

**Стенограмма заседания "круглого стола" на тему**  
**«Обеспечение авиасообщения в северных регионах Российской Федерации»**  
(совместно с Комитетом Совета Федерации по экономической политике)

**26 февраля 2016 года**

**А.К. АКИМОВ**

Добрый день, уважаемые коллеги, участники "круглого стола". Я сразу извиняюсь, что у нас сегодня маленький зал. Из-за переноса пленарного заседания нам приходится в таких условиях поработать. Я думаю, что в тесноте, да не в обиде. Прошу коллег нас понять.

Если вы не против, мы начнем работу, чтобы время не терять. Сегодня как раз у нас было пленарное заседание. И сегодня тема "круглого стола" – "Обеспечение авиасообщения в северных регионах Российской Федерации". Тема известная. Мы каждый год проводим, в прошлом году тоже проводили.

Вы знаете, что этот вопрос Валентина Ивановна поручила и нашему комитету, и лично Вячеславу Анатольевичу, Совету по Арктике и Антарктике этот вопрос держать под особым контролем. И поэтому мы ежегодно будем проводить совещания обязательно с участием специалистов, министерств и ведомств, регионов, будем обсуждать эту тему.

Вопрос непростой. Сегодня как раз Дмитрий Олегович Рогозин, Заместитель Председателя Правительства, на "правительственном часе", посвященном вопросам обеспечения национальной безопасности в Арктической зоне России, как раз затронул эту проблему. И мы задавали вопросы. И он сказал, что этот вопрос находится под особым контролем. Сегодня у нас есть государственная комиссия по социально-экономическому развитию Арктики, у нас есть совет по Арктике, которые держат этот вопрос под особым контролем. Я об этом хочу сказать. Вячеслав Анатольевич Штыров присутствует, члены госкомиссии здесь присутствуют.

Я хочу сегодня всех поблагодарить, уважаемые участники "круглого стола", которые особенно из регионов приехали, представителей практически всех регионов Севера, Арктики приехали, специалисты. И соответственно присутствуют федеральные структуры, начиная с Министерства транспорта, Федеральное агентство воздушного транспорта, Министерство промышленности и торговли. Присутствует ряд руководителей заводов, которые непосредственно этими вопросами занимаются, мы их пригласили. Присутствуют научные круги, экспертное сообщество. Мы им сегодня благодарны.

Я не буду долго распространяться. Проблема ясна. Здесь присутствуют специалисты. Просто в своем вступительном слове я обозначу ряд проблем, по которым, конечно, мы сегодня заслушаем доклады. Я с порядком проведения нашего совещания потом ознакомлю.

Говоря об актуальности обсуждаемого сегодня вопроса, достаточно сказать, что в настоящее время в России насчитывается порядка 28 тысяч населенных пунктов, которые не имеют круглогодичного доступа к транспортным коммуникациям. Всего же отрезанными от транспортной инфраструктуры остаются 12 миллионов человек. Это в основном районы Крайнего Севера, Арктики и приравненные к ним местности. Это почти две трети территории России. Вы представляете, какая у нас огромная территория и сегодня население в каких сложных условиях находится.

В этой связи ни у кого не возникает сомнений, что задача по обеспечению доступности авиационного транспорта для населения северных регионов, особенно районов Крайнего Севера и Арктики является для государства одной из приоритетных и социально значимых проектов.

Поэтому Президент Российской Федерации Владимир Владимирович Путин в Послании Федеральному Собранию 3 декабря 2015 года отметил, что будет продолжена модернизация инфраструктуры и укрепление системы межрегиональных авиаперевозок, в том числе в северных и арктических территориях. Об этом я не буду повторяться, есть неоднократные указания Путина, и Госсовета, и Дмитрия Анатольевича Медведева по этим вопросам. Я не хочу говорить о государственной комиссии, во всех документах это в первую очередь инфраструктурные вопросы, начиная о развитии прежде всего авиации, Северного морского пути. Это в первую очередь.

Еще недавно в прошлом самолеты или вертолеты регулярно летали в самые отдаленные, труднодоступные районы Севера. И, пожалуй, единственным ограничением доступности авиационного транспорта могла стать только нелетная погода. Ну, много здесь людей сидит, которые в советское время летали, и мы все это видели, насколько четко, синхронно тогда работала авиация. Это даже небольшой отдаленный участок, все имели аэропорты, Ан-2, малая авиация, вертолеты.

К сожалению, сегодня мы должны констатировать, что сфера авиационного транспорта на Севере накопила немало очень сложных проблем. Низкая плотность населения, проживающего на данных территориях, уровень его платежеспособности обуславливает низкую интенсивность пассажиропотока. Это в свою очередь определяет высокую себестоимость авиаперевозок вследствие больших затрат на содержание аэродромной сети, недостатка воздушных судов, малой вместимости, использования старых самолетов и вертолетов.

Себестоимость авиаперевозок в большинстве случаев превышает возможности населения по оплате услуг воздушного транспорта, что определяет убыточность деятельности авиапредприятий на рынке местных перевозок. Это приводит к закрытию авиалинии, банкротству авиаперевозчиков, сокращению аэродромной сети и других объектов наземной инфраструктуры.

В качестве отрицательного фактора, мешающего нормальной деятельности региональной авиации, влияющего на ее развитие, между прочим, не только северного района, следует отметить высокую стоимость авиационного топлива, низкий технический уровень эксплуатируемых воздушных судов, нехватку квалифицированных авиационных специалистов и самого общего оттока населения из северных регионов. Кроме того, основные средства аэропортов имеют значительный физический износ, отсутствуют современное светотехническое и радиотехническое оборудование, топливозаправочные комплексы находятся в неудовлетворительном состоянии. При этом в системе региональных и местных авиаперевозок северного района в России масштаб проблем и диспропорций, характерные для всей гражданской авиации Российской Федерации, возрастают в несколько раз.

Стоит отметить, что за последние годы, мы знаем, приняты определенные меры для исправления ситуации. Нельзя говорить, что ничего не делается. На федеральном уровне приняты решения о субсидировании из средств федерального бюджета воздушных перевозок пассажиров из Дальнего Востока в европейскую часть страны и в обратном направлении, а также о предоставлении субсидий организациям воздушного транспорта, осуществляются региональные воздушные перевозки пассажиров на территории Российской Федерации.

Субъекты Российской Федерации по аналогии с федеральной программой субсидирования авиаперевозок принимают свои региональные программы, которые направлены на решение задач по снижению стоимости внутренних межрегиональных авиаперевозок. Ну, в материалах у вас есть, можете посмотреть, там многие регионы, как Ямало-Ненецкий автономный округ, Республика Саха (Якутия), Сахалинская область и другие, достаточно большие средства направляют на субсидирование. Однако сложившаяся экономическая ситуация и ограниченные возможности регионального бюджета не позволяют субъектам в полной мере оказывать поддержку авиапредприятиям, осуществлять пассажирские перевозки в районах Крайнего Севера и удовлетворять фактический спрос авиаперевозок на местных маршрутах.

Еще одна проблема, на которой я особенно хочу заострить внимание, – это проблема, связанная с обновлением авиапарка, который эксплуатируется в условиях Севера Арктики. Большинство самолетов и вертолетов осуществляются местные перевозки, устаревшие

конструкции дорабатывают свои ресурсы, и через несколько лет будут выведены из эксплуатации, об этом сегодня Дмитрий Олегович лично говорил, мы это знаем все, это начиная с Ан-2, кончая Ан-24 и другой модификацией советских времен, они более 20, 30 лет служат, все устарели. На мероприятиях, посвященных развитию авиационного транспорта на Севере, "круглых столах", парламентских слушаниях в Госдуме мы постоянно слышим, что в настоящее время в России отсутствуют современные типы воздушных судов для обеспечения полетов с подготовленных посадочных площадок и грунтовых аэродромов, а также судов, снабженных навигационным оборудованием для полета в экстремальных условиях Севера Арктики.

Сегодня здесь присутствуют представители Министерства транспорта, Министерства промышленности и торговли, и мы хотели все-таки услышать четкие ответы, когда (нас и население об этом спрашивает, сегодня тоже Дмитрий Олегович сказал, что уже такое задание дано) у нас появятся современные воздушные суда, специально приспособленные для эксплуатации в суровых условиях Крайнего Севера, особенно самолеты небольшой вместимости, до 10 человек, до 20. Мы все это прекрасно понимаем, сегодня регионы нуждаются. Об этом, конечно, мы обязательно должны договориться, иначе зачем эти "круглые столы" нужны? Конкретные ответы – как будем выходить из этой ситуации?

Сегодня еще будут названы другие причины ограничения доступности авиационного транспорта в районах Севера, прозвучат предложения по решению этой проблемы. При этом мы не должны забывать о том, что в районах Севера, особенно в Арктической зоне в ближайшее время будут постоянно нарастать масштабы активной экономической деятельности, сейчас готовится закон по ускоренному комплексному развитию Арктической зоны, многое принимается, сегодня развивается Северный морской путь и так далее. Сегодня и освоение шельфовых месторождений. В связи с этим, конечно, сегодня ставятся и другие задачи. Мы считаем, что для решения задачи повышения доступности авиационного транспорта северного района России и его развития требуется комплексный подход, совместные усилия федеральных и региональных органов государственной власти, частных компаний, реализация такого государственно-частного партнерства, которое бы включало в себя как механизмы государственного субсидирования и стимулирования авиаперевозок, деятельности аэропортов, создания и реализации новой авиационной техники, строительства и реконструкции аэродромов и посадочных площадок и механизмов повышения ответственности частных авиационных и других занятых в этом процессе компаний за эффективное решение этой важнейшей социальной проблемы.

Уважаемые коллеги! Поступившие в комитет предложения по теме "круглого стола" учтены при подготовке розданного вам проекта рекомендаций. Прошу ознакомиться, я призываю вас к активному диалогу по обсуждаемой проблематике, прошу по ходу нашей работы высказывать свои мнения по этому проекту. Проекты и предложения по доработке проекта могут быть поданы и в письменном виде, мы обязательно их учтем.

Сейчас – о порядке регламента нашей работы, уважаемые коллеги, участники "круглого стола". Предлагается сначала заслушать руководителей, представителей федеральных министерств и ведомств.

И потом заслушаем три основных доклада, и зададим вопросы, и потом приступим к обсуждению.

Регламент такой: доклады предлагается до 10 минут, выступления – до 5 минут. Согласны с таким регламентом? Сегодня короткий день предпраздничный, у всех хорошее настроение, я думаю... *(Оживление в зале.)*

Ведется стенограмма нашего заседания, уважаемые коллеги, поэтому прошу представляться и не забывать включать микрофон. Это порядок работы. Нет вопросов? В пределах двух часов мы должны закончить.

Сейчас позвольте предоставить слово для доклада Валерию Михайловичу Окулову, заместителю Министра транспорта Российской Федерации. Пожалуйста.

### **В.М. ОКУЛОВ**

Спасибо, Александр Константинович.

Уважаемые члены Совета Федерации, уважаемые участники "круглого стола"! Актуальность и острота поставленных вопросов в повестке дня, во вступительном слове подтверждаются тем количеством присутствующих (аншлагом) на данном "круглом столе".

Давайте рассмотрим три вопроса: куда летать, кому летать, на чем летать?

Большинство аэродромов Крайнего Севера, приравненных территорий являются аэродромами с малой интенсивностью эксплуатации, они не в состоянии по объективным причинам обеспечить коммерческую окупаемость своей деятельности.

В силу этого принято еще в начале 2007 года решение о создании сети федеральных казенных предприятий. В настоящее время создано семь таких казенных предприятий, которые в общей сложности включают в себя 81 аэродром.

Первым и удачным примером было создание ФКП "Аэропорты Севера" в Якутии. Потом мы к ним присоединили еще ряд аэродромов Магаданской области, создано ФКП "Аэропорты

Чукотки", "Аэропорты Дальнего Востока", "Аэропорты Камчатки", "Аэропорты Красноярья", "Аэропорты Приморья". И отдельно создана Аэропорт Амдерма и Аэропорт Кызыл.

В 2015 году со 81 аэродрома было выполнено 24 тыс. 150 взлетпосадок за год. Если мы с вами разделим на количество аэродромов и количество недель в году, мы получим 5,5 взлетпосадок в неделю в среднем. А есть аэродромы, где выполняются по два рейса в неделю, а зимой по одному рейсу в неделю. Хозяйство надо содержать.

Принятие этого решения позволило по крайней мере не увеличивать сборы за взлет-посадку, которые в конечном счете ложатся на эксплуатационные расходы, а стало быть ложатся и на тарифы, позволило обновить аэродромную технику, персонал сохранить на этих аэродромах. Но, конечно, нам не хватает этого количества – 81 аэродрома.

У нас подготовлены соответствующие обоснования, были поручения, решения о том, чтобы расширять сеть федеральных казенных предприятий. Предусмотрен второй этап по увеличению филиалов "Аэропорты Красноярья", включить туда такие аэропорты как Тура, Байкит, Ванавара, Хатанга, Енисейск, Диксон.

Приморские филиалы – это "Аэропорты Дальнего Востока", включить Амгу, Светлая и Единка.

