СОГЛАСОВАННОЕ РАЗВИТИЕ ПРОМЫШЛЕННОСТИ РЕГИОНА И ИНФРАСТРУКТУРЫ МАЛЫХ АЭРОПОРТОВ: ИЗМЕНЕНИЕ ПОДХОДА К ВЫБОРУ РЕШЕНИЙ

Ю. И. Гаськова

Байкальский государственный университет, г. Иркутск, Российская Федерация

Информация о статье

Дата поступления
19 декабря 2017 г.

Дата принятия к печати
28 февраля 2018 г.

Дата онлайн-размещения
30 марта 2018 г.

Ключевые слова

Промышленность; регион;
инфраструктура; согласованное
развитие; аэропорт

Аннотация

Рассматривается необходимость возрождения и развития промышленности и аэропортовой инфраструктуры в Сибири, на Дальнем Востоке и северных территориях, где после распада СССР пришли в упадок сотни заводов и малых аэропортов, что в основном коснулось индустриальных населенных пунктов. Проанализированы статистические данные для двух отраслей. Показана тесная связь промышленности и инфраструктуры воздушного транспорта (приведены конкретные примеры городов Иркутской области), подчеркнута актуальность их согласованного развития при переходе к пятому и шестому технологическим укладам. Акцентируется внимание на том, что инфраструктуру, в частности аэропорты, на территориях с низкой плотностью населения нужно создавать по иным принципам, нежели в западной части России, где окупаемость аэропортов просчитывается с учетом развитого производства, количества жителей, привлекательности территории, а именно исходя из стратегических приоритетов для страны (транзитный пункт, форпост на границе с азиатскими государствами, освоение территорий, богатых полезными ископаемыми, и т. д.) и перспективы возведения и развития промышленных комплексов. Предложено координировать стратегии развития предприятий промышленной и аэропортовой отраслей, оптимизировать и взаимоувязывать систему плановых и правовых документов для данных сфер народного хозяйства.

COORDINATED DEVELOPMENT OF THE REGIONAL INDUSTRY AND THE INFRASTRUCTURE OF SMALL-SIZE AIRPORTS: CHANGING THE APPROACH TO DECISION-MAKING

Yuliya I. Gaskova

Baikal State University, Irkutsk, the Russian Federation

Article info

Received
December 19, 2017

Accepted
February 28, 2018

Available online
March 30, 2018

Keywords

Industry; region; infrastructure;
coordinated development;
airport

Abstract

The need for the revival and development of the regional industry and airport infrastructure in Siberia, the Far East and northern territories, where many factories and small-size airports were destroyed after the collapse of the USSR and industrial settlements were affected, is being considered in the article. The article includes statistical data on two economic sectors. The close connection between industry and air transport infrastructure is shown (specific examples on the Irkutsk Oblast cities are given), the significance of their coordinated development under transition to the fifth and sixth technological way is underlined. The need to alter the principles of creating an infrastructure (the airports, in particular) within low population density territories, compared to those in Western Russia, where the cover of expenditure for an airport is calculated in reliance on the advanced industry, number of dwellers, territorial attractiveness, instead taking strategic priorities into account (transit point, outpost on the border with Asian states, development of rich mineral deposits, etc.), as well as the scope for

construction and development of industrial sites, is emphasized. The author proposes to coordinate the development strategies of industry and airport sectors, optimize and interlink the system of program and legal documents for these spheres of the national economy.

Отрасль промышленности обеспечивает функционирование и развитие различных сфер производства и жизнедеятельности. Снабжение промышленными товарами населения и предприятий невозможно без грузоперевозок. В связи со спецификой территории РФ — большая протяженность, изменчивость климата, труднодоступность различных населенных пунктов или промышленных зон для перемещения людей, продукции, материалов — задействованы все виды транспорта — железнодорожный, автомобильный, морской, воздушный, но наиболее перспективным является последний. Перемещение грузов с помощью авиации (самолеты и вертолеты) возможно в самые кратчайшие сроки и в самые отдаленные участки страны и за ее пределы. Без соответствующей инфраструктуры промышленность развиваться не может. Значение транспортной инфраструктуры для промышленного комплекса региона рассмотрено в различных трудах, например в [1; 2].

