С Т Е Н О Г Р А М М А

парламентских слушаний на тему "О законодательном регулировании коммерческих воздушных перевозок"

27 июня 2019 года

М.Н. ПОНОМАРЁВ

Уважаемые коллеги, всем добрый день! Наши сегодняшние парламентские слушания посвящены теме законодательного регулирования коммерческих воздушных перевозок. В последнее время в Совет Федерации поступали и поступают обращения от должностных лиц субъектов Российской Федерации и от граждан нашей страны, связанные со стоимостью авиабилетов и тарифами на перевозки с государственной поддержкой региональных авиаперевозок, с организацией региональных и местных воздушных перевозок, с состоянием парка воздушных судов.

В рамках реализации федерального проекта "Развитие региональных аэропортов и маршрутов", разработанного в соответствии с Указом Президента Российской Федерации Владимира Владимировича Путина от 7 мая 2018 года № 204, осуществляются расширение и модернизация авиационной инфраструктуры региональных аэропортов, расширяется сеть межрегиональных регулярных пассажирских авиационных маршрутов, минуя Москву. Расширение маршрутной сети осуществляется в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации № 1242 (вы знаете об этом). Благодаря увеличению финансирования (в этом году оно увеличилось до

7,8 млрд рублей) в перечень субсидированных региональных маршрутов включено уже 216 маршрутов. Обеспечение доступности для населения услуг пассажирских авиаперевозок также достигается за счет программы субсидирования магистральных перевозок из европейской части страны на Дальний Восток, в Крым и в город Калининград (постановление Правительства Российской Федерации № 215).

В Совете Федерации неоднократно обращали внимание правительства на отсутствие в государственной программе Российской Федерации "Развитие авиационной промышленности" мероприятий по разработке и производству отечественных самолетов для региональных и местных воздушных перевозок.

Также комитет Совета Федерации обращает внимание на высокую зависимость цен на авиабилеты от стоимости авиационного топлива и на необходимость выработать механизмы по их стабилизации. Мы также считаем возможным снизить стоимость авиабилетов за счет снижения лизинговых платежей и арендной платы, а также за счет снижения аэропортовых сборов и тарифов.

Все вышеперечисленные мною вопросы нам с вами следует сегодня обсудить.

Есть еще вопрос, который поднимался у нас на заседании комитета, когда проходили Дни Красноярского края, вопрос, актуальный для ряда субъектов Российской Федерации, его поднимали представители Красноярского края и Республики Саха (Якутия), – это возможность субсидирования маршрутов между муниципальными образования, внутри региона. Как вы знаете, авиационные перевозки внутри региона – это полномочия субъекта Российской Федерации, но тем не менее этот вопрос также поднимался.

Вам розданы материалы, проект рекомендаций наших сегодняшних парламентских слушаний. Те вопросы, о которых я вкратце уже сказал, и те, которые в своих выступлениях наши докладчики будут поднимать, уже включены в этот проект рекомендаций. Я попрошу всех присутствующих ознакомиться с данным проектом. И если будут какие-то дополнения, изменения, то в конце нашего мероприятия прошу предложить свое видение, внести свои предложения.

Давайте утвердим регламент. У нас основной докладчик – представитель Минтранса. Он просит для доклада до 15 минут. Для докладов по темам, которые у нас заявлены заранее, – до семи минут, для дискуссии – до трех минут. Есть какие-то предложения или замечания по данному регламенту? Нет, все согласны.

Тогда слово для основного доклада предоставляется Белавинцеву Илье Александровичу, заместителю директора Департамента государственной политики в области гражданской авиации Министерства транспорта Российской Федерации. Пожалуйста.

И.А. БЕЛАВИНЦЕВ

Уважаемые Михаил Николаевич, коллеги! Значение региональной авиации как для экономики, так и для социальной сферы, для жизни россиян трудно переоценить. Это было подтверждено в ходе "прямой линии" с президентом, где был целый сюжет, посвященный региональной авиации. И также был обозначен ряд проблем, о которых как раз таки мы сегодня будем говорить.

Для начала хотел бы ознакомить наших коллег с цифрами. Цифры – вещь упрямая, и они некую долю оптимизма вносят в ту работу, которую мы осуществляем.

По объемам перевозок и по объемам транспортной работы (об этом уже много говорилось). Мы в 2018 году некий рекорд установили – достигли объема 116 миллионов пассажиров. При этом темпы роста были где-то 10–11 процентов, то есть достаточно уравновешенные. Именно в рамках задач, поставленных президентом, мы теперь контролируем и мониторим объемы, касающиеся именно перевозок, минуя Москву. В 2018 году они показали параметры, немного опережающие среднеотраслевые, – порядка 15 процентов. По итогам четырех месяцев 2019 года мы видим по тем цифрам, которые сейчас идут по статистике (а это уже 18 процентов роста), что есть некоторое изменение ситуации. В общем-то, надеемся, что это в том числе благодаря тем мерам, которые уже начали реализовываться с начала 2019 года.

Уже было сказано, что президентом в 2018 году был подписан указ № 204, в рамках которого Минтрансом разработан и утвержден, одобрен правительством паспорт федерального проекта по развитию региональной авиации, региональных аэропортов и маршрутов. Федеральный проект содержит конкретные целевые показатели, которые у нас, скажем так, подразделяются на три группы.

Первое – это рост регулярных перевозок по маршрутам, минуя Москву. Целевой показатель 2024 года – 25 миллионов. Сейчас (по итогам 2018 года) этот показатель эквивалентен 16,5 миллиона. Но я думаю, что мы, по прогнозам, 18-миллионный рубеж в 2019 году преодолеем. Это будут, скажем, опережающие темпы.

Второе направление – увеличение доли межрегиональных пассажирских авиационных рейсов. Это очень важный момент, и именно это как раз таки основная задача, поставленная президентом. Показатель по этой доле к 2024 году должен составлять 51 процент.

В настоящее время (по итогам 2018 года) этот показатель эквивалентен 35,8 процента. Здесь темп роста несколько скромнее, чем по объему пассажиров. Здесь по четырем месяцам где-то 3-процентный рост наблюдается. Прямое воздействие на этот показатель, естественно, (сейчас мы об этом очень развернуто расскажем) оказывает программа господдержки региональных перевозок.

Третий показатель – это рост количества субсидируемых маршрутов. В общем-то, по факту по 2018 году у нас в рамках программы в соответствии с постановлением № 1242 было просубсидировано 195 маршрутов.

Хочу обратить внимание на то, что надо учитывать, что к концу года количество маршрутов увеличивается, так как в течение всего года Росавиация проводит дополнительные заседания комиссии и перераспределяет средства с одних маршрутов на другие, имеющуюся экономию тоже реализует. И начинаем мы год, как правило (вот в 2018 году), со 118 маршрутов, заканчиваем уже 195. В этом году мы начали, в общем-то, с рекордных 216 маршрутов. Сейчас это 226 маршрутов, из которых 53 маршрута абсолютно новые, то есть раньше на этих направлениях перевозки не осуществлялись. И, на наш взгляд, это достаточно позитивный показатель, говорящий о том, что мы развиваем маршрутную сеть Российской Федерации.

Очень важный момент. Пользуясь случаем, что мы сейчас находимся в Совете Федерации, я хочу сказать, что наиболее эффективным инструментом оказалось софинансирование маршрутов. Вот из 216 маршрутов, которые у нас субсидируются, порядка 143 маршрутов софинансируются субъектами. Что это значит? Это значит, что субъект непосредственно принимает участие

в развитии маршрутной сети своего региона. Это значит, что он деньгами участвует в этой процедуре и позволяет дополнительно привлечь в бюджет программы развития региональных перевозок до 2,6 млрд рублей, то есть это очень серьезная подпитка. И низкий поклон субъектам за помощь в этой работе.

Конечно, есть в этой части проблемы с точки зрения недостаточности финансирования у субъектов. Все субъекты отмечают, что тяжеловато тянуть маршруты. Мы со своей стороны ищем какие-то инструменты, которые позволят минимизировать затраты субъектов. Мы для этого открыты, постоянно взаимодействуем с ними.

Поподробнее хотелось бы сказать о тех изменениях, которые были реализованы благодаря комплексному плану в области региональных перевозок.

Как вы знаете, благодаря комплексному плану кардинально было увеличено финансирование программы в соответствии с постановлением № 1242. И если ранее у нас бюджет программы был 3,3 миллиарда, то сейчас (на 2019 год) эта сумма практически в два раза увеличена и составляет 7,8 миллиарда. Это позволило, соответственно, как уже было сказано, увеличить количество субсидируемых маршрутов. Но самое главное – мы уже видим кардинальное увеличение количества перевезенных пассажиров. То есть если раньше, за четыре месяца прошлого года, у нас была перевезена 141 тысяча пассажиров, то сегодня мы уже практически перевезли полмиллиона. То есть еще не начался летний сезон, а уже полмиллиона перевезено. В целом мы предполагаем по итогам года перевезти в рамках постановления № 1242 порядка 1,7 миллиона пассажиров. Это, в общем-то, беспрецедентный показатель,

достаточно серьезный, учитывая еще и ту эффективность, с которой выполняются перевозки.

Что такое 1,7 миллиона? Много это или мало? Как это влияет на те целевые показатели, которые определены президентом? На самом деле это 10,5 процента от всего пассажиропотока на маршрутах, минуя Москву. И это серьезный показатель, и он в настоящее время удвоен, будет удвоен по сравнению с прошлыми годами. Поэтому мы намерены и дальше развивать эту программу.

В настоящее время уже подготовлен соответствующий проект, который внесен в правительство. Мы его постарались сформировать на основе прежде всего пожеланий авиакомпаний, пожеланий субъектов, непосредственно взаимодействовали с Минвостокразвития (им тоже огромное спасибо за участие, за оперативное согласование данного документа). Этот проект вносит ряд серьезных изменений, которые существенно изменяют уже экономику и субсидируемого рейса, в особенности в отношении труднодоступных регионов. То есть в рамках этой программы вектор направлен, конечно же, на те регионы, где авиация является единственным видом транспорта. Это очень важно для жителей Российской Федерации и, как уже было сказано, для экономики и для социальной ситуации.

Каковы основные изменения? Расширен дифференцированный подход к определению тарифа. Если раньше у нас с вами тарифы заканчивались на протяженности маршрута 1400 километров, сейчас они продлены до 2 тыс. километров. Значительно расширен перечень труднодоступных регионов, где применяется коэффициент труднодоступности. Туда включены Республика Бурятия, Приморский, Хабаровский и Забайкальский края (отдельные населенные пункты), Амурская, Оренбургская

области. Увеличен коэффициент труднодоступности. Это давняя история, давний аргумент наших оппонентов по программе. Экономика этой программы, конечно, раньше недотягивала до реалий. Тем более с учетом той ситуации, которая произошла с топливом в 2018 году, нужно было срочно принимать решение. Вот мы и вышли по расчетам, по экономике на то, что у нас коэффициент труднодоступности с 1,25 будет скорректирован до 1,8. Плюс мы в целях синхронизации и учета объективной ситуации по аэродромам с низкой интенсивностью полетов ввели также дополнительный коэффициент, увеличили коэффициент труднодоступности для аэродромов с пассажиропотоком менее 100 тысяч пассажиров в год до 2,1. То есть там коэффициент еще будет увеличен. Мы таким образом усиливаем адресность субсидирования, чтобы вытянуть именно регионы с тяжелой экономикой, где необходимо сообщение и альтернативы нет.

Также очень важный момент (и это было сделано во исполнение одного из поручений президента) – мы должны были синхронизировать программу субсидирования с мероприятиями по реконструкции аэродромов, особенно на Дальнем Востоке. Потому что, как вы знаете, когда мы формировали комплексный план, у нас все проекты были разделены на две группы. Одни проекты отвечают за развитие, которые обеспечивают, скажем, экономическую составляющую, где есть инвесторы, где привлечение новых инвестиций работает. И вторая группа – это проекты, которые отвечают за жизнедеятельность нашей страны. Это аэропорты, где нет альтернативы.

В целях исполнения этого поручения получили приоритет те маршруты, которые будут выполняться именно в те населенные пункты, где будет реализовываться реконструкция в рамках

комплексного плана. То есть после окончания реконструкции аэропорта мы видим нашу задачу в том, чтобы загрузить его транспортной работой, чтобы федеральные деньги, которые были потрачены, начали работать и приносить людям ощутимую, реальную пользу.

Также мы дали право субъектам корректировать размер тарифа в рамках постановления № 1242. То есть если раньше тариф был закреплен соответствующим приложением, то теперь... Почему мы дали это право субъекту? Потому что субъект лучше видит ситуацию, он видит, где целесообразнее тариф немножко поднять, но привлечь дополнительную компанию на этот маршрут и тем самым решить вопрос с транспортным сообщением. Посмотрим, как этот механизм работает, будем имплементировать его и в другие программы.

Также хотел бы сказать о другой программе, обратить на нее внимание. Она не вошла в комплексный план, но она очень эффективно работает, на наш взгляд. Это так называемое постановление № 215, которое, как вы знаете, обеспечивает доступность авиаперевозок для наименее социально защищенных слоев населения – студентов, пенсионеров, инвалидов соответствующих групп и с недавнего времени многодетных семей.

Мы также посмотрели и проанализировали влияние этой программы на достижение целей, поставленных президентом. В этой программе также есть региональный кластер, региональные маршруты. И он тоже был увеличен по сравнению с 2018 годом. То есть сейчас у нас 90 региональных маршрутов, минуя Москву, в этой программе. Сейчас ведется оперативная работа совместно с Минвостокразвития, с перевозчиками.

Где-то в границах двух-трех недель проект по корректировке положений этого постановления будет готов и направлен уже на

согласование в ФОИВ. Основные положения, которые будут скорректированы, – это, конечно же, расширение перечня маршрутов и, самое главное, корректировка размеров субсидий, которые у нас заложены по всем маршрутам в эту программу. Очень много нареканий и со стороны авиакомпаний, потому что не хотят они летать по этой программе, мы это знаем и понимаем, так как экономика, которая заложена в этом постановлении, непривлекательна для авиакомпаний. Им гораздо проще реализовывать эти перевозки через свободную рыночную продажу, нежели через программы субсидирования. Также мы прорабатываем вопрос по реализации данных перевозок через портал государственных услуг, чтобы была возможность через интернет, через информационный ресурс реализовывать эти перевозки. Повторюсь, что в ближайшее время данный проект будет направлен на согласование в том числе авиакомпаниям и всем заинтересованным сторонам. Это важный момент, и, конечно, надо форсировать этот процесс. К тому же, все вы прекрасно знаете, в ближайшее время будет совещание на самом высоком уровне именно по региональной авиации.

Помимо средств господдержки и программ господдержки, которые мы применяем, есть еще пакет регулятивных мер, которые будут напрямую влиять на развитие перевозок на маршрутах, минуя МАУ. Совсем недавно, 6 июня, если не ошибаюсь, президентом был подписан закон об установлении ставки НДС 0 процентов на маршрутах, минуя Москву, в добавление к тому, что у нас уже были приняты решения по направлениям Калининград, Дальний Восток. То есть сейчас все маршруты, минуя Москву, у нас имеют ставку НДС 0 процентов. Это очень серьезное подспорье. Эффект от этого,

может быть, не в краткосрочном периоде, но в течение года авиакомпании и пассажиры почувствуют.

