Стенограмма парламентских слушаний на тему "О развитии инфраструктуры региональных аэропортов и расширении сети межрегиональных пассажирских авиационных маршрутов в Российской Федерации" (в режиме видеоконференции)

12 октября 2021 года

Л.Р. САФИН

Добрый день, уважаемые коллеги! Подключите, пожалуйста, все свои микрофоны, начинаем работу. Сегодня мы проводим парламентские слушания на тему "О развитии инфраструктуры региональных аэропортов и расширении сети межрегиональных пассажирских авиационных маршрутов в Российской Федерации".

Необходимо выработать предложения для реализации поручений Президента Российской Федерации, озвученных в послании Федеральному Собранию. Суть заключается в обеспечении целостности наших территорий за счет высокой мобильности населения страны независимо от места проживания.

Начиная с 2018 года данные вопросы регулярно рассматриваются на площадках Совета Федерации, нашего комитета и других комитетов. Поэтому для эффективной работы предлагаю рассмотреть результаты выполнения федерального проекта реконструкции инфраструктуры региональных аэропортов и расширения сети авиационных перевозок в части ввода объектов, запланированных до 2021 года, нерешенных проблем и путей их решения, получения региональными авиакомпаниями воздушных судов с 2018 года по текущий год и механизмов их реализации, механизмов распределения денежных средств на субсидирование воздушных перевозок в 2021 году, включая выделение дополнительных денежных средств на субсидирование маршрутов Чита – Москва, Якутск – Москва, проекта обновления правил распределения денежных средств на субсидирование воздушных перевозок на 2022 год (представители Минтранса России и федерального агентства (Росавиации), я думаю, нам об этих моментах доложат), а также планов перевода аэропортов в посадочные площадки, внесения изменений в требования по безопасности аэропортов с низкой интенсивностью, снижения расходов на их содержание. А также предлагаем обсудить вопросы применения вертолетной техники, легких воздушных судов для осуществления региональных и муниципальных воздушных перевозок, расширения инфраструктуры воздушного транспорта для перевозок за счет включения в нее имеющихся посадочных площадок.

Коллеги, одной из проблем, сдерживающих расширение межрегиональной сети, пока остается наличие излишних требований к транспортной безопасности объектов инфраструктуры. Данные требования изложены в постановлении Правительства Российской Федерации № 1603.

Сегодня Минтранс России планирует внести новый проект постановления, об этом расскажет заместитель Министра транспорта Российской Федерации Суханов Александр Викторович (он с нами на связи).

Приведу для примера несколько полученных от регионов требований. Сегодня аэропорты вынуждены одновременно выполнять требования транспортной и авиационной безопасности, которые фактически друг друга дублируют. По одним требуют план обеспечения транспортной безопасности, по другим – программу авиационной безопасности. Необходимо проводить аккредитацию сотрудников, проводить учебу для сотен человек. Аэропорты вынуждены тратить на это огромные деньги.

Группы быстрого реагирования, созданные для обеспечения антитеррористической безопасности, не наделены правом применять физическую силу или спецсредства, а сотрудники полиции фактически устранены из этого процесса.

Есть вопросы и к порядку сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности. Нередко в распоряжении аэропорта находятся исправные технические средства, которые по новым требованиям необходимо теперь сертифицировать, а это огромные деньги.

При этом мы имеем одинаковые требования по безопасности к малым региональным аэропортам и к таким хабам, как, например, Шереметьево. Поэтому обслуживание пятиместного самолета в Якутии или Красноярском крае, в других сибирских регионах может быть дороже, чем обслуживание магистрального самолета в московских аэропортах.

На фоне обсуждения темы развития межрегиональных авиаперевозок настораживает и новость о том, что "Аэрофлот" с 1 ноября прекращает полеты по 26 направлениям. Внутрироссийские направления перевозчик в соответствии со своей стратегией планирует передать дочерним компаниям "Победа" и "Россия". При этом удастся ли сохранить количество рейсов по переданным направлениям – мы не знаем, и это вызывает определенные вопросы у регионов.

Учитывая важность обсуждаемых вопросов, сегодня здесь присутствует много моих коллег – сенаторов Российской Федерации (я их представлю в ходе проведения мероприятия), к нам подключены представители федеральных и региональных исполнительных органов, региональных аэропортов, авиакомпаний, производителей авиационной техники и представители лизинговых компаний.

Надеюсь, что, коллеги, мы проведем сегодня продуктивную работу. Выступающих сегодня очень много, поэтому предлагаю установить регламент для выступающих – пять минут, то есть уложиться необходимо в пять минут.

И по плану сегодняшних выступлений слово для доклада предлагаю предоставить Губареву Виктору Николаевичу, заместителю председателя Государственного Собрания Республики Саха (Якутия). Далее – по списку.

Пожалуйста. Вы на связи, Виктор Николаевич?

В.Н. ГУБАРЕВ

Да, на связи.

Добрый день и добрый вечер! Мы в разных поясах. Якутия вас приветствует. Губарев Виктор Николаевич, заместитель председателя Госсобрания (Ил Тумэн) Якутии.

Прежде всего, совершенно правильно, Сергей Николаевич, Вы уже отметили некоторые моменты, которые тормозят решение тех вопросов, которые мы сегодня обсуждаем.

Вопросы транспортной доступности на региональном уровне остаются в республике крайне сложными по многим причинам: нет малой авиации, вертолетной техники; изношенность инфраструктуры аэропортов; отсутствие авиационных площадок, ужесточение правил их эксплуатации; все больше ощущается дефицит авиационных кадров – пилотов и техников.

Республика Саха (Якутия) занимает территорию в 3,3 млн кв. километров – это пятая часть территории Российской Федерации.

Рассматривая конкретные проблемы, пути решения данных вопросов, разрешите высказать ряд предложений.

Первое – изыскать финансовые ресурсы и на федеральном уровне предусмотреть реконструкцию аэропортовой сети республики. Из 32 аэропортов имеют искусственное покрытие только девять, износ основных фондов аэропортов – 80 процентов. На первом этапе – до 2024 года – распоряжением Правительства Российской Федерации № 2101 от 30 сентября 2018 года предусмотрена реконструкция 16 аэропортовых комплексов. На втором этапе – до 2032 года… Эта программа, мы надеемся, будет продлена, и в результате еще 10 аэропортов будут реконструированы, будут реконструированы взлетно-посадочные полосы. Но эта программа, если говорить уже конкретно, отодвигалась. Если мы ее не осуществим, то многие проблемы не исчезнут.

И второе – о включении в инфраструктуру региональных и местных воздушных перевозок посадочных площадок. В настоящее время из 136 посадочных площадок в Республике Саха (Якутия) только 37 соответствуют требованиям в части взлета и посадки самолетов. Основными причинами сокращения количества посадочных площадок являются избыточность нормативных требований по их авиационной безопасности, что влечет существенные дополнительные расходы, а также рост объемов комплексной застройки жилым фондом территорий ранее функционировавших посадочных площадок.

По постановлению Правительства Российской Федерации от 5 октября 2020 года № 1603 об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), к аэропортам, посадочным площадкам предъявляются жесткие требования – аналогичные требованиям к аэропортам с высокой интенсивностью полетов, такие как необходимость оснащения объектов транспортной инфраструктуры, содержание посадочных площадок и вертолетов. С вступлением в силу данного постановления, о котором я сказал, по экспертным оценкам, возрастет стоимость каждой площадки от 1,5 миллиона до 23 млн рублей. Их удорожание отразится на конечной стоимости авиабилетов для пассажиров.

Кроме того, принимая во внимание перспективы освоения новых самолетов региональной малой авиацией, необходимо увеличить количество посадочных площадок для приема воздушных судов. Учитывая крайне низкие темпы и высокую стоимость реконструкции аэропортовой инфраструктуры, особенно на Дальнем Востоке и в Арктике, предлагаем рассмотреть возможность исключения посадочных площадок и вертодромов из перечня объектов транспортной инфраструктуры, подпадающих под действие новых требований в соответствии с постановлением правительства № 1603.

В целях снижения стоимости авиабилетов предлагаем рассмотреть возможность обнуления ставок на аэропортовое обслуживание для федеральных казенных предприятий "Аэропорты Севера" (и Магаданской области), "Аэропорты Чукотки", "Аэропорты Камчатки", "Аэропорты Дальнего Востока" на территориях Хабаровского края и Амурской области; рассмотреть возможность субсидирования транспортных расходов по доставке авиакеросина до аэропортов назначения, находящихся в Арктической зоне Российской Федерации, для региональных авиакомпаний. В целом принятие указанных мер государственной поддержки по обнулению ставок на аэропортовое обслуживание, субсидированию тарифов из федерального и

республиканского бюджетов позволит снизить стоимость пассажирских тарифов в два раза по Республике Саха (Якутия).

Теперь несколько слов о привлечении вертолетов для осуществления региональных и местных воздушных перевозок. Поставленная Президентом Российской Федерации Владимиром Владимировичем Путиным задача в части государственной поддержки приобретения вертолетов российского производства, в том числе в части компенсации затрат на уплату лизинговых или арендных платежей, имеет для регионов Дальнего Востока особую актуальность, в том числе и для нашей республики.

Сегодня на вертолетах выполняется 70 процентов полетов в арктических и горных районах по 86 маршрутам. Средний возраст вертолетов – 33 года. Полное списание планируется в течение семи-восьми лет. Стоимость вертолета Ми-8МТВ – 470–520 млн рублей. Необходимо увеличение объема финансирования программ субсидирования лизинга вертолетов из федерального бюджета по постановлению Правительства Российской Федерации № 1212. В программу лизинга вертолеты включены, к сожалению, только в текущем году.

Республика продолжает настаивать (и убеждать) на принятии решения о субсидировании авиатарифов на внутриреспубликанские перевозки на федеральном уровне. Это для нас очень важно и необходимо.

В республике по-прежнему остается актуальным вопрос ценовой доступности воздушных перевозок. Наиболее напряженная ситуация в части стоимости авиабилетов наблюдается при выполнении внутрирегиональных авиаперевозок из районных центров до узловых аэропортов – Якутск, Мирный, Полярный. К примеру, стоимость авиабилета в одну сторону составляет: Якутск – Жиганск (600 километров) – от 15 тысяч до 22 тыс. рублей, Якутск – Зырянка (1 тыс. километров) – до 29 тыс. рублей, Якутск – Черский (1600 километров) – 35 тыс. рублей.

Министерством транспорта разработан проект правил предоставления и распределения субсидий из федерального бюджета. Сегодня республика из своих средств может субсидировать только 10 процентов на каждом рейсе. Но, как вы понимаете, этого недостаточно.

Я повторю, Министерством транспорта разработан проект правил предоставления и распределения субсидий из федерального бюджета субъектам Российской Федерации, входящим в состав Дальневосточного федерального округа и расположенным в Арктической зоне, в целях софинансирования расходных обязательств субъектов Российской Федерации, возникающих при

обеспечении доступности местных воздушных перевозок для населения и расширении сети местных воздушных перевозок. До настоящего времени, к сожалению, правила не приняты.

Потребность в субсидиях из федерального бюджета на перевозки пассажиров по местным маршрутам республики оценивается в размере 3,5 млрд рублей. И расчеты мы неоднократно предлагали с применением коэффициента 1,2, учитывающего удаленность и труднодоступность населенных пунктов с плановым пассажиропотоком 315 тысяч пассажиров.

