

АППАРАТ СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОГО СОБРАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ПРАВОВОЕ УПРАВЛЕНИЕ

ул. Б.Дмитровка, д. 26, Москва, 103426

Тел. (495) 692-69-74

Председателю Комитета
Совета Федерации по
экономической политике

А.В.КУТЕПОВУ

Уважаемый Андрей Викторович!

В связи с письмом от 10 апреля 2023 года № 3.6-12/1417@ направляется подготовленный в Правовом управлении Аппарата Совета Федерации информационный правовой материал для использования при подготовке к проведению Комитетом Совета Федерации по экономической политике заседания «круглого стола» на тему «Региональная авиация как важный фактор социально-экономического развития субъектов Российской Федерации».

Приложение: файл (15 л.).

Заместитель
Руководителя Аппарата
Совета Федерации —
начальник Правового
управления

Е.Ю.ЕГОРОВА

АППАРАТ СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОГО СОБРАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ПРАВОВОЕ УПРАВЛЕНИЕ

ул. Б.Дмитровка, д. 26, Москва, 103426

Тел. (495) 692-69-74

**К вопросу о региональной авиации
как важном факторе развития
социально-экономического развития
субъектов Российской Федерации**

Обеспечение внутреннего воздушного сообщения, включая региональные и местные авиаперевозки, в Российской Федерации является одной из важнейших задач социально-экономического развития России.

В настоящее время существует немало проблем в развитии региональных и местных авиаперевозок, в частности, в районах Сибири и Дальнего Востока. Так, низкая плотность населения и его низкая платежеспособность обуславливают низкую интенсивность пассажиропотоков, что, в свою очередь, определяет высокую себестоимость авиаперевозок вследствие высоких затрат на содержание аэродромной сети и использования воздушных судов малой вместимости. Себестоимость авиаперевозок в большинстве случаев превышает возможности населения по оплате услуг воздушного транспорта, что определяет убыточность деятельности его авиапредприятий на рынке местных перевозок. Это приводит к закрытию авиалиний и сокращению аэродромной сети и других объектов наземной инфраструктуры. В качестве отрицательных факторов, мешающих нормальной деятельности региональной авиации, влияющих на ее развитие, следует отметить высокую стоимость авиационного топлива, низкий технический уровень эксплуатируемых воздушных судов, нехватку квалифицированных авиационных специалистов из-за общего оттока населения из регионов. Кроме того, производственная база аэропортов имеет значительный физический износ, отсутствует современное светотехническое и радиотехническое оборудование, топливозаправочные комплексы находятся в неудовлетворительном состоянии.

При этом в системе региональных и местных авиаперевозок масштаб проблем и диспропорций, характерных для всей гражданской авиации Российской Федерации, возрастает в несколько раз. В результате состояние основных фондов региональной системы авиаперевозок приближается к критическому.

Одним из основных документов, в котором выявлены проблемы и намечены пути их решения в области развития транспорта, в том числе воздушного, является Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года (далее – Стратегия), утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 года № 3363-р. В Стратегии отмечается низкая транспортная подвижность населения страны в целом, и низкая авиационная подвижность населения Российской Федерации по регионам, что препятствует сбалансированному развитию страны и регионов.

Авиационная подвижность населения Российской Федерации ниже уровня развитых стран и крайне неравномерна по регионам. В 20 крупнейших агломерациях она находится на уровне 2,6 поездки на человека в год (выше уровня Европейского союза), в остальных регионах это значение в 10 раз ниже – 0,26 поездки на человека в год. В 2019 году только 19,2 млн. пассажиров (39 процентов внутренних перевозок) перевезено на маршрутах, минуя Москву.

Проблема низкой авиационной подвижности остро стоит для территорий Арктической зоны Российской Федерации и Дальнего Востока, где часто единственным круглогодично доступным видом транспорта является авиасообщение. Авиационная подвижность населения удаленных и труднодоступных территорий на 40 процентов ниже среднероссийских значений – 0,58 поездки на одного жителя в год. Для сравнения, в странах, где также существуют проблемы транспортного обслуживания удаленных территорий, уровень авиационной подвижности жителей удаленных территорий в 5 - 8 раз выше (4,2 поездки в год на жителя удаленных территорий в Королевстве Норвегия, 3,3 поездки в год - в Австралии).

