. Юртаев отметил, что вопросы совершенствования авиационной инфраструктуры обсуждаются давно и подробно. Вместе с тем, по мнению авиакомпании «Ангара», хороший эффект может дать ***системное взаимодействие магистральных авиаперевозчиков, узловых аэропортов и региональных авиакомпаний***.

Основными совместными задачами регионального аэропорта и региональной авиакомпании являются:

- Обеспечение работоспособности систем М2 и вовлечение в нее участников рынка для развития продаж;
- Организация стыковки рейсов крупных авиакомпаний с рейсами региональной авиакомпании;
- Заинтересованность в заключении договоров о сотрудничестве между авиакомпаниями для формирования трансфертных пассажиропотоков;
- Обеспечение возможности формирования дополнительных сервисов для трансфертных пассажиров (удобная трансфертная зона, отель, трансферы, экскурсии).

В таком случае, по мнению А.Ф. Юртаева, региональный аэропорт перестает быть конечным пунктом – развитие сервиса для трансфертных пассажиров повлечет за собой рост туристической отрасли, повысит инвестиционную привлекательность региона, позволит увеличить занятость населения.

Выступление **Главного менеджера - руководителя проекта Дирекции по работе с авиационной и аэродромной техникой, речным и морским транспортом ОАО «Государственная транспортная лизинговая компания» Е.В. Власовой** было посвящено результатам деятельности ОАО «ГТЛК» в области развития лизинга воздушных судов для региональной авиации российских региональных авиакомпаний.

Первый самолет был поставлен ОАО «ГТЛК» в 2010 году. Рекордным по количеству поставленных ОАО «ГТЛК» в лизинг самолетов российским авиакомпаниям стал 2013 год, когда было поставлено 25 ВС (3 ВС – в плане). В 2014 году ОАО «ГТЛК» планирует поставить своим клиентам 13 ВС, что значительно ниже показателей 2013 года.

По словам Е.В. Власовой, в целом, развитие данного сегмента рынка обеспечивается, прежде всего, за счет государственной поддержки, одним из инструментов которой является Постановление Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2011 г. № 1212 «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета на возмещение российским авиакомпаниям части затрат на уплату лизинговых платежей за воздушные суда, получаемые российскими авиакомпаниями от лизинговых компаний по договорам лизинга для осуществления внутренних региональных и местных воздушных перевозок».

Е.В. Власова обратила внимание на необходимость внесения поправок в Постановление № 1212, предусматривающих увеличение установленного срока ввода ВС в эксплуатацию после заключения договора лизинга (в настоящее время – 6 месяцев, которых в большинстве случаев не хватает для обеспечения производства и поставок ВС).

Выступление **Генерального менеджера компании «President Jet» О.С. Докторовой** было посвящено вопросам финансирования обновления парка ВС российских авиакомпаний в условиях введения экономических санкций США, странами ЕС и некоторыми другими государствами.

В своем выступлении О.С. Докторова предложила обратить внимание на возможность развития лизинга ВС для российских авиакомпаний со стороны таких стран, как Китай, Сингапур, Швейцария.

По мнению одного из докладчиков Конференции **Директора по развитию международного бизнеса ЗАО «Сбербанк лизинг» П.Н. Пискуна**, глобального изменения подходов иностранных финансовых институтов, в том числе ведущих лизинговых компаний, в отношении заключенных и планируемых сделок с российскими авиакомпаниями не произойдет.

Это связано, прежде всего, с серьезными финансовыми рисками и невозможностью потери такого значительного по объему сегмента рынка, как российский рынок ВС, для американских и европейских производителей и связанных с ними финансовых организаций.

Выступление **Генерального секретаря Восточно - Европейской Авиатранспортной Ассоциации (East European Air Transport Association) Aadu Lee** было посвящено обзору деятельности представляемой им ассоциации и предложениям по сертификации региональных самолетов в EASA.

Восточно - Европейская Авиатранспортная Ассоциация (ЕЕАТА) включает в себя авиакомпании таких стран, как Латвия, Эстония, Венгрия, Польша, Литва, Болгария, Украина, в эксплуатации которых находятся самолеты типа Ан-24, Ан-26, Ан-72, Ан-74, АTR-42, SAAB 340; в состав Ассоциации также входят разработчики самолетов (ГП «Антонов», Украина) и двигателей (ГП «Прогресс», Украина). Г-н Aadu Lee предложил участникам Конференции рассмотреть возможность сотрудничества в области сертификации самолетов типа Ан-140 и Ил-114 в EASA.