К сожалению, пока не предусмотрено дополнительное финансирование для создания этих филиалов. Мы рассчитываем, надеемся на поддержку наших законодателей, Совета Федерации в том, чтобы эту социально-важную задачу мы смогли выполнить, реализовать, обеспечить функционирование этих аэродромов.

Иначе они приходят в запустение, иначе они не в состоянии сами коммерчески обеспечить свою деятельность. Нужно отдать должное при этом местным властям, региональным властям, которые вкладываются в финансирование и содержание этих аэродромов.

Реконструкция данных аэродромов. Конечно, те финансовые ресурсы, которые составляют на содержание ФКП, в 2014 году – 3 076 млн. рублей, в 2015 году – 3 432 млн. рублей, в 2016 году – 3 440 млн. рублей. Эти ресурсы позволяют только содержать – их недостает для того, чтобы проводить реконструкцию. И если, скажем, такие объекты, как терминал, пассажирский, грузовой, топливозаправочный комплексы являются коммерчески привлекательными для больших аэродромов, то они не привлекательны коммерчески для таких аэродромов, и туда привлечь инвесторов нереально, поскольку некупаемо. Кто будет вкладываться? Пока вкладываются субъекты.

Далее, кому летать? Себестоимость перевозок на местных воздушных линиях, на региональных перевозках в два-три раза выше на самолетах, нежели на магистральных перевозках, в четыре-пять раз выше на вертолетах, чем на магистральных перевозках. И это приводит к дисбалансу, потому что на маленьком участке от Жиганска, Батагая долететь до Якутска дороже, чем от Якутска до Москвы. Нереально привлекать коммерческих пассажиров при такой себестоимости, поэтому и мировой опыт, и наш опыт говорят о том, что необходимо субсидировать. И это не наша придумка: и на Аляске, и в Канаде, и в отдаленных островах Европы тоже это проходит софинансирование.

И из федерального бюджета у нас предусмотрено финансирование таких программ. Наиболее осязаемая программа – это постановление № 1242, субсидирование региональных перевозок. На эту программу в 2015 году было направлено 4 230 миллионов, и нужно отдать должное... причем первоначально было 3 580 миллионов, в антикризисные меры он был увеличен до 4 230 миллионов, самая востребованная программа полностью, такое финансирование.

Несмотря на то, что по большинству программ происходит обрезание, Правительство приняло решение: удалось сохранить финансирование этой программы, и на 2016 год – 3 830 миллионов – больше, чем в 2015 году предусмотрено. Ровно так же, как удалось сохранить и чуть-чуть увеличить программу по финансированию центральных казенных предприятий, несмотря на обрезание.

Итак, в этой программе обслуживаются 133 маршрута, из них 26 маршрутов софинансируемые – там, где участвуют субъекты. 23 авиакомпании принимают участие в этой программе. Благодаря этой программе нам удалось открыть большое количество, 108 маршрутов новых, которых просто не было до начала этой программы.

Мы на предложения субъектов реагировали внесением изменений в данную программу. Сейчас она предусматривает снятие целого ряда ограничений. Прежде всего по Дальневосточному округу увеличили дальность маршрута, уменьшили частоту полетов до одного рейса в зимний период и увеличили максимальную...

## **С МЕСТА**

*(Говорит не в микрофон. Не слышно.)*

## **В.М. ОКУЛОВ**

Да, даже один рейс в неделю все равно будем софинансировать (раньше было там у нас два рейса только в статусе софинансирования), чтобы была хоть какая-то регулярность.

Следующая программа (1095) – это субсидирование перевозок пассажиров до 23 лет и пенсионеров (женщины старше 55 и мужчины старше 60), а также инвалидов первой группы с сопровождающими и инвалидов с детства второй и третьей групп. 100 процентов эта программа востребована, полностью бюджет используется. Она нацелена на перевозку пассажиров перечисленных категорий с Дальнего Востока в европейскую часть России. И тоже финансирование этой программы сохранено на прежнем уровне в силу ее востребованности.

Субъекты, несмотря на отчаянно тяжелое финансовое положение, финансируют программы в своих регионах, и местные воздушные линии как раз демонстрируют рост. Этот рост в четвертом квартале и подтвержденном январе этого года – 10 процентов. Какие результаты дают эти программы? В прошлом году, несмотря на провальное снижение перевозок на международных линиях, мы компенсировали их ростом перевозок на внутренних линиях. 14 процентов рост на внутренних линиях, из них 10 процентов – рост на местных воздушных линиях. Конечно, благодаря этим программам субсидирования. Стало быть, они нужны. Стало быть, они востребованы. Стало быть, их нужно развивать, и здесь мы также рассчитываем на поддержку законодателей.

На чем летать? Александр Константинович остановился на этом вопросе, и от решения этого вопроса зависят и два предыдущих. Потому что нам нужна техника, которая будет летать в эти самые аэродромы, то есть в том числе будет ходить по грунту. Нам нужна техника, которая будет экономически эффективна, то есть нам нужен Ан-2 не на бензиновом, а на керосиновом двигателе. И слава Богу, что такой проект сегодня запущен, и уже 10 машин называются уже не Ан-2, а ТВС, эксплуатируются в авиакомпаниях.

Программа 1212, которая предусматривает субсидирование приобретения этих самолетов, дает возможность авиакомпаниям, субъектам, инвесторам получать в финансовый и операционный лизинг (мы внесли такое изменение) самолеты для местных воздушных линий для эксплуатации. Приоритетом в этой программе являются... Приоритет № 1 – это отечественная авиационная техника, приоритет №1<sup>1</sup> – это самолеты до 10 кресел. Приоритет № 2 – самолеты до 20 кресел. Приоритет № 3 – турбовинтовые до 50 кресел. Четвертый приоритет – турбореактивные до 50 кресел. То есть прежде всего программа нацелена на местные воздушные линии и на региональные перевозки.

Программа слабо востребована чисто в силу того, что недостаток собственных оборотных средств в авиакомпаниях, которые выполняют полеты на местных воздушных линиях, а заемное финансирование – сами знаете, чего оно стоит. И даже вопрос не столько в стоимости, а то, что



банки на авиакомпаниях лимиты либо обрезают, либо обнуляют. По большей части обнуляют. Привлечь заемное финансирование нереально.

Именно поэтому мы внесли изменение, которое предусматривает возможность приобретения авиационной техники не только авиакомпаниями, но и субъектами, и инвесторами. В качестве инвесторов выступали и могут выступать аэропорты. Наглядный и положительный пример был, когда аэропорт "Кольцово" приобретал самолеты Л-410 (не авиакомпания, а аэропорт) и раскручивал маршрутную сеть в Екатеринбурге. И раскрутили-таки они эту маршрутную сеть. И сегодня по этим маршрутам, которые начинались с Л-410, летают уже большие реактивные машины.

Нужна палитра более широкая самолетов и более широкая палитра вертолетов. Когда мы гоним Ми-8 на облеты, будь то трубопроводов, территорий, это, конечно, совершенно неэффективное использование. Можно использовать более легкие машины и более широко применять технологию беспилотников. Внесено и принято в прошлом году законодателями изменение в Воздушный кодекс, которое как раз предусматривает использование беспилотных авиационных систем в гражданской авиации. Дальше надо развивать эту тематику с тем, чтобы они могли выполнять полеты в несегрегированном воздушном пространстве, то есть могли летать вместе с другими. Технологии понятны. Внедрять технологии автоматического зависящего наблюдения.

Совершенно справедливо было отмечено внедрение спутниковых технологий для захода на посадку, для выполнения полетов. Они порядком дешевле, нежели традиционные системы, которые устанавливаются в аэропортах. А для малых аэропортов именно спутниковые являются наиболее по экономике приемлемыми.

Считаю, что задел довольно серьезный у нас есть уже в практическом использовании, применении и наращивании перевозок на региональных перевозках, на местных воздушных линиях. Не идеализирую ситуацию. Точно есть, что нам нужно совершенствовать, точно есть, во что вкладывать деньги федерального бюджета, если он будет, причем, в востребованные вкладывать программы, проекты. И есть технологии как наземные, так и технологии авиационные.

#### **А.К. АКИМОВ**

Владимир Михайлович, потом тогда на вопросы ответите, да? Спасибо.

Я думаю, что еще ответы на вопросы будут после трех докладов. Мы сразу заслушаем.

Олег Олегович Клим – заместитель руководителя Федерального агентства воздушного транспорта. Пожалуйста.

**О.О. КЛИМ**

Уважаемый Александр Константинович, уважаемые коллеги, участники "круглого стола"! Конечно, тяжело выступать после Валерия Михайловича, потому что мое выступление было построено именно в таком же русле. Поэтому, с вашего разрешения, я, наверное, многие части своего доклада сокращу и более детально остановлюсь непосредственно на Арктической зоне. Мои коллеги подготовили презентацию. Я хотел бы показать.

Первое. Мы считаем, что Арктическая зона – это все, что выше 60 параллели. Вот здесь территория Российской Федерации как раз и отмечена. Это 62 процента всей территории Российской Федерации.

**А.К. АКИМОВ**

Да, больше половины.

**О.О. КЛИМ**

Здесь, о чем уже говорил Валерий Михайлович, это аэропорты, непосредственно находящиеся в этой Арктической зоне, их классификация: грунтовые аэропорты, аэропорты с твердым покрытием, посадочные площадки. Здесь они все указаны на этом слайде, повторяться не буду.

Точно так же идут деньги федерального бюджета по федеральным целевым программам на развитие аэропортовой инфраструктуры, на реконструкцию аэропортовой инфраструктуры и непосредственно аэропорта.

По ФКП, именно те ФКП аэропортов, которые находятся выше 60-й параллели. Всего эти аэропорты обслужили за прошлый год 168 тысяч человек. На этом уже останавливался мой руководитель, что пассажиропоток, скажем одним словом и грубым, никакой.

Объемы финансирования федеральных казенных предприятий с целью поддержания работоспособности аэропортов, находящихся непосредственно в Арктической зоне. В основном в Арктической зоне работали у нас в прошлом году три программы субсидирования, которые позволяли выполнять полеты из районов Арктической зоны в европейскую часть Российской Федерации, а также в опорные пункты примыкающих территорий именно к Арктической зоне. По постановлению № 1095 было девять маршрутов, восемь – по постановлению № 1242 и один маршрут был из Мурманска в Симферополь. Здесь, на диаграмме, показаны именно эти все маршруты.

Безусловно, уважаемые коллеги, необходимо отметить, что небольшие по протяженности маршруты в Арктической зоне – это аксиома. Они потенциально убыточны. Поэтому как вариант

можно рассмотреть (еще раз говорю, это не руководство к действию) и поднять вопрос непосредственно о создании отдельной программы по развитию именно авиаперевозок в Арктической зоне. И здесь представляется целесообразным рассмотреть вопрос о создании единого заказчика, то есть заказчика, который будет аккумулировать в себе средства трех уровней – федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации, а также частных инвесторов. Классический пример – аэропорт Сабетта, построенный абсолютно на частные деньги.

Тоже как вариант предлагается рассмотреть концессию, когда на основании федерального закона на конкурсной основе выбирается концессионер, который и аккумулирует все три вида бюджетов, а после этого идет распределение данных средств на восстановление аэропортовой инфраструктуры и развитие, на строительство и развитие аэропортовых операторов. Понятно, что куда удобнее, когда по перрону будет ездить не 40-тонная бочка с керосином, а небольшая машина с насосом, а все коммуникации будут проложены внизу. Ну, это отдаленное будущее. Ну и, разумеется, безусловно, это финансирование парка, обновления флота и непосредственно авиаперевозок. На них мы уже останавливались неоднократно.

И здесь... Я сразу хочу сказать, это не наше изобретение, это диссертация президента аэропорта города Мюнхена доктора Михаэля Керкло. Один из ее разделов посвящен развитию вот этой небольшой региональной сети. Он ее так и назвал, что это построение маршрутной сети по принципу пересекающихся треугольников. Существует опорный пункт, два населенных пункта рядом. И здесь, между тремя этими населенными пунктами, двигаются два воздушных судна навстречу друг другу. Учитывая тот факт, что в Арктической зоне можно использовать малые воздушные суда, которые не обладают большой дальностью полета, то дальнейшая маршрутная сеть как раз и выстраивается вот по этому принципу пересекающихся треугольников. Из опорного пункта в опорный пункт один, в два самолет просто по своей дальности полета не долетает, но за счет вот этой схемы получается то, что обеспечивается авиасообщение за счет стыковочных рейсов между двумя пунктами.

Уважаемые коллеги, я не хочу останавливаться на другом проекте, мы в мини обкатали вот эту небольшую схему.

Не буду останавливаться на эффективности данного проекта, а именно расскажу об эффективности этой схемы. В 2014 году в Приволжском федеральном округе работали силами трех авиакомпаний и задействовали 18 воздушных судов, перевезли чуть больше 90 тысяч пассажиров. В прошлом году мы практически весь год отработали силами двух авиакомпаний с

10 воздушными судами, но применили эту схему: перевезли более 105 тысяч человек; более того, еще и сэкономили 150 млн. рублей, и всего лишь задействовали 10 воздушных судов.