Очень часто (уже на всех совещаниях) мы обсуждали эти меры, представляли их. Часто задают вопрос: "А каков общий совокупный эффект от этих мер?". Мы (обратите внимание на слайд) примерно посмотрели экономическую ситуацию в области гражданской авиации за 2018 год, она, конечно, не вселяет надежд. Обратите внимание, по данным формы № 67-ГА (это основная отраслевая форма, которая отражает результаты операционной деятельности авиакомпаний), по итогам 2018 года у нас доходы авиакомпаний составили порядка 600 млрд рублей (рост – 8 процентов по сравнению с 2017 годом), а расходы – 662 млрд рублей. Соответственно, порядка 62 миллиардов – отрицательный финансовый результат.

Те меры, которые мы сейчас закладываем, нам позволят компенсировать порядка 39–40 миллиардов, то есть все равно у нас остается "дыра" в размере 20 миллиардов, и с ней нужно, естественно, что-то делать.

Как вы знаете, Минтранс выходил с инициативой в области компенсации данных издержек авиакомпаний, которые в первую очередь связаны с ростом стоимости топлива. Обратите внимание, на слайде мы отразили основные статьи расходов, это, скажем так, три кита. Аренда и лизинг выросли не так значительно за 2018 год – где-то 8 процентов по сравнению с 2017 годом, но все равно это достаточно серьезный процент, достаточно серьезный объем расходов. Но самое главное, что кардинально выросло у авиакомпаний, – это расходы, связанные со стоимостью ГСМ. Фиксируется рост 29 процентов. Это и ФАС подтвердила сейчас

наконец, и правительство разделяет озабоченность по данной ситуации.

Сейчас вырабатываются меры (есть соответствующее поручение президента, и, вы знаете, по итогам "прямой линии" также было дано соответствующее поручение), мы совместно вырабатываем комплексное решение. Предварительно могу сказать, что мы будем по двум направлениям от Минтранса направлять инициативы – это единовременная компенсация в размере 20 миллиардов и корректировка механизма возмещения по акцизу, по поднятию этого коэффициента возмещения. На наш взгляд, это позволит по крайней мере привести авиакомпании хотя бы к нулевой рентабельности, чтобы мы и отрасль закрыли в ноль, иначе, естественно, ситуация будет нарастать как снежный ком, и думаю, что придется принимать уже меры по спасению отдельных компаний, а это неэффективно, как обычно бывает.

Хотелось бы еще отразить вопрос, касающийся именно стоимости, размера пассажирских тарифов. В этой ситуации, надо отдать должное авиакомпаниям, при том что резко растет стоимость топлива, резко растут расходы, авиакомпании стараются сдерживать рост тарифов. Мы посмотрели, как выросли тарифы в 2018 году, в связи с инфляцией. Инфляция зафиксирована на уровне 4,3 процента – тарифы выросли не более чем на 10–12 процентов. И понятно, что у авиакомпаний (не только из-за того, что они такие социально направленные) есть определенные сдерживающие факторы – это и покупательная способность населения, это и конкуренция, которая не позволяет допускать резких скачков, чтобы не потерять пассажира. Они находятся в узких рамках и поэтому вынуждены, и должны сдерживать, и сдерживают эту стоимость.

Есть, конечно, отдельные направления, на которых, скажем, размер тарифов приобретает неприличный характер. Мы с отдельными ситуациями разбираемся. Есть отдельное поручение президента по мониторингу как стоимости топлива, так и размера тарифов. У нас первую скрипку ФАС играет, они этот процесс мониторят. Но, как правило, эти тарифы связаны в первую очередь или с поздним приобретением билетов, или с дефицитом провозных емкостей.

Чтобы эту напряженность снять, мы заложили в "дорожную карту" по развитию конкуренции, утвержденную распоряжением правительства № 1697-р, что Минтранс должен внести в течение 2019 года предложения по созданию механизма прогнозирования спроса на перевозки на социально значимых маршрутах. Мы сейчас работаем над этим механизмом, чтобы исключить дефицит в период летних отпусков, когда гражданам необходимо приобретать билеты, скажем, для перемещения на курорты, на санаторно-курортное лечение, чтобы мы предвидели эти узкие места, чтобы могли управлять нашими программами субсидирования более оперативно и более качественно, чтобы исключать социальную напряженность.

Вот краткий перечень мер, вкратце наше видение, которые мы сейчас имеем, по развитию авиации региональной в том числе. Считаю, общими усилиями мы справимся с теми проблемами, которые перед нами стоят. Спасибо.

М.Н. ПОНОМАРЁВ

Спасибо, Илья Александрович.

У нас, как всегда, первый выступающий перебирает регламент (мы с этим соглашаемся), но тем не менее один вопрос я задам. Я думаю, мы вопросы зададим потом.

Я хочу сказать, что в нашей работе участвуют представители федеральных органов исполнительной власти, Счетной палаты Российской Федерации, представители субъектов Российской Федерации, представители авиакомпаний, аэропортов и представители общественных организаций и учебных заведений, авиационного сообщества.

У меня один вопрос, я хотел бы просто уточнить. На Съезде транспортников России, который состоялся 5 марта 2018 года, Президент Российской Федерации Владимир Владимирович Путин поставил перед Минтрансом задачу создания отечественных самолетов – качественных, недорогих, надежных в эксплуатации, малой и средней вместимости – от 9 до 65 мест. Насколько я владею информацией, Минтранс подал определенную заявку в Минпромторг. Или нет? Проясните, пожалуйста.

И.А. БЕЛАВИНЦЕВ

Да. Если быть точным, поручение президент дал Минпромторгу совместно с Минтрансом. Мы, как говорится, в паре работаем.

На сегодняшний день мы направили в Минпромторг видение, которое мы выработали совместно с авиакомпаниями и с нашим отраслевым институтом, по требованиям, по летно-техническим характеристикам, по потребности парка. Получили буквально на днях ответ от Минпромторга, и нас этот ответ достаточно серьезно порадовал (по крайней мере внес какую-то ясность на ближайшую перспективу), – что Минпромторг совместно с ОАК и с Авиационным комплексом имени Ильюшина уже заложили в бизнес-план программу производства самолета Ил-114 в следующих объемах: в 2022 году – где-то порядка трех воздушных судов, и уже

далее ежегодно по 12 самолетов. То есть мы можем говорить, что мы успеем до 2024 года, если, конечно, будут выдержаны все сроки.

М.Н. ПОНОМАРЁВ

Ну, понятно. У нас представитель Минпромторга присутствует, он, наверное, более подробно пояснит. Потому что Ил-114 – это линейка самолетов, уже давно существующая. Я имею в виду, что в новом направлении... Я не зря сказал, что вместимость – от 9 до 65. То есть у нас не только Ил-114, вместимость которого – 60 (или сколько там кресел?), но у нас есть и меньше.

И.А. БЕЛАВИНЦЕВ

У нас пока, кроме Ил-114...

М.Н. ПОНОМАРЁВ

Присаживайтесь, Илья Александрович.

И.А. БЕЛАВИНЦЕВ

Да, всё. Спасибо.

М.Н. ПОНОМАРЁВ

Следующему я предоставляю слово аудитору Счетной палаты Российской Федерации Богомолову Валерию Николаевичу. Пожалуйста.

В.Н. БОГОМОЛОВ

Добрый день, уважаемые коллеги! Михаил Николаевич, добрый день еще раз!

Я внимательно выслушал выступление представителя Минтранса (оно было действительно большое) и хочу сказать следующее. Насколько мне известно (и я принимал сам лично участие), существует идея провести заседание Госсовета по межрегиональным и внутрирегиональным авиационным перевозкам. Как раз на одном из заседаний рабочей группы по подготовке этого заседания Госсовета помощником президента Левитиным Игорем

Евгеньевичем был задан вопрос представителю Минтранса: "А Вы можете четко и ясно сказать, что является региональным маршрутом, а что является не региональным маршрутом?". Вопрос, на мое удивление, поставил в тупик выступающего, и он стал говорить о том, что все, что не через Москву, – это региональные. Значит, когда самолет летит из Владивостока в Адлер – это региональный маршрут, а, допустим, если поезд идет – это поезд дальнего следования. Или если из Архангельска, из моего родного города, летит самолет опять же в Крым, не залетая в Москву, то это региональный маршрут, а если идет поезд, то это, конечно, поезд дальнего следования. Это первый вопрос.

То есть существует какая-то определенная неопределенность (извините за тавтологию) в понятиях, что такое региональные и что такое не региональные маршруты. Потому что, по большому счету, во всем мире расчет ведется таким образом: если летит самолет, берется расстояние, и плюс к этому еще берется количество пассажиров, то есть перевозных мест. А в некоторых странах – еще и по количеству летчиков, сидящих в креслах управления в этом самолете.

Поэтому, для того чтобы мыслить и двигаться вперед, нужно определиться с критериями и методологией, как это все решать. У нас здесь пока есть небольшая неразбериха.

Теперь я сразу же отвечу на вопрос, который Михаил Николаевич обозначил. На заседании этой рабочей группы, когда шла активная дискуссия по этому поводу, выступал заместитель министра промышленности и заявил: "Да, мы готовы. Ставьте задачу, задавайте параметры, мы готовы выпускать не только самолет Ил, но и в том числе запустить линейку маленьких самолетов или запустить модернизированную модель". Помните, у нас был такой самолет –

Ан-2, который летал, всех обеспечивал? Идея о модернизации этого самолета существует в головах очень многих людей. Даже есть его рабочее название – он называется "Байкал". Я не знаю, может быть, я выдал государственную тайну, но хочу сказать, что действительно нужно уже определиться и строить не только самолеты, которые будут возить много пассажиров. Все-таки 60 пассажиров... Это надо лететь из Екатеринбурга, допустим, в Тюмень. А как на севере, в Якутии?.. Даже в моем родном северном регионе, в Архангельской области нужен самолет, который берет на борт от 9 до 12, может, 15 человек. Раньше был Ан-2, летал и нормально существовал.

Теперь возвращаюсь к своей теме. Так как Счетная палата считает прежде всего деньги, я хочу сказать, что на сегодняшний момент действительно вопрос субсидирования маршрутов, которые используются населением, – это социальный вопрос. Он неоднократно ставился, и в указе президента № 204 жестко говорится о том, что необходимо наладить четкое субсидирование этих перевозок.

Еще скажу одну крамольную мысль. Когда я был на этом рабочем совещании, я спросил: "Извините, вопрос такого дилетанта, можно задать вопрос? У нас есть постоянно субсидируемые пассажирские перевозки в пригородном сообщении. А можно ли считать пригородным сообщением, допустим, полет из Вологды до Кичменгско-Городецкого района, до Кичменгского Городка?". 400 километров – вроде бы немного, но там другого транспорта или нет, или почти нет. Он нужен, а таких маршрутов у нас, как говорил только что выступавший передо мной товарищ, очень много. Может быть, нам просто определиться и разделить субсидирование тех компаний, которым мы потакаем... Они должны выйти в конце концов на четко и ясно продуманное использование денег уже своих.

Потому что мы им на маршрут направили, мы помогли им там, организовали аэропортовую и другие вещи, в том числе подумали, как сделать так, чтобы люди знали, что и керосин там будет тоже хороший и не такой дорогой. И это все скажется потом на дальнейшем существовании этого маршрута. А может быть, выбрать те социальные маршруты, которые можно будет приравнять?.. Что-то похожее, как в пригородном сообщении. Это мое личное мнение, это моя такая идея. Не знаю, насколько она оригинальна и насколько она для государства осуществима.

Возвращаясь опять к тексту своего выступления, я хочу сказать, что комплексный план предусматривает модернизацию и расширение магистральной инфраструктуры для обеспечения регионального сообщения, чтобы было там 37 процентов увеличение. Когда мы делали проверку в 2018 году, мы насчитали только 25 процентов. Есть над чем работать в настоящее время. В связи с этим от Росавиации требуется приложить усилия и обеспечить координирующую роль на рынке авиаперевозок. Важную роль играет государственная поддержка в виде субсидирования региональных маршрутов.

Необходимо отметить, что субсидия организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок в 2018 году составила 3,3 млрд рублей. Кассовое исполнение, к сожалению... Кстати (мы уже неоднократно проверяли), субсидии не все выбираются. И Иван Николаевич Абрамов даже говорит, что у них происходит такая же вещь, когда субсидия есть, а она не выбирается даже после того, как вроде бы подписано соглашение в этой части. Представляете, субсидия составила 3,3 млрд рублей, а кассовое исполнение – 2,8 млрд рублей.

В 2019 году на эти цели направлено уже 7,8 млрд рублей. Целью предоставления данной субсидии является в том числе сохранение полетов по безальтернативным маршрутам в населенные пункты, где авиационный транспорт является единственным круглогодичным видом транспорта. В 2018 году из 154 субсидируемых маршрутов 65 осуществлялись в районах Крайнего Севера и приравненных к ним районах. Полеты осуществляются в 33 населенных пункта, при этом правилами предоставления субсидий на осуществление региональных авиаперевозок установлена возможность осуществлять субсидирование маршрутов в 369 населенных пунктов Крайнего Севера. То есть на сегодняшний момент охвачено всего-навсего 9 процентов данной территории. Основной причиной является отсутствие необходимой аэродромной инфраструктуры в населенных пунктах.

Кстати, надо внимательно (я думаю, что в первую очередь специалистам, но, конечно же, и законодателям) рассмотреть предложения Федерального казенного предприятия "Аэропорты Севера" – как удешевить модернизацию аэродромной инфраструктуры в тех небольших, удаленных населенных пунктах, куда иначе не попадешь, где не нужно выстраивать такую жесткую схему, которая требуется по закону, а, может быть, внести какие-то небольшие коррективы, для того чтобы и волки были сыты, и овцы были целы, то есть чтобы пассажиры могли спокойно летать и четко соблюдались (в большинстве своем, конечно же) все правила безопасности перевозки пассажиров.

В 2018 году на строительство и реконструкцию объектов аэродромной инфраструктуры в региональных аэропортах направлено 10,7 млрд рублей. Завершению подлежали работы в

18 региональных аэропортах и разработка проектно-изыскательских работ по семи. Из них по итогам года не введено в эксплуатацию 12 объектов. Было запланировано ввести 18, не введено 12. Видите, какая эффективность. И не разработана документация по шести объектам. Значительная часть средств (это 2,6 млрд рублей) была направлена подрядчикам в виде аванса и не отработана.

В 2019 году подлежат вводу 11 объектов, должны быть завершены ПИР по пяти объектам. Необходимо отметить, что капитальные вложения в объекты аэропортовой инфраструктуры осуществляются за счет внебюджетных средств. Объем указанных средств, которые необходимо привлечь до 2024 года в рамках реализации федерального проекта "Развитие региональных аэропортов и маршрутов" составляет 34 млрд рублей. Для этого Росавиации и подведомственным ей государственным заказчикам необходимо в первую очередь обеспечить исполнение принимаемых на себя обязательств.

Возвращаясь к субсидии, хочу отметить, что маршрутная сеть субсидируемых направлений ежегодно значительно меняется. Вы знаете, кто работает в этом направлении, что, как только субсидии перестают выплачивать, сразу же маршруты, к сожалению, закрываются или превращаются в труднодоступные для населения. При этом, как я уже говорил, после прекращения господдержки большинства маршрутов авиакомпании-перевозчики прекращают свою работу.

Правилами субсидирования не установлены критерии формирования маршрутной сети. Это не позволяет объективно оценить результативность предоставляемой субсидии. Минтрансу России совместно с Росавиацией в рамках правил субсидирования региональных воздушных перевозок целесообразно предусмотреть

критерии оценки формирования маршрутной сети как результата реализации цели предоставления субсидии.

Еще один момент, на который хотелось бы обратить внимание, – это использование операторами региональных аэропортов объектов федеральной собственности. Операторы, к сожалению, всеми способами пытаются отсрочить передачу им в аренду объектов инфраструктуры, завершенных строительством или реконструкцией, чтобы подольше безвозмездно использовать взлетно-посадочные полосы, перроны и другие объекты. К сожалению, это существует. Это мы отмечаем в своих контрольных мероприятиях, когда выезжаем в регионы.