В экономике выделяют пять технологических укладов, которым соответствует своя специфика промышленности и инфраструктуры (на основе циклов Кондратьева), а некоторые ученые — шесть (С. Глазьев) (рис. 1).

Рис. 1. Смена технологических укладов по С. Глазьеву
Источник: [1]

В России основная часть экономики строится на нефтегазовой промышленности, т. е. относится к четвертому укладу, для которого характерно вообще широкое промышленное производство техники, и лишь частично к пятому (космические технологии,

электроника, информатика и т. д.). Причем при приближении к шестому укладу должно сохраняться индустриальное производство (машин, техники) для развития наукоемких технологий. Аналогично промышленности нужно модернизировать базисную инфраструктуру для закрепления производственной платформы в регионе, после нее развивать и строить объекты постиндустриальной инфраструктуры. Схематично индустриальная и постиндустриальная модели хозяйства представлены на рис. 2.

Рис. 2. Индустриальная (слева) и постиндустриальная (справа) модели хозяйства
Источник: [3, с. 48]

При переходе к рынку в стране в погоне за прибылью стали закрывать то, что казалось нерентабельным, в наибольшей степени пострадали промышленные предприятия малых городов и их аэропорты. Падение шло практически синхронно. Все то, что было накоплено в советское время, было закрыто, разграблено, уничтожено. А без промышленности, как и без качественной инфраструктуры, например без воздушного транспорта (за которым будущее в пятом-шестом технологическом укладе), экономика не сможет развиваться.

Наибольшего расцвета промышленная отрасль в России, а ранее в СССР, достигла в середине XX в. в послевоенные годы (рис. 3). Затем начался постепенный спад.

Рис. 3. Количество крупных предприятий в СССР¹

Источник: [4]

С 1990 г. началось сильное снижение объемов промышленного производства (рис. 4) в связи с системной перестройкой, распадом СССР, политикой «шоковой терапии», переходом к рыночной экономике, отменой всеобщего государственного контроля за ценами. Проводимая политика изначально была настроена на модернизацию экономики и промышленной отрасли, в том числе за счет производства конкурентоспособных отечественных товаров, но быстрый переход от плановой экономики к рыночной, приватизация и децентрализация экономики привели к кризису и деиндустриализации.

Существенный спад производства повлиял на сильнейшее снижение промышленного, аграрного, инфраструктурного потенциала. Внутренний рынок покинули многие местные производители; остановилось научно-техническое развитие; на передний план вышли сырьевая и торговая сферы, сменив промышленное производство.

До 1998 г. можно отметить сокращение объемов промышленного производства (почти 50 %): с 1999 по 2008 г. — рост, после — новый кризис, после которого уже в 2010 г. произошло восстановление докризисных показателей и постепенное их наращивание с каждым годом вплоть до 2016 г. Основной спад до 1998 г. произошел за счет приватизации государственных предприятий, изменения кадровой поли-

¹ Отметим, что с 1 июня 1941 г. по 1 января 1946 г. было восстановлено 7,5 тыс. предприятий.

Рис. 4. Динамика индекса промышленного производства в России в 1990–2016 гг., 1998 г. = 100

Источник: Динамика промышленного производства: региональные различия.

URL: <http://ac.gov.ru/files/publication/a/13824.pdf>

тики предприятий (которая потеряла статус социальной защиты), прихода иностранных компаний на российский рынок.