(Здесь я приношу свои извинения, не очень, наверное, красочный слайд) Мы сделали макет этой сети в Арктической зоне, возможный, сеть динамичная. Мы сначала запросили всех губернаторов, что вам нужно, и сделали макет, именно по принципу пересекающихся треугольников.

Уважаемые коллеги, вы видите, что здесь четко вырисовываются три опорных пункта: Анадырь, Якутск и Санкт-Петербург, но поскольку сеть динамичная, она будет развиваться, на подходе еще два – это Норильск и Салехард.

Воздушные суда – третий вопрос, наиболее болезненный, на котором уже останавливались не один раз. Это самолеты, которые в основном используются сейчас в Арктической зоне. Здесь, в табличке, приведены сравнительные характеристики. Именно в том сегменте, о котором рассказывал Валерий Михайлович сейчас только что, воздушные суда малые, до 10 кресел, до 20, до 30. Как видите, в столбце "воздушные суда отечественного производства" очень много пробелов. К сожалению, даже в мире, в мировой практике не существует такого понятия как "самолет Арктической зоны" или "самолет Антарктической зоны". Это серийные воздушные суда, которые проходят специальную доработку на заводе-изготовителе.

И в заключение своего выступления я хотел бы еще раз уточнить именно основные факторы, которые влияют на повышение эффективности развития авиации в Арктической зоне. Первое – это повышение точности навигации, снижение метеоминимума за счет перехода к спутниковым технологиям навигации, цифровой связи, а также автоматического зависимого наблюдения. Здесь можно сказать, те самолеты, которые я показывал на слайде, в основном их навигационные приборы в своей основе используют магнитное поле Земли. Чем ближе к полюсу, тем веселее. Компас будет показывать все, что угодно, только не истинный курс полета самолета.

Еще один пример – северное сияние. Все мы помним из курса школы, что это ионизация, точнее, свечение трехатомного кислорода под воздействием сильного электромагнитного поля, излучение. Кто скажет, что (тут слова Остапа Бендера, наверное, надо привести) это излучение не оказывает на аналоговую связь, тот пусть кинет в меня камнем.

Переход на цифровую связь. Автоматические зависимые наблюдения – это понятно. Метеоминимумы. Полет и спутниковая навигация, как правило, происходят в сложных, а зачастую в экстремальных метеоусловиях над дезориентированной местностью. Без спутников и навигации обеспечить безопасность полетов на высоком уровне тоже довольно-таки проблематично.

Увеличение дальности полета до 2,5–3 тысяч километров, что обусловлено большими расстояниями, отсутствием возможности дозаправки воздушных судов топливом, и особенно это сказывается при полетах над шельфом.

Возможность адаптации к арктическим условиям, в том числе за счет использования сменного поплавкового, лыжного и колесного шасси. Автономность эксплуатации. Возможность технического обслуживания воздушных судов вне базы. И еще один немаловажный фактор – это, конечно, повышение комфортности для пассажиров, которых мы будем перевозить на воздушных судах. У меня все, спасибо за внимание.

#### **А.К. АКИМОВ**

Спасибо, Олег Олегович.

Сейчас Сергей Владимирович Емельянов, директор Департамента авиационной промышленности Министерства промышленности и торговли. Пожалуйста.

#### **С.В. ЕМЕЛЬЯНОВ**

Спасибо, уважаемый Александр Константинович.

Уважаемые члены Совета Федерации, уважаемые участники "круглого стола"! Основным механизмом для решения задач обеспечения транспортного обслуживания Арктической зоны является Государственная программа "Развитие авиационной промышленности на 2013–2025 годы". По данной государственной программе предусмотрено финансирование как опытно-конструкторских работ, так и субсидии. В частности, предусмотрена субсидия компаниям-производителям воздушных судов для местных и региональных воздушных линий на компенсацию части затрат на сертификацию таких воздушных судов, а также компенсацию части затрат на реализацию проекта по подготовке и сертификации производства воздушных судов. В 2016 году планируется выделение на эти две субсидии порядка 600 млн. рублей. Также в прошлом году был опробован механизм, предусматривающий взнос в уставной капитал ГТЛК, в прошлом году было внесено 30 млрд. рублей, фактически это замена кредитования. Это позволяет снизить лизинговый платеж для авиакомпаний, сделать его доступным для того, чтобы можно было эксплуатировать авиатехнику не в убыток.

Кратко хотел бы остановиться на той авиатехнике, которая сейчас выпускается отечественной промышленностью. Прежде всего, конечно, это Superjet 100, предназначенный для использования на маршрутной сети с развитой аэродромной инфраструктурой и взлетно-посадочной полосой с искусственным покрытием. Данный самолет не может быть использован с грунтовых взлетно-посадочных полос. Самолет Ан-148-100, предназначенный для использования

на маршрутной сети, в том числе со слабо развитой аэродромной инфраструктурой, в том числе с подготовленных грунтовых взлетно-посадочных полос. В декабре 2015 года получил сертификат типа средний многоцелевой вертолет Ми-38.

Также хотел бы остановиться на проектах, которые сейчас ведутся в авиационной отрасли. В ближайшие два года получит сертификат типа перспективный вертолет К-62. Также на базе производственной площадки "Уральский завод гражданской авиации" локализовано производство самолета Л-410, пассажироместимостью до 19 мест. На 2016 год в рамках государственного оборонного заказа запланирована поставка четырех самолетов. Данный самолет может эксплуатироваться в том числе и с лыжным шасси. Также самолет, который здесь уже упоминали, это ТВС-2МС. У данного самолета произведена ремоторизация путем замены двигателя АШ-62 на двигатель Honeywell TP331, что позволило отказаться от дефицитного авиационного бензина и перейти на авиационный керосин.

Необходимо также отметить, что в этом году заканчиваются опытно-конструкторские работы по ТВС-2МС, это модификация, которая была представлена на Международном авиационно-космическом салоне МАКС–2015. Данный самолет по своим параметрам опережает Ан-2, и по окончании ОКРа будет определена промышленная площадка, где его будут серийно производить. Единственное, в чем проблема, – это то, что мы пока не имеем консолидированного заказа, и, соответственно, не можем рассчитать и емкость производства, и тот механизм ГТЛК, который сейчас отрабатывается по Superjet. Доклад закончен. Спасибо за внимание.

## **С МЕСТА**

*(Говорит не в микрофон. Плохо слышно.)* ...обращались в авиакомпанию?

## **С.В. ЕМЕЛЬЯНОВ**

Да, кстати, забыл сказать, что на базе Росавиации была проведена презентация Ил-114 и также с просьбой авиакомпании дать консолидированный заказ на ближайшую перспективу. ГТЛК, по их данным, имеет сейчас на данную машину заказ порядка 25 бортов. Понятно, что если это конечное число, то производство будет всегда нерентабельно, соответственно, мы получаем производство, которое нужно будет ежегодно субсидировать. Все. Спасибо.

---

Вы имеете в виду Ил-114?

## **РЕПЛИКА**

У меня есть вопрос один.

## **А.К. АКИМОВ**

Мы троих докладчиков заслушали. Пожалуйста, короткие вопросы, короткие ответы.

## **С МЕСТА**

Может быть, сразу заслушать Счетную палату, чтобы сразу же обсуждать все. А то одну часть послушаете, а потом Счетная палата будет говорить о тех недостатках, которые существуют.

### **А.К. АКИМОВ**

Хорошо. В принципе я согласен.

Валерий Николаевич Богомолов, аудитор Счетной палаты, пожалуйста.

### **В.Н. БОГОМОЛОВ**

Я прошу прощения, что ворвался в прописанный порядок "круглого стола". Наверное, я немножко на это имею право. Я все-таки был в свое время начальником Управления кадров и госслужбы Аппарата Совета Федерации, многие должны меня помнить. А некоторые помнят меня еще и по другой должности, как Вячеслав Анатольевич. Правильно?

Я в этой связи хочу сказать следующее. Мы проводили несколько контрольных мероприятий. Отчеты об этих контрольных мероприятиях находятся у вас в Совете Федерации, как и в Государственной Думе. Вы можете ознакомиться.

В частности, буквально недавно мы проводили контрольные мероприятия, была коллегия, был утвержден отчет. Присутствующие здесь Олег Олегович и Валерий Михайлович, они были на этой коллегии. И, конечно, что я сейчас выслушал троих выступающих по этой тематике, я бы так разделил: Валерий Михайлович говорил, как осуществляется; Олег Олегович больше о перспективах, как это будет хорошо, если мы хорошо будем жить; я хочу сказать, как мы живем плохо, но даже при тех скудных условиях можно было бы жить лучше, потому что у нас есть достаточно большие проблемы с использованием тех субсидий, которые у нас выделяются.

Еще маленькое замечание. Конечно, Сабетта – это полоса, построенная самим частным предприятием. Но хотел бы напомнить Олегу Олеговичу, что аэропорты и все остальные вещи там построены в том числе на деньги Фонда национального благосостояния. И мы совсем недавно, буквально в четверг, рассматривали "Ямал СПГ", где мы проверяли в том числе использование средств Фонда национального благосостояния. Действительно, надо сказать, что сделано хорошо. И здесь надо похвалить, что действительно частно-государственное партнерство развивается нормально.

Да, у нас те причины, те проблемы, которые касаются и самих аэропортовых учреждений, и тех взлетно-посадочных полос, о чем говорил Валерий Михайлович, безусловно, они в настоящее время существуют. Да, действительно сейчас у нас создано государством,

функционирует около 7 федеральных казенных предприятий аэропортового комплекса, расположенных в районах Крайнего Севера, на финансирование которых ежегодно выделяется порядка 3 млрд. рублей. Это только на текущие расходы. Процесс восстановления аэропортов требует долгосрочных капиталовложений, бюджетных средств.

Счетной палатой неоднократно отмечались факты срыва реализации программ и необеспечение выполнения работ по развитию малой авиации и по подготовке для нее инфраструктуры. Росавиацией в 2015 году по госпрограмме социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона в рамках реконструкции 40 дальневосточных аэропортов не профинансировано даже половины от запланированной сводной бюджетной росписью объема. Всего 47 процентов, тогда как в 2014 году соответствующее исполнение было 81 процент.

Необходимо усилить контроль за своевременностью реализации планируемых мероприятий, включая подготовку проектно-сметной документации. Однако основной проблемой является отсутствие комплексного подхода в решении задач транспортной доступности. Мероприятия, направленные на решение задач транспортной доступности, разрабатываются и реализуются в рамках госпрограмм без должной координации со стороны ответственных исполнителей.

Так, в рамках госпрограммы развития транспортной системы на территории Дальневосточного федерального округа строится 17 аэропортов, а в рамках госпрограммы развития Дальнего Востока – 40 аэропортов. В настоящее время не создано комплексной системы планирования развития территорий и, как результат, не обеспечивается соотношение всего объема средств, направляемых на развитие авиасообщений и сети аэропортов, с комплексными мероприятиями по оптимизации маршрутной сети пассажирооборота и грузооборота, его типажа, в том числе исходя из потребностей регионов.

Вы сегодня рассказывали, какие прекрасные самолеты будут у нас скоро летать (Superjet), садиться на каждую подготовленную бетонную полосу. Надо, чтобы она была глаже, чем этот стол, иначе малейшее попадание туда, в двигатели, любой вещи может вызвать авиакатастрофу. Если говорить о тех компаниях, которые летают на маршрутах по субсидированной программе, одно из условий (вот Валерий Михайлович не даст соврать)... Там есть такое понятие о выделении им субсидий – это если они будут использовать самолет (было записано в правительственной программе) Ан-140. Его до сих пор нет. И, соответственно, по идее по большому счету даже это условие не исполняется, субсидии выделяются. Поэтому, наверное, Минпромторгу тоже здесь



нужно как-то пошевелиться, может быть, чтобы эти программы осуществлялись, потому что можно много говорить о треугольниках, о руководителях мюнхенского аэропорта. Я проработал 17 лет в Германии, и в том числе в Мюнхене. Там действительно все организовано, а у нас не организовано. Можно мечтать, но оказаться около разбитого корыта.

В отсутствие комплексной программы развития ни у Минвостокразвития, ни у Минэкономразвития, ни у Минтранса нет четкого представления о всей совокупности ресурсов, необходимых для развития системы авиасообщения. Установлены недостатки нормативно-правовой базы, регулирующей вопросы субсидирования региональных воздушных перевозок, в том числе в районах Крайнего Севера. Законодательством Российской Федерации не установлены понятия, что такое "региональные перевозки" и "региональная маршрутная сеть". Также не установлены и критерии формирования региональной маршрутной сети, что не позволяет оценить результаты ее формирования.

В рамках государственного субсидирования региональных авиаперевозок не обеспечено достаточное развитие маршрутов в удаленные и труднодоступные населенные пункты Российской Федерации. Из 129 субсидированных маршрутов в отдаленные труднодоступные населенные пункты совершены полеты только по 23 маршрутам. При этом полеты по-настоящему совершаются только по 11 маршрутам, и это из 250 населенных пунктов, которые входят в программу и предусмотрены правилами. В том числе восемь из них – это населенные пункты Крайнего Севера и приравненных к ним местностей.