**Начальник отдела маркетинга вертолетов легкого и промежуточного классов ОАО «Вертолеты России» В.В. Карташов** рассказал о вертолетах легкого класса, предлагаемых холдингом ОАО «Вертолеты России» – вертолетах Ка-226Т и «Ансат» заказчикам.

В докладе В.В. Карташова было дано сравнение основных летно-технических и эксплуатационных характеристик вертолетов близкого класса – представляемых им вертолетов «Ансат» и Ка-226Т с вертолетами типа Ми-2 и ЕС135/145.

В соответствии с представленными ОАО «Вертолеты России» данными, рассматриваемые вертолеты имеют примерно одинаковый взлетный вес (около 3 600 кг), за исключением вертолета ЕС135, взлетный вес которого составляет 2 835 кг.

Наибольшую крейсерскую скорость имеет вертолет «Ансат» (250 км/ч), наибольшую дальность полета (без дополнительных топливных баков) – вертолеты ЕС145/135 (690/615 км), наибольший статический и практический потолок – у вертолета Ка-226Т (4 800 и 5 900 м соответственно), наибольшую массу перевозимого груза (в кабине) обеспечивают вертолеты ЕС145/135 (1 793/1 345 кг); наличие противообледенительной системы и возможность безангарного хранения обеспечивают только отечественные вертолеты.

По данным ОАО «Вертолеты России», сертификация базового (транспортного) варианта вертолета Ка-226Т запланирована на I квартал 2015 г., пассажирского варианта – на III квартал 2015 г., медицинского варианта (модуль), десантно-транспортного варианта и протвообледенительной системы – на II - III квартал 2016 г.

Сертификат типа на транспортный вариант вертолета «Ансат» уже получен. Плановые сроки сертификации пассажирского и медицинского (модуль) варианта – IV кв. 2014 г. - I кв. 2015 г.; патрульного – IV кв. 2015 г.



Выступление **Генерального директора ЗАО «Техавиокомплекс» В.И. Ахрамеева** было посвящено проекту создания научно-производственного комплекса внедрения новых технологий в малой авиации, размещение которого предполагается в г. Жуковский Московской области на территории гражданского сектора аэродрома «Раменское». В качестве основных направлений деятельности планируемого к созданию научно-производственного комплекса рассматриваются:

- Отработка конструкторско-технологических решений для подготовки серийного производства малоразмерных воздушных судов, в том числе технологий проектирования, производства и оптимизации типовой конструкции, технологий логистики и послепродажного обслуживания;
- Разработка методик проведения всех циклов наземных исследований и испытаний, а также летных испытаний демонстрационных и экспериментальных образцов продукции (легких воздушных судов, авиационного оборудования), программного обеспечения для автоматизированных обучающих средств по обучению летного и инженерно-технического состава компаний - эксплуатантов, планирующих принимать новую авиационную технику на эксплуатацию, рекомендаций по внедрению технических нововведений в области малой авиации.

Организациями - инициаторами данного проекта являются:

- ЗАО «Техавиокомплекс», специализирующееся на разработке программно-математического обеспечения бортовых систем, летных испытаний и сертификации бортовой радиоэлектронной аппаратуры, разработке и производстве пилотажных стендов и тренажеров гражданских и военных воздушных судов; и
- ОАО «Раменское приборостроительное конструкторское бюро» (РПКБ) – один из мировых лидеров и ведущих в России разработчик интегрированных комплексов БРЭО, систем и приборов для модернизируемых и перспективных самолетов, вертолетов и БПЛА.



Выступление представителей **компании» «Guinault Lebrun» (Франция) и «AFT Project» (Россия)** было посвящено предлагаемому компанией «Guinault Lebrun» решению по замене традиционных ВСУ, применяемых для запуска основных двигателей и обеспечения работы системы кондиционирования воздуха в салоне в период стоянки самолета, на отдельные аэродромный пусковой агрегат (АПА) и установку кондиционирования воздуха, которые в совокупности обеспечивают существенную экономию расходов на эксплуатацию (расход топлива, расходы на обслуживание). По данным компании «Guinault Lebrun», экономия может составить от 500 тыс. до 1 млн. евро в год для самолета типа Boeing 777.