На сегодняшний день в мире движение товаров и компонентов производств между их производителями, рост логистики, международные цепи снабжения уже являются местом стыка таких явлений, как цифровая экономика и новые индустрии [5, с. 75]. Транспортная инфраструктура не должна препятствовать развитию современных промышленных предприятий. А в исследовании [6, с. 14] представлено, «что издержки плохой производственной инфраструктуры эквивалентны дополнительному 30-процентному налогу на все хозяйствующие структуры в составе промышленного комплекса».

В связи с перестройкой был нанесен колоссальный ущерб одной из ключевых отраслей — гражданской авиации. Это проявилось не только в снижении объемов производства авиационной промышленности, но и в сокращении числа аэропортов — во многом из-за огромного падения пассажиропотока вследствие снижения практически в 3 раза реальных доходов населения. С 1990 г. почти за четверть века количество гражданских аэродромов в России сократилось в 4 раза — с 1 450 до 254, по данным ФАВТ (рис. 5). Основной удар пришелся на региональные и местные воздушные линии. Перемещение с помощью авиации стало доступно только узким кругам населения.

Восточная часть страны мало заселена, дорожная транспортная инфраструктура Дальнего Востока, Сибири и северных регионов развита слабо, и это затрудняет изыскания, добычу полезных ископаемых и прочее освоение. Высокая стоимость строительства дорог при низких температурах и большие расстояния до промышленных зон, а также дорогостоящее содержание персонала, работающего вахтовым методом, вынужда-

ют искать альтернативные виды транспорта. Кроме того, к преимуществам воздушного транспорта относятся:

- высокая скорость доставки грузов и пассажиров;
 - отсутствие необходимости прокладки пути передвижения (в отличие от наземного транспорта);
 - возможность доставки груза в любую точку (с использованием вертолетов);
 - большая дальность беспосадочного полета;
 - сохранность груза в пути.
- Основными недостатками являются:
- значительная стоимость перевозок;
 - лимитированные габариты и масса грузов;
 - зависимость от погодных условий.

Несмотря на перечисленные недостатки, воздушный транспорт необходим в любом случае и для пассажирских перевозок, особенно на международных направлениях.

Политика Правительства РФ направлена на реиндустриализацию, инновации, а значит, в перспективе очень важное место займут наукоемкое производство, нанотехнологии в разных отраслях (фармацевтика) и т. п. Подобные товары следует перевозить бережно, без воздушного транспорта не обойтись.

Промышленное производство получило виток развития после кризисных лет, а с авиацией ситуация намного сложнее, и если не развивать малые аэропорты далее, то создавать новые предприятия в регионах будет просто неудобно и невыгодно.

На примере Иркутской области рассмотрим экономическую параллель спада в промышленности и авиации и необходимость их согласованного развития. В результате перестройки в регионе было ликвидировано 258 крупных производственных предприятий, в том числе заводы карданных валов, им. Куйбышева, радиоприемников, гидролизный

Рис. 5. Динамика количества аэропортов РФ в период 1991–2016 гг.

Источник: Федеральное агентство воздушного транспорта. Статистические данные.

URL: <http://www.favt.ru/deyatelnost-ajeroporty-i-ajerodromy-stat-dannye>

завод в Тулуне, Маломорский рыбозавод на о. Ольхон и др.² В Иркутской области действуют два международных аэропорта федерального значения — Иркутск и Братск, а также семь аэропортов местных воздушных линий — Усть-Кут, Киренск, Бодайбо, Мама, Ербогачен, Казачинск (переведен в посадочную площадку), Нижнеудинск, обслуживающих население северных и труднодоступных районов Иркутской области. Для полетов с пассажирами используется 26 посадочных площадок.

За 1960–1980-е гг. в Иркутской области было освоено более 1 тыс. км новых воздушных трасс. Рост объемов перевозок стимулировало строительство крупных гидроэлектростанций и увеличение транспортной подвижности населения. За семь лет, с 1991 по 1998 г., в Иркутской области произошел спад всех производственно-экономических показателей работы воздушного транспорта (табл. 1)³.