Первое. Росавиации необходимо в обязательном порядке взыскивать с операторов штрафы за незаконное использование объектов федеральной собственности.

Второе. Процедуру заключения договоров аренды необходимо максимально упорядочить и упростить.

Вот, собственно говоря, что бы я хотел сказать, как представитель контрольно-счетного органа.

Кстати, теперь новая стратегия – мы теперь не просто контрольно-счетный орган, мы партнеры того, кого проверяем. Поэтому мы в своих отчетах не только пишем "здесь плохо", но и высказываем свое мнение, как, по нашему мнению, можно исправить положение. Спасибо.

М.Н. ПОНОМАРЁВ

Спасибо, Валерий Николаевич.

Я хочу предоставить слово Ирине Юрьевне Макановой, заместителю директора Департамента развития человеческого капитала и территориального развития Министерства Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики.

Ирина Юрьевна, хочу Вас попросить соблюдать регламент.

И ко всем обращаюсь, кто в дальнейшем будет выступать. В начале уже было сказано, что в раздаточных материалах есть проект рекомендаций. Поэтому, если есть какие-то замечания, предложения по данному проекту, тоже хотелось бы ваше мнение выслушать.

Пожалуйста.

И.Ю. МАКАНОВА

Я, наверное, коротко, чтобы не повторяться, потому что достаточно полные доклады были. Скорее всего, скажу о проблемах и о том, что сейчас, исходя из темы сегодняшних слушаний, требует первоочередного решения, – о субсидировании.

В прошлом году, в ноябре, были внесены изменения в правила субсидирования (постановление правительства № 215), это субсидирование магистральных авиаперевозок. Они закрепили два ключевых момента – круглогодичное действие этих правил и новую льготную категорию – родители, многодетные родители.

Эффективность этих мер стала очевидна уже в январе. Соответственно, работу в этом направлении необходимо продолжать. И мы с Минтрансом сейчас плотно работаем над программой субсидирования магистральных перевозок, над дополнением льготных категорий. Но всегда возникает одна проблема – нам всегда не хватает бюджетных ассигнований, денежных средств на финансирование в части решения этой проблемы. А формирование этих бюджетных ассигнований почему-то непланируемое и непрогнозируемое, а в течение года складывается абсолютно из разных источников. У нас это и федеральный бюджет, у нас это в очередной раз и резервный фонд, у нас это и очередная корректировка федерального бюджета на текущий год. И так каждый раз, хотя суммы финансирования увеличиваются, но вместе с тем

какой-то плановости и какой-то прогнозируемости в этом направлении ни мы, ни Минтранс достичь не можем, как бы мы ни старались.

У нас вроде и перечень маршрутов понятный. У нас вроде бы и авиакомпании все понятные, с расписанием, которое формируется в течение года. Мы даже уже посчитали по максимуму все категории льготных пассажиров, которые могут претендовать, для целей обеспечения 100-процентной потребности. Безусловно, 100-процентная потребность пока не может быть достигнута из-за ограниченности бюджетного финансирования. Но все равно на плановость и прогнозируемость мы выйти не можем. Это проблема, проблема, которая требует, наверное, участия в том числе и научного сообщества, для того чтобы программа субсидирования магистральных перевозок была сконструирована таким образом, чтобы денег, запланированных в федеральном бюджете на текущий год, в течение года было достаточно на субсидирование этих авиаперевозок.

Региональные авиаперевозки. Безусловно, очень часто и много на разных уровнях говорится об отсутствии законодательного закрепления термина – что такое региональные перевозки. Будем оперировать, условно говоря, правилами субсидирования (постановление № 1242) и тем, что там под этим понимается. Ограничивается там длиной маршрута: для Дальнего Востока – 3 тыс. километров, для европейской части – 1,5 тыс. километров. Под этим мы и понимаем региональные маршруты.

Программа, к сожалению, в настоящее время, надо честно сказать, на территориях Сибири, Дальнего Востока и Арктики не работает. По каким причинам – мы знаем. Ни размер тарифа, ни размер субсидий, которые не пересматривались в течение многих лет,

не позволяют авиакомпаниям не то что выйти на уровень безубыточности, а выйти из убытков, которые за собой влекут эти перевозки.

Работа проведена, и подготовлены изменения. Постановление правительства сейчас находится в Аппарате правительства. Надеемся, что в течение следующей недели мы его увидим и сможем освоить те денежные средства, которые заложены в комплексном плане модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на субсидирование как раз региональных перевозок. Объем средств большой, по нашим подсчетам (Минвостокразвития и Минтранса), достаточный, для того чтобы обеспечить потребность в региональных перевозках на территории Российской Федерации. Но освоить мы их не можем, потому что программа у нас, к сожалению, существует в том виде, в каком существует. Плюс к этому у нас не всегда добросовестно себя ведут некоторые авиакомпании (не буду произносить здесь громких названий), которые просто не выходят на соответствующую программу субсидирования, при этом заявляясь и подтверждая желание осуществлять полеты по соответствующим рейсам. При этом они продолжают осуществлять эти полеты по коммерческим расценкам. Есть и подобного рода ситуация.

Второй момент, на который хотелось бы обратить внимание (тоже момент достаточно критический), – указ № 204, национальные проекты. Огромная работа проведена по формированию комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Но что уж говорить про наш Дальний Восток, если из 63 только 40 аэропортов, внесенных в комплексный план, – это аэропорты Дальнего Востока. И деньги на это предусмотрены, и мероприятия заложены.

С чем мы сталкиваемся? Яркий, красочный пример, а вообще, наша совместная с Минтрансом боль – аэропорт Благовещенск (Игнатьево). Во-первых, история с этим аэропортом длится с 2013 года. Это не просто объект, который требует реконструкции и модернизации, а объект, по которому дан ряд поручений президента, ряд поручений правительства. Собственно говоря, что имеем? Четыре раза состоялся конкурс, который, извиняюсь за тавтологию, не состоялся. В очередной раз Росавиация в силу действующего законодательства уже меняет способ проведения торгов. Идет запрос предложений, 6 июля заканчивается срок подачи заявок, у нас с Минтрансом нет уверенности в том, что в очередной раз на этот объект кто-то выйдет. Причины вроде бы очевидны. Проектная документация прошла Главгосэкспертизу в 2015 году. На дворе у нас 2019 год. Соответственно, стоимость этого объекта и оценка сметной стоимости, проведенная Главгосэкспертизой, по мнению участников рынка, по мнению самой Росавиации, Минтранса, Минвостокразвития, не соответствует действующим реалиям, она не позволяет компании, выйдя на этот объект, его реализовать не в убыток себе. Это первый момент.

Второй момент. Даже если компании хотят выйти на этот объект, наш пресловутый федеральный закон № 44, о котором также неоднократно и крайне много говорилось, не позволяет компаниям сделать это либо качественно, ввиду чего они снимаются с соответствующих торгов, либо существуют финансовые проблемы в обеспечении участия в этих торгах, связанные с невозможностью либо получить банковскую гарантию, либо высвободить достаточно большую сумму денежных средств, дабы положить ее на счет организатора торгов.

Реальные, серьезные проблемы. Решить их за неделю, за две недели, за три недели невозможно. Они требуют внесения соответствующих изменений в действующее законодательство. Вместе с тем мы каждый раз, как федеральные органы власти, слышим со стороны руководства страны объективные претензии: ну, когда же начнут реализовываться национальные проекты? А мы понимаем, что у нас еще 39 аэропортов, и каждый из них в принципе ожидает примерно такая же судьба, если сейчас не будут приняты какие-то конкретные меры, в том числе по внесению изменений в федеральный закон № 44, ну и, наверное, по какому-то анализу строительного рынка в целом, потому что на нем тоже существуют проблемы. И компаний, способных осуществлять работы по реконструкции и модернизации аэропортовой и аэродромной инфраструктуры, не так много. Рынок, к сожалению, таков.

Более того, существует и третья проблема – недобросовестность участников строительного рынка на местах, где существуют эти объекты. Как только появляется информация (а сейчас она вся доступна, у нас все национальные проекты, собственно говоря, прозрачны и публичны) – владельцы карьеров (щебеночных, песчаных и так далее) в разы поднимают цены на соответствующие инертные строительные материалы. Это все знают, это тоже ни для кого не секрет. И субъекты не всегда могут влиять на тех или иных недобросовестных в нашем понимании участников рынка, и нам это тоже не всегда, к сожалению, удается. А это тенденция, которая, в общем-то, не только применительно к аэропортам и аэродромам существует.

Ну и что хотелось бы сказать? Наверное, немножко об уже известном вам документе – национальной программе по развитию Дальнего Востока (она несколько дней назад обсуждалась в Совете

Федерации в присутствии Валентины Ивановны). На самом деле для региональных авиаперевозок, вообще для развития в целом авиационных перевозок на Дальнем Востоке мы при написании этой программы попытались создать определенную модель – модель транспортной доступности. Причем для нас это не просто важно – нам предстоит ее облечь в некие нормативно-правовые акты, и самое главное – реализовать за ближайшие шесть лет на территории Дальнего Востока. Эта модель складывается из синхронизации и обеспечения транспортной доступности для населенных пунктов Дальнего Востока – как удаленных, труднодоступных, так и вообще для населенных пунктов – с использованием всех возможных видов транспортного сообщения и их замещения, которое существует на Дальнем Востоке. Ну и, безусловно, ключевую роль здесь играют не автомобильные дороги и не железная дорога, а именно авиационное сообщение, только благодаря которому мы можем связать порядка 900 населенных пунктов, вообще не имеющих никакого транспортного регулярного сообщения с административными центрами.

Поэтому нами проведен дополнительный анализ к тем мероприятиям, которые уже существуют в национальных проектах. Мы заявляем на период до 2025 года с перспективой до 2035 года еще реконструкцию 32 аэропортов. И на самом деле благодаря тому, что мы анализировали вместе с субъектами эти аэропортовые комплексы, подтверждена, наверное, не очень красивая история, которая случилась буквально сегодня. Нижнеангарск – этот аэродром, который давно уже нуждается в реконструкции и модернизации, который заявлялся субъектом в комплексный план, который не был туда включен, не вошел в перечень этих аэропортов

и аэродромов. И вот, пожалуйста, мы имеем очередную чрезвычайную ситуацию.

М.Н. ПОНОМАРЁВ

Авиационное происшествие, которое случилось сегодня, в отсутствие заключения комиссии я прошу здесь пока не рассматривать. Потому что аэропорт – это аэропорт, а воздушные суда – это воздушные суда.

И.Ю. МАКАНОВА

А я на самом деле говорю об аэропорте, о его готовности...

М.Н. ПОНОМАРЁВ

Нет, пока давайте мы не будем обсуждать.

И.Ю. МАКАНОВА

Хорошо, конечно.

М.Н. ПОНОМАРЁВ

Все у Вас?

И.Ю. МАКАНОВА

Да.

М.Н. ПОНОМАРЁВ

Спасибо, Ирина Юрьевна. Вы уже в своем выступлении сказали, что в Аппарате правительства находятся на рассмотрении изменения в постановление правительства № 1242. Я еще раз хочу напомнить, что те коэффициенты, о которых Вы только что сказали, у нас есть в проекте рекомендаций. Я прошу тоже ознакомиться, и это уже как документ, он есть и у нас, и в правительстве тоже есть. Пожалуйста, присаживайтесь.

Я хочу предоставить слово Михаилу Борисовичу Богатырёву, заместителю директора Департамента авиационной промышленности Минпромторга России.

Михаил Борисович, хотелось бы послушать небольшое, но конкретное выступление – именно по тому, что уже прозвучало у нас касательно нашей, отечественной авиационной техники, и именно в части той задачи, которую поставил президент, – создание самолетов на 9–65 мест. Ну и в перспективе, наверное, Вы коснетесь МС-21 и других, но очень кратко.

И хочу сказать, что мы уже обсуждаем здесь вопрос, что такое региональные перевозки и что такое перевозки внутри региона. Раньше считалось, что внутри субъекта – это местные воздушные линии (так называемые МВЛ), а региональные – это полеты между двумя или несколькими субъектами. Из этого будем, наверное, исходить. Пожалуйста.

М.Б. БОГАТЫРЁВ

Добрый день, уважаемые коллеги!

Да, Вы совершенно точно определили, что такое местные перевозки и региональные перевозки. То есть перевозки внутри одного региона – это местные, а между двумя, хотя бы соседними регионами, – это уже региональные перевозки. Дальнейшее деление (то есть, имеется в виду, на ближнемагистральные, среднемагистральные, дальнемагистральные перевозки) формально нигде не закреплено и скорее подразделяется понятийно.

Поэтому в нашем понимании самым крупным представителем воздушного судна, предназначенного для региональных перевозок, является Sukhoi Superjet 100 на 98 мест с дальностью полета до 3 тыс. километров. Самое маленькое воздушное судно, проекту которого Минпромторг оказывает поддержку, – это на настоящий момент самолет МАИ-411, который разрабатывается по инициативе Кизлярского электромеханического завода конструкторским бюро

МАИ. Это шестиместный самолет, который в настоящее время находится на этапе сертификации типа.

Я пока не буду говорить о тех мерах господдержки, которая оказывается Минпромторгом в части развития линейки региональных самолетов, я просто пройдусь по самой линейке самолетов и вкратце – по вертолетам.

Итак, самолетная линейка условно делится в соответствии с требованиями авиационных правил на самолеты нормальной категории (до девяти мест), самолеты коммьютерной категории, или переходной (до 19 мест), и все воздушные суда, которые больше 19 мест, относятся к транспортной категории.

Что касается самолетов нормальной категории, в настоящее время Минпромторгом поддерживаются, еще раз повторю, по сути дела, два проекта – это шестиместный самолет МАИ-411 (ему предоставляется субсидия на компенсацию затрат по сертификации типа) и самолет "Байкал", который упоминался, у него было еще буквенное наименование – ТВС-2ДТС. Это одномоторный девятиместный самолет с довольно большими грузоподъемностью и дальностью полета. Прототип этого самолета был разработан в рамках выполнения серии научно-исследовательских работ под общим шифром "малая авиация". В 2017 году самолет был продемонстрирован на МАКСе и вызвал довольно живой интерес у представителей регионов, особенно регионов Дальнего Востока, в том числе Якутии, и приполярных регионов.

С учетом того что это была научно-исследовательская работа, то есть ОКР не объявлялись, Минпромторг в этом году провел конкурс на выполнение опытно-конструкторских работ. В настоящее время конкурс завершен, работа находится в стадии выполнения, то есть самолет находится на этапе эскизного проектирования. Ведет

эту работу холдинг "Вертолеты России", серийное производство самолета планируется разместить на Улан-Удэнском авиационном заводе. Разработка самолета, полный цикл ОКР, займет два года. Соответственно, в 2022 году самолет пройдет этап сертификационных испытаний и будет готов к серийным поставкам. В настоящее время проект полностью обеспечен всеми необходимыми видами ресурсов для его успешного выполнения.

Понятное дело, что 2022 год – это не сегодня и не завтра, а довольно длительный срок, поэтому в настоящее время чем-то эту нишу надо замещать. Во-первых, существует парк Ан-2, который постепенно сокращается, выбывает. Во-вторых, у проекта по разработке самолета "Байкал" появился побочный продукт – это модифицированный самолет Ан-2, который имеет название ТВС-2ДТС, права на который получила Российская Федерация в лице Сибирского НИИ авиации. Летная годность была подтверждена совместным решением двух министерств – Минпромторга России и Минтранса России.