Кроме того, по мнению компании «Guinault Lebrun», ограничение использования ВСУ является общемировым трендом и практикой ведущих аэропортов мира с целью минимизации загрязнения окружающей среды.

Выступление **Председателя Правления Технологической платформы «Авиационная мобильность и авиационные технологии» А.А. Кима** было посвящено результатам и направлениям деятельности Технологической платформы в области развития малой и региональной авиации. Основной акцент в выступлении А.А. Кима был сделан на содержании и результатах мероприятий в области развития малой и региональной авиации, проведенных Технологической платформы в 2013 - 2014 гг., а также мероприятиях, планируемых в 2014 году.

#### ОСНОВНЫЕ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ НАПРАВЛЕНИЯ:

##### КЛЮЧЕВЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ ПЛАТФОРМЫ:

- Привлечение малого и среднего бизнеса, сервисных, инжиниринговых и внедренческих компаний для таких направлений деятельности ТП, как – малая авиация, дирижаблестроение, производство и поставки комплектующих;
- Организация межотраслевого взаимодействия Технологической платформы с ключевыми потребителями (авиакомпаниями, гос. заказчики), вузовской и академической наукой, смежными технологическими платформами, институтами развития, частными инвесторами;
- Участие в разработке

#### ОСНОВНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТП ЗА 2011 - 2013 гг.:

В 2012 - 2013 гг. в рамках деятельности ТП был проведен мониторинг состояния научно-технического задела, имеющегося и предлагаемого к формированию ведущими научно-исследовательскими организациями отрасли (ЦАГИ, ЦИАМ, ГосНИИАС, ВИАМ, СибНИА), холдингом «Вертолеты России», а также высшими учебными заведениями авиационного профиля.

Всего было рассмотрено около 120 проектов и направлений научно-исследовательских работ. Результаты данного мониторинга легли в основу разрабатываемой в рамках деятельности ТП Стратегической программы исследований и разработок,

а также формируемого ФГУП «ЦАГИ» и другими ведущими научно-исследовательскими организациями отрасли Национального плана развития науки и технологий в авиации на период до 2025 году и дальнейшую перспективу.

### Задачи и результаты деятельности «Авиационная мобильность и авиационные технологии» в области развития малой и региональной авиации

Деятельность Технологической платформы затрагивает следующие секторы экономики:

- авиационная промышленность (организации авиационной науки, разработчики и производители авиационной техники и комплектующих);
- воздушный транспорт (авиакомпании, система организации и управления воздушным движением, аэродромная и аэропортовая инфраструктура)
- приборостроение и радиоэлектронная промышленность;
- производство новых материалов;
- промышленное строительство;
- транспорт общего пользования;
- энергетика и ресурсосбережение;
- телекоммуникации и связь;

## Технологическая платформа

# «Авиационная мобильность и авиационные технологии»

### IV МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

### «РЕГИОНАЛЬНАЯ АВИАЦИЯ РОССИИ И СНГ – 2014»

18-19 сентября 2014 г.

В настоящее время участниками Технологической платформы являются 73 предприятия и организации (научно-исследовательские институты, производственные и конструкторские организации, авиакомпании, аэропорты, высшие учебные заведения, консультационные и инжиниринговые компании), представляющие практически все авиационные регионы страны.

По результатам участия Технологической платформы «Авиационная мобильность и авиационные технологии» в IV Международной конференции «Региональная авиация России и СНГ – 2014» можно сделать следующие **основные выводы**:

1. Участие и проведение подобных отраслевых и межотраслевых мероприятий (конференций) является чрезвычайно полезным, как с точки зрения развития коммуникаций между участниками, представляющими различные отрасли экономики (авиакомпании, аэропорты, разработчики и производители авиационной техники), так и с точки зрения осуждения актуальных вопросов развития рынка и внедрения перспективных авиационных технологий.
2. В рамках конференции были сформулированы требования к развитию авиационной техники и инфраструктуры, которые могут быть использованы при разработке и реализации текущих и перспективных авиационных программ. Представляется крайне полезным разработчикам и производителям российских ВС учитывать опыт эксплуатации российских и иностранных самолетов и вертолетов в российских авиакомпаниях, а также выявленные при этом положительные и отрицательные особенности.
3. Участие в конференции представителей иностранных государств позволяет более широко (глобально) рассматривать вопросы применения авиационной техники, а также тенденции (тренды), связанные с ее развитием и использованием.