Министерству транспорта Российской Федерации (хотелось бы еще раз обратить на это внимание) нужно ускорить утверждение правил предоставления субсидий на обеспечение доступности местных воздушных перевозок для населения и расширение сети местных воздушных перевозок с учетом потребности Республики Саха (Якутия).

На этом я согласно регламенту остановлюсь. Но еще раз хочу подчеркнуть (как Вы сказали, неоднократно уже эти вопросы, Сергей Николаевич, поднимались): настало время, вообще-то, ускорить реализацию тех постановочных вопросов, что уже приняты сегодня, иначе ситуация усложнится в республике. Вот недавно в республике, к сожалению, было охвачено пожарами, горело почти 7 млн гектаров из 254 млн гектаров. Леса нашей республики и Иркутской области составляют 33 процента лесного фонда России. Не хватало малой авиации, не хватало авиации, техники, средств. Поэтому нужно решить этот вопрос обязательно, не говоря о том, что и Лесной кодекс требует дополнений, изменений.

Но, еще раз, в республике все делается, для того чтобы решить вопросы транспортной доступности для нашего населения, но это становится не под силу без федеральной, государственной поддержки. Спасибо.

Л.Р. САФИН

Спасибо, Виктор Николаевич. Я думаю, ваши вопросы, то, что Вы обозначили, представители Минтранса и федерального агентства (Росавиации) услышали, в течение нашего обсуждения, возможно, уже скажут о каких-то своих ближайших планах.

Несколько комментариев даст Александр Константинович Акимов.

С.Н. РЯБУХИН

Можно?

Виктор Николаевич, спасибо, что Вы ко мне обращаетесь (Вы помните, видимо, что я 23 года возглавляю попечительский совет Ульяновского института гражданской авиации, мы там с

Вами пересекались), но ведет сегодняшние парламентские слушания Сафин Ленар Ринатович. Видимо, по табличкам Вы напутали.

И это касается всех, кто не в студии находится, а за пределами. Спасибо.

Л.Р. САФИН

Ну, ничего страшного.

В.Н. ГУБАРЕВ

Хорошо. Спасибо. Извините.

Л.Р. САФИН

Александр Константинович, Ваши комментарии, как сенатора от Республики Саха (Якутия). Пожалуйста.

А.К. АКИМОВ

Спасибо.

Уважаемые коллеги, уважаемый Ленар Ринатович! Я не хотел бы повторяться. Виктор Николаевич – человек с севера, там проработал более 40 лет, хорошо знает север, и он очень хорошо доложил о состоянии авиации в Республике Саха (Якутия), в целом полярной и малой авиации. Поэтому я не хотел бы повторяться. И я по этому вопросу выступал неоднократно (мои уважаемые коллеги об этом знают), может, надоел где-то со своей критикой, некоторые даже обиделись на эту критику, но тем не менее.

Конечно, тот вопрос, который сегодня обсуждается, очень актуальный, и он не сойдет с нашей повестки, пока мы его не решим. И есть поручения Президента Российской Федерации по малой авиации, по субсидированию авиаперевозок. Мы, конечно, знаем, что многое делается. Вот буквально недавно было принято решение – дополнительно из резервного фонда выделено почти 0,5 млрд рублей на субсидирование авиаперевозок по Дальнему Востоку на 49 тысяч человек. За это огромное спасибо правительству, вовремя среагировали – как раз когда мы с Галиной Николаевной этот вопрос обсуждали. И спасибо сегодня я могу сказать нашим коллегам, друзьям из Минтранса за то, что вовремя они этот вопрос решили – по маршрутам Чита – Москва и Якутск – Москва, потому что этот вопрос не только созрел, но и перезрел.

Но я по тем постановочным вопросам, которые Вы поставили, Ленар Ринатович, не хочу повторяться. Есть предложения республики конкретно по реконструкции, модернизации аэропортов, но там идет недостаточно, не в полном объеме... Но это известно – ситуация по этим аэропортам и малой авиации, полярной авиации, которой исполнилось 95 лет в этом году.

Конечно, нам должно быть стыдно, что в таком состоянии находятся сегодня аэропорты и малая авиация.

Здесь предложение было… Сегодня мне пишут из Забайкалья, из других регионов о том, что вообще на стадии закрытия малые аэропорты, потому что по ним уже начало действовать новое постановление Правительства Российской Федерации именно с точки зрения оборудования и других параметров. И не только по Якутии (еще по Якутии, по аэропортам севера кое-что делается) – вот Забайкалье выходило и другие регионы выходили по этому вопросу. Конечно, этот вопрос сегодня надо взять под особый контроль. Просьба решить вопрос по ним.

Ну и последнее. Я хотел бы сказать (сегодня Виктор Николаевич говорил) о санавиации. У нас обслуживают некоторые отдаленные районы вертолеты наши, и почти 70 процентов объема, особенно в арктических регионах, выполняют вертолеты, но, к сожалению, вертолетные площадки тоже не отвечают требованиям. И потом – дороговизна, метеоусловия и так далее, ну и средств не хватает, просто подсократили. Одно время (тоже по настоянию сенаторов) добавили, до 6 миллиардов было выделено в целом на санавиацию тогда, но сегодня, к сожалению, как было сказано, у нас по санавиации не хватает средств. Это в целом по арктическим регионам, я вообще говорю об арктических регионах, потому что эта проблема у всех регионов есть.

А по остальным вопросам, я думаю, другие дополнят. Я не хотел бы на этом акцентировать внимание. Они есть и в документах… Мы свои предложения и по республике, и в целом по арктическим регионам дали и прорабатываем сегодня. Спасибо.

Л.Р. САФИН

Хорошо. Спасибо, Александр Константинович.

В любом случае по итогам наших слушаний мы подготовим рекомендации. Я думаю, что вы все их увидите, они будут адресованы и Минтрансу, и правительству, и всем заинтересованным структурам.

Коллеги, мы идем по такому плану: сначала мы заслушаем наших коллег из регионов, а потом я предоставлю возможность высказаться сенаторам, послушаем представителя Минтранса и пойдем по порядку.

А.К. АКИМОВ

Извините, Ленар Ринатович. Я только по внутрирегиональным авиаперевозкам… Анатолий Иванович знает, мы этот вопрос ставили. Я просто не хотел повторяться, но по ним

работа ведется – по субсидированию авиаперевозок. Не межрегиональные, а внутрирегиональные… Там сумма огромная, большая.

Л.Р. САФИН

Хорошо, понятно.

Коллеги, продолжаем нашу работу. Слово предоставим заместителю министра транспорта и дорожного хозяйства Амурской области Поповой Светлане Александровне. Пожалуйста.

С.А. ПОПОВА

Добрый день и добрый вечер, уважаемые участники совещания! Что хотелось бы отметить в первую очередь и с чего начать свое сообщение? Основная цель наша с вами – это увеличение интенсивности полетов с целью обеспечения транспортной доступности для нашего населения. Учитывая труднодоступность большинства населенных пунктов Дальневосточного федерального округа, авиасообщение между населенными пунктами Дальнего Востока является социально значимым и высоковостребованным на сегодняшний день. Учитывая особую заинтересованность регионов в обеспечении авиационной доступности по Дальневосточному федеральному округу, необходимо обеспечить субсидирование из федерального бюджета в 2022 году выполнения авиарейсов по маршрутам.

Нам крайне необходимо ежедневное авиационное сообщение с Хабаровском. В этом году у нас выполняются дальневосточной федеральной авиационной компанией рейсы Хабаровск – Зея, Хабаровск – Тында с посадкой в городе Благовещенске, и компанией "ИрАэро" выполняются рейсы с частотой два раза в неделю из Хабаровска в Благовещенск. Также нам крайне необходимо авиационное сообщение с Владивостоком, Южно-Сахалинском, Якутском, Комсомольском-на-Амуре, Иркутском, Красноярском, Петропавловском-Камчатским и Магаданом. В настоящее время мы работаем по организации авиасообщения по данным направлениям и просим поддержки и содействия со стороны Минтранса и со стороны Совета Федерации.

В этом году хотелось бы особо поблагодарить Правительство Российской Федерации и Минтранс за принятые меры в части совершенствования порядка субсидирования авиационных перелетов.

Положительное, что хотелось бы отметить, – это то, что в этом году у нас, в Амурской области, пассажиропоток превысил доковидный показатель. И опять же благодаря высокоэффективным мерам, принимаемым нашими федеральными органами исполнительной власти, правительством, нам удалось обеспечить наше население, амурчан, сообщением с

Москвой, Екатеринбургом, Санкт-Петербургом, Симферополем, Сочи, Новосибирском. Кроме того, благодаря постановлению правительства № 84 нам удалось обеспечить всех дальневосточников сообщением с Москвой без определенных льготированных категорий граждан.

Также благодаря постановлению № 1242 в 2021 году у нас субсидируется восемь маршрутов – это Улан-Удэ, Чита, Владивосток, Иркутск, Петропавловск-Камчатский, Хабаровск, Южно-Сахалинск. Потребность населения в этих перевозках, услугах очень высока, и нам хотелось бы это продолжить. Я еще раз обращаюсь к Федерации, с просьбой поддержать нас именно по этим направлениям.

Кроме того, в соответствии с поручениями президента Амурской областью проведена совместная работа с Минтрансом и Минвостокразвития по созданию дальневосточной федеральной компании, которая обеспечивает наши труднодоступные населенные пункты Зея и Тында авиасообщением с Хабаровском (с посадкой в городе Благовещенске), а также с Комсомольском-на-Амуре.

Кроме того, постановление № 1176 нам позволило обеспечивать льготирование так называемых семейных поездок во Владивосток и Новосибирск, что мы просим продолжить обязательно в следующем году и поддержать Амурскую область в финансировании, софинансировании данных авиационных перевозок.

Несколько слов хотелось бы сказать о реконструкции аэропортов и посадочных площадок Амурской области. В 2024 году, мы знаем, вся страна будет праздновать 50-летие начала строительства Байкало-Амурской магистрали. Средства на реконструкцию аэропортового комплекса в Тынде в рамках госпрограммы Российской Федерации на развитие транспортной системы предусмотрены только лишь с 2024 года. В настоящее время готова проектная документация на реконструкцию аэропорта в городе Тынде и есть соответствующее поручение президента о переносе срока начала реконструкции данного аэропортового комплекса. Это очень важное событие для нашего региона, и мы также просили бы поддержать нас в переносе срока начала реконструкции на 2022 год, даже (хотелось бы особо отметить) на первый квартал 2022 года.

Кроме того, на территории Амурской области существуют четыре действующих аэропорта (это Благовещенск, Зея, Тында и в Экимчане, поселке городского типа Селемджинского района) и семь посадочных площадок – в городе Свободном, а также поселках Береговом,

Хвойном, Горном, Бомнак, Октябрьском (это Зейский район) и Февральск Селемджинского района.

Здесь также за счет средств федерального бюджета проводились и продолжаются строительные работы на таких объектах, как в городе Зее. В этом году, в феврале, у нас введена первая очередь реконструкции аэропортового комплекса в городе Зее, и мы начали перевозки. Дальневосточная компания у нас осуществляет полеты туда, совершает авиационные перевозки, и регион субсидирует данное направление (Зея – Благовещенск) за счет регионального бюджета.

Кроме того, у нас завершена реконструкция посадочной площадки в Бомнаке (это положительное, что хотелось бы отметить) и на 2022 год планируется реконструкция аэропорта Экимчана.