Низкий уровень развития местных воздушных перевозок препятствует повышению связанности сети воздушного транспорта и увеличению транспортной подвижности жителей Арктической зоны Российской Федерации и Дальнего Востока. С 2015 по 2019 годы объемы перевозок на местных воздушных линиях увеличивались медленнее, чем перевозки на внутренних воздушных линиях. Их ежегодный темп роста составлял 2,1 процента в год в сравнении с 8,6 процента на внутренних воздушных линиях.

Барьером на пути развития авиационной подвижности населения в регионах, особенно в удаленных и труднодоступных районах, является высокая себестоимость авиаперевозок в сравнении с уровнем доходов населения. Одним из факторов высокой себестоимости региональных и местных воздушных перевозок является стоимость авиационного керосина, в особенности на Дальнем Востоке и в Арктической зоне Российской Федерации.


Развитие региональных и местных воздушных перевозок невозможно без решения проблем аэродромной инфраструктуры и совершенствования системы организации воздушного движения, развития парка воздушных судов, включая легкую авиацию. Значительная часть внутренних местных и региональных перевозок в труднодоступных районах осуществляется через аэропорты с малой интенсивностью движения, входящие в состав федеральных казенных предприятий. Для региональных и местных аэропортов с низкой интенсивностью движения сохраняются высокие требования транспортной безопасности, что, в свою очередь, повышает аэропортовые сборы и снижает рентабельность региональных перевозок.

В рамках сети региональных и местных аэропортов, аэродромов и посадочных площадок существуют значительные территориальные диспропорции в уровне развития транспортной инфраструктуры, которые выражаются в низкой оснащенности необходимым оборудованием, зданиями и сооружениями. Значительная часть действующей авиационной инфраструктуры, используемой для осуществления местных и региональных перевозок, требует капитального

ремонта и реконструкции в целях продления эксплуатационно-технического ресурса.

Требуется развитие программы привлечения внебюджетных средств через программы взаимодействия в рамках государственно-частного партнерства и концессионных соглашений, предусматривающие развитие терминальной и аэродромной наземной инфраструктуры аэропортовых комплексов. Не завершено реформирование Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации в целях создания аэронавигационной системы Российской Федерации, что тормозит дальнейшее внедрение и развитие перспективных средств навигации, рекомендованных Международной организацией гражданской авиации. Не созданы условия для расширения практики применения удаленного диспетчерского и полетно-информационного обслуживания. Сохраняется значительная зависимость российских авиакомпаний от парка воздушных судов зарубежного производства. В настоящее время более 85 процентов объемов пассажирских перевозок выполняется на воздушных судах иностранного производства, что приводит к значительному ежегодному оттоку капитала из российской экономики в виде лизинговых платежей. Также сохраняется проблема недостаточного оснащения учебно-материальной базы учебных заведений гражданской авиации, в том числе поддержания в нормативном состоянии инфраструктуры учебных аэродромов, привлечения пилотов-инструкторов, поддержания летной годности учебных воздушных судов, обновления учебно-тренажерной базы и закупки горюче-смазочных материалов.

В Стратегии выделены приоритетные направления развития региональных и местных воздушных перевозок, к которым относятся:

модернизация аэропортовой инфраструктуры Единой опорной сети – развитие и реконструкция инфраструктуры региональных аэропортов и аэродромов, в первую очередь в регионах Сибири и Дальнего Востока, для обеспечения стабильного развития сети межрегиональных регулярных пассажирских авиационных маршрутов, минующих  Москву; реализация и развитие действующих программ субсидирования внутренних воздушных