Таблица 1

Основные производственно-экономические показатели работы воздушного транспорта в Иркутской области в 1991–1998 гг.

Показатель	Значение уменьшения
Количество выполняемых рейсов	Со 103 до 72
Пассажиропоток	Почти в 9 раз
Объем грузов и почты	В 14 раз
Количество аэропортов	С 75 до 49
Численность работников на всех предприятиях авиационной отрасли	С 10,5 до 5,5 тыс. чел.

Из-за высокой себестоимости авиаперевозок выросли тарифы на билеты. Местные авиаперевозки оказались нерентабельными, сократилось число полетов в отдаленные северные районы⁴.

Рассмотрим примеры прямой взаимосвязи функционирования и необходимости согласованного развития промышленности в небольших индустриальных городах и их аэропортах в Иркутской области.

Усть-Илимск. В этом городе наглядно прослеживается параллель спада в промышленности с закрытием аэропорта, так как строился Усть-Илимск сразу после возведения гидроэлектростанции и одновременно с развитием лесопромышленного ком-

плекса (в настоящее время большая часть принадлежит группе «Илим») и прокладыванием 214-километрового железнодорожного пути, связывающего областной район с Транссибом.

С кризисом в стране в 1990-х гг. в городе был закрыт ряд заводов: гидролизно-дрожжевой, механический, пивоваренный, рыбный и молочный заводы, мясокомбинат, а также расформирована ракетная часть, созданная изначально для охраны ГЭС.

В настоящее время основными рабочими местами жителей Усть-Илимска являются ГЭС, ТЭЦ, хлебозавод и предприятия ЛПК. В 2001 г. был закрыт аэропорт, который начал работать в 1980-м. На сегодняшний день большая часть аэропортовой инфраструктуры разграблена и разрушена. Для города это большая потеря, так как жители могут ездить в другие большие города только с помощью тупиковой железнодорожной ветки и автобусных маршрутов, что очень обременительно по причине различных пересадок при необходимости перемещения на большие расстояния, например в столицу [7]. С 2013 г. начались работы по возрождению аэропорта как условию развития индустриального города при поддержке областного правительства. В настоящее время аэропорт функционирует как посадочная площадка.

Последние года два на уровне правительства региона и крупного бизнеса активно обсуждается, что аэропорт Усть-Илимска может стать первым проектом по развитию сети малых аэропортов в Иркутской области. «Все специалисты отмечают, что расположение аэродрома в Усть-Илимске выгодно для воздушных перевозок по направлению запад — восток, для обслуживания нефтегазовых месторождений севера Иркутской области⁵. Чтобы жители не покидали город Усть-Илимск и для обеспечения спроса на пассажиро- и грузоперевозки, необходимо возрождать старые и создавать новые промышленные производства, сохранить индустриальную направленность города, тем более он расположен на территории, богатой различными ресурсами, в том числе дешевой электроэнергией, лесом и др.

Мама — населенный пункт на севере области, знаменитый большими залежами слюды, для добычи которой и появились градообразующие предприятия. Практически все местное население работало в промышленном производстве по добыче и обработке слюды. Самое крупное про-

² URL: <http://baikal-info.ru/friday/2007/13/009001.html>.

³ URL: http://irkipedia.ru/content/vozdushnyy_transport_irkutskoy_oblasti.

⁴ Там же.

⁵ URL: <http://amoio.ru/news/1257>.