В настоящее время эксплуатация данного самолета ограничена в связи с одним авиационным инцидентом, ведется расследование. Но, еще раз повторю, эксплуатация не запрещена, а ограничена. Планируется ограничить количество мест пассажиров на этом самолете с 12 до 9, при этом без уменьшения общей коммерческой нагрузки в 1,5 тонны. То есть самолет может быть приобретен и может успешно эксплуатироваться региональными и местными авиакомпаниями.

Что касается категории коммьютерной (то есть до 19 мест), переходной категории, в 2014 году Минобороны России была проявлена инициатива по локализации производства на территории Российской Федерации самолета L-410. В течение двух лет

Минпромторгом совместно с чешской стороной и Уральским заводом гражданской авиации (город Екатеринбург) была проведена совместная работа, и такое производство было локализовано. В настоящее время УЗГА производит самолет L-410 совместно с чехами пока как для коммерческих заказчиков, так и для наших различных ведомств, которые нуждаются в данном воздушном судне. Годовой объем производства – до 20 машин.

Что касается оснащения этого самолета альтернативными видами шасси – лыжи или поплавки, эта работа УЗГА также проведена (заказ был опять же от Минобороны, у нас Минобороны по этому самолету является инициатором). Самолет в настоящее время оснащен и лыжами, и поплавками. От коммерческих авиакомпаний заявок на поставку самолетов с лыжными или поплавковыми шасси до настоящего времени УЗГА не получала. Поэтому работы по сертификации самолета с лыжным и поплавковым шасси не проводились. Если такой интерес будет проявлен, то работы будут завершены в течение полугода, в течение шести месяцев самолет получит соответствующий сертификат.

Более крупные самолеты, следующая транспортная категория. Уже в течение третьего года Минпромторг ведет работу по возобновлению производства самолета Ил-114. Казалось бы, работа довольно простая, самолет производился, но, если мы начнем разбираться, то, по сути дела, производство самолета налаживается заново. Во-первых, за то время, пока самолет не производился, поставщики систем и агрегатов этого самолета многие прекратили деятельность, многие перепрофилировались, соответственно, комплектация самолета производится заново. Во-вторых, с ташкентского завода не было получено ровным счетом никаких, по сути дела, стапельных единиц, и, по сути дела, сборка самолета –

начиная с оцифровки РКД и изменения технологии его сборки – ведется с нуля. То есть, по сути дела, то, что мы с вами получим в 2022 году, является абсолютно новым самолетом, собранным по абсолютно другим технологиям, нежели те, по которым он производился в Ташкенте. В новой комплектации, с новыми системами он будет обладать, соответственно, гораздо лучшими летно-техническими характеристиками.

Максимальная пассажировместимость данного самолета – 64 человека в самой плотной компоновке. Минимальная компоновка будет рассчитана на 50 человек. Дальность полета с полной загрузкой более 1 тыс. километров.

М.Н. ПОНОМАРЁВ

А можете по комплектующим Ил-114 – по двигателям и?..

М.Б. БОГАТЫРЁВ

Двигатели российские, разработки компании "Климов" – ТВ7-117. Двигатель в настоящий момент производится в трех вариантах. Вариант ТВ7-117В – это вертолетный двигатель, стоит на вертолете Ми-38. Вариант ТВ7-117С стоял на первых модификациях Ил-114, который производился в Ташкенте. И последняя модификация, более мощная (это 2850 лошадиных сил) – это вариант ТВ7-117СТ. В настоящее время он устанавливается на самолет Ил-112В (это новый военно-транспортный самолет, который недавно совершил первый полет).

Соответственно, между этими двумя самолетами (Ил-114 и Ил-112В) наблюдается некоторая унификация, она незначительная, но есть – по крайней мере в части двигателей и в части систем управления самолетами. Это то, что касается самолета Ил-114.

Замечу сразу, что есть определенные сомнения у региональных авиакомпаний о пригодности самолета Ил-114 к эксплуатации с

грунтовых аэродромов, особенно на размытых полосах (в период слякоти и так далее), особенно на полосах, которые не имеют твердого покрытия – имеются в виду гравийные полосы. Безусловно, это замечание имеет определенную почву, и самолет Ил-114 будет сертифицирован для плотности грунтов не менее 6,5 килограмма на 1 кв. сантиметр, то есть для той же прочности грунта, для которой сертифицирован самолет Ан-24. Это первый момент.

Второй момент. Безусловно, после того как были услышаны требования, с которыми выходили представители Республики Саха (Якутия), Минпромторгом была проведена работа по изучению возможности и целесообразности возобновления производства самолета L-610. Это самолет той же чешской компании Aircraft Industries, которая в настоящее время принадлежит российскому холдингу УГМК на 100 процентов, то есть, по сути, это российская компания, находящаяся на территории Чехии. И, соответственно, российская компания располагает полным комплектом РКД на самолет L-610. Это самолет с верхним крылом, с верхним расположением двигателей, максимальной пассажировместимостью 40 мест. В этом году Минпромторгом будет выделено первое финансирование для проведения ОКР по самолету L-610.

Безусловно, могут возникать вопросы, связанные с тем, что Минпромторг часто возобновляет производство устаревших самолетов, но мы в этом, честно говоря, большой проблемы не видим, потому что по такому пути идет весь мир. Если мы обратим внимание, в Америке и Канаде успешно эксплуатируются самолеты С-47 для обеспечения приполярных районов и полярных экспедиций. Самолет разработан в 30-х годах прошлого века. Самым молодым самолетам порядка 70 лет, и они после модернизации успешно эксплуатируются.

Также можно в качестве примера привести самолет C-130 Hercules, который является основным военно-транспортным самолетом НАТО, при этом мы свои Ан-12 почему-то утилизируем и пытаемся их чем-то заместить в настоящее время. Самолет – это очень дорогое изделие, поэтому весь мир идет по пути их модернизации. Я не думаю, что мы располагаем какими-то свободными ресурсами, которые нам позволяли бы вольно распоряжаться таким догорим активом, как выбывающий парк самолетов. Его надо модифицировать и, безусловно, вводить под определенным контролем назад в строй. Это то, что касается самолетов.

По вертолетам. Все без исключения вертолеты предназначены для эксплуатации на местных и региональных линиях. Каким бы крупным ни был вертолет, максимальная дальность его полета ограничена 600 – максимум 1 тыс. километров. Соответственно, они делятся только по взлетным весам.

Итак, самый легкий вертолет, в разработке которого оказывается поддержка, – это шестиместный вертолет VRT500. Его максимальный взлетный вес – 1,7 тыс. килограммов, грузоподъемность – 750 килограммов. Первый полет намечен на 2020 год. Сертификация и первые серийные поставки запланированы на 2022 год.

Более крупные вертолеты у нас уже сертифицированы – это Ка-226 и "Ансат". Взлетный вес – порядка 4,5 тонны. Вертолеты, повторю, сертифицированы, продаются и доступны к поставкам сегодня.

Следующий в этой линейке – это вертолет Ка-62. В настоящее время завершается процедура его сертификации. Взлетный вес –

6,7 тонны, максимальная коммерческая нагрузка внутри фюзеляжа – 2,3 тыс. килограммов, на подвеске – 2,5 тыс. килограммов.

Самый распространенный в мире вертолет более тяжелого класса, который эксплуатируется, – это Ми-8. Самым современным представителем вертолетов этого класса станет его глубоко модифицированная версия с сертификатом типа – вертолет Ми-171 (их несколько видов – А1, А2, А3), в том числе предназначенный для обслуживания буровых вышек. Взлетный вес – до 12 тонн, грузоподъемность – до 4 тыс. килограммов.

И еще более тяжелая версия вертолетов – это Ми-38. Взлетный вес – 16 тонн, максимальная коммерческая нагрузка – 6 тонн. Вертолет Ми-38 также имеет сертификат. В настоящее время ведется работа по расширению условий эксплуатации и улучшению летно-технических характеристик. Если вкратце, то все.

М.Н. ПОНОМАРЁВ

Ми-26 у нас тоже?..

М.Б. БОГАТЫРЁВ

Ми-26 у нас пока замены не имеет.

М.Н. ПОНОМАРЁВ

Я имею в виду, их выпуск продолжается, да?

М.Б. БОГАТЫРЁВ

Да, их выпуск продолжается. Он серийно выпускается на ростовском заводе "Роствертол".

М.Н. ПОНОМАРЁВ

Ясно. Спасибо, Михаил Борисович. Вы, как всегда, владеете информацией, и, я думаю, к Вам вопросы еще будут. Присаживайтесь.

Я хотел бы, посоветовавшись с вами, дать слово представителю ФАС Иванову Андрею Викторовичу и попросить его

дать нам небольшую информацию (его выступление не было заявлено).

Те вопросы, которые поднимались, наверное, Вы уже знаете, чтобы дать в ходе своего выступления ответы на эти вопросы – именно по формированию тарифов и другие, что Вы считаете нужным.

А.В. ИВАНОВ

Хотел бы сказать, какие были показатели по статьям расходов авиакомпаний в соответствии с отчетом о финансовой деятельности авиапредприятий в 2018 году. Это лизинг и техническое обслуживание – 34 процента. Это авиатопливо – 27 процентов. Аэропортовое обслуживание – 14 процентов. А также прочие расходы, в том числе общепроизводственные и общехозяйственные, – 14,5 процента. При этом темп роста затрат авиакомпаний на топливо на топливозаправочных комплексах в 2018 году составил порядка до 30 процентов. Таким образом, основными причинами опережающего роста затрат является рост цен на авиационное топливо и лизинг воздушных судов.

Мы говорим о том, что цены на авиабилеты формируются в условиях высокой конкуренции, в том числе и межвидовой, и главным образом зависят от платежеспособного спроса.

Сложившаяся система ценообразования авиакомпаний с учетом сезонных скидок и распродаж позволяет большему количеству пассажиров, а это более 50 процентов, летать, путешествовать по более низкой цене.

С учетом проводимого ФАС России мониторинга мы можем констатировать, что по большинству маршрутов цена продажи билетов ниже средней стоимости перевозки на данном маршруте – больше 50 процентов. То есть если, например, средняя стоимость

перевозки пассажиров по маршруту с учетом всех тарифных классов в салоне экономического класса 6 тыс. рублей, то пассажиров, летящих за 2 тысячи, 3 тысячи, 4 тысячи, 5 тысяч, и так до 6 тысяч, больше 50 процентов.

Хотел бы еще обратить внимание на то, что в последнее время наметилась такая тенденция (конечно, это хорошо), что обращений по поводу именно роста стоимости перевозок в ФАС России стало поступать меньше.

Мы проводим мониторинг стоимости перевозок через нашу систему ЕИАС. В ней участвуют все основные перевозчики, подают туда информацию. На сегодняшний день можем констатировать следующее – что средняя доходная ставка в 2018 году на международных и внутренних перевозках, включая региональные, составила 4,31 рубля за 1 кресло-километр. При этом средняя расходная ставка составила 4,37 рубля. Таким образом, у нас расходы авиакомпаний больше, чем доходы, если берем в среднем значении.

В 2019 году стоимость перевозки растет, рост составляет порядка 6 процентов. Мы понимаем, что мы вошли в летний сезон, когда у авиаперевозчиков максимальная загрузка, и мы понимаем, что те убытки, которые они накопили за зимний период, с учетом отсутствия решений по компенсации авиаГСМ за прошлый год они начинают перекладывать в том числе на пассажира – через топливный сбор. Рост пассажирских перевозок, а вместе с ним и рост расходов на авиаГСМ создают дополнительные доходы бюджета Российской Федерации. Учитывая, что этот рост напрямую влияет на стоимость воздушных перевозок, мы считаем целесообразным направить эти средства именно на развитие и поддержку воздушных перевозок в первую очередь в Дальневосточном федеральном округе и тех регионах, где это необходимо.

Еще хотел бы напомнить о том, что у нас есть перечень услуг, по которым органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации предоставляется право вводить государственное регулирование тарифа. Это утверждено постановлением правительства № 239, и оно действует, и субъекты этим активно пользуются. Оно предусматривает право регулировать перевозки пассажиров и багажа на местных авиалиниях, в местном сообщении, а также перевозки грузов, пассажиров и багажа воздушным транспортом в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях.

Здесь если мы посмотрим с учетом той информации, которая проходила через средства массовой информации, по каналу "Вести", например, по дальневосточным перевозкам, мы эту ситуацию анализировали.

И хотел бы заметить: в репортаже прозвучало, что на многих маршрутах как раз не работает система динамического ценообразования, там экономически обоснованный тариф. А мы понимаем, что этот тариф будет всегда выше, чем то, что предлагается через систему динамического ценообразования, потому что здесь будут учтены все расходы авиаперевозчиков по рейсам, например, когда они перевозят ноль пассажиров в салоне, а на обратном пути он полный, и круглогодичность в том числе. Понятно, что субъекты субсидируют эти перевозки (там порядка 30 процентов от экономически обоснованного тарифа). Мы понимаем, что в том числе наше предложение рассмотреть вопрос о применении вот этих дополнительных доходов бюджета как раз таки в этой части было бы целесообразно. Спасибо.

М.Н. ПОНОМАРЁВ

Спасибо.

Александр Богданович Карлин, пожалуйста.

Здесь присутствуют представители авиационного сообщества. Мы поступим так – авиакомпании, аэропорты и...

А.Б. КАРЛИН

Андрей Викторович, с учетом приведенного Вами анализа структуры расходов авиакомпаний есть ли у Вас данные по такой же структуре не в абсолютных показателях, а в процентных долях по расходам зарубежных авиакомпаний?

А.В. ИВАНОВ

Мы специально не занимались анализом расходов. Хотя, конечно, эти данные... Понятно, что авиакомпании, которые летают в межрегиональном сообщении, у нас уже давно в global. И те системы, которыми они пользуются, в том числе и управления доходностью, – это не российское изобретение. Поэтому, конечно, они учитывают. Мы прямо специально туда еще не зашли, но я думаю, что буквально в этом году этим очень сильно заинтересуемся. Хотя скажу вам, что в принципе тот мировой тренд, который существует, относится в том числе и к нашему рынку.

А.Б. КАРЛИН

Вы имеете в виду широкое применение субсидирования со стороны государства?

А.В. ИВАНОВ

Конечно.

А.Б. КАРЛИН

И не только со стороны федерального центра, но и регионов, и так далее.

А.В. ИВАНОВ

Субсидирование – это же не самоцель, это вопрос отраслевой поддержки и перераспределения тех доходов, которые есть, для того

чтобы у нас повышалась транспортная доступность и, соответственно, каждый гражданин мог воспользоваться услугой воздушной перевозки. Особенно, конечно, это актуально в тех регионах, где авиатранспорт является безальтернативным видом транспорта.

М.Н. ПОНОМАРЁВ

Спасибо.

И.А. БЕЛАВИНЦЕВ

Позвольте добавить?

М.Н. ПОНОМАРЁВ

Пожалуйста, Илья Александрович.

И.А. БЕЛАВИНЦЕВ

В принципе информация по иностранным компаниям есть на сайте ИАТА. Там тоже есть такой общий тренд – и у нас, и у них основные затраты, естественно, по топливу. Но у них есть небольшое преимущество по технике и покупательной способности их пассажиров. Поэтому есть определенные геополитические различия. Но в принципе хорошее предложение. Мы, наверное, на будущее презентацию обязательно посмотрим, возьмем выдержки из ИАТА, покажем, как наши конкуренты работают. Но у нас-то тема – региональная авиация, поэтому...

М.Н. ПОНОМАРЁВ

Ну, Вы объясните, что такое ИАТА, что это международная ассоциация перевозок.