перевозок, направленных на развитие многоуровневой узловой сети авиаперевозок, с учетом развития и спроса субъектов Российской Федерации, обеспечения транспортной доступности удаленных и труднодоступных территорий, а также для увеличения доли межрегиональных регулярных пассажирских авиационных маршрутов, минующих Москву; разработка мер государственной поддержки развития местных авиационных перевозок, в том числе субсидирование таких перевозок за счет средств федерального бюджета, совершенствование мер налоговых преференций для региональных и местных авиационных перевозок; совершенствование расчетов аэропортовых сборов и тарифов для авиакомпаний на региональных и местных авиалиниях (дифференцированный подход); обеспечение транспортной связанности (в первую очередь за счет автобусных и железнодорожных перевозок) региональных узлов с близлежащими населенными пунктами; создание условий для работы и поддержания деятельности единой региональной авиакомпании в целях осуществления регулярных социально значимых перевозок в Дальневосточном федеральном округе с использованием воздушных судов отечественного производства для обеспечения доступности таких перевозок и развития сети региональных воздушных перевозок; обеспечение условий для создания и работы низкобюджетных перевозчиков (лоукостеров), ориентированных на развитие сети региональных воздушных перевозок в целях повышения их доступности; расчет текущей и прогнозной потребностей авиационных компаний в воздушных судах для осуществления межрегиональных и местных авиационных перевозок пассажиров, определение оптимального типового ряда воздушных судов, определение механизмов их закупок с участием государственных лизинговых компаний и источников финансирования. Так, к 2030 году потребность в авиационной технике по наиболее востребованным типам воздушных судов составит 700 самолетов и 438 вертолетов; обеспечение условий для создания целостной системы послепродажного обслуживания отечественной авиационной техники, в том числе для реализации запланированных проектов создания центров послепродажного обслуживания в

базовых аэропортах основных эксплуатантов и стартовых заказчиков отечественных воздушных судов (на территориях аэропортов Северо-Западного, Центрального, Уральского, Сибирского, Дальневосточного федеральных округов); разработка и применение наиболее экономически эффективных типовых проектов строительства (реконструкции) служебно-пассажирских зданий аэропортов с малой интенсивностью полетов; развитие сети посадочных площадок; развитие перевозок легкими воздушными судами, в том числе вертолетами и беспилотными авиационными системами, на местных маршрутах; внедрение и распространение практики применения капитального ремонта аэродромов (аэропортов) в целях сокращения срока работ и оптимизации финансовых затрат; подготовка предложений по мерам, направленным на снижение конечной стоимости авиационного керосина на территории Дальневосточного федерального округа и в труднодоступных районах; совершенствование нормативно-правовой базы в целях развития авиации общего назначения и авиационных работ; создание условий для расширения практики применения удаленного диспетчерского или полетно-информационного обслуживания на аэродромах с малой интенсивностью движения в целях сокращения капитальных затрат оператора аэродрома и оптимизации расходов авиакомпаний; комплексное и взаимосвязанное решение вопросов развития сети авиационной инфраструктуры и авиапредприятий, авиастроения и послепродажного обслуживания гражданских воздушных судов, а также развития легкой авиации и беспилотных авиационных систем.

К числу ключевых вопросов развития региональных и местных воздушных перевозок относится решение кадровых проблем. Подготовка высококвалифицированных профессиональных кадров для осуществления региональных и местных перевозок является частью всей системы подготовки кадров для воздушного транспорта и транспортной отрасли в целом. В рамках совершенствования указанной системы целесообразно особое внимание уделять развитию следующих механизмов в части региональных и местных воздушных перевозок: мониторинг рынка труда и рынка образовательных услуг гражданской

авиации; целевое обучение; популяризация профессий, относящихся к членам экипажей воздушных судов и обеспечивающему персоналу; обеспечение условий для качественной разработки и утверждения федеральных государственных образовательных стандартов, типовых программ профессионального образования, образовательных программ и программ подготовки членов экипажей воздушных судов. Планируется разработка и применение мотивационных и социальных программ с участием субъектов Российской Федерации для сотрудников авиапредприятий, обеспечивающих региональные перевозки, особенно в местностях, где авиационному транспорту нет альтернативы. Такие программы нацелены на сохранение летного состава для обеспечения региональных перевозок и могут включать в себя, в том числе механизмы льготного приобретения или аренды жилья, стимулирующие выплаты, расширенный социальный пакет и другое.

По итогам совещания по вопросам развития авиационных перевозок и авиастроения, прошедшего 31 марта 2022 года, Президентом Российской Федерации 22 апреля 2022 года утвержден перечень поручений (Пр-712). Правительству Российской Федерации поручено утвердить комплексную программу развития авиационной отрасли на период до 2030 года (далее – комплексная программа) и обеспечить ее реализацию. В комплексной программе необходимо отразить: показатели, характеризующие деятельность в авиационной сфере – объем международных и внутренних пассажирских воздушных перевозок, долю воздушных судов отечественного производства в парке российских авиакомпаний, а среди них – долю исправных воздушных судов. Предусмотреть ежегодное увеличение данных показателей: основные параметры оптимальной маршрутной сети; количество воздушных судов (в том числе для обеспечения потребности малой авиации), которое требуется российским авиакомпаниям с учетом необходимости обновления и пополнения парка в целях достижения предусмотренных показателей (по типам воздушных судов); оптимальные номенклатуру, объемы и сроки поставок воздушных судов отечественного производства с учетом