Доля среднегодового пассажирооборота по субсидированным маршрутам в удаленные и труднодоступные населенные пункты в общем объеме среднегодового пассажирооборота в соответствии с правилами в 2015 году составила 25,9 процента, что свидетельствует о недостаточном развитии субсидированных маршрутов в удаленные и труднодоступные населенные пункты. Следует отметить, что правила содержат перечень из 415 населенных пунктов, расположенных в удаленных и труднодоступных районах, перевозки в которые являются приоритетными. Однако в 165 из указанных населенных пунктов воздушная перевозка невозможна, так как там отсутствуют аэродромы и посадочные площадки. В том числе большая часть из них, 57 процентов, – это населенные пункты Крайнего Севера и приравненных к ним населенных пунктов.

Установлен низкий уровень исполнения бюджетных ассигнований, предусмотренных на государственную поддержку авиаперевозок, негативно влияющий на эффективность использования выделенных средств федерального бюджета. Так, по состоянию на 1 января

2016 года неиспользованный объем бюджетных ассигнований на предоставленные субсидии авиакомпаниям, осуществляющим региональные перевозки, составил 83,2 млн. рублей.

Исполнение расходов по субсидиям, предоставляемым аэропортам, расположенным в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, составило только 73 процента, что связано с участием субсидирования малого числа компаний, в том числе отсутствием по ряду аэропортов договоров с балансодержателями аэродромов. Установлены недостатки при формировании проекта федеральной адресной инвестиционной программы на 2016 год в части объектов воздушного транспорта, расположенных в северных районах страны. Так, Росавиацией при формировании федерального бюджета на 2016 год предусмотрено бюджетное ассигнование на сумму 2 млрд. рублей на реконструкцию аэропортового комплекса города Норильска Красноярского края, по которому отсутствовали правоустанавливающие документы на ряд земельных участков, а без этого деньги будут приходиться и лежать в казначействе или придут и снова будут отозваны в бюджет.

В целях скорейшего решения обозначенных вопросов предлагаю рекомендовать Правительству Российской Федерации сформировать соответствующую отраслевую систему документов стратегического планирования, включающую стратегию и комплексную программу развития транспортной инфраструктуры с отдельной подпрограммой в части развития малой авиации; предусмотреть в российском законодательстве понятия региональных воздушных перевозок и региональной маршрутной сети. Спасибо за внимание.

**А.К. АКИМОВ**

Спасибо, Валерий Николаевич.

Пожалуйста, вопросы.

Да, Игорь Константинович. Коротко, четко.

**И.К. ЧЕРНЫШЕНКО**

Очень коротко, да.

Коллеги! В принципе, действительно, нам повезло, что сегодня было выступление Рогозина на "правительственном часе", и вот сейчас мы этот вопрос обсуждаем. У меня вопрос достаточно простой, но я его немножко по аналогии приведу. Я представляю Мурманскую область. И, когда сегодня говорим об обеспечении Северного морского пути, мы знаем, что у нас есть пять атомных ледоколов, графики их выбытия, график появления новых, условно говоря, до 2020 года, и вроде бы там есть понимание государственной политики, как мы будем содержать и обеспечивать Северный морской путь в этом плане. Из выступления Валерия Михайловича я

понял, из выступлений других докладчиков, что у нас есть тоже понимание, куда летать, на чем летать и кому летать – это некие простые вопросы.

У меня вопрос в чем заключается? Есть ли у нас понимание не ряда разрозненных программ? Я ссылаюсь на решение комиссии по Арктике в Минтрансе, которая предложила разработать программу организации и развития авиатранспортного обеспечения регионов Арктики. Насколько мы можем рассчитывать наличие имеющихся авиатранспортных средств? Насколько у нас прогнозируются маршруты, и не только короткие, но и длинные? Мы сегодня говорим о проблемах дальних регионов Арктики, то есть Севера, которые сегодня лишены... Вот такая программа может появиться в итоге того, что мы все сегодня обсуждаем, как единая программа авиационного обеспечения регионов Арктики и Севера? Это я опять же не придумал из головы, я просто беру из протоколов комиссии, которую возглавляет ваш министр и которая в плане это записала. То есть мы все сегодня говорим, а работаем все чуть-чуть...

**А.К. АКИМОВ**

Вразнобой, да?

**И.К. ЧЕРНЫШЕНКО**

У нас штук 20 есть рабочих групп и комиссий, которые работают по Арктике, в том числе две или три-четыре...

**А.К. АКИМОВ**

Ясны вопросы, да.

Валерий Михайлович.

**И.К. ЧЕРНЫШЕНКО**

Это к Вам, наверное, Валерий Михайлович.

**В.М. ОКУЛОВ**

Конечно, такая программа может... нам представляется, что должна появиться при обеспечении финансирования.

**И.К. ЧЕРНЫШЕНКО**

Я ее не придумал, это в протоколе у вас записано.

**В.М. ОКУЛОВ**

То, что не подтверждено финансированием, является проектом, не более того. В бюджете 2016 года не предусмотрено финансирование по этим расходным обязательствам, по такой программе, поэтому прагматично говорить о ее реализации не представляется возможным.

**И.К. ЧЕРНЫШЕНКО**

Спасибо.

**А.К. АКИМОВ**

Да, пожалуйста.

**В.Н. ПАВЛЕНКО**

Очень короткий вопрос. Я недавний мэр города Архангельска, представляю Архангельскую область. Мне кажется, иногда, может, усложняем проблему.

Простой пример – Соловки. Была поставлена задача 15 лет назад нашим губернатором (я работал первым заместителем губернатора Архангельской области) сделать там аэродром. Мы взяли немецкую железную полосу, и она до сих пор работает. Потом навигационное оборудование следующим шагом сделали. И L-410 летает, туристы летают, технические рейсы делает Ан-24.

Может, мы иногда усложняем эту проблему? Может, она проще решается? А мы такие деньги тратим, обязательно нужен Superjet. Я понимаю, что мы живем в XXI веке и хочется на комфортабельных летать, но давайте будем реалистами и исходить из тех денег, которые у нас есть.

**И.К. ЧЕРНЫШЕНКО**

Все время догоняем то, что уже создано. Какой смысл тратить бешеные деньги, когда?..

*(Говорит не в микрофон. Не слышно.) (Оживление в зале.)*

**А.К. АКИМОВ**

Так, еще. У кого еще вопросы?

\_\_\_\_\_

Можно вопрос?

**А.К. АКИМОВ**

Пожалуйста.

Валерий Михайлович, можно вопрос Вам задать, да? Как реализуется план действий федеральных органов исполнительной власти, направленных на развитие авиации общего назначения, утвержденный Председателем Правительства Медведевым 10 октября 2013 года? Вы знаете, да, этот план? Он как-то умер, да, по-моему?

**В.М. ОКУЛОВ**

Да нет, ну почему? Далеко не все пункты этого плана до настоящего времени выполнены.

Подтверждением тому является, в частности, то, что в сегодняшнем проекте решения "круглого стола". Там есть пункт об освобождении от таможенных пошлин и ровно тот же самый

пункт есть в этой программе. В отношении воздушных судов до 2 тысяч, до 2 тонн. До сих пор это решение...

**ИЗ ЗАЛА**

То есть это план работы.

**В.М. ОКУЛОВ**

План работы, но он не реализован. То же самое касается налогов. В отношении освобождения от таможенных... очень правильно, что здесь включен этот пункт.

**С МЕСТА**

Избыточное государственное регулирование в области авиации общего назначения, первый пункт.

**А.К. АКИМОВ**

У кого еще вопросы?

**С.Ю. КОЗЛОВ**

У меня вопрос к Минпрому. Вы озвучили тему консолидированного заказа по самолетам. Вы анализировали ситуацию, почему нет консолидированного заказа? Может, стоит изменить меру государственной поддержки Минпрома, на какие-то другие поменять? Малая авиация есть, компаний очень много, которые местные перевозки осуществляют. Вместе с тем почему-то же не заказывают.

**С.В. ЕМЕЛЬЯНОВ**

Коллеги, я остановился в своем выступлении, что в прошлом году мы опробовали схему, когда деньги вкладывались в лизинговую компанию, что позволяет передавать эксплуатирующим организациям по той ставке, которая им возможна, то есть по той ставке, которая позволяет безубыточно эксплуатировать воздушные суда.

**С.Ю. КОЗЛОВ**

Наверное, вы так думаете.

**С.В. ЕМЕЛЬЯНОВ**

Коллеги, сейчас, когда идет работа под Ил-114, один из вопросов задается: по какой лизинговой ставке способны? Коллеги, говорят, от 3 до 4 миллионов в месяц. Но лучше бы вообще ноль. Мы готовы производить и отдавать бесплатно, но кто за это будет оплачивать? Какой еще механизм?

**А.К. АКИМОВ**

Хорошо, вы в своем выступлении скажете. Давайте перейдем к выступлениям тогда.

## **С МЕСТА**

Пермский край, Министерство транспорта Пермского края.

Хотелось бы небольшую ремарку относительно того пилотного проекта, который проводится в Приволжском федеральном округе, мы являемся также его участниками. Действительно, в 2015 году нами было в рамках субсидий федерального софинансирования, региональное... на перевозки внутри Приволжского федерального округа. Мы отмечаем, что на самом деле программа начинает работать где-то в этом году по одной простой причине, потому что так же, как и на автомобильном транспорте, людям необходимо привыкнуть к тем маршрутам, которые существуют. То есть не сразу открыть новые маршруты, они являются востребованными.

Что касается частичного неосвоения, в прошлом году авиакомпания в связи с экономической нестабильностью... не вышел на субсидии... Относительно вопроса нами подготовлен ряд предложений относительно внесения изменений в федеральное и региональное законодательство в части развития авиации общего назначения. Может, мы можем самостоятельно, ну и другие субъекты, направить для обсуждения, для того чтобы не отнимать сейчас время?

## **РЕПЛИКА**

И в комиссию при Президенте, и в Минтранс.

**А.К. АКИМОВ**

Спасибо.

Пожалуйста.

**И.Н. ЧЕРНЫШЁВ(?)**

У меня вопрос к Минпромторгу и к Росавиации. Минпромторг ругает в том числе и Министерство развития Дальнего Востока в том плане, что никак не может договориться о том, какие самолеты нужны. Я почти дословно передаю слова министра, который выступал у нас на "правительственном часе", отвечая на вопрос о том, как развивается авиация, он говорит, что мы не можем договориться с Минпромторгом. То есть Минпромторг взял на себя соответствующим образом ответственность за то, что происходит у нас именно с этой региональной авиацией, которая нужна и проблемы которой мы сейчас обсуждаем.

В связи с этим у меня вопрос: скажите, Вы когда задаете вопрос о формировании заказа на те или иные самолеты, Вы его каким образом задаете? Вы задаете, исходя из финансовых возможностей субъекта или исходя из потребности, которая нужна действительно независимо от финансовых, для того чтобы перевозить пассажиров, для удовлетворения потребности? Потому что спрашивают регионы: есть самолет, вы его покупаете, делаете заказ, конечно, вы не получите

заказ. А если вы по-другому сформулируете вопрос, может, тогда мы получим именно в разрезе регионов потребность самолетов, девять кресел, 15 кресел и так далее. Что нужно для того, чтобы решать проблемы транспортного обеспечения внутри каждого региона в отдельности, в том числе между регионами? Вот эта портянка у нас присутствует или не присутствует или не присутствует? Чтобы потом желаемое регионов, то, что они хотят, в идеальной картинке потихоньку двигаться к возможностям, в том числе и субъектов, и тем самым формировать вот это большое госзадание, госзаказ и так далее, и так далее. Это первый вопрос.

И второй вопрос. Все-таки мы говорим о глубокой модернизации Ан-2, которая состоялась. Но я знаю, что это же предприятие, которое занимается Ан-2, уже модернизировало и имеет Як-40. Есть предложение по глубокой модернизации Ан-24, который также может летать уже с современными, иными двигателями, и не когда-нибудь там, когда что-то случится, а уже в ближайшее будущее, если будет соответствующая программа. Так вот, все-таки с учетом громадного опыта и высокого качества самолетов, которые себя хорошо зарекомендовали на Севере и везде, и им нет аналогов, все, что новое делается, все равно... чтобы не делали, все равно похоже на Ан-24.

**А.К. АКИМОВ**

Хорошо. Вы ответьте.

**И.Н. ЧЕРНЫШЁВ**

Есть ли программа? Может быть, целесообразно программу создать по глубокой модернизации вот этих самолетов, которых сегодня еще можно набрать больше 1 тысячи, и они как раз вписываются в ту потребность, которая есть. И все равно это можно сегодня реально набрать. Спасибо.

**С.В. ЕМЕЛЬЯНОВ**

Коллеги, именно так и спрашивается, какие борта... то есть куда перевозить, то есть именно потребность не исходя из того, наш самолет стоит столько, сколько вы можете купить. Не так формулируется. По Ил-114 формулируется вопрос следующий: какое количество воздушных судов нужно... Мы же забываем... мы говорим постоянно о регионах, а покупку будут осуществлять авиакомпании, поэтому мы и спрашиваем авиакомпании, исходя из обновления парка авиакомпаний. И далее, второй вопрос формулируется, исходя из какой ставки лизингового платежа они готовы эксплуатировать этот самолет. Вот из этих двух параметров и складывается спрос.