И.А. БЕЛАВИНЦЕВ

ИАТА – это Международная ассоциация воздушного транспорта. Как раз таки Андрей Викторович сказал, что в global... Как раз таки многие наши компании являются членами ИАТА, потому что это условие международного рыка. Если ты работаешь на

международном рынке, ты должен соответствовать соответствующим правилам. Но, повторю, основная проблема – это топливо.

Единственное, есть некоторые преимущества иностранных перевозчиков по парку, потому что у них больше возможностей и парк приобретать по другим стоимостным характеристикам.

И еще самый главный вопрос – вопрос по заемным средствам. Потому что заемные средства у нас, естественно, несколько дороже. Перевозчики, к сожалению, очень сильно зависят от заемных средств. Они сами могут об этом рассказать прекрасно. И, естественно, за границей эти заемные средства несколько дешевле, их проще привлекать. Исторически сложилось, что даже банки и страховые компании в свое время, до кризиса, перестраховывались и занимали деньги там. У нас, к сожалению, пока такой возможности нет, поэтому наши характеристики несколько выше.

М.Н. ПОНОМАРЁВ

У нас воздушных судов, которые занимаются коммерческими перевозками, я не беру деловую авиацию, которая имеет свои самолеты и прочее, на которые имеет свидетельства эксплуатанта именно Росавиация, они не входят в систему авиации общего назначения, – порядка 1200. Из них почти 80 процентов – это зарубежные, которые находятся у нас в лизинге (а, уже было сказано, лизинг дорогой) – цена на эксплуатацию воздушного судна уже совсем другая.

Я хочу предоставить слово Давыдову Григорию Дмитриевичу, заместителю генерального директора по стратегии АО "Авиакомпания "Сибирь". Пожалуйста.

РЕПЛИКА

А мы к вопросам когда вернемся?

М.Н. ПОНОМАРЁВ

Сейчас представитель авиакомпании, и вернемся к вопросам. Здесь же не только мы задаем вопросы, у нас есть и люди, которые тоже свои предложения хотят высказать.

Пожалуйста.

Г.Д. ДАВЫДОВ

Добрый день, коллеги! Тема выступления: меры государственной поддержки, взгляд со стороны авиакомпаний и текущее состояние в отрасли. Будет много пересечений в принципе с докладом представителя Минтранса, поэтому я думаю, что максимально кратко.

Вообще, за 10 лет объемы перевозок, объемы гражданской авиации в России выросли практически в три раза. Это превышает среднемировые темпы более чем в два раза. И в целом для дальнейшего роста мы тоже видим потенциал, потому что подвижность населения на внутреннем рынке существенно уступает аналогичным странам по размеру и по географии.

Базовым моментом в том, что позволяет обеспечивать нам такой быстрый рост в отрасли, является в целом доступность авиабилетов. То есть если мы посмотрим, какой доход с одного пассажира имеют российские авиакомпании на 1 километр расстояния, то он будет сопоставим с доходом мировых лоукостеров как на европейском рынке, так и на американском.

Однако в 2018 году у нас было очень существенное давление на расходную часть (уже не раз отмечалось) – в основном это топливо плюс валютный курс, который повлиял на лизинг воздушных судов. И операционный результат от символического положительного значения в 2016–2017 годах по отрасли ушел в минус – по разным оценкам, минус 50–60 млрд рублей. Однако мы считаем, что та господдержка, которая осуществляется, те

госпрограммы поддержки, которые сейчас есть, позволили именно сохранить доступность перевозок для населения, то есть расходы выросли у нас быстрее, чем доходы.

Какая была господдержка? Это в первую очередь льготная ставка НДС – 0 процентов. В 2018 году – для отдельных перевозок на ВВЛ (это Крым, Дальневосточный федеральный округ и Калининград), с 1 октября это будет уже для всех перевозок, минуя Москву. Второе – это возмещение акциза на авиакеросин. В текущих условиях мы возмещаем с каждой тонны 3024 рубля. И субсидирование перевозок – это две основные программы – региональная (постановление № 1242) и по категориям граждан (постановление № 215).

Почему, на наш взгляд, в 2019 и 2020 годах сохранять доступность перевозок на должном уровне будет сложно? Прежде всего, продолжается налоговый маневр, что приводит к росту цен на топливо, выраженных в рублях. Давление на курс продолжается – у нас за пять месяцев плюс 12 процентов по курсу доллара (это в основном касается лизинга и техобслуживания). И запас прочности авиакомпаний сократился, поскольку отрицательный финансовый результат в 2018 году, внутренние резервы в отрасли сокращаются.

Некоторые меры уже направлены на поддержку (дополнительные меры направлены на поддержку). Как уже было сказано, это нулевая ставка НДС (закон, подписанный в июне, который вступает в действие с 1 октября 2019 года), крайне позитивная мера, и те изменения в постановление о субсидировании перевозок, которые находятся на обсуждении сейчас. Мы рассчитываем, что они будут приняты как можно скорее. Они позволят повысить эффективность программ субсидирования.

И еще два предложения, что, на наш взгляд, можно сделать дополнительно, для того чтобы поддержать доступность авиаперевозок.

Первое – продлить действие льготной ставки НДС на внутренних воздушных линиях из Москвы. Сейчас она составляет 10 процентов и будет действовать до 1 января 2021 года, то есть до конца 2020 года. Соответствующая льгота "Российским железным дорогам" – нулевая ставка НДС – подписана до 2029 года, и мы бы предложили ставку 10 процентов для авиации продлить далее.

И вторая инициатива (она тоже уже озвучивалась представителем Минтранса) – увеличить уровень возмещения акциза на авиационный керосин, то есть коэффициент возмещения акциза, до 3,5. Это даст нам в абсолютном выражении 7 тыс. рублей за тонну.

В принципе все предложения есть в проекте рекомендаций. Спасибо.

М.Н. ПОНОМАРЁВ

Спасибо.

Мы сейчас предоставим слово еще Виктору Ивановичу Горбачёву, генеральному директору Ассоциации "Аэропорт" гражданской авиации.

И тогда, Иван Николаевич, уже...

И, Алексей Владимирович Синицын, Вы следующий тогда. Тоже по рекомендациям Вы хотели вопрос поднять.

В.И. ГОРБАЧЁВ

Добрый день, уважаемые коллеги! Прежде чем перейти к докладу, я хотел бы вас ознакомить с одним документом – резолюцией Общественной палаты Российской Федерации по результатам общественных слушаний на тему "Состояние гражданской авиации страны. Безопасность полетов.

Государственное управление и регулирование", которые состоялись 4 июня 2015 года в городе Москве. Общественная палата Российской Федерации отмечает следующее.

Первое. Гражданская авиация России находится в критическом состоянии. Этому способствовало накопление серьезных проблем в течение ряда лет.

Второе. Вызывает тревогу финансовое положение авиаперевозчиков. Так, в 2014 году в целом по отрасли убытки составили 22 млрд рублей. За прошлый год убытки авиакомпаний составили уже 50 млрд рублей.

Третье. Состояние безопасности полетов гражданской авиации Российской Федерации ухудшается из года в год – постоянный рост количества катастроф и авиационных происшествий.

Четвертое. Несмотря на принимаемые меры со стороны государства и бизнеса по развитию инфраструктуры крупных международных аэропортов, общее состояние дел с аэропортовой сетью страны остается неудовлетворительным.

Пятое. Система государственного управления и регулирования гражданской авиации России несовершенна.

И последнее, шестое. Нескоординированная работа между Минтрансом и Росавиацией привела к серьезным недостаткам авиационного законодательства. Разработка и ввод в действие нормативных правовых актов осуществляются на низком профессиональном уровне, в отрыве от потребности транспортного производства. По ряду законов, определяющих деятельность гражданской авиации, вовремя не разрабатываются подзаконные акты и так далее.

И здесь четыре рекомендации, которые дала Общественная палата. Если вы меня сейчас спросите: "Ну и что же сделано за

четыре года?" – (то есть сейчас, то же самое, июнь 2019 года) – я вам отвечу: "Ничего".

Теперь разрешите перейти к докладу.

М.Н. ПОНОМАРЁВ

У Общественной палаты это мероприятие было ранее, четыре года назад, да? Чтобы мы могли сопоставить.

В.И. ГОРБАЧЁВ

Да. Просто я довел до вашего сведения решение Общественной палаты.

М.Н. ПОНОМАРЁВ

Понятно.

В.И. ГОРБАЧЁВ

Если эта организация заслуживает уважения.

М.Н. ПОНОМАРЁВ

Нет, ну, конечно, это структура...

В.И. ГОРБАЧЁВ

Государство проводит определенную работу по сохранению и развитию наземной аэропортовой инфраструктуры. Утверждена и действует подпрограмма "Гражданская авиация" федеральной целевой программы "Развитие транспортной системы России", в рамках которой государственные инвестиции на развитие аэродромной сети выросли за последние пять лет с 20 миллиардов до 40 миллиардов. Ничего не скажешь – сумма солидная. Созданы семь федеральных казенных предприятий, через которые государство обеспечивает текущее содержание и развитие 81 аэропорта и аэродрома местных воздушных линий. Если бы этого не было, то такого результата тоже у нас уже не было бы.

Однако, с другой стороны, удивляет и пугает абсолютное равнодушие государства к катастрофическому снижению количества

аэропортов в стране. За 26 лет количество аэропортов снизилось с 1450 до 226. То есть практически 1224 аэропорта прекратили свое существование. А это означает, что около 60 тысяч специалистов остались без работы. Уничтожена наземная инфраструктура. Она не заморожена, не законсервирована, а именно уничтожена, что значительно отразилось на обеспечении безопасности полетов. Местное население осталось без средств передвижения.

Итак, по состоянию на 1 января 2019 года в России действуют 226 аэропортов, из них 91 аэропорт считается федеральным и 135 аэропортов имеют статус региональных и местных воздушных линий.

Проведенный анализ позволяет сделать вывод, что состояние рынка региональных и местных авиаперевозок по сравнению с дореформенной системой, то есть 1991 года, претерпело существенные изменения, в том числе количество городов и населенных пунктов, связанных с авиасообщением, снизилось с 2200 до 800, то есть почти в три раза. Один такой пример: администрация Республики Карелия в нарушение Федерального закона № 10 "О государственном регулировании развития авиации" самостоятельно, без согласования ликвидировала аэропорт МВЛ Пески (город Петрозаводск), в составе которого находилось семь приписных аэродромов. Тем самым в Республике Карелия прекратили существование все местные воздушные перевозки.

Развитие авиаперевозок неразрывно связано с состоянием наземной инфраструктуры гражданской авиации. Согласно исследованиям состояние региональных аэропортов и местных воздушных линий выглядит так: износ основных производственных фондов составляет до 80 процентов, средний уровень

обеспеченности производственными зданиями и сооружениями – не более 60 процентов.

По расчетам, необходимые инвестиции в материально-техническую базу начиная хотя бы с 2000 года должны были составлять не менее 70–75 миллиардов. Самые мощные были – 40 миллиардов (это прошлый и позапрошлый годы, потому что была подготовка к чемпионату мира по футболу). Как правило, капитальные вложения осуществляются или за счет собственных средств авиапредприятий, или за счет градообразующих, спонсоров. К сожалению, собственные средства крайне ограничены из-за отсутствия авиаперевозок. В большинстве случаев частота полетов в некоторые аэропорты МВЛ – от одного в день до одного в неделю. Большинство аэропортов регионального и местного значения пребывают либо в критическом состоянии, либо в стадии прекращения своей деятельности. Это, как правило, районы Сибири, Дальнего Востока, Крайнего Севера. Наибольшую тревогу вызывает существование аэропортов с малой интенсивностью полетов, то есть с объемом перевозок менее 50 тысяч пассажиров в год.

Незначительные капитальные вложения и практически отсутствие государственного финансирования приводит к предбанкротному состоянию предприятий. К тому же развитие производства усугубляется серьезными налоговыми отчислениями в региональные и местные бюджеты. Так, за 2018 год налоги составили: на имущество (региональный налог) – 265 миллионов, на землю (местный налог) – 179 миллионов, транспорт (региональный налог) – 46 миллионов. Итого за 2018 год перечислено в разные бюджеты около 500 млн рублей, которые можно было направить на развитие инфраструктуры.

Одной из значительных затрат аэропортов является оплата процедуры сертификации аэродромов. Данная процедура производится в соответствии с Воздушным кодексом и осуществляется на возмездной основе. В крупных аэропортах стоимость процедуры сертификации доходит до десятка миллионов рублей, что в конечном итоге отрицательно отражается на себестоимости аэропортовых услуг.

В Российской Федерации нет единого правового акта, регулирующего деятельность аэропортов. Федеральный закон № 60, Воздушный кодекс, в основном регулирует воздушные перевозки, регулированию наземной инфраструктуры отводится незначительная часть. Так, из 18 глав Воздушного кодекса только одна отдана аэропортам, что составляет 5 процентов, из 137 статей Воздушного кодекса только 11 регулируют деятельность аэропортов (это 8 процентов). Отсутствие необходимого единого правового акта приводит к фрагментальным требованиям, при которых многие вопросы остаются вне зоны рассмотрения.

Обеспечение условий для функционирования аэропортов посредством определения порядка планирования территории и земель, особенности регулирования взаимоотношений главного оператора с операторами аэропортов, взимание сборов и платежей, регулирование неавиационной деятельности, особенности земельных и имущественных отношений, взаимодействие на аэродромах совместного базирования – это тормозящие факторы, которые не отражены нигде буквально. Мы до сих пор не можем разобраться с аэродромами совместного базирования, кто там начальник. Ведь по нашему закону, по Воздушному кодексу, главный тот, кто держит сертификат аэродрома. А сертификаты аэродромов находится у

военных на аэродромах совместного базирования. Так кто же там главный – военный? К нему идти?

Что предлагает ассоциация? Просить и Минтранс, и Минфин, и Минэкономразвития, и ФАС, и так далее... Тут около 20 предложений, я не буду отнимать ваше время, передам все это в президиум, если это потребуется.

И в конце я еще хочу сделать такую небольшую ремарку по докладу Минпромторга, который, к сожалению, не вызывает никакого оптимизма. Ну что нам говорят? Сослались только на Superjet, который, понимаешь ли... Непонятно, что с этим Superjet. В конце концов некоторые авиакомпании чуть ли не насильно получают эту машину, в которой 80 процентов комплектующих – иностранные, и нужно ждать запасных частей месяцами, три-четыре месяца он стоит у забора.

Что нам предложили? Самолеты, воздушные суда вместимостью четыре, шесть и девять мест. Это что? Это же какие-то игрушки, это прогулочные самолеты или бизнес-авиация. О чем мы говорим? Нам же нужны нормальные коммерческие машины на 15, 20, 24, 40 мест. Где замена Ан-24? Где замена Як-40? Где замена Як-42? Где это все?! Ничего этого промышленность нам не дает. Нам предлагают Ан-2, но, уважаемые коллеги, это же стыдно – 70 лет машине! Ну, давайте предложим Ил-12, Ил-14, которые выпускались в войну, – тоже хорошие! Сколько же можно слушать одно и то же?

М.Н. ПОНОМАРЁВ

Виктор Иванович, все, да?

В.И. ГОРБАЧЁВ

Да, всё.

М.Н. ПОНОМАРЁВ

Я бы все-таки немножко корректнее здесь в отношении...

В.И. ГОРБАЧЁВ

А какая может быть корректность, если ничего нет?

М.Н. ПОНОМАРЁВ

Минуточку... Ил-14 – это послевоенный самолет. И дальше... В своем выступлении Михаил Борисович сказал не только о самолетах на шесть – девять мест, он перечислил и Ил-114, и L-610, которые, как он сказал, будут вместимостью до 40 кресел.

В.И. ГОРБАЧЁВ

L-410 – чешская машина, членов НАТО.