мышленное предприятие было ГОК «Мам-слюда». Мамско-Чуйский район был одним из самых процветающих в области. После распада СССР данная территория и ее промышленность стали приходить в упадок, большинство фабрик в России стали ввозить минерал из Индии. Но в связи с недавним кризисом, начавшимся в конце 2014 г., повышением курса валют, политикой импортозамещения вновь возникла потребность в восстановлении добычи слюды в Маме. На уровне правительства области даже создана рабочая группа по данному направлению. Слюда была ранее востребована, так как применялась в радиолампах, электронном оборудовании, в производстве ракет. Кроме того, минералом из Мамы интересовались и заказчики из Биробиджана, поскольку при шлифовке на этом камне выступает ровными слоями узор, похожий на шрифт иврита или арабскую вязь, стоимость его была низкой без учета доставки, но сделка не состоялась, потому что транспортировка до города на Дальнем Востоке оказалась очень дорогой, а местный аэропорт в Иркутской области оказался в упадке⁶.

Бодайбо. На территории Бодайбинского района добывают золото примерно 20 предприятий. В 2014 и в 2015 гг. объем золотодобычи достиг рекордных показателей — более 22 т. Высокий потенциал для освоения у месторождения Сухой Лог, являющегося крупнейшим месторождением золотосодержащих руд в России. Следовательно, объемы перевозок через аэропорт Бодайбо в ближайшие годы будут повышаться, что потребует соответствующего развития транспортной инфраструктуры⁷.

Аэропорт города Бодайбо — важнейший транспортный узел, обеспечивающий регулярное транспортное сообщение всего района с областным центром, но взлетная полоса — грунтовая, терминал в удручающем состоянии, стоимость билетов очень высокая, качество инфраструктуры не соответствует потребностям промышленности. Золотодобывающая компания «Полюс» владеет аэровокзалом, склоняется модернизировать за свой счет его терминал. Аэропорт необходим компании для развития крупнейшего месторождения золота Сухой Лог, а на реконструкцию полосы необходи-

мо выделить средства из федерального или регионального бюджета⁸.

В настоящий момент в Иркутской области преобладание ресурсодобывающих компаний (нефть, газ, уголь, руда и т. п.) не способствует значительному росту авиаперевозок [8]. Исключением можно назвать золотодобывающие компании (в Бодайбо), так как драгоценный металл чаще транспортируют именно самолетами. В регионе существует потребность в развитии наукоемких, фармацевтических, высокотехнологичных компаний для перехода к пятому технологическому укладу.

Нет сомнений, что необходимо возрождать промышленные предприятия для развития экономики, а для обеспечения их нужд важно восстановить существовавшую в докризисное время девятых опорную сеть аэропортов и совершенствовать их дальше. В малых населенных пунктах затруднительно обеспечить большое количество рейсов, при этом стоимость содержания аэропортовой инфраструктуры высока. Существующее, но еще не реализованное решение: либо создание федеральных казенных предприятий, управляющих аэропортами, либо субсидирование стоимости билета [9].

Нами предложено изменить отношение к вопросу: инфраструктура в развитых регионах должна формироваться по одним требованиям (быстрая окупаемость инвестиций), а в Сибири, северных территориях и на Дальнем Востоке по другим (стать форпостом на границе с Китаем и другими азиатскими странами, развиваться как транзитный узел для дозаправки самолетов, следующих из Европы в Азию или с севера на юг, сделать привлекательной незаселенную местность для будущих производств и жизнедеятельности). «Если на территории живет три человека, то содержание инфраструктуры для этих трех человек будет очень дорогим. Если плотность деятельности на территории низкая, то и эффективность для каждого участника тоже низкая. А если плотность деятельности высокая и участников больше, инфраструктурные издержки те же, но они поделены между большим числом пользователей» [10].

Для этого также необходимо на уровне правительства совершенствовать систему разработки документов, касающихся не только инфраструктурных вопросов, но и промышленной отрасли. Например, в работе [11, с. 32] уже предлагались действия по

⁶ URL: http://irkipedia.ru/content/mama_poselok_blesk_i_nishcheta_slyudyanogo_kraya.

⁷ URL: <http://irkobl.ru/sites/gkh/news/detail.php?ID=236616>.

⁸ «Полюсу» нужна полоса. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3404269>.