**И.Н. ЧЕРНЫШЁВ**

Поэтому и получается, в Томской области нет ни одной летающей авиакомпании, хотя это северный регион, в котором без авиации ...*(говорят одновременно.)*

**С.В. ЕМЕЛЬЯНОВ**

Тогда у меня вопрос. Если Минпромторг модернизирует Ан-24, кто его будет покупать? Томская область будет покупать?

**И.Н. ЧЕРНЫШЁВ**

Да, вы потребность спрашивайте у тех, кто там живет, а не у тех, кто там перевозками...

**С.В. ЕМЕЛЬЯНОВ**

Поэтому мы и говорим, либо мы тогда меняем форму...

**А.К. АКИМОВ**

Ясно.

У нас по времени очень...

Я предоставляю слово Барсуку Владимиру Евгеньевичу, директору ФГУП "Сибирский научно-исследовательский институт авиации имени С.А. Чаплыгина". Пожалуйста. Я прошу очень четко, до пяти минут.

**В.Е. БАРСУК**

Добрый день, Александр Константинович! Добрый день, уважаемые коллеги! Я постараюсь коротко. Я директор Сибирского НИИ авиации, который занимался как раз ремонторизацией самолета Ан-2.

Слава богу, благодаря совместному решению Минтранса и Минпромторга мы совместно с ГосНИИ ГА провели работу по аттестации этого самолета. В сентябре 2015 года получен аттестат о годности к эксплуатации этого воздушного судна, и он фактически сегодня допущен к коммерческим перевозкам пассажиров и грузов.

Всего ремонторизировано порядка 20 самолетов, суммарная наработка около 5 тысяч часов. Сегодня их летает около десятка. Но и в принципе каких-то особых технических проблем мы сегодня не встречаем.

За это время, за полтора года, нами было подготовлено порядка 110–115 специалистов летного состава, около 100 инженерно-технического состава. Сама по себе подготовка показала, что люди, которые эксплуатировали Ан-2, без особых проблем и сложностей приступают к эксплуатации данного типа воздушного судна.

Что очень важно? За этим самолетом (это временное решение, мы понимаем и изначально об этом мы говорили) разрабатывается новый самолет на базе нашего института, который будет



производиться с использованием современных технологий. Это будет цельный композитный самолет, который по грузоподъемности будет превосходить в два раза самолет Ан-2, у него будет 3,5 тонны коммерческая загрузка. У него скорость будет порядка 350 километров в час, это крейсерская, она будет на 40-50 процентов выше, чем у самолета Ан-2 и соответственно дальность будет более 3,5 тыс. километров. Он будет иметь все характеристики, преимущества, которые имел самолет Ан-2, тем не менее он будет более комфортабельный, более интересный. Поэтому мы планируем, что к 2018 году самолет будет запущен в серийное производство.

Сегодня основные проблемы, с которыми мы сталкиваемся? Конечно, утерянные перевозки на местных воздушных линиях приводят к тому, что спрос, конечно, не тот, который мы ожидали. То есть пассажиропоток утрачен, самолет надо раскатывать. Я думаю, что со временем все это будет решено.

Компании, которые эксплуатируют сегодня самолеты Ан-2, они в основном имеют очень слабую финансовую устойчивость. Когда мы анализировали этот тип воздушного судна, мы выявили следующую зависимость: по мере исчезновения бензина Б-91 сегмент пассажирских перевозок плавно сместился на вертолеты. Соответственно наиболее устойчивым вертолетным авиакомпаниям этот самолет не нужен, потому что сейчас этот сегмент очень сложно вернуть обратно. Поэтому какая-то должна быть мера поддержки авиакомпаний на местных воздушных линиях.

Спрос по новому самолету, мы рассчитываем, что он сформируется в результате эксплуатации ремоторизованного самолета.

Коротко я закончил.

**А.К. АКИМОВ**

Спасибо.

Я хочу предоставить слово Козлову Сергею Юрьевичу, министру по развитию транспорта, энергетики и дорожного хозяйства Республики Бурятия. Пожалуйста.

**С.Ю. КОЗЛОВ**

Добрый день, уважаемые коллеги! Хотелось бы коротко дать информацию о нашем регионе, что из себя представляет малая авиация.

Республика Бурятия включает 21 район в рамках состава нашего региона, семь из которых мы приравниваем к районам Крайнего Севера. Наиболее острая проблема стоит с авиаперевозками и транспортным обеспечением: это БАМ, Северо-Байкальский район на Севере, Нижнеангарский и Муйский район это Таксимо.

При этом хочу отметить, что железнодорожная сеть, соединяющая именно эти населенные пункты (у нас прямого сообщения автомобильных дорог нет), транспортная доступность в эти регионы по железной дороге составляет до Таксимо почти 2,5 тыс. километров. Примерно, как от Улан-Уде до Новосибирска, достаточно далеко. Поэтому здесь единственно возможным путем обеспечения транспортной доступности нашего населения является авиация.

Что из себя представляет малая авиация в нашем регионе? Это две авиакомпании: авиакомпания "ПАНХ" и авиакомпания "Бурятские авиалинии". (Следующий слайд.)

Парк воздушных судов у нас состоит: Ан-24 – четыре штуки, Ан-2 – 12 штук, Ми-8 – пять штук. Соответственно износ данного воздушного парка сегодня составляет 90 процентов, требует капитального ремонта или полной замены.

Также мы активно включились совместно с нашей авиакомпанией "ПАНХ" в приобретение и обновление воздушных судов (это 2013-2014 год) и через ГТЛК приобрели три самолета "Сессна-208" и два самолета Л-410 чешского производства.

Мы здесь одну авиакомпанию не бросили, естественно, без поддержки региона она бы не пошла на данный шаг. Очень активно поработали. И большое спасибо Минтрансу России, что появилась программа получения первого лизингового платежа, что тоже дало толчок в обновлении воздушного транспорта (это постановление 1212). Мы, как регион, в 2013-2014 году предусмотрели в бюджете 24 и 27 миллионов соответственно на компенсацию части лизинговых платежей по данным воздушным судам.

В 2016 году в соответствии с постановлением Правительства, о котором уже здесь говорили, постановление № 1242, подавали соответствующие заявки. Это у нас заявки между двумя регионами – это Улан-Удэ – Иркутск, Иркутск – Таксимо и Иркутск – Нижнеангарск. Достаточно приличную поддержку получила авиакомпания и составила порядка 70 млн. рублей, в принципе за счет этого мы сохранили данные маршруты и авиасообщения.

По 2016 году на сегодняшний день субсидии такие не получены, но мы обратились в Министерство транспорта, к Валерию Михайловичу, для того чтобы нашей авиакомпании получить. С 2012 года наша авиакомпания проводит политику ценового сдерживания для перелетов в эти районы. Стоимость билетов, соответственно, не покрывает себестоимость перелетов. Я хочу показать пример: на сегодняшний день Улан-Удэ – Таксимо у нас тариф составляет 8 900 рублей, себестоимость – 19 788 рублей. Улан-Удэ – Нижнеангарск – 6400 рублей (это расстояние 460 километров), себестоимость перелета – 14 222 рубля. Но при этом в город Москва мы летаем, в части постановления № 1095 (это субсидированные перелеты), в один конец

билет 6 200 рублей, то есть сопоставимо, 460 километров и пролететь 5000 километров в город Москва.

Какие же у нас предложения? С учетом всей той ситуации, которую мы видим и наблюдаем за нашей авиакомпанией, и мы, конечно, ее не бросим и будем поддерживать дальше как регион, но тем не менее надо, я считаю, комплексно подходить к этому вопросу и именно разделить в части, касающейся... Говорили о том, что сейчас Арктика, и не только Арктика – надо иметь в виду и те районы, которые приравнены к Северу. Действительно, транспортная доступность достаточно тяжелая, и надо поддержать со всех сторон авиакомпанию, иначе не будет никаких заказов (почему я и вопросы задавал) консолидированных, потому что авиакомпания не может на сегодняшний день идти на ту же ремоторизацию – мы недавно собирались в Новосибирске по данному поводу, сейчас коллега выступал, – потому что ремоторизация тоже денег стоит, и немалых денег она стоит. Американский двигатель хорош, и характеристики хорошие, самолет хороший, вопросов нет, но стоит порядка 110 млн. рублей ремоторизация одного Ан-2. Это достаточно прилично и без поддержки абсолютно, здесь заказов и не будет, серийного, какого-то массового взлета чтобы, а это нужно делать. Это востребовано реально авиакомпанией, это нужно. Поэтому предлагаю все-таки касаясь включения в постановление № 1242, межсубъектовую программу увеличить по 1242, потому что маршрутов очень много. Практика показала эффективность данного мероприятия и финансирования этих объектов, надо просто добавить туда, я считаю, финансовые ресурсы и добавить, соответственно, войдут туда и маршруты Улан-Удэ и Иркутск, если наш регион говорить, Иркутск – Нижнеангарск и Иркутск – Таксимо.

Также предлагаем Правительству Российской Федерации осуществить мероприятия, направленные на изменение федерального законодательства в части перечня субсидирований из федерального бюджета в соответствии с постановлением Правительства № 1242 внутрисубъектовых перевозок. Я сейчас привел пример, транспортная доступность большая, и это внутри субъекта.

Мы поддерживаем, мы участники, потому что мы понимаем, что это наши полномочия, но тем не менее если мы включимся в программу и изменим постановление № 1242 в том числе внутрисубъектовые, но там уже критерии разные. Мы, например, предлагаем там, где транспортная доступность, например, свыше 500 километров по воздуху. Оговорить определенные условия именно для этих субъектов, кто попадет в поле деятельности данного критерия, в том числе помогать федеральным бюджетам в части внутрисубъектовых перевозок.

Третий момент, предложение – рассмотреть возможность установления нулевых ставок НДС. Я в рекомендациях увидел, такое предложение тоже поддержим.

Теперь хотелось бы коротко остановиться на проблемах аэропортов инфраструктуры (слайд 6). Два аэропорта, я об этом уже сказал: это Нижнеангарск, который регулярно обеспечивает связь с городами Улан-Удэ и Иркутск. Посадочная полоса 1982 года, находится она в федеральной собственности, капитальный ремонт не осуществлялся ввиду отсутствия средств, аэровокзал и так далее. Пассажиропоток небольшой, 12 200 человек в год.

Второй аэропорт – это Таксимо, грунтовая уже взлетно-посадочная полоса, тоже находится в федеральной собственности, общий поток пассажиров в год аж 12 тысяч человек. Низкая интенсивность полетов, социальная необходимость, поэтому без государственной поддержки здесь и говорить о транспортной доступности невозможно. Поэтому какие меры мы предлагаем? Один из вариантов сохранения аэропортовой инфраструктуры – это все-таки (Валерий Михайлович об этом сказал) развитие федеральных казенных предприятий. Мы, как субъект вышли с такой заявкой два года назад, и мы чуть ли не ежемесячно этот вопрос поднимаем на разных площадках о включении двух аэропортов – это Нижнеангарск и Таксимо, подготовили все обосновывающие документы, Росавиация у нас приняла, проверила, готовы включить, но нет финансирования. Мы бы реально сняли нагрузку с аэропортов и, как следствие, разгрузили бы...

**А.К. АКИМОВ**

Хорошо. Ясно.

**С.Ю. КОЗЛОВ**

Поэтому просьба в рамках рекомендаций "круглого стола" Таксимо и Нижнеангарск включить в программу ФКП "Аэропорты Красноярья". Предварительно вопрос уже согласован и с Министерством транспорта, и все документы подготовлены.

**А.К. АКИМОВ**

Все у Вас?

**С.Ю. КОЗЛОВ**

У меня все. Спасибо.

**А.К. АКИМОВ**

Спасибо.

Слово Вячеславу Анатольевичу Штырову, председателю Совета по Арктике и Антарктике при Совете Федерации. Пожалуйста.

**В.А. ШТЫРОВ**

Уважаемые коллеги! На самом деле мы вопросы и большой, и малой авиации обсуждали неоднократно в Совете Федерации, у нас было несколько мероприятий, выработано несколько рекомендаций. И даже та программа, которая сейчас реализуется в Приволжском федеральном округе, я напомним, что мы ее рассматривали здесь, в Совете Федерации, одобрили и рекомендовали в свое время, и я очень рад, что она так хорошо исполняется, об этом говорили мои коллеги. И вообще я должен сказать, что на самом деле надо отдать должное тому, что и Министерство транспорта, и Росавиация достаточно плотно занимаются этой проблематикой и многое сделали, тем и накопили уже достаточный опыт.

Я в своем выступлении хотел бы свои предложения разбить на две части: первая – это то, что нам надо сделать в текущем моменте и что нам надо исправлять дальше. Прежде чем говорить об этом, я хочу сказать, что вот этот наш опыт, который мы осуществляли при создании федеральных казенных предприятий и субсидировании авиации, разработке разных программ, на самом деле он основывался на нормативно-правовых актах правительственного уровня органов исполнительной власти.