М.Н. ПОНОМАРЁВ

L-610.

В.И. ГОРБАЧЁВ

Завтра вам скажут – и ее прекратят выпускать.

М.Н. ПОНОМАРЁВ

Если Вы не владеете вопросом, то не надо... Машина L-410 уже выкуплена и находится в собственности Российской Федерации в лице Уральской горно-металлургической компании, которая сейчас наладила производство (уже линейка открыта) по L-410 в городе Екатеринбурге.

В.И. ГОРБАЧЁВ

Ан-124 тоже у нас с вами летает, а тут Украина приостановила их производство. Спасибо за внимание.

М.Н. ПОНОМАРЁВ

Давайте мы... Ну, все-таки надо компетентность здесь показывать тоже. Не надо, так сказать, в адрес других говорить то, что необъективно.

Михаил Борисович сказал, что есть суда не только на шесть – девять мест. L-610 – это уже другая машина, с совсем другой вместимостью.

И что касается Воздушного кодекса, Вы тоже здесь... В том году были внесены изменения, и дано право аэропортам, принимающим воздушные суда вместимостью менее 20 кресел, уже не сертифицировать. Почему Вы об этом не говорите? Это законодательно закреплено, принято уже больше года назад. Поэтому надо тоже пообъективнее...

В.И. ГОРБАЧЁВ

(Микрофон отключен.)

М.Н. ПОНОМАРЁВ

Сейчас, минуточку...

В.И. ГОРБАЧЁВ

Это посадочные площадки практически.

М.Н. ПОНОМАРЁВ

Дальше, относительно перевозок. У нас за 2018 год перевезено 116 миллионов пассажиров, это больше чем в целом в Советском Союзе (население 147 миллионов и население 280 миллионов, почти 300 было). Пускай чемпионат мира...

По аэропортам. Исходя из своего жизненного опыта, когда аэропорты большие закрывались – Нефтеюганск, Радужный (в тюменском направлении), аэропорты, каждый из которых строили под себя градообразующие предприятия. Предприятий не стало ("Варьеганнефтегаз" ЮКОС) – Нефтеюганск... Там Сургут рядом, там мост есть – 49 километров. Они сами прекратили существование. Это тоже надо понимать.

Я уже не говорю... Вы говорите: "1450 аэропортов". Какого класса? Первого, второго, МВЛ или нет? Да, есть. В Центральной

России у нас сейчас уже другая транспортная логистика появилась. У нас даже железная дорога один объем перевозок пассажиров и грузовых выполняла, сейчас выполняет другой.

У нас сейчас автомобильный транспорт развивается, у нас сеть дорог развивается. Поэтому это тоже надо учитывать. В Туле аэропорт был, в Тамбове... Сейчас восстановят – будут летать. Тут и железная дорога есть. Есть право у жителей этих областей, и Тамбовской области... У них аэропорт действующий, у других тоже. Многие аэропорты федерального значения переходят в собственность субъектов Федерации, в структуры, которые уже работают у нас на этом рынке аэропортов. Вы это тоже прекрасно знаете, это "Новапорт" и другие компании, которые обслуживают. Ну, надо исходить из реалий.

Да, где-то недорабатывают. Север, Сибирь – там, да, без аэропортов ничего не сделаешь. Но в то же время по Ан-2... Содержать площадку зимой и летом в центральной полосе затратно. Раньше они были. На севере – да, это надо, потому что летать на вертолете Ми-8, который вмещает 22 кресла, конечно, очень дорого, потому что полеты на вертолете намного дороже, чем на самолете, вы это тоже прекрасно знаете. Есть вопросы, надо, конечно, работать. Объективно тоже надо подходить.

У нас член Совета Федерации Алексей Владимирович Синицын с места сейчас выступит, у него тоже есть предложения в проект рекомендаций. Он тоже коснется вопросов аэропортов и авиационной безопасности.

А.В. СИНИЦЫН

Спасибо, Михаил Николаевич.

После такого жаркого обсуждения мой вопрос может показаться коротким и незначительным, но тем не менее я, как

сенатор, и мои коллеги (Александр Богданович Карлин не даст соврать) получаем регулярные обращения из регионов по одной проблеме (она в том числе законодательное решение имеет) – это проблема охраны периметра аэропортов и небольших аэродромов. Не только сенаторы, но и коллеги – депутаты Государственной Думы получают такие же обращения от своих аэропортов.

Суть проблемы такая. Неодинаково закон о транспортной безопасности и закон об авиационной безопасности понимают круг субъектов, которые обеспечивают авиационную безопасность. Закон о транспортной безопасности видит понятие транспортной безопасности более широким по отношению к понятию авиационной безопасности, чуть шире видит круг субъектов, допуская туда лиц, аккредитованных для осуществления транспортной безопасности.

Воздушный кодекс в совокупности с правилами охраны аэропортов и объектов инфраструктуры у́же видит круг субъектов, которые могут заниматься охраной периметров, не включая туда аккредитованные организации, предоставляя такое право только Росгвардии и ведомственной охране органа власти в сфере транспорта. Ну а монополия никогда не приводит к снижению цены контракта (это Иванов Андрей Викторович, конечно, точно знает).

О чем просят аэропорты с небольшим пассажиропотоком? Синхронизировать закон о транспортной безопасности и Воздушный кодекс, расширить круг субъектов авиационной безопасности, которые смогут осуществлять охрану периметров, добавив туда аккредитованные организации. Тем более, коллеги, сейчас по факту именно эти организации в маленьких аэропортах эту деятельность и осуществляют, потому что далеко не все аэропорты перешли на охрану за счет ведомственных подразделений Минтранса. И мы

полагаем, что целесообразно было бы такое право предоставить и аэропортам с пассажиропотоком ниже 500 тысяч пассажиров в год, потому что для них расходы на переход на охрану периметра ФГУП Минтранса довольно значительные и существенно увеличат нагрузку на их бюджет.

Я знаю, что такой законопроект разрабатывался в недрах Минтранса, проходил системное согласование и в Росгвардии, и в ФСБ, но почему-то движения нет. Мы с коллегами внесли такой законопроект в Государственную Думу, очень надеемся на поддержку сообщества и на поддержку Минтранса.

Мы ждали три месяца, к сожалению, нас коллеги из регионов постоянно этим вопросом напрягают, потому что ФГУП Минтранса обратился в арбитражные суды и понуждает к заключению с ним договоров. Очень надеемся здесь на поддержку. Спасибо.

М.Н. ПОНОМАРЁВ

Спасибо.

И.А. БЕЛАВИНЦЕВ

Если можно, дайте параметры этого законопроекта, мы обязательно посмотрим. Я так понимаю, что нам придется отзыв готовить.

А.В. СИНИЦЫН

Я передам сейчас.

И.А. БЕЛАВИНЦЕВ

Да, а то, что касается... Вы сами сказали, там не только Минтранс. Там основную роль играют, естественно, наши коллеги, наши соседи – "детский мир", который недалеко от нас располагается...

М.Н. ПОНОМАРЁВ

Мы все-таки находимся в государственной структуре, называйте... У нас есть Росгвардия, и там согласовали свой график. С Росавиацией у нас разговор был, они тоже поддерживают.

А.В. СИНИЦЫН

Так же как и Росгвардия, мы с ними тоже общались. И очень надеемся, что, если это будет еще включено в рекомендации сегодняшних парламентских слушаний, может быть, будет больше перспектив.

М.Н. ПОНОМАРЁВ

Да, мы в рекомендации это включим.

Иван Николаевич, пожалуйста.

И.Н. АБРАМОВ

Я думаю, всем очевидно, что стоимость билета является основным критерием, и в том числе для увеличения пассажиропотока. Ну а мир ускоряется, и не факт, что... В принципе с каждым годом люди стали все больше перемещаться, и я не думаю, что это увеличение потока произошло из-за того, что у нас органы власти хорошо поработали, просто люди стали больше перемещаться, и эта тенденция, этот тренд в последние 15 лет идет в целом по миру.

А вот для того чтобы уменьшить стоимость, мы говорили... Сегодня коллега из Минтранса говорил про преимущество зарубежных авиакомпаний, у которых техника лучше. У нас основное преимущество в том, что мы нефть сами добываем, в отличие от других европейских государств, и это гораздо большее преимущество. Вы все в своих докладах отметили, что 34 процента – это расходы на топливо.

И в связи с этим вопрос у нас к антимонопольной службе: может быть, стоит вернуться нам к государственному регулированию цены на керосин? Чем обусловлен рост в 30 процентов? Вы

проверяли вообще? Или у нас нефтяные компании – как священные коровы, то есть их нельзя трогать? В этом направлении нужно работать. Мы констатируем 30 процентов рост, все машем головами... Так давайте разберемся, почему так происходит! Если мы для населения сдерживаем эти тарифы и находим какие-то аргументы, то почему мы для авиакомпаний этого не делаем? Это мне не понятно.

Потом, знаете, в последнее время наметился такой тренд – в рамках ГЧП отдавать аэропорты нашим олигархическим предприятиям, которые потом якобы вкладывают туда деньги, модернизацию проводят, какие-то международные терминалы открывают. А в Минтрансе вообще читали эти соглашения между коммерческими организациями и правительствами областей и краев, в которых игра в одни ворота? Если ребята вкладывают средства, то там черным по белому написано: в случае отсутствия пассажиропотока чуть ли не бюджет будет компенсировать им все выпадающие доходы.

И вообще с точки зрения государственного подхода насколько целесообразно отдавать в руки коммерсантов здания аэропортов? Ведь это определенная монополия. Вряд ли у нас кто-то в субъектах будет строить альтернативный аэропорт. И когда он его берет на 30, 40 или 50 лет... Как вы считаете, как это будет отражаться на стоимости билетов? То есть если у нас третья позиция по затратам – это аэропортовый сбор, то наверняка у коммерческой организации цель в принципе зарабатывать деньги. И когда она будет вкладывать в какие-то проекты свои средства, она будет максимально "выжимать" стоимость. Вообще, мне кажется, на государственном уровне надо подумать, насколько правильно передавать в такие руки наши аэропорты.

Вот в принципе такие соображения.

Если есть комментарии у представителей и антимонопольной службы, и Минтранса – пожалуйста.

М.Н. ПОНОМАРЁВ

Андрей Викторович, пожалуйста.

А.В. ИВАНОВ

Давайте я начну.

Первое, по поводу стоимости ГСМ. Наверное, этот вопрос было бы целесообразно направить в Минфин, потому что вся история с ГСМ – это изменение налогообложения в части горюче-смазочных материалов. Раньше был акциз на вывоз, потом всю эту налоговую нагрузку переложили на предприятия нефтепереработки. То есть этот вопрос больше, наверное, к Минфину – по той схеме налогообложения, которая была изменена, и она продолжает действовать и в этом году. И, соответственно, я думаю, что у нас это не последнее...

РЕПЛИКА

Но цены на бензин же так выросли!

А.В. ИВАНОВ

Вопрос в Минфин. Это первое.

Теперь по второму вопросу – что касается аэропортов. Я хочу сказать, что все аэропорты являются субъектами естественных монополий. Ненахождение субъекта естественной монополии даже в реестре (это как, знаете, незнание закона не освобождает от ответственности) – он все равно субъект естественной монополии. У нас все аэропорты – субъекты естественных монополий.

Что касается прихода новых операторов, лично я примеров, скажем, инфраструктурных изменений аэропортов, куда не вошел частный бизнес... Может быть, я их не знаю. То есть там, где входит

частный бизнес в аэропорт, там начинаются, как Вы говорите, строительство, модернизация, вложение денег.

У нас есть шесть услуг, которые регулируются государством, четыре услуги непосредственно касаются аэропортовой деятельности. И здесь в части регулируемых тарифов соответственно есть определенная процедура – устанавливается предельный, максимальный экономически обоснованный тариф. То есть выше этого тарифа торговать услугами нельзя, ниже – пожалуйста. Поэтому здесь контроль осуществляется.

Что касается непосредственно договоров, я Вам могу привести пример. Например, по Иркутску: ФАС России рассматривала дело по определенным нарушениям в осуществлении договорных отношений между субъектом или инвестором. То есть эти договоры были расторгнуты после вмешательства ФАС. Поэтому в принципе ФАС за ситуацией наблюдает, и здесь такая работа ведется. Спасибо.

И.А. БЕЛАВИНЦЕВ

Я добавлю.

М.Н. ПОНОМАРЁВ

Пожалуйста, Илья Александрович.

И.А. БЕЛАВИНЦЕВ

По аэродромам, по госполитике. Все те аэродромные комплексы, с которыми сейчас в той или иной степени работают инвесторы, к которым привлечены инвесторы... Прежде всего, все аэропорты у нас распределены по значению. Есть аэропорты федерального значения. Там, скажем, стратегические интересы Российской Федерации обеспечены Воздушным кодексом, где написано, что аэродромная инфраструктура должна находиться только в госсобственности. Аэродромные плоскостные сооружения

находятся либо в собственности субъекта, либо в собственности Российской Федерации.

Что касается аэровокзальных комплексов, то либо имущество передается субъекту с требованием привлечь... Обычно это на уровне указа Президента Российской Федерации – что субъекты принимают в свою собственность тот или иной объект и привлекает инвестора с определенными параметрами. То есть это заложено в указе. Соответственно, у нас очень много примеров положительных. Это и Ростов, и в этом году мы по комплексному плану будем принимать практически в чистом поле построенный аэропорт Саратова.

Там есть параметры для инвестора с определенной суммой, которую он должен привлечь в отрасль. И это позитивно с любой точки зрения, потому что если взять Хабаровск, то там 3 млрд рублей пришло из частных инвестиций на строительство нового терминала. Что это такое? Это совершенно другое качество обслуживания пассажиров, это телетрапы, это новая, современная инфраструктура, возможность применения цифровых технологий. Практически это всегда делается за частные деньги, конечно, при непосредственном участии и контроле Росавиации и Минтранса.

Потому что, во-первых, в каждом из этих терминалов есть пункт пропуска, который строится также с участием непосредственно Минтранса, непосредственно проверяющих организаций. Поэтому говорить о том, что мы просто отдали это на откуп каким-то коммерсантам и они непонятно что творят, не совсем, наверное, корректно. Кроме того, все соглашения, которые субъектами заключаются, как правило, трех-четырехсторонние. Там присутствуют и Минтранс, и Росавиация. Поэтому все это осуществляется под пристальным контролем.

М.Н. ПОНОМАРЁВ

Тогда ответьте на вопрос Виктора Ивановича Горбачёва, кто хозяин аэродромов совместного базирования.

И.А. БЕЛАВИНЦЕВ

Да, и в том числе по этому. Вы знаете, что у нас перечень аэродромов совместного базирования определен распоряжением правительства № 1034-р. Там четко прописано, в чьем ведении находится аэродром. Соответственно, если аэродром находится в ведении Минобороны, то и начальник аэродрома – Минобороны.

Если есть какие-то конкретные предложения по корректировке в той или иной степени... Насколько я помню, мы, кстати, в этой части вносили изменения в Воздушный кодекс не так давно, в 2015–2016 годах, и там этот вопрос был урегулирован.

Что касается того, что ничего не сделано с 2015 года по документам Общественной палаты, Вы сами говорили, что и проводится реконструкция, и реализуются программы субсидирования, и у нас только по... Если взять работу, скажем, департамента Минтранса, ежегодно выпускаем (если брать все нормативные акты) порядка 100 нормативных актов. Сложно это назвать... Я согласен, что есть вопросы, которые требуют более оперативного, более качественного решения, но работа реально ведется.

Кроме того, Вы говорите – 226 аэродромов. Аэродромы – это хорошо, а куда мы дели посадочные площадки? Они у нас как бы есть, и они регистрируются. 1200 посадочных площадок, там ведется реальная работа. Есть прекрасный опыт на Сахалине, в Камчатском крае, они берут...