Кроме того, также ведется реконструкция аэропортового комплекса Игнатьево. Здесь тоже хотелось бы попросить Минтранс уделить особое внимание в части решения вопросов.

И хотелось бы отметить, что у нас за счет привлеченных средств в рамках механизма ГЧП в этом году началась реконструкция аэропорта, в том числе в части международного терминала, города Благовещенска.

Я свой доклад окончила. Спасибо за внимание.

Ну и хотелось бы привлечь внимание именно к реконструкции нашего аэропорта Тында и попросить поддержки в части обеспечения федерального софинансирования авиационных перевозок. Спасибо.

Л.Р. САФИН

Спасибо, Светлана Александровна. Я думаю, что коллеги Вас слышат.

Что касается переноса срока финансирования, я рекомендую обратиться вашему губернатору в правительство, нужно соответствующее поручение. Минтранс, естественно, будет вас поддерживать, ну а дальше Минфин, я думаю, рассмотрит этот вопрос.

Что касается всех других программ по софинансированию и субсидированию, я думаю, вы в первую очередь должны тоже в своем бюджете предусмотреть соответствующие средства, скажем, на софинансирование по постановлению № 1242. Я думаю, что Росавиация вас, естественно, будет в этих направлениях поддерживать.

Спасибо большое.

Коллеги, продолжаем. Заместитель министра транспорта и дорожного хозяйства Иркутской области Золотарёва Ольга Юрьевна.

Пожалуйста. Вы на связи.

О.Ю. ЗОЛОТАРЁВА

Добрый день, уважаемые коллеги! Я с одного совещания сразу бегу на это совещание.

Вы знаете, у всех проблемы, наверное, одни и те же, но больше я хотела бы остановиться на постановлении правительства, которое принято совсем недавно, оно вступило в силу, – это постановление № 1603, которым утверждены требования по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий), которые учитывают уровни безопасности для объектов транспортной инфраструктуры воздушного транспорта. Под эти требования подпадают вертодромы и посадочные площадки, в том числе в малых и труднодоступных населенных пунктах, с крайне низкой интенсивностью полетов по социально значимым маршрутам, которые субсидируются у нас из областного бюджета.

Данные требования (вы все, коллеги, прекрасно знаете) должны были быть выполнены к октябрю 2021 года. На сегодняшний день ситуация достаточно сложная по выполнению этих требований. Для выполнения этих требований потребуется значительное финансирование для посадочных площадок, что скажется, в свою очередь, на расходной части бюджетов субъектов Российской Федерации или бюджетов самих посадочных площадок. В принципе вы прекрасно понимаете, что у них доходная часть и так небольшая.

На территории Иркутской области в настоящее время находится 46 посадочных площадок, которые необходимы для обеспечения органами власти соблюдения конституционных прав граждан в части транспортной доступности, медицинской помощи и других услуг. В том числе у нас пять посадочных площадок, с которых осуществляются регулярные перевозки пассажиров, в том числе субсидированные из регионального бюджета, и 14 вертолетных посадочных площадок, в том числе в тех районах, в которых у нас проживают коренные малочисленные народы Севера – это тофалары и эвенки. Из этих 14 вертолетных посадочных площадок пять посадочных площадок с аэронавигационными паспортами, которые используются более 30 дней в году, и шесть площадок, которые используются менее 30 дней в году. Так, у нас есть еще шесть вертолетных площадок, которые используются непосредственно для медицины катастроф, и 21 посадочная площадка, которая используется организациями для собственных нужд – доставки вахтовиков, тушения лесных пожаров и предоставления других услуг.

Необходимо также отметить, что понятие "транспортная доступность удаленных и труднодоступных территорий" означает не только пассажирские перевозки, но и вопросы обеспечения населения продуктами питания, лекарствами, какой-то печатной продукцией, другими жизненно важными товарами и материалами.

С 1 января 2022 года в областную и муниципальную собственность предлагается принять 11 посадочных площадок, расположенных в Катангском и Киренском районах. Связано это как раз с произошедшими изменениями в нормативно-правовой базе в части разработки и регистрации аэронавигационных паспортов посадочных площадок. Стоимость разработки такого аэронавигационного паспорта составляет не менее 500 тыс. рублей на каждую посадочную площадку. И вы прекрасно понимаете, что это огромные деньги для посадочной площадки.

Для исполнения требований постановления № 1603 (я думаю, коллеги из регионов меня поддержат) необходимо выполнить соответствующие мероприятия на посадочных площадках и обеспечить антитеррористическую защищенность. Это означает финансирование в размере не менее 15 млн рублей только в части разовых вложений, а то и больше, и не менее 400–500 тыс. рублей ежемесячных расходов на каждую посадочную площадку. При этом выполнить требования весьма проблематично по причине отсутствия близко расположенных посадочных площадок в населенных пунктах и потенциальных работников с требуемым образованием, достаточным для обучения и последующей аттестации по транспортной безопасности.

Для эксплуатации посадочной площадки собственникам, операторам необходимо в течение года провести ряд дорогостоящих работ, и в первую очередь это касается восстановления запущенной или утраченной инфраструктуры. Порой на посадочных площадках у нас очень много практически руин. Единственное, в удовлетворительном состоянии взлетно-посадочная полоса для приема воздушных судов, а то, что касается остального имущества, находится в удручающем состоянии.

По примерным расчетам собственников, операторов посадочных площадок, данные работы потребуют вложений еще до 30 млн рублей. Данная нагрузка на областной и муниципальные бюджеты серьезно усугубит положение по выполнению принятых обязательств, по выполнению постановления № 1603. Я хочу отметить, что в настоящее время в бюджете Иркутской области на субсидируемые маршруты внутри субъекта предусмотрено более 400 млн рублей, это только субсидии. У нас из 13 аэропортов и посадочных площадок только в три не осуществляются субсидируемые перевозки – это Бодайбо, Братск и Усть-Кут, во все остальные

населенные пункты, где имеются аэропорты, и на три посадочные площадки, куда осуществляются пассажирские перевозки, все перевозки субсидируются из областного бюджета.

То есть вы должны понимать, что исполнение этих условий дополнительно ляжет на плечи, естественно, областного бюджета. Учитывая, что у нас есть еще есть субсидируемый железнодорожный транспорт (это порядка 700–800 млн рублей) плюс водный транспорт, который тоже субсидируется, только на субсидируемые перевозки у нас больше 1 млрд рублей, только на осуществление своих полномочий по обеспечению транспортной доступности для населения.

Таким образом, для выполнения постановления правительства № 1603 потребуется несколько миллиардов, если это будет предусмотрено за счет бюджета Иркутской области. И авиакомпании будут нести колоссальные издержки. Вы прекрасно знаете, что во многих субъектах посадочные площадки уже вынуждены прекратить свою деятельность. И если все пойдет таким образом, то, я думаю, мы потеряем еще очень много посадочных площадок через два года – пять лет.

В августе на территории Иркутской области проходило совещание Совета Безопасности, и мы вышли с предложением рассмотреть возможность внесения изменений в постановление правительства № 1603 в части, может быть (это на рассмотрение), увеличения сроков реализации мероприятий, предусмотренных данным постановлением, до трех – пяти лет независимо от даты введения объекта транспортной инфраструктуры в эксплуатацию. И также предложили рассмотреть возможность применения какого-то дифференцированного подхода к видам посадочных площадок, и к перечню, и объему обязательных требований по обеспечению транспортной безопасности.

Я предлагаю установить критерии посадочных площадок, на которые распространяются определенные, четко оговоренные требования, может быть – даже рассмотреть возможность принятия решения об исключении ряда наиболее затратных, неэффективных мер по обеспечению транспортной безопасности. Даже было предложение выбрать, может быть, несколько пилотных регионов, на примере которых потом посмотреть по факту, какие будут затраты и действительно какой нагрузкой это ляжет на посадочные площадки.

Наверное, все, потому что в остальном субсидирование мы предусматриваем.

Что касается посадочных площадок, аэропортов, мы проводим реконструкцию. Подавали заявки. У нас три аэропорта включены в проект комплексного плана расширения транспортной инфраструктуры.

Что касается посадочной площадки города Усть-Илимска, она находится в областной собственности, и, когда руководитель Росавиации прилетал к нам, он даже сказал, что посадочная площадка в очень хорошем состоянии и что даже в западной части мало таких посадочных площадок.

Со своей стороны правительство Иркутской области выполняет все свои обязательства по обеспечению транспортной доступности для жителей Иркутской области. Единственное, немножко тревожит, конечно, внесение изменений в постановление, введение постановления Правительства Российской Федерации № 1603 в действие.

У меня все. Спасибо.

Л.Р. САФИН

Спасибо, Ольга Юрьевна.

Сегодня с нами на связи Минтранс России. Я думаю, что Александр Викторович несколько позже расскажет о нововведениях и изменениях в это постановление. Я думаю, что мы все услышим, что каждый ожидает.

Поэтому, коллеги, я хотел бы слово предоставить сенаторам Российской Федерации.

Владимир Игоревич Кожин, пожалуйста.

В.И. КОЖИН

Добрый вечер всем участникам! Коллеги, я хотел бы предложить несколько изменить направленность нашей дискуссии – не перечислять постановления правительства, где сколько денег хватает, не хватает, а поговорить вот о чем.

Саха (Якутия) – 15 аэропортов. Сейчас представитель каждого региона назовет, сколько аэропортов или строится, или хотят построить, сколько выделено денег, сколько не хватает.

Коллеги, а что будет летать и садиться в эти аэропорты?

На сегодняшний день наша авиационная промышленность при всем том, что встала с колен, выпускает среднемагистральные самолеты. Мы все знаем проект Superjet, на выходе МС-21, есть Ту-204, есть широкофюзеляжный Ил-96. Что касается малой авиации, бортов на 20–30 человек у нас пока нет, и не предвидится никаких самолетов. Все, что летает у вас в регионах, – это старый "кукурузник", как его называют, чешский…

С МЕСТА

L-410.

В.И. КОЖИН

Коллега подсказывает название. Совсем недавно, все видели, был очередной инцидент с этим… И на этом все. Так что будет садиться в эти аэропорты?

Второе. Я посмотрел справку Счетной палаты (очень интересная справка). Камчатский край: количество взлет-посадок на площадке Каменского в 2019 году более чем в три раза превышает аналогичный показатель аэропорта Соболево. При этом расходы на содержание аэропорта Соболево более чем в 60 раз превысили расходы на содержание посадочной площадки Каменского.

Собственно, я думаю, что у всех такая же картина. Это ответ относительно экономики этого процесса.

Так что же делать? Мне кажется, что в первую очередь Минтрансу необходимо провести ревизию всего комплекса строительства аэропортов для так называемой малой авиации, которой у нас, к сожалению, пока нет, и определить, где оставить аэропорты, а где все это переводить в статус вертолетных площадок.

В отличие от самолетов малой авиации с вертолетной техникой у нас ситуация лучше. У нас работает несколько заводов. "Вертолеты России" сегодня выпускают линейку вертолетов разной вместимости. В прошлом году вышел в серию вертолет Ми-38 – наверное, один из самых востребованных, если мы говорим о малой авиации (вместимость – 30 человек, дальность полета – до 900 километров, ну и так далее). При этом в рамках "Ростеха" эта техника оснащается сегодня антиобледенительными системами, что принципиально важно для регионов, о которых мы сегодня говорим.