Я думаю, что нам настало время закреплять это в действующем законодательстве, потому что мы даже разной терминологией пользуемся. Вот я и мои коллеги часто употребляем термин "малая авиация", при этом мы имеем в виду, что это местные перевозки на самолетах вместимостью до 20 кресел, типа Ан-2 и Л-410, предположим, или Ан-38. А другие под малой авиацией подразумевают перелеты олигархов, сдачи на работу или какие-нибудь соревнования на вертолетах, сафари, охоты и все остальное прочее. Я просто на примере только одного термина говорю о том, что у нас недостаточно нормативной базы, для того чтобы говорить.

Также надо четко классифицировать аэропорты федеральные, региональные, местные. Надо более четко сконструировать понятийный аппарат, для того чтобы понимать, какие линии и почему являются социально значимыми и, соответственно, субсидируемыми, а какие нет. Например, здесь говорилось про Бурятию. Да, я так полагаю, что Бурятия действительно нуждается в развитии авиационных перевозок, и они там кое-что делают, и авиакомпании создают, и мыслят, и так далее, но я сомневаюсь, что Таксимо и Нижнеангарск должны попасть в число субсидируемых линий. Это населенные пункты, которые находятся прямо на трассе БАМ, у них есть железнодорожное сообщение, есть возможность автомобильного сообщения, пусть даже и плохие дороги. Один вопрос.

Другой вопрос, который нам надо с вами утрясти, – мы вообще должны подумать, а о какой территории Российской Федерации мы говорим? О какой территории? Смотрите, у нас тема, повестка сегодняшняя – это северные регионы.

Что такое северный регион, никто не знает на самом деле. А только ли мы должны северных регионов касаться? У нас тогда за кадром остается Дальний Восток, у нас за кадром остаются сибирские регионы и та же Бурятия, только не Нижнеангарск и Таксимо, а другие населенные пункты, которые действительно являются оторванными и в которые никак не попадешь, кроме авиации. Должны мы охватывать здесь? Ну, очевидно, наверное, должны и думать об этом.

Дальше. Вот здесь Олег Олегович говорит, что вот они считают, что Арктика – это все, что находится севернее 60-ой параллели. А вы неправильно так считаете, потому что есть указ Президента, который четко определил, что такое Арктика. И там об этой параллели совершенно ничего не сказано.

**О.О. КЛИМ**

Это сказано в энциклопедии, в "Википедии". Это география.

**В.А. ШТЫРОВ**

А я говорю про нормативную базу. Когда вы придете в Минфин или к прокурору, вы не можете принести в обосновании "Википедию". Вы должны принести или... *(Говорят одновременно.)*

**О.О. КЛИМ**

*(Говорит не в микрофон. Не слышно.)*

**В.А. ШТЫРОВ**

Это более уважаемо, чем "Википедия", но тоже вы ее не можете принести. Вы должны принести нормативно-правовой документ – или закон федеральный, или указ Президента и так далее. Ну, я не виню вас, потому что мы сами до сих пор не сформулировали, что такое Арктика. Сейчас есть указ Президента, а мы еще пытаемся его изменить, дополнить и так далее, надеемся, что это будет в законе.

Я просто на этом примере хотел показать... "Ералаш" у нас полный в терминологии и так далее. Если мы не наведем здесь на этом этапе порядок, то ничего у нас дальше не получится. Вся работа, которую мы сделали до того, она очень полезная, она вот выявляет такую проблематику. Это первое. Это мы должны сами себе записать рекомендацию, надо хорошо подумать. Некоторые

говорили: "Давайте это все внесем в проектируемый к принятию закон об Арктике". Ну, в свете того, что я сказал, очевидно, что это неправильно, потому что многие районы будут отсечены.

Мы хотим принять закон о Дальнем Востоке, но тоже не все попадет туда. Поэтому очевидно, что придется вносить какие-то другие нормативно-правовые документы. Может быть, это в Бюджетные кодекс, может быть, в другие документы. Надо хорошо подумать. Но вот такая проблематика унификации всей терминологии, которая нам потребуется. Я повторяю: то такое малая авиация? Что такое местная авиалиния? Региональная авиалиния? Что такое социально значимые? Дать им определение. Это надо все прорабатывать.

Теперь с точки зрения практических дел. Вот смотрите, в чем заключалась генеральная идея создания федеральных казенных предприятий? Почему люди не летают на Севере? Потому что не имеют денег для полетов. Это самая главная причина. Нет платежеспособного спроса на перелеты. Физический спрос есть, им надо летать, а платежеспособного спроса нет. Поэтому надо было принять решение найти способы уменьшить стоимость перевозок и, соответственно, стоимость билетов, как бы уравнивать этот спрос.

Для того чтобы уравнивать, задача была разбита на две части в соответствии с тем, что стоимость любого билета складывается из двух главных частей. Первая – это аэропортовый сбор, оплата услуг аэропортов, и второе – это стоимость самих перевозок со стороны авиакомпании. Вот для того чтобы уменьшить аэропортовый сбор, часть аэропортов была объединена в федеральные казенные предприятия, и федеральное казенное предприятие должно финансироваться за счет федерального бюджета.

Какова должна быть величина финансирования за счет федерального бюджета? А такая, сколько затраты. А затраты должны аэропортовскому сбору. Вот тогда был самый первый эксперимент в 2007 году, о котором говорил Валерий Михайлович. Он заключался в том, что только половину будет финансировать федеральный бюджет, а вторая половина – это будет сбор. Вот он как раз уменьшается вдвое. Это одна сторона дела.

А вторая сторона дела – как снизить затраты авиакомпании. Вот здесь возникла идея о том, что они должны субсидироваться по определенным формулам, по определенным расчетам. Вот два этих направления сошлись в одном маршруте и дали возможность снизить стоимость перевозок. Этот опыт всем понравился и начал распространяться. Мне кажется, всю эту линию надо продолжить дальше. Надо продолжить создание федеральных казенных предприятий. Я далек от мысли, что надо реализовывать предложение Олега Олеговича о создании какой-то глобальной структуры. Наверное, это неправильно, потому что там же несколько участников, и в

том числе субъекты Федерации. Поэтому, может быть, их несколько, как вот сейчас. Но факт тот, что действующие могут расширяться и должны быть созданы новые, объединяющие все вот эти аэропорты, которые попадают в социально значимые, на которых надо делать субсидирование потом. Объединять их в федеральные казенные предприятия.

Это рекомендация, которая у нас должна быть написана.

Дальше, что касается дальнейших шагов по снижению стоимости перевозок, кроме расширения субсидирования за счет федеральных казенных предприятий. Это, конечно, включение в Бюджетный кодекс и иные документы, обязательность субсидирования на социально значимых линиях. Соответственно это должно отразиться на взаимоотношениях между федеральным бюджетом и региональными бюджетами. Мы должны ввести такое новое понятие, как "субсидия для субъектов Федерации на дотирование социально значимых перевозок". Это все надо узаконить в эту пирамиду. Это одна сторона дела.

Вторая сторона дела – надо подумать еще, а как еще можно снизить затраты? Вот здесь говорилось об НДС, это абсолютно правильное решение – обнуление НДС. Только надо понимать, что обнулять: авиационное топливо, все услуги, которые связаны с оказанием авиационных перевозок и так далее, чтобы максимально это сделать. Ну и надо посмотреть, что еще можно выжать из налоговой системы, я имею в виду налоги на землю, на имущество и так далее. Это вторая рекомендация. Это такие текущие рекомендации, их три.

Первое – это наведение порядка в терминологии и так далее. Второе по вопросам, связанным со снижением стоимости перевозок по двум направлениям: субсидирование и налоговые льготы.

Теперь что касается работы на будущее. Смотрите, что у нас получается с Минпромом. Чтобы было понятно, что у нас в стране неправильно делается, давайте вспомним историю "Суперджета". Давайте поднимем старые газеты, журналы, телевизионные выступления гражданина Погосяна. О чем он говорил? Почему был выбран для конструирования производства именно "Суперджет", а не какой-нибудь другой самолет? Он говорил так: "Потому что, во-первых, у нас имелась технологическая возможность для выпуска этого самолета, наработанные какие-то элементы, базы, которые позволяли легко его создать".

И второе. Он говорит: "Мы искали нишу, где мы можем быть конкурентоспособными, где у нас будет как можно меньше конкурентов". И нашли эту нишу на ближнемагистральных региональных перевозках. Они побоялись делать самолет для среднемагистральных авиалиний или дальних, потому что там большие конкуренты: и "Боинг", и "Аэробус" и некоторые другие.



Заметьте, все, что он сказал, абсолютно уважаемые и правильные мысли, но это мысли, которые "родило" само предприятие, оно сработало в своих интересах, оно нашло себе нишу. Эта ниша может быть даже не у нас. Но, заметьте, это не соответствует тому, что реально требовалось стране. В тот период времени стране требовалась замена самолета Ан-24. И "Суперджет", я вам скажу прямо, вообще стране мало нужен. И сейчас эта игрушка, которая может летать, а может не летать, без нее ничего не изменится, если его не будет. Ан-24 – самый массовый самолет в истории советской гражданской авиации, их было выпущено 3800 штук. Но, видите, как, исходя из логики самого предприятия, был избран "Суперджет", а не замена Ан-24. А была реально замена Ан-24? Была. И Ан-140 можно было довести до ума, забрав его у украинцев, и Ту-334 у нас был, и то же самое Ил-114. Он еще в 1992 году здесь на "Максе" стоял, тогда он назывался 112-й, теперь его усовершенствовали. Все было, но выбран был другой путь. Как избежать этого? Как сделать так, чтобы в авиапром шли заказы, которые действительно нужны стране и так далее? Надо ставить вопрос о том, чтобы заказчики разработки новых типов воздушных судов определялись не авиапромом, а Минтрансом. Он должен диктовать политику, он должен говорить: нам нужны самолеты вот такой-то вместимости и такие-то характеристики. Идите и делайте их. Это первый вопрос.

Второй вопрос – так называемый консолидированный заказ. Вот некоторые из нас являются членами Государственной комиссии по Арктике. Помните, последнее заседание этой комиссии в Петербурге?

Зашел вопрос о консолидированном заказе. Министр транспорта (видимо, может быть, для него это прозвучало немножко директивно, что ли) сказал: "Мы не можем заниматься консолидированным заказом. Потому что заниматься консолидированным заказом, потом отвечать за его выполнение... Мы не юридическое лицо, чтобы заключать контракты". Не об этом ведется речь. Речь ведется о том, что Минтранс должен консолидированный заказ сделать как расчет необходимого количества техники – это ширина, – да еще в глубину, по годам.

Почему это Минтранс? Потому что это могли делать для себя субъекты Федерации. А куда им сдавать свои наработки? Это первое. А некоторые субъекты имеют потребность в этом, но не имеют авиакомпаний, с которой они могли бы это сделать. А кроме того, мы же должны не сбрасывать со счетов, что кроме субъектов у нас еще есть и другие заказчики – например, МЧС, Вооруженные Силы. Например, медицинская авиация, катастрофы и так далее. Их субъекты Федерации не могут учесть, поэтому единственным органом, который мог бы скоординировать это все, конечно, является Минтранс.

Олег Олегович ссылался на профессоров из Мюнхена. На самом деле это все давным-давно настолько известно, что уже забыто. Именно так делали в Советском Союзе – и стыковку рельсов, и крюковые челноки и так далее. Но это хорошо, что вы читаете, развиваетесь.

Вот и карты в руки: надо создать такую схему маршрутов, что станет понятно, сколько и как, каких самолетов надо заказывать. Потом, определив этот заказ, надо на основании его заключать предварительные договоры – договоры о намерении, которые должны уже подписывать субъекты Федерации, федеральные министерства и авиакомпании, которые будут это выполнять. Это протокол о намерении. Надо, чтобы на основании этого заработала лизинговая система, определялась цена, условия и сроки поставок и уже заключались нормальные, обычные контракты. Вот такую трехуровневую систему надо выстроить с заказом самолетов. Если мы не выстроим, тогда и Минпромторг окажется разоруженный, и у нас ничего не получится, потому что он правильно говорит: "Если вы у меня закажете 25 самолетов, то это не производство". Это нерентабельное производство, ненужное, никто их не купит по такой цене и так далее.

Я еще раз повторяю, смотрите, какая ситуация: самолеты, о которых мы говорили, Ил-114, теоретически, как трактуют министерские начальники, должен идти на замену Ан-24. Ан-24, повторяю еще раз, было выпущено 3800 штук, а он сейчас набрал заказов на Ил-114 только 25. Сравните 3800 и 25. Ладно, скидку дадим, что Советский Союз – это не Россия, это в два раза больше, пусть будет 1900. Ладно, сделаем скидку, люди стали меньше летать. Но это около 1000 в моем понимании или как минимум 500, но никак не 25. Но он не может узнать, где же еще будут заказы, это может сделать только Минтранс.

Поэтому предлагаю рекомендовать, чтобы Минтранс (пункт 1) был определен головным заказчиком типов самолетов, которые должен выпускать Минпромторг, как раньше. Как строились автомобили? Главным заказчиком автомобилей в стране, в том числе и всех легковых, было Министерство обороны СССР. Это они говорили: "Нам нужен вот такой автомобиль, идите делайте". В результате получался и УАЗ-469, и ГАЗ-69, чтоб вы знали, и ГАЗ-51, и УАЗ-452 – это все приходило из Министерства обороны в Минавтопром. Так же и здесь, это все должно приходиться из Министерства транспорта: "Вот такой нам нужен самолет, идите разрабатывайте".