В.И. ГОРБАЧЁВ

(Микрофон отключен.) Илья Александрович, ну, неужели не стыдно говорить об этих посадочных площадках! Ну что – мы с Вами партизаны? Вы же прекрасно знаете, что это такое.

И.А. БЕЛАВИНЦЕВ

Виктор Иванович, есть требования, утвержденные приказом Минтранса. Виктор Иванович, ну, почему стыдно? Есть конкретные нормативные акты, предусматривающие требования к посадочным площадкам.

В.И. ГОРБАЧЁВ

(Микрофон отключен.) Вы же сами ФАП выпустили по посадочным площадкам, где костры надо разводить вместо светосигналов. Ну что Вы говорите?!

И.А. БЕЛАВИНЦЕВ

И еще последний момент, Виктор Иванович. Последний момент – по финансированию. Вы сами озвучили сумму – 77 миллиардов необходимо. Объем финансирования комплексного плана, включающий реконструкцию аэродромов, – 234 миллиарда. Поэтому я думаю, что мы процент всех этих проблем, которые Вы озвучили (это наша с вами общая задача, в том числе и при Вашей помощи непосредственно), значительно уменьшим. Так что давайте вместе работать, а не друг друга критиковать.

В.И. ГОРБАЧЁВ

Давайте.

М.Н. ПОНОМАРЁВ

Мы с вами работаем два часа. Будем заканчивать. Мы сейчас Борису Борисовичу Карповичу дадим слово, и на этом все... *(Оживление в зале.)*

С МЕСТА

Разрешите? 31 аэропорт... из Якутии прилетели. Вам не интересно, что у нас происходит?

М.Н. ПОНОМАРЁВ

Минуточку... Мы Вам дадим слово. Я просто подытоживаю и говорю, что мы сейчас дадим слово представителю Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта Борису Борисовичу Карповичу и Вам.

В.П. ГОРБУНОВ

(Микрофон отключен.) А авиакомпания "Якутия", которая летает в Арктике, на Чукотке. Вам не интересно это?

С МЕСТА

Нам все интересно.

М.Н. ПОНОМАРЁВ

Можно сказать... На одном заседании мы с Вами встречались.

В.П. ГОРБУНОВ

То есть можно запись прокрутить и...

М.Н. ПОНОМАРЁВ

Нет, дело не в том, чтобы прокрутить. Минуточку... Вы понимаете, не надо тоже здесь... Когда люди выступают, надо тоже себя ставить на место других и понимать, что кому-то не предоставят слово из-за недостатка времени. Я могу продолжить... Если Вы так настаиваете, мы Вам дадим слово.

Борис Борисович, только...

Б.Б. КАРПОВИЧ

Михаил Николаевич, я сразу перейду к предложениям в проект рекомендаций, чтобы не растекаться.

Первое – внести в постановление правительства № 1242 положение о том, что субсидии, предоставляемые авиакомпаниям, не облагаются НДС. Это абсолютно жесткая наша позиция, потому

что субсидии, которые предоставляет нам государство, облагаются НДС, поэтому авиакомпании фактически получают сумму меньшую, чем декларируется здесь.

Второе. Правительству Российской Федерации – подготовить проект закона о внесении изменений в Налоговый кодекс, исключающих обязанность исчислять необходимые суммы НДС в бюджет при получении таких субсидий. Мы готовы представить предложения в такой федеральный закон, готовы вам предоставить или кому необходимо, Минтрансу, потому что это тоже достаточно серьезная проблема.

И далее – что касается и постановления № 1242, и постановления № 1215. Мы считаем целесообразными ежегодные компенсацию и увеличение предоставляемых субсидий на размер существующей инфляции. И вообще было бы целесообразным провести пересчет предоставляемых субсидий в сторону их увеличения начиная с периода начала действия (например, с 2009 по 2018 год) как минимум на 30–40 процентов. Тогда, соответственно, мы получим эффект – авиакомпании будут с большим удовольствием осуществлять полеты и развивать полеты в Крым, в Калининград и так далее. Спасибо.

И.А. БЕЛАВИНЦЕВ

Это касается какой программы?

Б.Б. КАРПОВИЧ

Постановления № 1215.

И.А. БЕЛАВИНЦЕВ

Мы уже об этом сказали.

М.Н. ПОНОМАРЁВ

Нет, № 215.

И.А. БЕЛАВИНЦЕВ

№ 215.

Б.Б. КАРПОВИЧ

№ 215, да, прошу прощения.

М.Н. ПОНОМАРЁВ

Хорошо.

Вадим Валерьевич, если можно, кратко тоже.

В.В. ВОЛКОВ

Я кратко, тезисно.

М.Н. ПОНОМАРЁВ

Волков Вадим Валерьевич, генеральный директор компании "Аэропорты Севера".

В.В. ВОЛКОВ

Поставьте презентацию, пожалуйста.

Вот Ирина Юрьевна выступала и затронула вопрос по Благовещенску. Я хотел бы рассказать, какая ситуация. У нас 16 аэропортов, которые попали в программу реконструкции и модернизации до 2024 года. Из них... У меня такая же проблема по всем. В связи с тем что у нас проекты, которые проходили Главгосэкспертизу в 2016 году, мы неоднократно уже, везде обращались...

Федеральный закон № 44, который сейчас... Например, большая банковская гарантия – 10 процентов, – но авансы убраны. И теперь нет авансов (но есть банковская гарантия) – и нет желающих подрядчиков. Я езжу по всей России и на четыре объекта в этом году нашел подрядчиков, а на один объект еще до сих пор найти не могу и не знаю, найду ли. У меня до 8-го числа будет тоже прием документов. Это первое.

И второй вопрос. Хотел бы высказать предложение по Счетной палате (аудитор ушел, к сожалению). Вопросы постоянно

ставят: "У вас неосвоение средств, ну и вина..." – Росавиация, Минтранс. А как они могут?.. Как мы, как заказчик или подрядчик, можем освоить средства, если они нам выделены в июне? Я провожу торгово-закупочные процедуры и заключаю договоры в августе, а у подрядчика нет даже авансов. А у нас в основном все аэропорты – за Полярным кругом. Соответственно, в этом году они туда даже не могут привезти ни оборудование, ни материалы на 2020 год.

Поэтому Счетная палата должна всегда помимо факта дать исходник, найти, почему это произошло, почему такие нарушения. И тогда будет понятно, с чем бороться. Здесь просто поздно выделили средства.

ФКП "Аэропорты Севера" – это 31 аэропорт: 29 – на территории Республики Якутия, два – в Магаданской области. 14 из них находятся в Арктической зоне Российской Федерации.

В связи с тем что субсидий и средств, которые выделяются на содержание, нам абсолютно не хватает, это сказывается на стоимости тех тарифов, сборов, которые мы выставляем авиакомпаниям. Авиакомпания "Якутия" знает, что у нас практически самые высокие тарифы в России, потому что аэропорты эти все убыточные.

Сейчас говорят: большие аэропорты, меньше 500 тысяч, меньше 50 тысяч... У меня из 31 аэропорта только три аэропорта перевозят более 30 тысяч пассажиров в год. Остальные – 5, 10, 15, 20 тысяч. Но там живут люди, и не перевозить их и просто закрыть аэропорты невозможно.

В связи с этим здесь два варианта.

Первый – все-таки надо увеличивать субсидию, потому что субсидия постоянно снижается. Если раньше в расходах ФКП это

было 66 процентов – сейчас это 36 процентов, то есть субсидия за последние восемь лет снизилась практически в разы.

И второй вариант, который не требует никаких дополнительных средств, – снизить нормативные требования по транспортной и авиационной безопасности. Мы, аэропорты, которые находятся в Арктической зоне, выполняем те же требования, которые выполняет Внуково или здесь находящийся аэропорт. Какой же смысл нам в этом? Я даже не знаю.

Я тезисно сейчас пройдусь. Есть избыточные требования, на которых я хотел бы остановиться. Это сертификация оборудования по постановлению № 969, это КПП, где необходима замена, КПП на объектах топливообеспечения.

Оборудование. Постановление № 969 требует проведения в течение года, то есть до 2020 года, сертификации всего нашего оборудования. Все наше оборудование уже не может никто сертифицировать, потому что оно устаревшее, его надо менять. Соответственно для авиакомпаний есть возможность это провести до 2025 года. Если нам это внесут, мне не потребуется тратить лишних 243 млн рублей.

КПП. У нас в таких аэропортах часто КПП просто не требуются. То есть можно спокойно пропускать со всеми досмотрами просто через ограждения в аэропортах. Практически туда никто не заезжает, там закрытая зона. Это тоже требует огромных затрат – 259 миллионов.

Дальше – КПП на объектах топливообеспечения. Самолеты заправляются один, два, максимум три раза в неделю. Нет необходимости ставить отдельные ограждения, содержать КПП, чтобы эти две емкости туда поставить, это все ограждать. Но это обязательно. Я никуда деться не могу. Тоже нужно 1 млн рублей.

Группа быстрого реагирования. За 10 лет у нас не было ни одного случая, повлекшего какой-то материальный ущерб или жертвы. Зачем нам группа быстрого реагирования? В каждом аэропорту это минимум 300 человек, которые требуют тоже 372 млн рублей в год.

Дальше – содержание патрульной дороги. Уже не единожды мы это писали и говорили, что строить патрульные дороги для малых аэропортов не имеет смысла. Там речки у нас, там у нас горы, это все очень дорого стоит. Мы в Чокурдахе построили патрульную дорогу в рамках проекта реконструкции, потратили 131 миллион. А ее снегом заносит, мы все равно ей не пользуемся. Ее откопать невозможно – там 2 метра снега. Соответственно, она никому не нужна. Но это деньги, и мне надо это содержать. А по всем нашим аэропортам более 3 млрд рублей требуется.

Дальше – это группы досмотров (тоже у нас там, мы считаем, избыточное количество персонала) и досмотры судна.

И последнее – это УВО Минтранса. Мы этот вопрос только что поднимали, разговаривали на эту тему. Да, мы вынуждены... У нас есть судебное решение, согласно которому мы обязаны заключить договор с УВО Минтранса, хотя это не приводит ни к малейшему увеличению безопасности, вообще ни к какой. Наоборот, если раньше за все это отвечали... Теперь не понятно, чья это ответственность. Но, в связи с тем что сейчас вроде бы этот закон рассматривается и будет возможность где-то нам собственными силами это делать, мы должны пройти аккредитацию. Для того чтобы пройти аккредитацию, мы должны пройти аттестацию, провести аттестацию всех сотрудников. То есть каждый сотрудник должен пройти обязательно и психологический... У нас такого персонала, который может это пройти, в населенных пунктах нет.

Тот же Черский – 1700 километров от Якутска. Там только 4,5 часа лететь на Ан-24. Стоимость билета – 30 тысяч. А у меня текучка кадров тоже большая. То есть мне требуется 37 миллионов единовременно, чтобы их аккредитовать, и 9 миллионов ежегодно. Тоже это нагрузка, я считаю, которая для малых северных аэропортов не нужна. И, мы посчитали, за пять лет требуется порядка 6–8 миллиардов на исполнение нормативных требований, и 345 миллионов – экономия. Это только по одному нашему ФКП. Для всех малых аэропортов страны принятие этих... Тут четко у меня написаны предложения – в какой закон нужно внести какое изменение, которое приведет к такой экономии. В пределах всей страны это будет значительно больше. И, я считаю, это сделать просто необходимо.

Прошу вашего содействия.

М.Н. ПОНОМАРЁВ

Вы нам передайте, пожалуйста. Спасибо.

В.В. ВОЛКОВ

Спасибо.

Если есть вопросы...

М.Н. ПОНОМАРЁВ

Я в начале сказал, что есть предложения в проект рекомендаций, есть определенные выступления. И то, что у нас заложено в проекте рекомендаций, уже озвучено здесь. И выступления... Здесь часть Вашего выступления, и внес Алексей Владимирович тоже. Дополнительно Вы тоже можете передать.

Вы настаиваете, хотите выступить, да?

В.П. ГОРБУНОВ

Да.

М.Н. ПОНОМАРЁВ

Пожалуйста. Но только, я говорю, Вы учитывайте мнения других.

В.П. ГОРБУНОВ

Конечно.

Авиакомпания "Якутия" базируется в городе Якутске. Якутия – это 3,1 млн кв. километров. Представляете, что это самая большая административная территория в мире. Плюс еще наша Чукотка, куда мы летаем. Мы летаем на Boeing 737, мы летаем на Sukhoi Superjet 100, мы летаем на Ан-24 (шесть самолетов), мы летаем на Bombardier Q300.

Проблема транспортной доступности населения носит глобальный характер. Ее нужно решать именно в приполярных районах, куда мы выполняем рейсы на всех типах самолетов. Сегодня мы летим на Boeing в Тикси, завтра мы летим в Певек на Boeing или на Sukhoi Superjet, в Анадырь, Певек или Магадан. Вопросы – одни и те же.

Несколько проблем.

Первая проблема. Я никогда не слышу ни на каких заседаниях ни слова о Госкорпорации по ОрВД. Есть такая загадочная корпорация. Это управление воздушным движением. Для того чтобы в Арктику летать, нужно на коленях стоять перед этой госкорпорацией. У них четкая работа с 8 часов до 18 часов: мы пошли домой, у нас один диспетчер, мы не работаем.

Что такое попасть в Певек или Тикси? Там хорошей погоды никогда не бывает. Зимой туда по неделям не можем попасть. Что такое в Анадырь попасть? Мы на Boeing не можем туда прорваться из Хабаровска. А нам что говорят? Мы полетели в Анадырь. Анадырь принимает, а Магадан говорит: "А у нас нет диспетчеров, мы не работаем". И всё. Нам же нужен запасной. Ни один, извините, КВС

не полетит на закрытый без запасного аэродрома. Это же правило – ФАП № 128. И мы на коленях стоим: "Дайте продление, дайте продление". – "Нет, всё". В пятницу не попал в Анадырь – на два дня – на трое суток, до понедельника 100 пассажиров в Хабаровске кормить, поить, гостиницу...

РЕПЛИКА

Слушать "добрые" слова...

В.П. ГОРБУНОВ

Да, слушать "добрые" слова. И их не интересует, что в Магадане один диспетчер, который не вышел на работу на два часа, чтобы мы просто над ним пролетели, чтобы он подстраховал на случай, если у нас что-то случится, и мы могли бы на запасной аэродром сесть. Или они нам просто "выворачивают руки": "Садитесь, мы вам продадим. Заправьтесь у нас, 3,5–4 тонны топлива купите, взлет-посадку оплатите". Мы вынуждены, потому что у нас в Анадыре сидят пассажиры и в Хабаровске. Мы платим эти деньги.

Вы знаете, сколько мы за продление платим? 100 миллионов в год мы платим за продление на два-три часа, на четыре часа. И еще хорошо, если соглашаются, мы благодарим. Потому что нам дешевле, чем если мы оставим, конечно, пассажиров в Анадыре, или Магадане, или Хабаровске. И кого интересует, что там хорошей погоды нет, что Boeing не может сесть, Sukhoi Superjet не может сесть? Никого это не интересует. Это корпорация, которая не слушает никого: нет у нас диспетчеров, закончилось время – мы пошли домой, аэропорт закрыт, до свидания.

Вот проблема, понимаете? Уже дошло до того, что я хочу просто полететь опять в Анадырь и сказать: "Всё, мы к вам не летаем. Не хотите работать – не работайте". Мы – единственная авиакомпания. Если мы, "Якутия", не будем летать туда... Это не

наш регион. Поймите, мне правительство Якутии скажет спасибо, что я уменьшил расходы. Зачем мы туда летаем из Хабаровска в Анадырь, чужих пассажиров возим? Это не Якутия же. И никого там не интересует, что закроется пассажирское...