необходимости реализации в возможно короткие сроки программ импортозамещения, а также графики производства отечественных комплектующих, запасных частей и расходных материалов, обеспечивающих данные поставки; обязательства отечественных предприятий по осуществлению в запланированный срок и в запланированном объеме поставок воздушных судов, комплектующих и запасных частей к ним, расходных материалов, отвечающих требованиям к качеству поставляемой продукции; меры по модернизации и расширению производства воздушных судов, поддержанию их летной годности, техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов; показатели, характеризующие снижение стоимости приобретения и эксплуатации воздушных судов отечественного производства, а также владения ими; гарантированные объемы и источники финансирования мероприятий, предусмотренных комплексной программой, в том числе за счет бюджетных ассигнований федерального бюджета и средств Фонда национального благосостояния (с разбивкой по годам).

Комплексная программа развития авиационной отрасли Российской Федерации до 2030 года утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 25 июня 2022 года № 1693-р. В комплексной программе отмечено, что авиационные компании Российской Федерации перевезли за 2021 год 111 млн. пассажиров, из них на международных воздушных линиях 23,5 млн. пассажиров и на внутренних воздушных линиях 87,5 млн. пассажиров, и 1476912,26 тонны грузов. На внутренних воздушных линиях в 2021 году обслуживалось около 4340 маршрутов, из них около 480 маршрутов обеспечили более 95 процентов всего пассажиропотока на внутренних воздушных линиях. Авиационные перевозки пассажиров осуществлялись через 260 аэропортов и посадочных площадок.

В Государственный реестр аэродромов и вертодромов гражданской авиации Российской Федерации на начало 2022 года включено 236 аэродромов, 91 аэропорт отнесен к аэропортам федерального значения и 79 имеют статус международного аэропорта. Кроме того, в стране существует более 2400

посадочных площадок, часть из которых эксплуатируется в интересах регулярного местного и регионального авиационного сообщения. В перечень эксплуатантов, имеющих сертификат эксплуатанта для осуществления коммерческих воздушных перевозок, включены 110 авиационных компаний. Указывается, что инфраструктурное обеспечение воздушных перевозок по сформированной маршрутной сети будет реализовано в рамках комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации 30 сентября 2018 года № 2101-р, предусматривающего в основном модернизацию и ремонт действующих аэропортов и аэродромов.

В комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры включен Федеральный проект «Развитие региональных аэропортов и маршрутов», направленный на решение задач реконструкции инфраструктуры региональных аэропортов и расширения сети межрегиональных регулярных пассажирских авиационных маршрутов, минуя **г.** Москву, до 50 процентов от общего количества внутренних регулярных авиационных маршрутов. Предусматривается реконструкция объектов в аэропортовых комплексах, реконструкция аэродромных комплексов, включая реконструкцию (строительство) взлетно-посадочных полос, реконструкция вспомогательных объектов аэропортовой инфраструктуры (рулежные дорожки, перроны, аварийно-спасательные станции, ограждения, патрульные дороги, ангары и др.), субсидирование воздушных перевозок по перечню из 175 маршрутов, субсидирование лизинга воздушных судов. Ожидается увеличение авиационной подвижности населения и увеличение объема перевозок по маршрутам, минуя **г.** Москву.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 20 декабря 2017 года № 1596 утверждена государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы» (далее – государственная программа), в которой одним из приоритетов государственной политики субъектов Российской Федерации в сфере транспортного комплекса является, в том числе развитие

региональной авиации. Обращается внимание, что субъекты Российской Федерации принимают участие в реализации мероприятий **настоящей** указанной программы, предусматривающих развитие региональных аэропортов, осуществление реконструкции аэропортовых комплексов, находящихся в собственности субъектов Российской Федерации, **и** обеспечение доступности региональных воздушных перевозок пассажиров на территории Российской Федерации и формирование региональной маршрутной сети.

Приложением к государственной программе являются Правила предоставления и распределения субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на реализацию мероприятий направления (подпрограммы) «Гражданская авиация и аэронавигационное обслуживание Государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы».