В рамках той же корпорации (последний салон это показал) начали выпускать мобильные аэронавигационные комплексы, что тоже необходимо и очень важно, потому что, если сравнить с аэронавигационным обеспечением любого аэропорта, о которых мы говорим, это в десятки, сотни раз превышает стоимость оснащения вертолетной площадки. Требования к аэропорту и вертолету на этой площадке уже сегодня звучали.

Если мы хотим действительно создать сеть транспортной доступности для Севера, для Дальнего Востока, для других регионов – вот это магистраль, которая реальна сегодня, и о ней предлагается поговорить. Спасибо.

Л.Р. САФИН

Спасибо большое.

Владимир Игоревич, я тоже с Вами соглашусь. Действительно, во многих субъектах… Мы с нашим комитетом побывали и на Камчатке, видели, как там развиваются тоже, в общем-то, региональные авиаперевозки вертолетами. Действительно, это заслуживает внимания.

Одна проблема (я думаю, что коллеги из компании "Витязь-АЭРО" еще будут сегодня говорить об этом) – это стоимость вертолета. Стоимость вертолета очень высокая.

РЕПЛИКА

И летного часа.

Л.Р. САФИН

И летного часа. Если мы найдем какие-то механизмы – это решение для нашей огромной страны, но надо искать какие-то механизмы.

РЕПЛИКА

0,5 миллиарда.

Л.Р. САФИН

Ну, 0,5 миллиарда – вертолет! Это для любой компании огромные деньги.

В.И. КОЖИН

Вот эту задачу и надо решать, а не строить десятками аэропорты, которые будут стоять невостребованными и пустыми и никогда не окупятся. И, главное, не на чем туда летать.

Л.Р. САФИН

Соглашусь.

В.И. СКОРОПУПОВ

Можно по этому вопросу добавить?

Л.Р. САФИН

Пожалуйста.

В.И. СКОРОПУПОВ

Как раз затронули эту тему и тот вопрос, который касается…

Скоропупов Владимир Иванович. В этом году 60 лет, как я в авиации, полярной в том числе. Я проработал в Якутии 40 лет, здесь 20 лет помощник Чилингарова, немножко владею всей этой ситуацией. Наболело настолько, что…

Вы сказали: с 2018 года. С 2004 года – поручение президента Путина о необходимости развития всей нашей сети, в том числе и малой авиации. На сегодняшний день три проекта у правительства и постановления… с 2005 до 2015 года, потом – 2020–2025 годов, сегодня – до 2035

года. Все эти поручения идут и идут. Освоено на эти цели уже 5,5 млрд рублей. К сожалению, кроме перспективы строительства ЛМС-901 "Байкал" и иже с ним, который был "нарисован" в макете и выставлен на МАКСе (плюс на "Армия-2021" стоял его макет… не макет даже, а фюзеляжик небольшой), ничего у нас нет и не будет. Говорить о том, что вертолеты спасут… Поверьте мне, не спасут. Но, правильно Вы говорите, когда будет стоить не 800 миллионов Ми-8 для санитарных рейсов, не 600 миллионов – "Сапсан", который есть, а когда они будут стоить хотя бы 20 миллионов… Для этих целей есть возможности.

Какая наша политика? Я представляю коллективы и предприятия, которые занимаются ремонтом самолетов Ан-2 (это самолеты ДОСААФ). До Урала это московский – МАРЗ, шахтинский и в Минеральных Водах, за Уралом – частное предприятие "Мотор", которое тоже занимается решением этих вопросов. Как бы странно это ни было, так называемый кукурузник (а я его начал эксплуатировать с 1961 года, и на Севере все время…) – единственная машина, которая на сегодня существует.

Решение ее модернизировать, решение ее сделать практическое, это решаемо. Ссылки на то, что это старое, только усугубляют положение дел, дискредитируют нашу авиацию и, самое главное, не обеспечивают жизнедеятельность населения. У нас, по большому счету, идет большая, будем говорить, дискриминация нашего населения. Могу привести цифры: 250 тысяч населения – коренные малочисленные народы (мы были с Александром Константиновичем на съезде), числится 5 миллионов человек, которые проживают (союз городов Заполярья объявил, как структура), которым нужно обеспечивать жизнедеятельность именно авиационным транспортом.

Разговоры о том, что для самолетов нужны площадки и они более дорогостоящие, чем вертолетные площадки, – это утопия. Могу доказать. С 1964 года в Тикси (стояло шесть самолетов Ан-2) обеспечивали каждодневные перелеты самолетов по таким маршрутам – в Хельсинки, Берлин, Осло и так далее.

Л.Р. САФИН

Я бы Вас все-таки попросил по существу…

В.И. СКОРОПУПОВ

По существу вопроса. Я к чему говорю? Что мы должны сегодня (мне так кажется и нашему сообществу, которое я представляю) ставить вопрос о необходимости государственного заказа на производство самолетов, ремоторизацию самолетов Ан-2, которых числится в реестре 800 единиц. И за пять лет их можно поставить 400 единиц, но это будет зависеть от

финансирования. Стоимость этого ремонта составляет около 15–20 млн рублей. Таким образом, затраты на приобретение самолетов, дальнейшее развитие ЛМС и так далее могут окупиться… даже не окупиться, а это может быть реализовано за какие-то 2–3–5 млрд рублей. Но это должен быть государственный заказ.

Более того, у нас было предложение назвать вид этой деятельности, вернее, обеспечение этой деятельности, такой как санавиация, как спасательная и так далее, социальной авиацией (я имею в виду население труднодоступных территорий).

Здесь речь идет о санавиации. Денег выделяется много. Мы предлагаем в том числе... Вот мы говорим об аэропортах... Давайте так: в Якутске 26 казенных предприятий (говорили здесь о Якутии, красноярских авиалиниях, везде имеются казенные предприятия). На базе этих казенных аэропортов, которые собирают деньги с прилетающих туда самолетов малой авиации и легкой авиации, идут поборы. Нужно же разобраться и поставить на них эскадрильи маленькие, хабовые эскадрильи, которые бы летали на самолете частного порядка. У меня есть постановление дальневосточной сессии парламентариев от 2015 года. Когда Матвиенко, вы помните, в 2015 году прилетала в Якутию, принималось решение о задействовании легких самолетов. Таким образом, надо начинать делать эти хабы, не те большие, а именно маленькие хабы на казенных предприятиях с эскадрильями, звеньями и наличием самолетов: пара самолетов Ан-2, вертолет Ми-2, вертолет Ка-226 (я могу вам доложить, я видел его на производстве частника, который восстанавливает его). И плюс Министерство обороны восстановило этот вертолет на шесть человек, и он очень и очень...

Л.Р. САФИН

Владимир Иванович, мы понимаем, Вы просили просто комментарий…

В.И. СКОРОПУПОВ

Я готов представить...

Л.Р. САФИН

Я Вас услышал. Представьте материалы. Мы Ваши материалы рассмотрим.

Коллеги, у нас есть коллеги, которые должны уйти на следующее мероприятие.

Константин Константинович, пожалуйста.

К.К. ДОЛГОВ

Спасибо большое. Ленар Ринатович, я прошу прощения, действительно в 17 часов...

Коллеги, я в развитие того, о чем говорили многие из выступавших. Я поддержал бы главный тезис – о том, что регионам, региональным бюджетам самим однозначно не справиться ни с региональными, ни с межрегиональными, ни с местными перевозками. Это понятно.

Поэтому есть предложения. Я говорю за себя, как говорится, и за Мурманскую область. Сегодня представители по техническим причинам не выступают, но я озвучиваю согласованную позицию.

Первое предложение – предусмотреть финансовую поддержку из федерального бюджета региональным бюджетам на пассажирские перевозки и доставку продовольственных товаров, за исключением подакцизных, в отдаленные населенные пункты, расположенные на территориях субъектов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей, в размере не менее 95 процентов. Мы когда-то уже называли эту магическую цифру. Это принципиально важно. Никакие 50 на 50, 60 на 40, уважаемые коллеги из Министерства транспорта, в частности, не работают и не сработают.

Мы знаем, что Минтрансом разработан проект постановления правительства по поручению правительства еще от 2019 года (1 августа) об утверждении правил предоставления и распределения межбюджетных трансфертов из федерального бюджета бюджетам субъектов на финансовое обеспечение доступности местных воздушных перевозок и расширение маршрутной сети местных воздушных перевозок. По нашей информации, до сих пор данное постановление не принято. Хотя на самом деле, мне кажется, оно… Мы сегодня много говорим о корректировке постановления № 1603, и это абсолютно правильно. Вот это постановление на самом деле не менее важно для решения вопросов сегодняшней дискуссии.

Коллеги из Минтранса, знаю, Ленар Ринатович, будут выступать. Пожалуйста, два момента, принципиальных для Мурманской области, с учетом расширения такого мощного количества туристов, посещающих через мурманские ворота Арктическую зону.

Первое – это включение мероприятий проекта реконструкции аэропортового комплекса Мурманска (второй этап) в федеральный проект "Развитие региональных аэропортов и маршрутов" национального проекта "Транспортная часть комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года" на 2021–2023 годы. Ну, 2021 год уже проехали, на 2022–2023 годы обязательно нужно это сделать – выделение необходимого финансирования. Запрашивали после всех подсчетов 2,5 миллиарда дополнительно. Большая просьба (не новый вопрос, большая переписка): пожалуйста, отреагируйте на этот вопрос.

И второе – это второй аэропорт на территории Мурманской области, это Апатиты. Там не справиться тоже региональными средствами. Привлекли частные инвестиции, в частности "ФосАгро", – тоже недостаточно. Мы ставили и ставим вопрос о необходимости на федеральном уровне принять решение о передаче в федеральную собственность искусственной взлетно-посадочной полосы аэропорта Апатиты (Хибины), о включении в госпрограмму "Развитие транспортной системы" соответствующих мероприятий. Это тоже важно, здесь нужна помощь федерального бюджета.

Уважаемые коллеги из Минтранса, остаемся с вами в контакте.

И, Ленар Ринатович, свои предложения мы тоже дадим в рекомендации. Спасибо огромное.

Л.Р. САФИН

Хорошо, Константин Константинович.

Григорий Алексеевич Рапота, пожалуйста.

Г.А. РАПОТА

Буквально несколько фраз.

Я хотел бы Владимира Игоревича поддержать. Мне кажется, мы телегу впереди лошади ставим. Мы будем развивать аэропорты, в которые некому и не на чем будет летать.

Вот я прочитал здесь раздаточные материалы и обратил внимание на одну фразу. "Вертолеты России" пишут: к 2030 году ожидается выбытие более 50 процентов от текущего парка по назначенному сроку службы. Там же есть, скажем, в транспортной стратегии до 2035 года: развивать внутреннее городское авиасообщение. Как вообще эти две вещи сочетаются? У нас остается только половина вертолетов, которые сейчас есть, а сейчас уже меньше, чем было в советское время, и не только вертолетов – и самолетов, то же самое.

В Чукотском автономном округе было 150 тысяч, сейчас, наверное, тысяч 50 осталось населения, в три раза сократилось, а гражданские перевозки сократились в 17 раз. Вот просто цифры.

Нет у нас новых самолетов и нет у нас новых вертолетов, нет, и это катастрофа. Надо это отметить в нашем решении. Понимаете? Министерство транспорта вряд ли что-нибудь нам предъявит сейчас.