М.Н. ПОНОМАРЁВ

Владимир Павлович, какое конкретное предложение по аэронавигации?

В.П. ГОРБУНОВ

Предложение: обязать Госкорпорацию по ОрВД обеспечивать запасными аэродромами, продлением в случае неблагоприятных погодных условий. Это не наша вина, что у нас самолет сломался или не хватает... Именно чтобы они выходили на работу и работали.

И также регионы... Но это отдельно с регионами... Размещение в гостинице их пассажиров, оплата питания и всего по ФАП (приказ № 82) – это не забота авиакомпании, если нет хорошей погоды, три-четыре дня метет. А все это на авиакомпанию...

М.Н. ПОНОМАРЁВ

Илья Александрович хочет прокомментировать.

В.П. ГОРБУНОВ

Хорошо.

Дальше – вопрос топлива, его нельзя не затронуть.

Кто знает, сколько топливо стоит в Москве?

М.Н. ПОНОМАРЁВ

В пределах 42 тысяч.

В.П. ГОРБУНОВ

В пределах 42 тысяч. Сколько стоит в Якутске?

М.Н. ПОНОМАРЁВ

Доходит до 90.

В.П. ГОРБУНОВ

82 тысячи – в Якутске, в полярных районах – 90 с лишним тысяч. Цена в два раза больше, чем в центральных районах. Скажите, как экономику авиакомпании сводить?.. Мы летаем просто в минус. Ну, хорошо, у нас компания республиканская, это наша обязанность, иначе (то, о чем мы с Вадимом Валерьевичем каждый день говорим) вся аэродромная сеть огромной нашей республики встанет, если я не буду летать, а он не будет принимать.

Ну, мы платим за продление, ладно. 30 с лишним миллионов уже с начала года ему заплатили только за продление. Там такая же проблема – некому работать, некому продлеваться. Но топливо, вы понимаете, логистика... Вот меня всегда спрашивают: почему там так дорого? Да потому что в Ангарске мы купили за 45... Ну, не мы купили, мы же покупаем "в крыло". У нас же нет ни железнодорожного транспорта, ни перекачивающих цистерн где-то промежуточных. Это же нужно до Нерюнгри привезти по железной дороге, перекачать в емкости, потом грузовиками-бензовозами везут на север, перекачивают в Якутске на одной стороне реки, потом другая компания берет это, качает в аэропорт – всё, я прихожу, мне чек: вот 82 тысячи тебе "в крыло". 27 тысяч тонн в год. Общие расходы – 4 млрд рублей на вот такую авиакомпанию, которая 15–16-я. Ну, это вообще просто неподъемно.

Теперь по самолетам, любимая тема. Вот нам говорят: да, понятно... Вот у меня сейчас летает шесть (условно летает) самолетов Ан-24. Из них летают два-три максимум. Самолетам 50 лет. Да, я прекрасно понимаю, за рубежом и 70-летние самолеты летают в качестве раритетных, но система поддержки летной годности другая. У нас же Ан-24-то – чужой, вы попробуйте на него запчасти найдите сейчас. А как летать еще пять лет, пока Ил-114-300 не выйдет? Вот

кто-то об этом подумал? Вот сейчас они – 50-летние самолеты. Я каждый день их выпускаю, как говорится, обеспечиваем летную годность и безопасность полетов, но это же несерьезно, господа.

В результате берем канадский Bombardier. Вот буквально позавчера подписал договор на еще один канадский Bombardier, такой же 50-кресельный. А сколько ему лет? Ему 25 лет. А сколько за него я плачу? 100 тыс. долларов в месяц! Какая экономика может быть внутри республики, когда ты платишь 100 тыс. долларов (70 тысяч – лизинг, плюс 30 тыс. долларов – резервы, плюс еще техническое обслуживание, голландцы обслуживают)? Никакой экономики!

Но этот Bombardier летит из Якутска в Черский 3,5 часа без заправки туда-обратно. Вот экономия. Не надо завозить топливо хотя бы. Но Ан-24 четыре часа "чешет", его надо еще заправить, и везет 20 человек, потому что загрузка ограничена. И каждый Bombardier дает убыток в год где-то 110–115 млн рублей, и сознательно мы летаем на них, потому что летать не на чем. На чем мы будем еще пять лет летать? Ну, я просто не знаю. Или мы будем канадскую промышленность поддерживать, "выгребать" эти самолеты оттуда.

Вопрос серьезный, понимаете? Ил-114 – хороший самолет, отличный. Мы сами формировали для него облик, участвовали. Нам нужен он, 50-местный, именно 50, не надо 68. Там нужно сделать большой грузовой отсек, чтобы люди там... Вы не представляете, что это такое – возить людей туда. Они летят на север, они в Якутске, извините, яйца покупают в коробках и везут их туда. Они везут всё, им нужно большое багажное отделение. Уже дошло до того, что мы на кресла ставим специальные сумки, которые пошили в Канаде и одобрили. Сумки, знаете, как у почтальона. Мы вместо пассажира

поставили сумку, и нам разрешают туда почту сложить, чтобы отвезти на север груз – 1 тонну – 800–900 килограммов каждый рейс. Мы выкручиваемся как можем.

Но в это время нам говорят: Ил-114 – 2022–2023 годы. Ну, он выйдет, все же понимают, в 2022–2023 годах. Четыре-пять лет на чем летать? Ну, встанут эти Ан-24 у меня и что? Будем канадскую промышленность поддерживать.

М.Н. ПОНОМАРЁВ

Все у Вас, да?

С МЕСТА

Михаил Николаевич, можно я?.. Малая авиация.

М.Н. ПОНОМАРЁВ

Нет, минуточку...

В.П. ГОРБУНОВ

И еще такой вопрос. Топливо – я сказал. Все эти промежуточные звенья увеличивают цену топлива практически в два раза. Как с ними бороться – мы не знаем.

М.Н. ПОНОМАРЁВ

Понятно. Понимаете, мы сами затягиваем время. Мы с вами работаем уже два часа. Я готов и больше работать. Эта проблема у нас большая, она копилась. Я выступление Владимира Павловича уже второй раз слушаю. Когда еще проводил совещание по нацпроекту Кутепов, Вы тогда там выступали, у Вас там тоже были вопросы именно по Ил-114 и прочие. Мы если говорим, то надо говорить конкретно. Но мы начинаем говорить... Зачем мне слушать про канадскую промышленность и все остальное? Ну, есть проблема, зачем в резонанс-то входить здесь, в эти противоречия? Выскажите конкретное мнение. Вот сказал Алексей Владимирович: то-то, то-то, надо решать вопрос по авиационной безопасности. Ну, зачем нам

перечислять другие вопросы и потом задавать вопросы: "Для Вас что, это мнение ничего не значит"? Конечно, значит. Это государственная структура. Зачем входить во что-то, что?.. Не надо так делать. Мы же люди деловые.

В.П. ГОРБУНОВ

Если конкретно подходить, конечно, нужно повышать именно субсидирование перевозок.

М.Н. ПОНОМАРЁВ

От того, что мы будем вот это сейчас говорить, ситуация не будет меняться. Я вам вначале сказал, что у нас есть проект рекомендаций. В своем выступлении представитель S 7 сказал, что, да, там это заложено. Выступал представитель Министерства по развитию Дальнего Востока и Арктики – да, там коэффициенты меняются, тоже это есть. Вот Вы сказали, допустим, по аэронавигации госкорпорации, которая... Эту тему надо тоже поднимать. Потому что я сам когда-то работал и знаю, что такое север. Ну а так на эмоциональность выходить... Я считаю, что надо мнения других тоже учитывать, здесь присутствующих.

А.В. КУТЕПОВ

Беречь нервы.

М.Н. ПОНОМАРЁВ

Ни к чему это. Вы какую тему?..

ИЗ ЗАЛА

(Микрофон отключен.) Представителей малой авиации пригласили и не даете слово. Зачем тогда пригласили?

М.Н. ПОНОМАРЁВ

Нет такого понятия – "малая авиация". Если Вы хотите сказать по авиации общего назначения – пожалуйста.

ИЗ ЗАЛА (тот же)

Коллеги, я не буду утомлять вас долгим рассказом, просто скажу о том, что из 9 тысяч воздушных судов, зарегистрированных в России, 6,5 тысячи – это легкие и сверхлегкие, в основном авиация общего назначения. В статье 21 Воздушного кодекса дано определение, что авиация общего назначения не занимается коммерческими перевозками и не занимается авиаработами.

Уважаемые коллеги из Минтранса и Минпромторга, пожалуйста, повнимательнее. Я вижу, как вы с телефонами общаетесь, и люди вам эмоционально говорят про...

М.Н. ПОНОМАРЁВ

Опять... Зачем Вы делаете замечание-то?

ИЗ ЗАЛА (тот же)

Хорошо.

Итак, в статье 21 указано, это противоречит ИКАО, международным нормам. Указано, что авиация общего назначения не занимается авиаработами. Хотя по факту мы что только не делаем: мы авиалесоохраной занимаемся и патрулируем огромное количество...

Дальше. У нас с регионами подписано рамочное соглашение, где мы летаем в целях местной администрации. Она не может оплатить вертолет, 140 тысяч стоит летный час. Привлекают нас. Ну и так далее. Я уже не говорю про сертификат эксплуатанта и все остальное. Просьба: статья 21 Воздушного кодекса, определение авиации общего назначения. Все остальное здесь уже было сказано – до девяти пассажиров, до 20 пассажиров... Это уже все знают, я даже не буду повторять.

М.Н. ПОНОМАРЁВ

Я Вашу тему примерно знаю и знаю, что сейчас готовят закон. Во-первых, сейчас работает рабочая группа в Росавиации, именно в

части авиахимработ, именно по авиации общего назначения. Я знаю, что у вас были и судебные процессы, которые прошли в пользу авиации общего назначения, насколько я знаю.

ИЗ ЗАЛА (тот же)

Как правило, да.

М.Н. ПОНОМАРЁВ

Но там вопрос касался именно свидетельства пилота-любителя. Так больше. Да?

ИЗ ЗАЛА (тот же)

В том числе. Сейчас пошли суды по СЛГ.

М.Н. ПОНОМАРЁВ

Поэтому тему мы тоже знаем. Но сегодня мы разговор вели, я не хочу вас обидеть, Вы пришли, выступили, мы Вам дали слово... Вы сейчас сами сделали разделение: что такое коммерческие перевозки и что такое авиация общего назначения. Мы понимаем, что это такое, мы Вам дали слово. И представитель Минтранса тоже это услышал, он Вам скажет, что, да, сейчас готовится законопроект именно в этой связи.

ИЗ ЗАЛА (тот же)

Я говорю про определение в Воздушном кодексе, а не...

М.Н. ПОНОМАРЁВ

Законопроект и вносит изменения в Воздушный кодекс. Вот Алексей Владимирович выступил, мы будем вносить изменения на основании данного закона в Воздушный кодекс. И это то же самое. Все изменения вносятся законами.

Пожалуйста.

М.А. ТЫНЯЛОВ

Добрый день! Тынялов Максим Александрович, возглавлял транспортный блок Томской области.

Илья Александрович, а есть какое-то видение в части объединения именно трех программ в одну систему – субсидирование маршрутов, субсидирование покупки судов и субсидирование строительства флота?

Я согласен с Ириной Юрьевной, что теоретически нужны такие разработанные рекомендации для регионов для принятия транспортной стратегии региона и принятия опорного каркаса региона со всеми видами транспорта. Только после этого можно выходить уже на то, чем мы, собственно, по регионам занимаемся. То есть если есть один... Причем с разделением на грузы и пассажиров по регионам. Спасибо.

М.Н. ПОНОМАРЁВ

Кратко только.

И.А. БЕЛАВИНЦЕВ

Такие мысли есть. В общем-то, у нас сейчас есть две системы (две программы), но они немножко по разным принципам работают. Одна поддерживает рейс и должна обеспечивать развитие маршрутной сети. Вторая имеет более социально окрашенный характер. Есть идея, чтобы, допустим, маршруты, которые были начаты с нуля и развиты по постановлению № 1242, потом автоматически плавно переходили – при достижении определенного уровня пассажиропотока – под действие постановления № 215. То есть такая идея есть, и мы ее сейчас просчитываем с отраслевым институтом. Может быть, в рамках как раз таки работы, о которой я сказал, в части систем прогнозирования, это как-то и найдет свое выражение.

М.Н. ПОНОМАРЁВ

Уважаемые коллеги...

И.А. БЕЛАВИНЦЕВ

Если позволите, коллеги, по госкорпорации, по запасным аэродромам. Я хотел бы сказать, что у нас большая работа ведется. Мы всех уже собирали неоднократно (я имею в виду перевозчиков, ассоциацию) на площадке Минтранса по поводу функционирования запасных аэродромов. Есть конкретное поручение министра решить эту проблему. И я хотел бы обратить внимание, что она касается не только госкорпорации. Вы сами говорите: запасной аэродром... Запасной аэродром – это не есть вопрос госкорпорации. Госкорпорация – это вопрос диспетчера, совершенно верно Вы отметили. Но есть еще один элемент этой системы – это аэродром, который действует в качестве запасного. И мы сейчас решаем, как найти... Либо это какая-то корректировка нормативной базы... Мы приходим к тому, что в настоящее время начальник аэродрома сам определяет режим, регламент работы аэропорта. И мы сейчас проверяем легитимность принятых решений, потому что есть федеральное имущество, которое почему-то кем-то ограничивается в части работы, а вы потом не можете использовать его в качестве запасного аэродрома.

Мы сейчас эту работу очень активно ведем. Мы после мероприятия координатами обменяемся и Вас к ней привлечем, чтобы учесть Ваше мнение в полном объеме.

М.Н. ПОНОМАРЁВ

Спасибо.

Я думаю, что те 2,5 часа, что мы с вами работаем, продуктивны. Конечно, очень много эмоций. Поэтому я еще раз говорю, что на эмоциях никогда ничего положительного не построишь – надо уважительно относиться друг к другу, задавать какие-то конкретные вопросы и получать какие-то конкретные

ответы – в пределах уже профессионального, безэмоционального выступления.

Я хочу сказать, что те предложения, которые прозвучали в выступлениях, мы включим в проект рекомендаций. Данный проект рекомендаций мы доработаем.

В то же время я хочу сказать, что в осеннюю сессию (где-то октябрь – ноябрь) мы будем проводить здесь, в Совете Федерации, в рамках "круглого стола" рассмотрение вопросов реконструкции и модернизации региональных аэропортов. Поэтому дополнительно тех, кто будет заинтересован в этом, мы пригласим. И уже, как было сказано, готовится заседание Госсовета.

РЕПЛИКА

Ну, мероприятие будет. Я не знаю, заседание Госсовета или нет.

М.Н. ПОНОМАРЁВ

Да, мероприятие будет. Я думаю, где-то до ноября оно пройдет. Тогда у нас уже будут решения президиума Госсовета, Госсовета, и мы тогда уже здесь соответственно в рамках уже этих решений будем работать дальше. Но те проблемы, которые здесь озвучены... Есть проблемы, которые касаются именно долга перед авиакомпаниями, который составляет за 2018 год порядка 23 млрд рублей, в 2018 году авиакомпании не повышали тариф. Сейчас этот вопрос тоже решается. Мы его в рекомендации тоже включили, чтобы рекомендовать правительству рассмотреть вопрос о выделении средств из резервного фонда именно на погашение этого долга.

Если вопросов нет, я благодарю всех за работу и желаю всем успехов.