Правила устанавливают цели, условия и порядок предоставления и распределения субсидий из федерального бюджета на реализацию мероприятий указанного направления, предоставляемых на: реализацию мероприятий индивидуальной программы социально-экономического развития Республики Марий Эл в части объектов транспортной инфраструктуры федерального проекта «Развитие инфраструктуры воздушного транспорта»; осуществление реконструкции объектов в аэропортовых комплексах, находящихся в собственности субъектов Российской Федерации, федерального проекта «Развитие региональных аэропортов».

Субсидии предоставляются в целях софинансирования расходных обязательств субъектов Российской Федерации по разработке проектной документации, проведению инженерных изысканий и строительству (реконструкции) аэропортовых комплексов, находящихся в государственной собственности субъектов Российской Федерации, строительству (реконструкция) которых осуществляется во исполнение нормативных правовых актов Президента Российской Федерации или Правительства Российской Федерации, а также поручений и указаний Президента Российской Федерации или поручений

Правительства Российской Федерации, содержащих указание на реализацию таких расходных обязательств, в соответствии с адресным (пообъектным) распределением субсидий. Субсидии, предоставляются бюджету субъекта Российской Федерации в пределах лимитов бюджетных обязательств, доведенных до Министерства транспорта Российской Федерации и Федерального агентства воздушного транспорта как получателей средств федерального бюджета.

Предоставление субсидий осуществляется также в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2013 года № 1242 «О предоставлении субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории Российской Федерации».

Названным постановлением утверждены Правила предоставления субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории Российской Федерации и формирование региональной маршрутной сети Российской Федерации, которые устанавливают порядок и условия предоставления субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории Российской Федерации воздушными судами в салонах экономического класса по субсидируемым маршрутам и формирование региональной маршрутной сети Российской Федерации.

Право на получение субсидии предоставляется авиаперевозчикам, заключившим с Федеральным агентством воздушного транспорта договор о предоставлении субсидии и осуществлявшим воздушные перевозки с частотой не менее одного рейса в неделю — по маршрутам, включенным в перечень субсидируемых маршрутов в первую, вторую, третью и четвертую очередь, а также с частотой не менее двух рейсов в неделю — по маршрутам, включенным в перечень субсидируемых маршрутов в пятую очередь. В отношении одного субсидируемого маршрута субсидия предоставляется только одному

авиаперевозчику. Правила содержат порядок отнесения маршрутов к субсидируемым.

Кроме того, следует обратить внимание на Правила предоставления субсидий компаниям - производителям воздушных судов для местных и региональных воздушных линий на компенсацию части затрат на сертификацию таких воздушных судов, а также на компенсацию части затрат на реализацию проектов по подготовке и сертификации производства воздушных судов для местных и региональных воздушных линий, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 1 июля 2016 года № 623, которые устанавливают цели, условия и порядок предоставления субсидий компаниям - производителям воздушных судов для местных и региональных воздушных линий на компенсацию части затрат на сертификацию таких воздушных судов, а также на компенсацию части затрат на реализацию проектов по подготовке и сертификации производства воздушных судов для местных и региональных воздушных линий. Субсидии предоставляются организациям для стимулирования развития на территории Российской Федерации разработки и производства воздушных судов для местных и региональных воздушных линий в целях реализации мероприятий государственной программы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 года № 303.

Успешная реализация программы «Развитие авиационной промышленности» (далее – программа) позволит достичь цели по удовлетворению потребностей внутрироссийских перевозок за счет авиационной техники российского производства с достижением к 2030 году долей самолетов и вертолетов российского производства в парке крупнейших российских авиаперевозчиков не менее 50 процентов и 90 процентов соответственно с получением следующих результатов: увеличение выпуска авиационной гражданской продукции; повышение конкурентоспособности отечественных воздушных судов и авиационных двигателей за счет создания развитой сети послепродажного обслуживания; повышение эффективности функционирования

организаций авиационной промышленности; увеличение количества современного оборудования на предприятиях авиационной отрасли.

Программа не содержит отдельных мероприятий, направленных на социально-экономическое развитие субъектов Российской Федерации, входящих в состав приоритетных территорий. Однако результаты реализации Программы оказывают косвенное влияние на такие приоритетные территории, как Арктическая зона, Дальний Восток и Северный Кавказ. Развитию Арктической зоны в части обеспечения круглогодичных магистральных, межрегиональных и местных (региональных) авиаперевозок будет способствовать вывод на рынок таких новых образцов авиатехники, как ближнемагистральный самолет Ил-114-300 (с российским двигателем ТВ7-117СТ-01) и легкий многоцелевой самолет «Байкал» (ЛМС-901), разработка которых была начата в рамках программы.