Вот малоформатные самолеты (Ан-2 – это понятно, там старые самолеты есть) – это уже другая система управления, другие параметры, но тем не менее. L-410, который чехи выпускают,

сейчас аварию потерпел. Я не склонен злорадствовать по этому поводу, потому что это может случиться с любым летательным аппаратом. У нас есть Бе-30 в Таганроге примерно таких же параметров, но тоже старая разработка, хотя модернизированная, но это уже российское производство полностью. Никто об этом не знает. И НПО "Прогресс" в Самарской области сделало "Рысачок", который прошел сертификацию, на 15 пассажиров. Тоже никто не знает. В это дело Министерство транспорта вложило деньги выделенные, сделали этот самолет, а потом Министерство транспорта говорит: ну а теперь что хотите, то с ним и делайте. Это все на моих глазах происходило. Понимаете?

Поэтому я бы вообще посвятил вот этому прежде всего... Я уж не говорю о том, что мы не можем сделать для транспортных вертолетов трансмиссию, которая соответствовала бы мировым стандартам, у нас нет подшипников, которые соответствовали бы мировым стандартам. Вот о чем надо говорить. Понимаете? А если не на чем летать – так хоть утройте количество авиационных площадок и аэродромов. Это все равно что строить вокзал, не имея железной дороги и не имея паровозов. Поэтому я бы как-то акцентировал на этом внимание в наших решениях.

Л.Р. САФИН

Спасибо, Григорий Алексеевич. Мы однозначно в наших решениях… Мы подготовим соответствующее обращение в Минпромторг. Понятно, что это их прямая компетенция.

Что касается... Я сам был вчера в Росавиации, и мы с руководителем обсуждали сертификацию некоторых судов. Поэтому то, о чем Вы говорили, – там есть вопросы, есть необходимость провести определенные испытания. Возможно, что-то появится.

А.К. АКИМОВ

Ленар Ринатович, я прокомментирую выступление наших коллег. Я со многими согласен. Но мы не ставим телегу впереди лошади. Понимаете, на Аляске более 360 аэропортов, там летают и частные самолеты, и государственные. Что касается сокращения аэропортов (там всего несчастных 37), конечно, можно их закрыть и закрыть все те малые поселки, которые существуют, выселить оттуда людей, это легче. Но вопрос так не стоит, а вопрос – о развитии Арктики. Нельзя переворачивать.

В принципе эти вопросы неоднократно рассматривались, и здесь сенатор Кожин правильно ставит вопрос: самолеты должны быть. Ан-2 уже 30 лет летает. И было дано задание – Минпромторг создает самолеты. Не Минтранс, а Минпромторг создает эти самолеты – "Байкал", другие варианты были (сегодня Скоропупов говорил об этом), Ан-2, аналоги. Но эти вопросы

давно можно было решить нашей "космической" стране без проблем, между нами, сидящими, говоря, спокойно можно было решить, тем более, такая мощная страна.

Я думаю, что сегодня надо записать... Раньше в Якутии летало более тысячи Ан-2. Представляете? Это аэропорты и так далее. Если мы закроем – там вся жизнь остановится. Сегодня там осталось всего 37. Это во-первых.

Во-вторых, сегодня надо упростить требования к этим маленьким аэродромам, именно чтобы без проблем сажали и так далее. К ним очень серьезные требования – как к большим аэропортам (сегодня об этом было сказано). Чтобы развивать малую авиацию и так далее, были предложения – вот о том, чтобы привлечь и другие... малую авиацию, тогда можно выходить из этого положения. Но в части отечественных самолетов, однозначно, конечно, все-таки кризис серьезный. Я выступал, говорил, и Валентина Ивановна поддержала. Это на самом деле так. Минтранс обижается, но это не его проблемы – это проблемы Минпромторга. Но этот вопрос должен решаться для нашей страны, однозначно. Правильно сенаторы ставят сегодня вопрос. И по вертолетам – то же самое.

Л.Р. САФИН

Хорошо. Спасибо, Александр Константинович.

Коллеги, у нас есть еще записавшиеся.

Гусев Денис Владимирович. Давайте по порядку.

Д.В. ГУСЕВ

Уважаемый Ленар Ринатович, уважаемые коллеги! Для Ненецкого автономного округа из-за отсутствия автомобильного, железнодорожного транспортного сообщения авиация является жизненно необходимой транспортной артерией. В регионе остро стоит вопрос, который может иметь негативные социально-экономические последствия, связанный с закрытием аэропорта Нарьян-Мар по причине неудовлетворительного технического состояния взлетно-посадочной полосы 1976 года постройки. Уже сегодня предельно допустимые значения по просадке превышены в 10 раз.

Предлагаю включить в рекомендации парламентских слушаний следующее: провести реконструкцию взлетно-посадочной полосы аэропорта Нарьян-Мар (перенесенную Минтрансом России на 2025–2030 годы) в изначально запланированный срок – до 2026 года.

Поясню, уважаемые коллеги. Субъект является донором, в федеральный бюджет поступления – более 120 миллиардов. Поэтому авиационное обслуживание является жизненно

необходимым не только для жителей региона, но и для предприятий, которые приносят доход в федеральный бюджет. Спасибо.

Л.Р. САФИН

Спасибо, Денис Владимирович.

Я думаю, что коллеги из Росавиации и Минтранса нас слышат, я думаю, они отреагируют, прокомментируют Ваше обращение.

Анатолий Иванович, Ваш тоже комментарий. И у нас еще коллеги хотели высказаться.

А.И. ШИРОКОВ

Благодарю Вас, Ленар Ринатович.

Я вот вернусь к "телеге и лошади". На самом деле здесь не двухсоставная проблема – я бы о тройке говорил. Первое – на чем летать, второе – куда летать, и третье – кто полетит. То есть три вещи мы должны обсуждать в комплексе. Первое – мы должны обсуждать развитие сети аэродромов и посадочных площадок. Второе – мы должны обсуждать проблему воздушных судов. И третье – проблему кадров.

Что я хотел бы сказать? Вот не так давно (вчера, что ли) я в РБК читал, что в трех российских регионах – в Республике Алтай, Томской области и Забайкалье – прекратились авиаперевозки по местным маршрутам. Проблема в том, что постановление № 1603 работает и местные аэропорты закрылись, потому что не могут обеспечивать то качество, которое предусмотрено этим постановлением. Между тем я хотел бы процитировать нашего президента, который на Восточном экономическом форуме, на совещании по социально-экономическому развитию Дальнего Востока, особое внимание уделил именно малым аэропортам и сказал: "Я прошу правительство внимательно изучить этот вопрос, по возможности избавить малые аэропорты от избыточных, именно избыточных, и обременительных требований в работе – конечно, чтобы не было ни у кого глупых мыслей, не в ущерб безопасности. Надо посмотреть внимательно, залезть в эти инструкции и правила. Наверняка можно найти там то, что является для малых аэропортов явно избыточным и обременяет работу". Закончил цитирование.

Что я хотел бы здесь предложить? Уважаемые коллеги, я знаю, насколько скрупулезно Минтранс работает по развитию авиационной отрасли нашей страны, сам со специалистами часто консультируюсь там. По поводу аэропортов и посадочных площадок мне представляется, что у нас должны быть региональные аэропорты – это базовые элементы конструкции местных авиаперевозок. Затем необходимо включать в эту сеть и посадочные площадки, куда летают малые

самолеты. И, наконец, третье – это как раз таки вертодромы, которые представляют собой сеть. Когда малый самолет прилетел, он сел, а вот развозить дальше могут уже вертолеты. Такая схема работала на Дальнем Востоке все советское время, и эта схема работала прекрасно. И в этом смысле мы не пересекали вот эту финансовую границу, что ли, использования вертолетной техники, которая колоссально дороже, нежели обычные самолеты. Это первое, о чем хотел бы сказать.

Второе – по воздушным судам. Конечно, большие вопросы сегодня есть, и обеспокоенность коллег я на 100 процентов разделяю. И в этом смысле та линейка, которую нам сегодня будет предлагать Минпромторг (это "Байкал", Ил-114-300, МС-21, L-410 и L-610, Superjet 100), – это та, конечно, партия, за которую нам надо серьезно повоевать. Отрадно, что наконец-то Superjet начал продавать не только машины, но и сервис. Это сегодня прекрасная возможность использования этих самолетов, потому что раньше, для того чтобы использовать два Superjet, третий нужно было купить как запчасти. Сегодня Superjet начал продавать сервис, и это здорово.

Как решать эту проблему? На сегодняшний день у нас с вами есть ситуация, когда предписано осуществлять максимальное количество авиаперевозок на судах отечественного производства. Это абсолютно правильная мера, которая должна стимулировать производство у нас воздушных судов. Но на сегодняшний день их не хватает. Поэтому я бы предложил реализацию существующего решения о том, что необходимо использовать только отечественные суда, все-таки отложить. Потому что на сегодняшний день у той же авиакомпании "Аврора" нет отечественных судов, но она летает по Дальнему Востоку. И что, мы должны их поставить на бетон и не летать на них? Нет, конечно. Поэтому нужно это сдвинуть.

Мы говорим сегодня о Дальнем Востоке, о дальневосточной авиационной компании, вот коллеги по Якутии говорят тоже о раскатке, что называется, маршрутов. В этом году у нас 1,58 млрд рублей предусмотрено на дальневосточную компанию, в следующий год уже запланировано 5,9, то есть рост хороший. И если в этом году 20 маршрутов должны раскатать, в следующем году – уже 30 дополнительно. Соответственно, вся эта история с маршрутами и посадочными площадками будет раскручиваться уже в самостоятельном режиме. Это хорошая практика комплексного развития отрасли в большом макрорегионе, в субъекте, которую можно, я думаю (убежден, это начнется), экстраполировать и на арктические субъекты.

И, наконец, кадры. С кадрами тоже плохо, хочу сказать, и плохо не потому, что у нас вдруг упал прием в летные училища. Есть вопросы, и в справке Счетной палаты указано, что не хватает техники для подготовки. Но есть еще один вопрос, который ставят абсолютно все авиационные компании. Я неоднократно работал на "транспортных неделях" федеральных, и всегда этот вопрос возникает. Проблема в том, что у нас выпускники летных училищ после обучения вынуждены уходить в армию на целый год. Возвращение выпускников потом в профессию уже мизерно – это статистика показывает, и практики нет, и так далее. Сколько мы об этой теме ни говорим, все упирается в чугунные аргументы Министерства обороны, которое абсолютно правильно говорит: есть конституционный долг, его нужно отдавать, отслужить действительную службу и так далее.

Может быть, мы помимо тех предложений, которые я сформулировал, в рекомендации наших парламентских слушаний запишем все-таки: совместно с Министерством обороны попытаться найти какую-то историю, которая позволила бы тем, кто пришел учиться на летчика, потом идти уже… В виде альтернативной службы… Давайте подумаем, что здесь можно сделать. Честно говоря, у меня решения нет. Но проблема здесь очевидна.

Благодарю. Спасибо.

Л.Р. САФИН

Спасибо, Анатолий Иванович.

Я думаю, что мы обязательно в наши рекомендации это запишем.

Сергей Николаевич, Вы хотели. Пожалуйста.

С.Н. ПЕРМИНОВ

Да. Спасибо, Ленар Ринатович.