совершенствованию системы правовых документов в сфере разработки и реализации целевых программ развития промышленности. На наш взгляд, важно координировать планы по развитию промышленных предприятий со стратегиями развития аэропортов, тогда будет формироваться транспортная доступность промышленных комплексов, обеспечиваться перевозка производственного оборудования и готовой продукции, в том числе для отдаленных территорий, и одновременно создаваться спрос на услуги воздушного транспорта, что немаловажно и для населения.

Таким образом, развитие промышленности и инфраструктуры воздушного транспорта должно быть согласованным, для этого нужно возрождать малые аэропорты и создавать новые привлекательные инфраструктурные объекты по всей территории страны, тем самым повышать привлекательность создания и восстановления промышленных предприятий в Сибири, на Севере и Дальнем Востоке. Это сформирует потребность в рабочей силе и будет способствовать заселению территории, что, в свою очередь, обеспечит спрос на авиаперевозки.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Матвеев В. В. Модернизация российской промышленности на основе инфраструктурного обеспечения долгосрочного роста национальной экономики : дис ... д-ра экон. наук : 08.00.05 / В. В. Матвеев. — М., 2012. — 413 с.
2. Савченко Е. Е. Развитие транспортной инфраструктуры Сибирского федерального округа как условие развития промышленности региона / Е. Е. Савченко // Транспортная инфраструктура Сибирского региона. — 2012. — Т. 1. — С. 32–37.
3. Светник Т. В. Теория организации : учеб. пособие / Т. В. Светник ; Нац. фонд подготовки кадров. — Иркутск : Изд-во БГУЭП, 2004. — 173 с.
4. Калабеков И. Г. СССР и страны мира в цифрах : справ. изд. / И. Г. Калабеков. — М., 2015. — 239 с.
5. Правительство, промышленность, логистика, инновации и интеллектуальная мобильность в цифровой экономике / В. П. Куприяновский [и др.] // Современные информационные технологии и ИТ-образование. — 2017. — Т. 13, № 1. — С. 74–96.
6. Зиядуллаев Н. С. Управление производственной инфраструктурой регионального промышленного комплекса / Н. С. Зиядуллаев, Л. М. Альбитер, А. Д. Петросян // Экономика строительства. — 2014. — № 5 (29). — С. 10–21.
7. Попов А. Недостроенное счастье [Электронный ресурс] / А. Попов // Эксперт-Сибирь. — 2013. — № 11. — Режим доступа: <http://expert.ru/siberia/2013/11/nedostroennoe-schaste>.
8. Домбровская Ю. И. Методические вопросы разработки стратегии региональной инфраструктурной компании / Ю. И. Домбровская, Т. В. Светник // Экономика и предпринимательство. — 2014. — № 12-3 (53-3). — С. 886–891.
9. Попов А. Нужно, чтобы на все денег хватало [Электронный ресурс] / А. Попов // Эксперт-Сибирь. — 2011. — № 38. — Режим доступа: <http://expert.ru/siberia/2011/38/nuzhno-chtoby-na-vse-deneg-hvatalo>.
10. Щедровицкий П. Владивосток — это шанс для России удачно интегрировать в АТР [Электронный ресурс] / П. Щедровицкий. — Режим доступа: <http://primamedia.ru/news/219637>.
11. Шуплецов А. Ф. Программно-целевое планирование в стратегическом развитии отраслей промышленности / А. Ф. Шуплецов, Н. М. Зубарев, С. А. Брагин // Известия ИГЭА. — 2004. — № 2 (39). — С. 30–35.