Основным приоритетом реализации программы на Дальнем Востоке и Северном Кавказе является создание конкурентоспособной авиационной промышленности с использованием новых подходов к организации производства.

На Дальнем Востоке авиационная промышленность представлена в четырех субъектах Российской Федерации – Хабаровский край, Приморский край, Забайкальский край и Республика Бурятия. В частности, в Хабаровском крае отраслеобразующими организациями являются производственные центры в г. Комсомольске-на-Амуре (обособленное подразделение филиала публичного акционерного общества «Научно-производственная корпорация «Иркут» «Региональные самолеты» и филиал публичного акционерного общества «Объединенная авиастроительная корпорация» – Комсомольский-на-Амуре авиационный завод имени Ю.А.Гагарина), а также предприятие, обеспечивающее нужды авиастроительной отрасли – акционерное общество «Дальневосточный авиационный сервисный центр», в Приморском крае – акционерное общество «Арсеньевская авиационная компания «Прогресс» им. Н.И.Сазыкина», в Республике Бурятия – акционерное общество «Улан-Удэнский авиационный

завод» и акционерное общество «Улан-Удэнское приборостроительное производственное объединение», в Забайкальском крае – акционерное общество «810 авиационный ремонтный завод».

На Северном Кавказе авиационная промышленность представлена 4 отраслеобразующими организациями в двух субъектах Российской Федерации – Республике Дагестан и Карачаево-Черкесской Республике. В частности, в Республике Дагестан такими организациями являются акционерное общество «Концерн Кизлярский Электромеханический Завод», акционерное общество «Буйнакский агрегатный завод» и открытое акционерное общество «Авиаагрегат», в Карачаево-Черкесской Республике – акционерное общество «Каскад».

Успешное развитие авиационной промышленности на Дальнем Востоке и Северном Кавказе предусматривает решение следующих задач: обеспечение полной загрузки существующих авиационных предприятий Дальнего Востока и Северного Кавказа; модернизация производственно-технической инфраструктуры предприятий авиационной промышленности Дальнего Востока и Северного Кавказа в рамках мероприятий по предоставлению субсидий; максимальная локализация производств авиационной техники и сопутствующей продукции, работ и услуг на территории дальневосточного авиационного промышленного кластера и отраслеобразующих предприятий на территории Северного Кавказа; продвижение продукции, произведенной организациями авиационной промышленности на территориях Дальневосточного федерального округа и Северо-Кавказского федерального округа, на внутренние и внешние рынки; расширение производства гражданских самолетов в рамках мероприятий по поддержке спроса на продукцию авиационной промышленности.

Таким образом, развитие авиационной промышленности на Дальнем Востоке и Северном Кавказе обеспечивается за счет равного доступа ко всем мерам государственной поддержки российских организаций в рамках программы. Следует также отметить, что оказание поддержки организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров осуществляется непосредственно субъектами Российской Федерации в

соответствии с их нормативными правовыми актами, к которым можно, например, отнести следующие акты: постановление Правительства Сахалинской области от 15 мая 2019 года № 204 «Об утверждении Порядка предоставления субсидии из областного бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров с территории Сахалинской области»; постановление Правительства Ростовской области от 31 января 2018 года № 47 «О Порядке предоставления субсидии организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров и формирование региональной маршрутной сети Российской Федерации»; постановление Правительства Республики Северная Осетия-Алания от 2 апреля 2019 года № 115 «О предоставлении субсидии организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров и формирование региональной маршрутной сети»; постановление Правительства Нижегородской области от 26 июня 2017 года № 459 «Об утверждении Порядка предоставления субсидии из областного бюджета на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории Российской Федерации и формирование региональной маршрутной сети»; постановление Администрации Псковской области от 24 июня 2019 года № 242 «О порядке предоставления из областного бюджета субсидий организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров»; постановление Правительства Удмуртской Республики от 3 сентября 2021 года № 460 «Об утверждении Правил предоставления субсидии из бюджета Удмуртской Республики организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории Российской Федерации, выполняемых с территории Удмуртской Республики» и иные нормативные правовые документы.

Правовое управление
Аппарата Совета Федерации