Уважаемые коллеги из Министерства транспорта! Прикладной вопрос, он касается реализации проекта по факту восстановления аэропорта Сиверский, который расположен на территории Ленинградской области. В советское время это была одна из самых мощных взлетно-посадочных полос, где базировалась наша дальняя авиация, в Минобороны ушла, и теперь частный инвестор хочет там воссоздать полосы и создать условия для базирования как бизнес-, так и каргоавиации. То есть для нашего региона, для Ленинградской области, Гатчинского района, это важный инфраструктурный проект. Между тем Воздушный кодекс не содержит прямых ответов на ряд вопросов, которые касаются титула специальных сооружений и имущества, которые входят в аэропортовые и аэродромные комплексы.

Я не буду занимать внимание коллег. Вопросы мы в комитет передали. Я очень прошу протокольно отфиксировать, что эти вопросы есть. И коллег прошу дать на них исчерпывающие письменные ответы, для того чтобы мы не тормозили реализацию значимого для субъекта инвестиционного проекта, а по факту там и траектория, и глиссады захода позволяют экономить время и топливо даже на таких перелетах, как в город Москву и обратно в Санкт-Петербург. То есть для нас это точка роста экономического и транспортного. Поэтому, коллеги, я вас очень прошу отреагировать на это и отнестись со вниманием. Спасибо.

Л.Р. САФИН

Спасибо, Сергей Николаевич.

Коллеги, давайте мы по плану перейдем… послушаем, что нам скажет представитель Минтранса России.

Заместитель Министра транспорта Российской Федерации Суханов Александр Викторович. Пожалуйста.

Много говорили об ограничениях, о постановлении № 1603, поэтому, я думаю, Вы нам все скажете сейчас. Пожалуйста.

А.В. СУХАНОВ

Добрый день, уважаемые коллеги! Добрый день, Ленар Ринатович! Применительно к постановлению № 1603. Да, коллеги, это постановление, которое в последнее время и напряжение, и ажиотаж вызвало, поэтому скажу, что мы небезучастны. Если коллеги внимательно посмотрят то же постановление № 1603 – там написано, что Минтранс должен в октябре представить в правительство доклад о правоприменительной практике. С учетом того что тема горячая, мы материалы запустили, но вместе с тем, чтобы правоприменительную практику менять и изменять, у нас была создана в министерстве межведомственная рабочая группа по изменению требований, притом не только в части авиации, а по всем требованиям применительно к видам транспорта, и группа разбита на подгруппы по видам транспорта. Что касается постановления № 1603 в части, касающейся снижения требований, на сегодняшний момент, проинформирую, разработан новый проект постановления.

Разрабатывали мы его не самостоятельно, а совместно с заинтересованными органами – с Федеральным агентством воздушного транспорта, ФСБ, МВД, Минвостокразвития, Минэкономразвития (представители присутствуют) и деловым и бизнес-сообществом.

В проекте, нынешнем варианте требований они значительно упрощены. Основными были вопросы, о чем говорили коллеги, по поводу привлечения подразделений транспортной безопасности, оснащения техническими средствами обеспечения транспортной безопасности и сроков реализации.

Применительно к тому, о чем говорила коллега из Иркутской области – по дифференцированному подходу. Мы действительно дифференцировали аэропорты и аэродромы, исходя из нахождения в них особо опасных и технически сложных объектов, привязали это в том числе к положениям Воздушного кодекса. И на сегодняшний день мы будем говорить о том, что технически сложным будет считаться только терминал аэровокзала, который имеет пропускную способность 100 пассажиров в час и более. Но при этом в новом проекте постановления заложено, что мероприятия по транспортной безопасности будут осуществляться только на период выполнения авиационных работ, то есть выполнения рейсов. Речи о постоянном привлечении не идет.

В результате могу сказать, что финансовые затраты, о которых говорили коллеги, сократятся в десятки раз. И сейчас фактически это минимальные требования, которые нужны для обеспечения безопасности.

При этом хотел бы также сообщить, что на сегодняшний момент проект постановления уже согласован у нас с ФСБ России, с МВД России. Мы получили положительное заключение Минэкономразвития России. В пятницу, 8-го числа, мы получили положительное заключение Минюста. Но, коллеги, вы тоже знаете, что у нас после выхода федерального закона № 248 нормативные акты могут вступать в силу либо с 1 марта, либо с 1 сентября (неважно – текущего либо следующего года). Поэтому предположительно это постановление должно вступить в силу с 1 марта 2022 года. Но, с учетом того что проблема насущная и актуальная, мы сейчас прорабатываем вопрос с коллегами причастными, коллеги не против. И мы, для того чтобы и снять напряжение, и успокоить коллег, сейчас прорабатываем вопрос о внесении изменений в действующее постановление. Если коллеги помнят, то там в подпункте 6 написано, что мероприятия, предусмотренные паспортом, должны быть реализованы в течение года, о чем мы говорим. Наступило 5 октября.

Мы сейчас прорабатываем и будем вносить в действующее постановление изменения и продлим еще на год. Соответственно, это у нас ложится в концепцию, в проект постановления, который выйдет. Но мы тоже планируем его внести во внеочередном порядке. Сейчас

Минэкономразвития готовит заключение, для того чтобы мы могли внести его до Нового года. И, соответственно, у нас потом появится еще год с лишним, для того чтобы реализовать эти мероприятия.

В принципе ситуация сейчас такова, поэтому я думаю, что, коллеги, в ближайшее время мы внесем изменения и это значительно снизит градус напряжения.

Но вместе с тем я хотел бы все-таки…

Ленар Ринатович, мы уже как-то общались применительно к требованиям по другим…

Я хотел бы все-таки, коллеги выступающие, обратить внимание применительно к тезису, о чем говорил Виктор Николаевич Губарев, вот на что.

Виктор Николаевич, хотел бы поправить немножко: авиационной безопасности для посадочных площадок нет. Разрешительных документов никаких они не получают и не получали их на протяжении последних, если мне не изменяет память, 10 лет. Сертификация и все остальное – это применительно к аэродромной инфраструктуре.

Что касается того, о чем говорила представитель из Иркутской области, Ольга Юрьевна, я хотел бы сказать следующее. Коллеги, вы, когда говорите, смотрите в постановление. Зачем вы привязываете к транспортной безопасности восстановление аэродромной инфраструктуры? Какое отношение к этому имеют восстановление ВПП, поддержание состояния зданий, строений, сооружений? Вы ведете речь о десятках, сотнях миллиардов рублей. Они не имеют никакого отношения к вопросам обеспечения безопасности.

Ну и, честно скажу, для меня дикость, когда говорят (вот сейчас говорят) об аэронавигационном паспорте. Может быть, конечно, Ольга Юрьевна немножко перепутала. Это не аэронавигационный паспорт, а паспорт обеспечения транспортной безопасности. Но вместе с тем говорить о том, что разработка его стоит 500 тыс. рублей… Для меня это просто дикая цифра! Коллеги, у нас оценка уязвимости… Я шесть с половиной лет провел в Росавиации заместителем руководителя. Я, грубо говоря, в аэропорту Внуково не видел таких цен, по которым работают специализированные организации. Плюс к тому же, в отличие от больших аэропортов, данные документы может разрабатывать владелец посадочной площадки сам, коллеги, и это не труд в 500 листов, это делается… Ну, конечно, разная квалификация, но если я сяду, то, я вас уверяю, я за неделю его напишу. Поэтому, коллеги, у меня просто просьба: когда вы готовитесь, вы тогда не смешивайте все в одну кучу.

А применительно к тому, что проблема насущная… В том числе ваш коллега – член комитета Совета Федерации, выступая, озвучил, что прочитал в РБК статью о том, что приостановили перевозки, там имеется в виду, авиакомпания "СиЛА" и авиакомпания "Аэросервис". Коллеги, самое интересное, знаете, что? Что никаких санкций со стороны Ространснадзора к данным авиакомпаниям и посадочным площадкам не применялось. А для того чтобы закрыть посадочную площадку (мы живем в правовом государстве), у нас по статье 15.1 Кодекса об административных правонарушениях должны быть выявлены нарушения, должно быть вынесено какое-то наказание со стороны надзорного органа, это во-первых. Во-вторых, для того чтобы закрыть деятельность, нарушение должно быть неоднократным либо умышленным. Я специально перед совещанием уточнял, у меня нет такой статистики – что Ространснадзор кого-то наказал за это.

Коллеги, 5 ноября наступило, постановление вступило в силу, но при этом все говорят о том, что все плохо из-за того, что в силу вступило постановление № 1603. А когда на практике начинаем выяснять, получается немножко другая ситуация. Это как в прошлом году: в начале года вышло распоряжение правительства о закрытии 44 посадочных площадок – тоже все говорили, что это транспортная безопасность виновата. В итоге начали разбираться мы с коллегами из департамента авиационного – а это пришли официальные запросы, официальные просьбы от губернаторов, от заместителей о том, чтобы закрыть эти посадочные площадки. Почему? Потому что, коллеги правильно говорили, где-то населения мало, где-то нет денег на содержание инфраструктуры, где-то уже нет необходимости в осуществлении перевозок, поэтому они уже не эксплуатируются и не используются. Коллеги, это не Минтранс придумал и не из-за того, что он захотел, – обратились, рассмотрели.

Поэтому у меня единственная просьба: коллеги, когда вы готовитесь… Ну, давайте будем тогда разговаривать объективно и говорить о том, что, да, это послужило этому.

Применительно к постановлению, коллеги, еще раз заверяю, что мы сейчас активно работаем. Я думаю, в течение ближайших двух недель мы договоримся с аппаратом правительства о том, чтобы внести изменения в действующее постановление и, соответственно, потом быстрее принять новое постановление, которое отменит прежнее постановление № 1603, оно будет с другим номером, но вместе с тем будет пролонгация, если брать сегодня, где-то еще на год и три – пять месяцев.

По этой части доклад окончен. Спасибо за внимание. Если есть вопросы, я готов ответить.

Л.Р. САФИН

Александр Викторович, спасибо. Я думаю, что у многих из регионов, и в том числе у нас, есть понимание, как мы будем действовать, будем ждать от вас принятия нового постановления и продления постановления № 1603. Вопрос понятен, я думаю, многое мы сняли.

Рядом с Вами Игорь Петрович?

А.В. СУХАНОВ

Да, конечно. Давайте мы поменяемся.

Л.Р. САФИН

Да-да.

Я хотел бы предоставить слово коллеге Чалику Игорю Петровичу, заместителю министра транспорта. Он долгие годы работал летным директором в аэропорту.

Поэтому, я думаю, Вам тоже есть что прокомментировать.

И.П. ЧАЛИК

Добрый день, уважаемый Ленар Ринатович, уважаемые сенаторы!

Вас не слышно, Ленар Ринатович.

Л.Р. САФИН

Пожалуйста. Мы хотели Вас послушать, Игорь Петрович. Опыт большой у Вас как пилота, как летного директора, поэтому есть, наверное, что сказать нам. Вот коллеги задавали вопросы и по подготовке кадров…

И.П. ЧАЛИК

Спасибо большое. Да, очень интересные вопросы были. Я отвечу на то, что записал, с учетом тех вех, которые Вы обозначили, а, если не возражаете, продолжит уже представитель Росавиации, заместитель руководителя.

Первое, на чем хотел бы остановиться, – по созданию "Авроры". Да, в январе 2020 года было поручение Президента Российской Федерации Владимира Владимировича Путина, и во второй половине июля 2021 года компания "полетела". Поверьте, было многое сделано со стороны руководителей субъектов, со стороны Минвостокразвития, Минпромторга, Минтранса, министерств транспорта субъектов – собственно говоря, все были вовлечены в процесс, было, повторю, очень непросто.