REFERENCES

1. Matveev V. V. *Modernizatsiya rossiiskoi promyshlennosti na osnove infrastruktornogo obespecheniya dolgosrochnogo rosta natsional'noi ekonomiki. Dokt. Diss.* [Russian industry renovation on the basis of infrastructural support for a long-term national economy growth. Doct. Diss.]. Moscow, 2012. 413 p.
2. Savchenko E. E. The transportation infrastructure development in Siberian federal district as a clause for regional industry development. *Transportnaya infrastruktura Sibirskogo regiona = Transportation infrastructure of the Siberian region*, 2012, vol. 1, pp. 32–37. (In Russian).
3. Svetnik T. V. *Teoriya organizatsii* [Organization theory]. Irkutsk, Baikal State University of Economics and Law Publ., 2004. 173 p.
4. Kalabekov I. G. *SSSR i strany mira v tsifrakh* [USSR and the countries worldwide by numbers]. Moscow, 2015. 239 p.
5. Kupriyanovskii V. P., Evtushenko S. N., Dunaev O. N., Bubnova G. V., Drozhzhinov V. I. Government, industry, logistics, innovation and smart mobility in the digital economy. *Sovremennye informatsionnye tekhnologii i IT-obrazovanie = Modern Information Technology and IT-education*, 2017, vol. 13, no. 1, pp. 74–96. (In Russian).
6. Ziyadullaev N. S., Albitser L. M., Petrosyan A. D. Managing the production infrastructure of a local industrial complex. *Ekonomika stroitel'stva = The Economics of Construction journal*, 2014, no. 5 (29), pp. 10–21. (In Russian).
7. Popov A. Happiness unfinished. *Ekspert-Sibir' = Expert Siberia*, 2013, no. 11. Available at: <http://expert.ru/siberia/2013/11/nedostroennoe-schaste>. (In Russian).

8. Dombrovskaya Yu. I., Svetnik T. V. Procedural terms of strategizing the regional infrastructural company. *Ekonomika i predprinimatel'stvo = Journal of Economy and entrepreneurship*, 2014, no. 12-3 (53-3), pp. 886–891. (In Russian).

9. Popov A. To have enough funds on everything. *Ekspert-Sibir' = Expert Siberia*, 2011, no. 38. Available at: <http://expert.ru/siberia/2011/38/nuzhno-chtobyi-na-vse-deneg-hvatalo>. (In Russian).

10. Shchedrovitsky P. Vladivostok — eto shans dlya Rossii udachno integrirovat' v ATR [Vladivostok — a Russian opportunity to APR integration]. Available at: <http://primamedia.ru/news/219637>. (In Russian).

11. Shupletsov A. F., Zubarev N. M., Bragin S. A. Target planning for strategic development of industry sectors. *Izvestiya Irkutskoi gosudarstvennoi ekonomicheskoi akademii = Izvestiya of Irkutsk State Economics Academy*, 2004, no. 2 (39), pp. 30–35. (In Russian).

Информация об авторе

Гаськова Юлия Игоревна — аспирант, кафедре экономики предприятия и предпринимательской деятельности, Байкальский государственный университет, 664003, г. Иркутск, ул. Ленина, 11, e-mail: yulidom@yandex.ru.

Author

Yuliya I. Gaskova — PhD student, Department of Enterprise Economy and Entrepreneurship, Baikal State University, 11 Lenin St., 664003, Irkutsk, the Russian Federation, e-mail: yulidom@yandex.ru.

Для цитирования

Гаськова Ю. И. Согласованное развитие промышленности региона и инфраструктуры малых аэропортов: изменение подхода к выбору решений / Ю. И. Гаськова // Известия Байкальского государственного университета. — 2018. — Т. 28, № 1. — С. 86–93. — DOI: 10.17150/2500-2759.2018.28(1).86-93.

For citation

Gaskova Y. I. Coordinated Development of the Regional Industry and the Infrastructure of Small-Size Airports: Changing the Approach to Decision-Making. *Izvestiya Baykal'skogo gosudarstvennogo universiteta = Bulletin of Baikal State University*, 2018, vol. 28, no. 1, pp. 86–93. DOI: 10.17150/2500-2759.2018.28(1).86-93. (In Russian).