Второе. Сколько нужно таких самолетов – тоже Минтранс должен определять. Поэтому мы должны рекомендовать, чтобы он и стал организатором разработки консолидированного заказа. Так?

## **РЕПЛИКА**

Да.

**В.А. ШТЫРОВ**

Вот предлагаю записать это все.

Ну и, наконец, третье. Мы не добьемся успеха, если не снизим себестоимость перевозок за счет технических решений (мы пока что говорили об организационных решениях).

Что я имею в виду? Надо включать в планы работу по переходу на совершенно другую техническую основу местных аэропортов. Представьте себе, один самолет в неделю прилетает, а по нормам он должен содержать весь штат вплоть до отдельно от поселковой пожарной команды. В поселке – своя, в аэропорту – своя, пожарная машина у этих – своя, у этих – своя, сторож у этих – свой, у этих – свой.

Аэронавигационное оборудование, оно устарело совершенно. Даже Боинги по 727-й где-нибудь в Африке садятся на аэродром, на котором один человек персонала. Сел, выгрузился и улетел. Один человек персонала. А у нас надо содержать около 50 человек.

Значит, надо менять саму техническую основу аэропортов. Это сложная задача, но она возможная. И вот Олег Олегович ее упоминал, когда говорил про магнитные бури, которые со школы известны. Это важнейший вопрос. Тогда можно снизить себестоимость.

И, второе, конечно, никаких иностранных двигателей и всего остального не может быть. Я на своем опыте, будучи президентом компании "АЛРОСА", от отчаяния в 1997 году мы купили два самолета Ан-38 на Чкаловском заводе в Новосибирске. Другого не было подходящего нам самолета. Нам, кровь из носа, надо было летать. Хороший самолет, отличный, но на нем стоял американский двигатель. У нас средний налет на один самолет получался меньше 40 процентов от положенного. Мы все время у них что-то покупали – масло, гайку, винтик. И дороговизна. Этого не надо делать. Должны быть абсолютно отечественные самолеты. И, конечно, вид топлива.

Поэтому когда говорят, что вот мы взяли американский двигатель и поставили на Ан-2 и сейчас все будет хорошо, это тупиковый путь. Я напому, у нас был Ан-3, который летал на отечественном двигателе. Что же вы его не реанимируете? Это для Минпрома вопрос.

Александр Константинович, я прошу эти предложения записать.

А я у вас отпрашивался. Поэтому я могу идти, да?

**А.К. АКИМОВ**

Спасибо, Вячеслав Анатольевич.

Мы завершаем. Тут несколько выступлений. Давайте уважим друг друга. Из регионов люди приехали.

Я хочу дать слово Виктору Николаевичу Фёдорову, председателю постоянного комитета Госсобрания Собрания (Ил Тумэн) Республики Саха (Якутия). У него интересное предложение.

**В.Н. ФЁДОРОВ**

Добрый день, уважаемые коллеги, приглашенные. Я про деньги говорить не буду. Мы 26 июня 2015 года проводили парламентские слушания по Дальнему Востоку и Забайкалью. Вы понимаете, Север, Дальний Восток, Забайкалье без авиации жить не будут. У меня есть доклад. Тут статистика. Вы понимаете, без авиации нам нельзя никуда доехать, нельзя никуда добраться. За советскую власть агитировать вас не буду.

Рекомендации что выявили на самом деле? У нас большая территория – 3 млн. километров. Доступность в основном авиационная. У нас на санавиацию уходит только миллиард... в прошлом году 21 миллион ушел на санавиацию из бюджета республики. 70 миллионов ушли на лесоохрану и пожаротушение.

Работаем по следующей схеме: в республике функционируют 32 аэропорта, имеющих возможность приема самолетов Ан-24, Л-410, из них с твердым покрытием всего 5, но сохранились авиационные площадки. Внутри республики летают Ан-24, Л-410 ("Бомбардье"). Внутрирайонные перевозки осуществляет Ан-2 и Ми-8. Но вот здесь беда, я считаю. Ан-2 у нас 170 тыс. рублей в час, Ми-8 доходит до 280 в час. Для себя я все время привожу пример: с ужасом узнал, что Ми-8 за 15 минут полета тратит бочку топлива – 200 литров.

**С МЕСТА**

По Ан-2 откуда такая цифра взялась?

**В.Н. ФЁДОРОВ**

170. Я вам представлю отдельно.

**С МЕСТА**

Я на нем отлетал 12 тысяч, не представляю, сколько...

**А.К. АКИМОВ**

Давайте не перебивать.

**В.Н. ФЁДОРОВ**

Мы считаем, что в республике должна присутствовать вся шкала типов размеров летательных аппаратов, использующихся в коммерческих целях, вместимостью 6, 8, 12, 40 пассажиров. Внутри республики летать готовы на "Бомбардье" Q300, Q400 – 50-60 мест, Решение проблемы внутрирайонных перевозок по выполнению государственных задач возложить в основном на частный, малый и средний бизнес, который будет их реализовывать на самолетах

малой авиации, как на Аляске. В принципе предложения агентства по воздушным сообщениям перекликаются как-то с этим.

Малая авиация у нас получила развитие в 2010 году, когда (спасибо) открыли небо. Но открыли небо для полетов, но не для бизнеса. У нас уже есть энтузиасты в республике, которые летают на вертолетах "Сесна", "Робинсон", "Мол", "Тундра" и прочее. Всего порядка 30 летательных аппаратов. Якутское авиационное училище есть, готовим пилотов. В этом году 20 человек выпустили, готовим частных пилотов. В Республике Саха (Якутия) ситуация не только созрела, но перезрела.

Я хотел бы поблагодарить Барсука Владимира Евгеньевича за выпуск самолета ТВС. Наши ребята на Калыме купили их три штуки, уже уголовные дела на них открыты.

Вы знаете, в чем проблема. Сложилась ситуация, когда летать можно, но производить коммерческие перевозки, возить пассажиров, выполнять санитарные рейсы, проводить работу по лесоохране запрещает Воздушный кодекс. Это требование лицензий, это наличие трех воздушных судов, нужно иметь десять служб, нужно иметь 12 обязательных должностей и массу-массу таких препонов и рогаток.

Завершая свое выступление, я поддержал бы наши парламентские слушания Дальний Восток и Забайкалье, которые дали такие рекомендации: в нормативно-правовых актах Российской Федерации по лицензированию и сертификации коммерческих перевозок и выполнению авиационных работ содержатся избыточные требования к российским юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, эксплуатирующим легкие воздушные суда. Данные требования не позволяют органам госвласти субъектов Российской Федерации привлекать указанные юридические лица, индивидуальных предпринимателей для выполнения коммерческих перевозок. Указанные требования не способствуют развитию конкуренции на рынке местных воздушных перевозок с целью снижения стоимости авиабилетов на маршрутах внутри региона. И поэтому рекомендуется рассмотреть возможность разработки и внесения соответствующих изменений в воздушное законодательство Российской Федерации, направленных на расширение и повышение эффективности использования легких воздушных судов для коммерческих перевозок пассажиров, почты, грузов. Спасибо.

**А.К. АКИМОВ**

Спасибо.

Вадим Иванович Кривов, министр транспорта Архангельской области. Пожалуйста.

**В.И. КРИВОВ**

Уважаемые коллеги, я подготовил тоже выступление, но практически здесь уже все прозвучало. И я вижу уставшие лица, хочу буквально в двух словах сказать про самолет ТВС. Я рассматривал его, я лично ездил на встречу с генеральным директором, американский двигатель, я тоже считаю, что это мимо и планер не новый – это тоже не совсем правильно. Я предлагаю, нужно разрабатывать новое. Это коротко по нам. И убытки уже у нас запланированы по малой авиации, мы увеличиваем стоимость, вернее, чтобы удерживать стоимость, мы постоянно увеличиваем деньги в бюджете на поддержание доступности граждан.

---

А вы где летаете?

**В.И. КРИВОВ**

Мы летаем по нашим маленьким населенным пунктам.

**А.К. АКИМОВ**

Спасибо.

Валерий Евгеньевич Остапчук, генеральный директор "Нарьян-Марский объединенный авиаотряд". Очень коротко 2-3 минуты.

**В.Е. ОСТАПЧУК**

По нормативно-правовой базе авиации коллега из Саха (Якутия) сказал, что следует дать возможность выполнять коммерческие перевозки авиации общего назначения. Вообще ФАП № 128, по-моему, был создан для того, чтобы узаконить авиацию общего назначения.

Все прекрасно, вы можете купить самолет и выполнять полеты, но я категорически против, чтобы выполнялись коммерческие полеты авиацией общего назначения. Объясню почему. Потому что посмотрите статистику, информацию по безопасности полетов, с завидной регулярностью два-три воздушных судна авиация общего назначения роняет в месяц. Это минимальная цифра. А те требования, которые к нам предъявляются коммерческим предприятием, мы понимаем, что да, они излишни. Я тоже хотел бы обратиться и в Минтранс, потому что требования к аэропортам Севера, Арктики должны несколько отличаться от требований, которые предъявляются к Москве. Далеко ходить не буду, аэропорт "Варандей" чисто буровики обслуживают, "Газпром нефть шельф" платформа "Приразломная" и платформа "Варандей" – это отгрузочный причал компании "ЛУКОЙЛ". Выполняют там полёты только вахтовики.

Ространснадзор приходит и говорит: "Ребята, отраслевой стандарт 1994 года. Где у вас комната матери и ребенка? Где у вас киоск Союзпечати? Где у вас аптечный пункт?"

Каким образом эти вопросы могут влиять на безопасность полетов? Требования нужно как-то взвешивать. Летают только нефтяники.

Ну и коротко по самолетам. Мы тоже рассматривали "Сухой Суперджет". На наш ... (?) в аэропорту "Нарьян-Мар" при его несущей способности он 5 тонн загрузки должен скинуть. Естественно, Ил-114 летал к нам еще в 90-х годах, была такая компания "Выборг", прекрасный самолет с прекрасной топливной эффективностью и прекрасным шасси, которое может летать по всем северным аэродромам, вплоть до грунтовых. То есть альтернатива Ан-24, Ил-114, я считаю, это пять с плюсом.

По воздушным судам коротко пробежусь. Ремоторизация от безысходности, от того, что нам тоже нужно сокращать расходы по местным воздушным линиям. Надо отдать должное Ненецкому автономному округу, его администрации, на 42 тысячи населения мы перевозим 23 тысячи – это все население населенных пунктов округа в течение года. Себестоимость перевозки в три раза выше стоимости билетов, две трети гасит округ. На 23 тысячи перевезенных пассажиров 240 млн. рублей в год.

Хотелось бы отметить такой момент по лизингам. Лизинг должен быть не менее 15 лет. Сегодня при всем при том, что выделяются деньги ГТЛК, ГТЛК даже не вышло на конкурс лизинговый. У нас заключен договор со "Сбербанк Лизингом", ГТЛК даже не заявила на приобретение самолетов ТВС. Мы два самолета ТВС приобрели, сейчас происходит перерегистрация, будем выполнять на них коммерческие воздушные перевозки. Надеюсь, что это сократит процентов на 30 себестоимость летного часа.

По вертолетам я еще хотел остановиться. Никто не говорит, а север, Арктика... Я не знаю, в Европе осталось два отряда, которые эксплуатируют самолеты Ан-2, не знаю, что за Уралом. По крайней мере, в Ямало-Ненецком нет самолетов и дальше на Восток там самолетов нет. Почему? Потому что прекратили выпуск Б-91 на самом деле. Мы покупаем бензин голландского производства через посреднические фирмы. Стоимость его на сегодня, я могу вам озвучить, 1 килограмм – 109 рублей, это закупочная его, то есть литр его стоит больше 100 рублей, а литр на километр мы должны тратить. Поэтому ТВС... надо сказать большое спасибо новосибирцам.

Так вот я к чему хотел вернуться? К вертолетам. Север, нефтянка и пассажирские перевозки выполняются на вертолетах Ми-8. На всякий случай в реестре, если мне не изменяет память, 2,5 тысячи вертолетов, из них половина, 1200 – это частные вертолеты "Робинсоны", которые роняют каждый день и так далее, и ведомственные. Настоящих рабочих лошадок на сегодня в России осталось порядка 1200 вертолетов, из них на крыле если 1000 есть – это хорошо.

Сотни из них – это Ми-26, это К-32, это К-26, ну еще "Еврокоптер 350". Вертолетов Ми-8МТВ 171-х и модификаций 300 штук, из них половина – это наследие Советского Союза выпуска 1990–1991 годов. Вот эти лошадки и работают. Новые вертолеты кто покупает у нас на сегодня? "Газпромавиа", Ренаракрафт"(?), "Лукойл-АВИА" и в лизинг взяли авиакомпанию "ЮТэйр". У нее все новые машины работают в Африке.

Что работает у нас, в России? Максимум 600-700 вертолетов Ми-8МТВ и модификации различные, у которых срок эксплуатации календарный закончится через 10 лет. В 2026 году календарные сроки всех вертолетов из советских времен закончатся, а новых вертолетов всего 150 штук МТВ. Для того чтобы обеспечить транспортную доступность Арктики, необходимо выпускать 100 вертолетов каждый год в течение 10 лет.