Тем не менее компания "полетела", сейчас она выполняет, как уже было отмечено, полеты по 20 направлениям. Выделено 1,58 млрд рублей, но она успеет освоить 1,2 млрд рублей. Но уже

начиная с 2022 года значительно увеличиваются и количество маршрутов, и сумма субсидирования: на следующий год – 5,6 (тоже было отмечено), на 2023 год – 7,1 (можно посмотреть на динамику), на 2024 год – еще больше. Причем эти цифры уже подтверждены бюджетом.

Хотел бы отметить следующее. Мы специально организовали таким образом, что в совет директоров этой компании вошли главы всех дальневосточных субъектов. Так вот, я предлагаю все-таки по крайней мере некоторые вопросы не выносить на Совет Федерации, а решать как раз через совет директоров конкретной компании – "Аврора". Собственно, этот совет и создан для того, чтобы решать все и текущие, и стратегические вопросы компании. Мы ее и создавали для того, чтобы она работала в этом регионе. Да, он большой, да, он сложный, но именно поэтому она объединяет пять компаний и, собственно говоря, весь их потенциал – и технический, и человеческий, все ресурсы. Так вот, повторю, мы будем развиваться. Минтранс и Минвостокразвития – естественно, мы не устраняемся от помощи, от руководства в случае необходимости, но повторю: более оперативное решение вопросов – через совет директоров.

По льготным перевозкам. Хотел бы напомнить, что в 2020 году на эти перевозки, на все программы субсидирования, было выделено 15,5 млрд рублей (они были, кстати, успешно освоены, 100 процентов), на этот год, 2021-й, выделяется 21,43 млрд рублей, на следующий год – 26 миллиардов, ну и так далее. То есть по тому бюджетному периоду, который сейчас имеет место, идет постоянное увеличение. То есть за каждым этим рублем стоит перевезенный пассажир. Естественно, количество перевезенных пассажиров тоже растет, увеличивается.

По площадкам. Я хотел бы напомнить, что эти площадки не находятся в федеральной собственности – они либо в частной собственности, либо в собственности субъектов. И естественно, я так полагаю, что правительство субъектов должно определять необходимость наличия таких площадок и соответственно приведения их технического состояния в пригодное для эксплуатации. Понятно, что не все, может быть. Сейчас более 2200 этих площадок существует в стране, но, наверное, субъекты более в теме, какие площадки конкретно им нужны сегодня, завтра и на какие необходимо направить средства, для того чтобы они были, повторю, в приемлемом техническом состоянии для приема воздушных судов.

На чем летать? Хотел бы напомнить, что мы достаточно активно контактируем с Минпромторгом по этой теме и с авиакомпаниями, определяем потребности авиакомпаний и возможности Минпромторга. До 2030 года запланировано к производству около 700 воздушных

судов и более 430 вертолетов. Соответственно, это совпадает с потребностями авиакомпаний. И таким образом мы собираемся как раз закрыть возрастающие потребности компаний, в том числе (прошу обратить внимание) по замене устаревающего парка и, соответственно, его выбытия из эксплуатации. Да, было отмечено, какие именно – ЛМС-901 "Байкал", Ил-114, МС-21. Ну, RRJ существует, тем не менее он будет модернизироваться, в том числе должен появиться New.

Я хотел бы, кстати, отметить, что у нас плановое окончание сертификации МС-21 – декабрь этого года. И вот буквально сегодня я получил от Росавиации подтверждение, что мы пока в плане. В декабре этого года МС-21 должен быть сертифицирован.

Теперь о том, кто полетит. Начиная с 2010 года, когда началось оживление экономики, мы постепенно увеличивали количество набираемых в летные учебные заведения абитуриентов. Сейчас мы вышли на цифры – примерно 750–780 человек в год мы выпускаем из летных учебных заведений. Хотел бы заметить, что как раз в связи с пандемией не все из них были востребованы, трудоустройство составило, как это ни грустно, примерно 20–25 процентов. То есть я к тому, что летным составом мы точно на ближайшие годы обеспечены, с учетом того что еще в перспективе, естественно, каждый год у нас будет прибавляться примерно по 750 выпускников летных учебных заведений.

Вот мы говорим: нет у нас малой авиации, все погибло, все пропало… Я хотел бы сказать: у нас есть такая авиация, которая называется "авиахимработы", она называется "авиационные работы". Я о них хотел бы сказать несколько слов, потому что буквально месяц назад в Шушенском они провели конференцию, подводили некоторые итоги, называли некоторые цифры, и я хотел бы их сейчас озвучить. Так вот, по их статистике, авиахимработами… Ну, это всё – это не только химработы, это и геодезическая съемка, это наблюдение за трубопроводами, за лесами (за пожарами) и так далее, то есть это достаточно большой объем (перечень этот есть).

Так вот, сейчас на территории Российской Федерации существует более 200 компаний, которые занимаются этими работами, и общий объем их – более 300 млрд рублей в год. Согласитесь, приличные цифры. Это говорит о том, что у нас эта, скажем так, ниша отрасли занята и востребована. Причем они летают на четырех континентах, включая Антарктиду, – это востребовано, будем говорить, во всем мире.

По поводу субсидий субъектам. Действительно, было отмечено, что подготовлен (в рамках поручения правительства и по обращениям губернаторов) проект постановления правительства, предусматривающего предоставление Росавиацией субсидий в бюджеты в первую

очередь арктических и дальневосточных субъектов на цели развития местных перевозок и расширение сети местных воздушных перевозок. Мы понимаем, что должно быть либо изменение 184-го, либо отдельное постановление, потому что по 184-му субъекты наделены полномочием (и это их ответственность) организовывать местные перевозки.

Так вот, программой предусмотрено требование по сохранению текущего уровня поддержки местных перевозок из региональных бюджетов. Проект постановления был внесен в правительство. Он согласован Минэкономразвития, Минвостокразвития, но было замечание Минфина об отсутствии источника финансирования этой программы. И, соответственно, он возвращен по этой причине – из-за отсутствия источника финансирования. Поэтому ситуация на сегодня такова.

Было отмечено (Виктор Николаевич отметил), что в Якутии сейчас реконструируется 16 аэропортов. Я бы хотел заметить, что у нас есть такая программа – комплексный план модернизации и реконструкции аэропортов и инфраструктуры (КПМИ), по которому на всю Российскую Федерацию в интервале 2019–2024 годов запланирована реконструкция 57 аэропортов, из них (правильно замечено) 16 – на территории Якутии. Даже несмотря на ее размеры, согласитесь, это достаточно большой процент тех бюджетных средств и тех объектов, которые выделяются для реконструкции в Якутии.

Хотел бы заметить следующее. Сейчас много говорят об инновациях. Так вот, мы сейчас разрабатываем с компанией "Газпром нефть" проект использования для реконструкции полос грунтового покрытия с определенными вяжущими веществами (чтобы это был не грунт). Во-первых, это гораздо быстрее, во-вторых – это гораздо дешевле, в-третьих – это гораздо проще в обслуживании, ну и, наверное, самое главное – площадки, аэродромы в этом случае становятся всепогодными и всесезонными. На этом хотел бы закончить. Спасибо.

Готов ответить на вопросы. А продолжит, если не возражаете, повторю, представитель Росавиации Наталья Валерьевна.

Л.Р. САФИН

Спасибо, Игорь Петрович.

Коллеги, вопросов нет?

Тогда спасибо большое.

Мы слово передаем Наталье Валерьевне Андриановой, заместителю руководителя Федерального агентства воздушного транспорта. Пожалуйста.

Н.В. АНДРИАНОВА

Добрый день, коллеги! Очень много уже было сказано, представлено. Я постараюсь очень коротко…

По первому вопросу – по поводу итогов реализации федерального проекта. По итогам 2020 года реконструировано и введено в эксплуатацию шесть объектов, в том числе четыре взлетно-посадочные полосы в аэропортах Челябинск, Хабаровск, Саратов и Норильск.

По итогам 2021 года уже сейчас введены в эксплуатацию три объекта – это объекты аэропортов Верхневилюйск, Минеральные Воды и Красноярк. До конца 2021 года планируется также ввести взлетно-посадочную полосу и завершить в полном объеме реконструкцию еще двух объектов – аэропортов Великий Устюг и Жиганск. Также с опережением сроков в 2021 году планируется ввести взлетно-посадочные полосы в аэропортах Нерюнгри и Олекминск.

В целом по федеральному проекту, как уже отметил Игорь Петрович, хотелось бы добавить, что действительно в настоящее время 57 аэропортов стоят в плане реконструкции до 2024 года, из них 32 аэропорта находятся в субъектах Дальневосточного федерального округа.

По ресурсному обеспечению размер инвестиций составляет 160 млрд рублей, из них в аэропортах Дальневосточного федерального округа – порядка 80 млрд рублей, то есть половина объема средств уходит на развитие Дальневосточного федерального округа.

О реализации федерального проекта я коротко доложила. Готова ответить на вопросы.

Вот то, что удалось записать. По поводу реконструкции аэропорта Мурманск (второй этап). В рамках комплексного плана до 2024 года планируется завершить реконструкцию первого этапа. С 2022 года в плане стоит начало строительно-монтажных работ. Второй этап реконструкции заявлен в проект перечня крупных инвестиционных проектов на период 2025–2030 годов. В настоящее время второй этап реконструкции не обеспечен проектной документацией, насколько у меня есть информация, поэтому ставить его к реализации… *(Обрыв связи.)*

Л.Р. САФИН

Связь пропала.

Ну что, коллеги, тогда продолжим. У нас на связи Олег Ильич Чернявский, директор Департамента аудита транспорта и международного сотрудничества Счетной палаты.

Олег Ильич, скажете несколько слов?

О.И. ЧЕРНЯВСКИЙ

Спасибо большое, Ленар Ринатович.

Мы все материалы, которые касаются сегодняшней тематики, представили, в принципе они в раздаточных материалах у вас имеются. Я не хотел бы повторяться. Коллеги в своих выступлениях на проблемы, на которые мы хотели обратить внимание, в принципе внимание обратили. Два момента всего лишь.

Что касается субсидирования перевозок, действительно вопрос больной. Насколько мы все с вами прекрасно помним, по отдельным программам субсидирование вводилось для того, чтобы раскатать через определенное время маршруты и затем их запустить в коммерческое пользование, будем говорить так, грубо. Мы, когда проводили проверку, обратили внимание, что, когда пропадает субсидия, уходит и маршрут. Это, конечно, говорит о том, что та цель, которая ставится для субсидирования, достигается не в полном объеме. Да, мы улучшаем ценовую доступность для воздушных перевозок, но вместе с тем мы вторую свою задачу – по привлечению наших бизнес-партнеров для реализации соответствующих наших проектов в рамках региональных перевозок практически не решаем, они не идут. Это говорит о том, что экономика еще требует совершенствования.

То же самое касается и аэропортов. Пока не будет соответствующей экономической модели, которая привлекательна для бизнеса, мы бизнес туда никаким образом не заставим пойти.

Поэтому есть такое мнение у нас – что все-таки мы действительно… Сейчас правительство уделяет большое внимание развитию региональных перевозок, каждый год увеличиваются объемы субсидирования перевозок, реализуется федеральный проект по реконструкции аэропортов. Вместе с тем на разработку и выработку новых экономических моделей работы как аэропортов, так и авиационных компаний, нам кажется, нужно больше обращать внимания.

Спасибо большое. Все остальное уже изложили.