### **А.К. АКИМОВ**

Хорошо. Спасибо.

Юрий Павлович Петров, я прошу очень коротко. Город Омск, АП "Мотор".

Пожалуйста.

*(Неразборчиво.)*... регионов надо послушать коротко.

### **Ю.П. ПЕТРОВ**

Авиаремонтное предприятие "Мотор", Петров Юрий Павлович. Я по поручению от имени некоммерческого партнерства "Росавиацентр", позвольте проинформировать о состоянии дел с организацией обеспечения летной годности самолетно-моторного парка Ан-2. Ан-2 – самый массовый самолет, который был введен в эксплуатацию абсолютно на всей территории Российской Федерации, в том числе и арктического бассейна, давно причем.

Одна из причин потери самолетно-моторного парка Ан-2, имеющего невыработанный остаток примерно от 30 до 70 процентов, – это прекращение деятельности авиаремонтных заводов в Магадане, Хабаровске, Красноярске, имеющих право на восстановление межремонтного ресурса путем капитального ремонта. Расходы эксплуатантов по доставке самолетов Ан-2 на капитальный ремонт в европейскую часть Российской Федерации и обратно выросли в десятки раз и стали недоступны для коммерческого эксплуатанта.

Самолет Ан-2 эксплуатируется в десятках стран, но только в России до сих пор продолжает существовать изжившая себя принятая в СССР (тогда это было оправдано) классическая схема восстановления ресурса самолетов Ан-2 только через капитальный ремонт и только на авиаремонтных заводах.



Департамент государственной политики в области гражданской авиации, а в частности заместитель директора департамента Андрей Геннадьевич Шнырев, который инициировал и довел до логического завершения принятую во всем мире современную систему поддержания летной годности воздушных судов, процедура реализации которой предписана в новых федеральных правилах ФАП-285. ФАП-285 дают возможность реализовать систему поддержания межремонтного ресурса самолета Ан-2 непосредственно в регионах, на сертифицированных базах. Система не нова и работает во всем мире, по бюллетеню(?) завода-изготовителя (номер не буду говорить, это 0306562000002), и только ее введение в России до нынешнего времени блокировалось украинской стороной ГП "Антонов" по своим коммерческим соображениям, конечно.

### **А.К. АКИМОВ**

Предложения, товарищи.

### **Ю.П. ПЕТРОВ**

Я вам хочу дальше сказать. Смотрите, неумолимая заслуга, конечно, ФГУП СибНИА Чаплыгина, директора института Барсука Владимира Евгеньевича, который вернул домой, в Россию, самолет Ан-2 и взял на себя обязанности разработчика по поддержанию летной годности и модернизации оставшегося парка самолетов Ан-2, по рекомендации управления поддержания летной годности Росавиации, а также по рекомендациям ФГУП СибНИА, Экспертного совета по Арктике и Антарктике Совета Федерации вплотную заняться планером. Мы совместно с ведущим российским эксплуатантом, Оренбургом, образовали, разработали и адаптировали подроссийскую нормативную базу, в том числе ФАП-285, прогрессивную форму технического обслуживания самолета Ан-2 по продлению ресурса самолетов Ан-2 в пределах назначенного ресурса изготовителем. Работы составляются сертифицированным персоналом на сертифицированных в установленном порядке региональных базах. Такие работы уже не одно десятилетие практикуются на российских вертолетах. Документация рекомендована нами только для регионов за Уралом, так как в европейской части России достаточно заводов, куда можно привезти или прилететь на самолете.

Это первая часть, что значит. А вторая часть – это помимо решенного вопроса с самолетом ТВС-2МС с двигателем ТРЕ-331-12 продолжает оставаться вопрос бюджетного самолета Ан-2, ремоторизация двигателя которого АШ-62ИР 16Э и АШ-62ИР 16С для эксплуатации на топливе с октановым числом не ниже 95-го, который имеет европейский

сертификат и сейчас уже имеет российский сертификат, одобренный Росавиацией, ГосНИИ ГА, МАКом, документация имеется в наличии.

Решение этих позиций до разработки новых летательных аппаратов до 2025 года позволит иметь самолетно-моторный парк и постоянную летную годность не менее 500 самолетов, возможно, даже и до тысячи, которые сейчас имеются просто в регистрации. Но хотя бы 500 Ан-2, находящихся в реестре гражданской авиации Министерства обороны, МЧС...

**А.К. АКИМОВ**

Заканчивайте.

**Ю.П. ПЕТРОВ**

Заканчиваю.

Находясь в городе Омске, авиаремонтное предприятие готово участвовать в создании государственно-частного партнерства на базе заброшенных производственных площадей, на территории "Полёта" и моторостроительного объединения имени Баранова.

Что хотелось в завершение сказать: надеюсь, что работа, которая проделана, и при полном ее одобрении по рекомендации Росавиации и Экспертного совета по Арктике и Антарктике в составе Совета Федерации будет введена в России в деятельность, в общем, спасет она десятки и даже сотни самолетов Ан-2...

**А.К. АКИМОВ**

Нет, ну правильно.

**Ю.П. ПЕТРОВ**

Я прошу решение о проблемах хотя бы вот этих двух положений – ресурса самолета и включения моторизации внести в постановляющую часть рекомендаций Правительству Российской Федерации. Это один из вопросов, о чем мы говорили.

**А.К. АКИМОВ**

Внесите.

Дальше. Завершаем. Заканчивать надо.

Щелочков Матвей Анатольевич, директор научно-производственного объединения "АвиаТех" Самолеты Амфибии России. Пожалуйста. *(Оживление в зале.)*

**М.А. ЩЕЛОЧКОВ**

Я тоже, учитывая состояние, вижу, какое настроение, скажу по-военному, сжатыми фразами. Я представляю компанию научно-производственное объединение "Авиационные технологии", город Самара. НПО "Авиатех" имеет опыт создания оригинальных успешных

самолетов, то есть самолетов-амфибий достаточно давно. Наши специалисты уже в течение последних 20 лет очень плотно работают над тематикой амфибийной авиации. Было создано много прототипов, таких как Л-6, Л-6М, Л-6СВ, мы активно участвовали в выставках, как на МАКСе, так и на гидроавиасалонах в Геленджике. Кто там бывал, наверное, нас наблюдали там.

Сейчас мы активно работаем над четырехместными, и семи-восьмиместными машинами. Четырехместный самолет вплотную подошел к серийному производству, это я говорю уже о том, что говорят нет новой техники, нет альтернатив. Живой пример – Салехард, у нас некоммерческое партнерство, авиационная компания успешно эксплуатирует их уже пятый год в условиях Крайнего Севера, Заполярья, налетали уже больше 10 тыс. часов, это существенно для таких машин.

Хочу сказать, что преимущество данного вида авиации – это его внеаэродромное базирование, то есть отсутствие инфраструктуры, ему не требуется инфраструктура, любой населенный пункт в условиях Крайнего Севера и даже не Крайнего Севера всегда стоит рядом с каким-нибудь водоемом. Любой водоем летом является подготовленной взлетно-посадочной площадкой для этого самолета. Зимой также на лыжном шасси без проблем с минимальной подготовкой к посадке с подбором (сам часто практиковал) можно с посадочной скоростью 90–95 километров в час, зайти, пройти, посмотреть и сесть на любую лужу, на любой пятачок.

Что я хочу сказать? Что очень обидно, когда наше государство тратит деньги на заранее бесперспективные проекты, я имею в виду Минпром, не знаю, кто это делает, кто принимает решения, когда финансируются миллионами долларов какие-то проекты, доводится до сертификации типа, а потом выбрасывается все на помойку, и таких примеров очень много – это Бе-103, "Гжель", Рысачок, буквально недавно. Что хочу сказать?

#### **С МЕСТА**

Кто ее покупает? У вас по амфибиям есть заказы?

#### **М.А. ЩЕЛОЧКОВ**

Да, Вы знаете, мы продаем единичные экземпляры. Я хочу сказать, что мы за 5 лет...

---

Вы один, а еще кто?

#### **М.А. ЩЕЛОЧКОВ**

Нет, зачем? Мы за 5 лет сделали 25 самолетов.

#### **А.К. АКИМОВ**

Давайте не будем перебивать. *(Говорят одновременно.)*

**М.А. ЩЕЛОЧКОВ**

Я хочу сказать...

**РЕПЛИКА**

В условиях Арктики очень много... *(Говорят одновременно.)*

**М.А. ЩЕЛОЧКОВ**

Согласитесь, что частные компании, которые, как Боинг вышел из "кроватьной" мастерской, да мы тоже вышли из "кроватьной" мастерской. В данный момент мы готовы выпускать и 20, и 30 самолетов. И есть в них потребность. Только у людей все останавливает сертификация типа. Недавно наша машина демонстрировалась, МЧС проводило, мне не надут соврать, буквально "Русский лед". Это было на Онеге, проводилось мероприятие МЧС с новой техникой. Там демонстрировался наш самолет. Многие руководители МЧС региональные подходили и говорили: вот нам бы такую машину, она нам просто необходима.

Есть в проекте еще у нас 8-местный самолет, летные испытания буквально проходит на следующий год. Есть двухмоторный самолет. Надо работать только.

Спасибо за внимание.

**А.К. АКИМОВ**

Хорошо. Спасибо.

Уважаемые коллеги, кто-то еще настаивает? Будем завершать?

Уважаемые коллеги, я считаю, что сегодня мы продолжили серьезный разговор. Кто не выступил, пожалуйста, свои предложения дайте.

Конечно. сегодня день непростой был, пленарное заседание, но мы должны обязательно сегодня завершить тот разговор, который мы начали. Я хочу словами закончить, которые сказал Рогозин Дмитрий Олегович, что мы, наоборот, поставим заслон тем предприятиям, которые сегодня ввозят из-за границы. Сегодня, мы выслушали, много заводов, много КБ есть, начиная с Омска, Новосибирска и так далее. Замечательные, талантливые у нас конструкторы, которые в свое время спроектировали, работали, до сих пор амфибии делают. Что, Ан-2 не могут сделать что ли? Время пропустили, к сожалению. Когда Вячеслав Анатольевич подводил итоги, он правильно сказал, что Минтранс, Минпромторг четко должны консолидированный заказ вместе с регионами сделать, какие самолеты для населения нужны. Я в начале своего выступления говорил об этом. Минимум тысячу самолетов нужно среднего класса, которые бы летали не только на Севере, в Арктике, в Сибири, на Дальнем Востоке, даже в средней полосе сегодня эти самолеты нужны.

Но мы сегодня, к сожалению, внятного ответа от Минпромторга не услышали. Понимаете? Но мы этот вопрос на уровне Совета Федерации, уважаемые коллеги, очень четко поставили и эту работу ведем. Сегодня правильно Вячеслав Анатольевич сказал, что Минтранс именно должен быть объединяющим заказчиком по этим самолетам. Потом Минпромторг должен эти самолеты уже поставить на серийное производство, используя именно отечественных производителей, наших машиностроителей увязать. Это все реально, возможно.

Вот это то, что касается выпуска наших самолетов. Я сегодня, когда мы резюмируем это, об этом сегодня все четко сказали, кто сегодня принимают участие. Я не хочу повторяться, но мы в рекомендациях все это запишем, как договорились, отредактируем и обязательно доведем до соответствующих министерств. В рекомендациях запишем.

### **С МЕСТА**

Рекомендацию еще одной структуре можно дать? А то мы всем раздали, я думаю, меня перевозчики, здесь сидящие, поддержат. Это нефтяникам нашим. В Штатах галлон минеральной воды стоит в полтора раза дороже, чем галлон бензине E-80. А это 75 процентов себестоимости. Вот мы говорим о кампании по снижению себестоимости: локомотив цены видим, а состав, который дальше из расходов, почему-то никто не смотрит на него.

### **РЕПЛИКА**

Платим 2 тысячи за тонну бензина авиационного... *(Оживление в зале.)* Правильно совершенно.

### **С МЕСТА**

Фразу одну говорю. Шесть лет назад, 2010 год. В зависимости от региона – от 8 до 14 тысяч тонн на керосин в крыло. Сейчас, по-моему, минимальная 43. И пусть думают сейчас, что делать.

### **А.К. АКИМОВ**

Да, снижение себестоимости... Конечно, мы – добывающая нефть страна, конечно, тарифы можно регулировать сегодня, себестоимость снизить. Об этом сегодня правильно говорили. Мы раскладку сделали по аэропортам и так далее, по авиаперевозкам. То, что государство принимает... Я думаю, что ваше предложение по нефтяникам обязательно надо принять и записать грамотно, профессионально, по снижению себестоимости.

Уважаемые коллеги! Те предложения, которые были очень хорошие с мест, я прошу дать. У нас работает группа. Вот Александр Михайлович, он – авиатор, Игорь Константинович, группа сенаторов, которые здесь непосредственно готовили "круглый стол". Очень много было

предложений. Я прошу дать свои предложения. Мы отработаем. Аппарат сегодня у нас работает. И в рекомендациях то, что предложено, мы отработаем и внесем. Максимум в течение недели.

Спасибо, дорогие друзья.