Л.Р. САФИН

Спасибо, Олег Ильич.

Я, коллеги, буквально одну мысль только хотел бы озвучить. 10 лет работаю председателем совета директоров казанского аэропорта и однозначно пришел к мысли, что региону нужны свои базовые авиакомпании. Понимаете, если будет базовая авиакомпания – будут и региональные перевозки, будут развиваться наши аэропорты. К сожалению, мы утеряли на

сегодняшний день эту структуру. Не во всех регионах сохранены свои базовые компании, а это такой якорь для аэропорта и для развития всех перевозок. Ну, это если уж коротко.

Мы далее двигаемся. Советник Министра Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики Ольга Олеговна Смирнова. Пожалуйста.

О.О. СМИРНОВА

Спасибо, Ленар Ринатович.

Уважаемые коллеги! Действительно, очень много сегодня было сказано. Я скажу про Арктику, а коллега, с вашего позволения, продолжит про Дальний Восток.

Действительно, особое значение для людей, живущих и работающих в Арктике, имеет авиационное сообщение. И если у нас в государственном реестре на 1 января 2014 года было 73 аэродрома (в советское время вообще эта цифра по Арктике была 80), то сейчас – всего 39. А это действительно жизнеобеспечение для людей, живущих в поселках, где, кроме авиации, другого снабжения, транспорта нет.

Еще раз повторю: очень много сказано. Конечно, хотелось бы комплексно подходить к вопросам, и не только комплексно, но и с синхронизацией сроков, это и по рассмотрению требований к малой авиации, это и, как уже было отмечено, по вопросу модернизации авиапарка, и, безусловно, это соблюдение сроков модернизации аэропортовой инфраструктуры, которая запланирована. Наверное, все. Спасибо. Экономлю время.

Л.Р. САФИН

Спасибо.

Коллеге Вашему слово. Пожалуйста.

У Вас есть что сказать?

И.В. ПЕЧОРИН

Да. Ленар Ринатович, спасибо большое.

Уважаемые сенаторы! Много сегодня было сказано, лишь дополним, что, для того чтобы продолжить успешно начатую Минтрансом России и всеми заинтересованными федеральными органами исполнительной власти, органами субъектов, парламентом работу по единой дальневосточной авиакомпании, нам нужно срочно запустить нормативку, изменения в постановление правительства № 1172 на маршруты на 2022, 2023 и 2024 годы. Проект маршрутной сети подготовлен.

Как мы знаем, нормативка предполагает проведение конкурсных процедур, 45 дней мы на этом теряем, когда будет проект постановления рожден, далее согласован всеми, потом еще конкурентные процедуры – и мы уже уходим в риск не открыть продажу билетов на следующий год до конца этого года.

Поэтому, Игорь Петрович, совместно с Вами и с Натальей Валерьевной Андриановой давайте ускоримся по этой теме. Вопрос очень острый.

Что касается реконструкции аэропортов, на недавнем совещании у Андрея Рэмовича Белоусова Минвостокразвития в лице замминистра Бобракова Анатолия Юрьевича не согласилось с переносом сроков реконструкции семи аэропортов и посадочных площадок на Дальнем Востоке на 2024–2027 годы. Это четыре аэропорта на Чукотке: Кепервеем, Залив Креста, Лаврентия, Марково, это Северо-Эвенск в Магаданской области, это Чита в Забайкальском крае и Херпучи в Хабаровском крае. Очень важно выдерживать те сроки КПМИ, которые изначально были заложены.

В принципе у нас все. Большая работа ведется. Очень рад, что сегодня Александр Владимирович Суханов озвучил предложение продлить срок подготовки паспорта этого некатегорийного аэропорта на год. Самая эффективная мера – вот сейчас если мы это сделаем, за несколько недель, то еще год выиграем.

И, Игорь Петрович, Александр Викторович, я прошу привлечь не только ФСБ России и МВД при подготовке новой итерации проекта изменений в постановление правительства № 1603 по обеспечению транспортной безопасности в некатегорийных аэропортах, но и заинтересованные органы исполнительной власти, потому что предложенные изменения не во всем отвечают прозвучавшим замечаниям уважаемых сенаторов и субъектов Российской Федерации. В частности, предлагается, как мы знаем, все-таки сделать исключение для посадочных площадок и аэропортов, которые принимают воздушные суда вместимостью менее 20 пассажирских кресел. У нас часто на посадочные площадки летают более вместительные воздушные суда – это вертолеты Ми-8 с более чем 20 пассажирами, Ан-24 и так далее. Поэтому есть еще над чем работать. Вот если мы сейчас еще год себе возьмем люфта, для того чтобы качественно подготовить нормативку, то сможем учесть все замечания уважаемых присутствующих коллег. Спасибо.

Л.Р. САФИН

Спасибо большое.

Коллеги, давайте мы теперь перейдем непосредственно к нашим авиакомпаниям, к перевозчикам.

Я хотел бы предоставить слово заместителю директора директората стратегии группы компаний S7 Пьянкову Константину Вадимовичу.

Я думаю, Вам есть что сказать. Мы прекрасно понимаем и знаем, как вы, в общем-то, хорошо экономически сработали в пандемию. Поэтому, если можно, поделитесь опытом с нашими авиакомпаниями, соответственно, что нам надо делать, как работать в этих условиях. Пожалуйста.

К.В. ПЬЯНКОВ

Добрый день! Спасибо за возможность высказаться. Мы слайды подготовили, не вижу, представлены они или нет. Давайте без слайдов расскажем. А, вот они.

Л.Р. САФИН

Давайте так. Нам реклама компании не нужна, Вы лучше по существу скажите, как вы видите на сегодняшний день... Вот есть вопросы от регионов: нам нужна определенная частота, нам нужен определенный сервис… Вот как вы видите свое развитие в регионах, в которых вы на сегодняшний день присутствуете? Или куда-то вы хотите пойти? В какие регионы? Понимаете, мы – палата регионов, и мы хотели бы услышать от Вас конкретные меры, для того чтобы наше население имело возможность перемещаться по нашей огромной стране.

А.К. АКИМОВ

(Микрофон отключен.) Это и Дальний Восток…

Л.Р. САФИН

И Дальний Восток, и…

К.В. ПЬЯНКОВ

Конечно, меры абсолютно конкретные. Мы уже не первый год занимаемся развитием региональных перевозок, у нас маршрутная сеть уже достаточно широкая. Мы сейчас в Сибирском и Дальневосточном федеральных округах – крупнейший по объемам предложения перевозчик. В 2015–2016 годах мы по 15 маршрутов каждый год открывали и с 2017 года, когда региональные воздушные суда появились у нас во флоте, стали и по 40 маршрутов в год открывать. И даже в 2020 году (следующий слайд) открыли 19 новых маршрутов, и в том числе одним из этих маршрутов был Владивосток – Анадырь. Такие маршруты без поддержки, конечно, трудно открывать. Здесь большое спасибо и правительству, и Минтрансу с Росавиацией, в частности.

И хочется сказать, что, конечно, субсидии сейчас – это один из основных драйверов развития региональных перевозок, и здесь есть некоторые сложности, о которых дальше хотелось бы рассказать.

На следующем слайде видно, что даже в самый сложный период, во втором квартале 2020 года, при двукратном сокращении количества коммерческих рейсов субсидируемые рейсы позволили сохранить связанность страны, ту самую подвижность, чтобы подвижность населения не упала до нуля.

Летом 2021 года у нас появилась новая программа – поддержки семейных перевозок. И видно, что скакнула доля людей, которые пользуются льготными авиаперевозками.

Считаем, что старт программы (следующий слайд) можно с уверенностью назвать успешным. Только наша компания обслуживает 32 маршрута по семейным перевозкам, и планируем, что за четыре месяца 2021 года нам удастся перевезти более 100 тысяч пассажиров. Но (следующий слайд), к сожалению, на сегодняшний день нет информации о продлении этой программы на 2022 год. То есть программа пользуется огромным спросом у населения, мы, со своей стороны, увеличили частоту полетов и в Калининград, и в Иркутск, и в Красноярск, и так далее, очень много маршрутов и на Дальнем Востоке, и из Южно-Сахалинска во Владивосток больше рейсов запускаем. Это провоцирует и нас в том числе летать больше, чаще.

Следующий момент. Важным инструментом повышения доступности авиаперевозок выступает постановление № 215. В ноябре 2020 года, когда распределялись субсидии на 2021 год, в программу было включено 13 авиакомпаний и 157 маршрутов, которые соединяли 65 городов. Я акцентирую внимание на том, что это было в ноябре 2020 года, по правилам на конец 2020 года. В январе 2021 года правила переписали, в том числе добавилось много очень правильных вещей, в том числе дополнительные категории граждан, которые могут пользоваться авиаперевозками (это приложение № 5 к постановлению № 215).

Но есть и моменты, которые однозначно требуют донастройки.

Так, было внесено изменение в порядок распределения бюджетных лимитов. Как было раньше? Изначально бюджетные лимиты распределялись по маршрутам, и уже затем на этих маршрутах средства распределялись по перевозчикам. Сейчас же новый порядок, согласно которому изначально деньги распределяются между перевозчиками, то есть в полной мере удовлетворяется заявка перевозчика, затем переходят ко второму, третьему перевозчику согласно приоритетности. И может сложиться такая ситуация (и она, вероятно, сложится), когда набор

перевозчиков на следующий год будет ограничен всего одним-двумя, ну, может быть, максимум тремя, и набор маршрутов с тех 157, которые были, сократится буквально до 12, и все они будут в Москву, максимум, может быть, в Санкт-Петербург. Считаем, что такой механизм не отражает то, к чему мы идем. Считаем, что на первом этапе средства все-таки должны распределяться по маршрутам и уже на втором этапе – по перевозчикам на эти маршруты, чтобы избежать той ситуации, когда то густо, то пусто.

И по итогу хочется выдвинуть следующие предложения.

Первое предложение. В целях сохранения межрегиональной маршрутной сети установить следующий порядок распределения бюджетных лимитов в рамках постановления № 215: средства распределяются сначала на маршруты, потом на авиакомпании.

И второе предложение (опять же в целях развития сети) – продлить на 2022 год действие постановления правительства № 1176 о субсидировании семейных перевозок и предусмотреть в бюджете средства в размере 5 миллиардов на эти цели.

Считаем, что эти меры позволят нам успешно и в дальнейшем развивать межрегиональные связи. Спасибо.

Л.Р. САФИН

Спасибо, Константин Вадимович. Ваше предложение понятно.

Коллеги, далее у нас – генеральный директор федерального казенного предприятия "Аэропорты Дальнего Востока" Александров Олег Анатольевич.

Пожалуйста.

О.А. АЛЕКСАНДРОВ

Добрый день, дорогие участники совещания!

Л.Р. САФИН

Если можно, давайте по существу, коллеги, ладно? Времени просто много уже.

О.А. АЛЕКСАНДРОВ

В наше предприятие (ФКП) входят 14 аэропортов, в том числе шесть площадок. Зона охвата – где-то 130 тысяч человек. Предыдущими ораторами были обозначены практически все болевые точки, которые касаются работы наших предприятий.

Я хочу добавить следующее: реконструкция аэропортов – сегодня это вынужденная мера, и действительно не стоит вопрос выбора. Мы вынуждены реконструировать аэропорты, потому что дошло до точки и дальнейшая эксплуатация наших авиационных площадок и малых

аэропортов ставит под угрозу безопасность как людей, которые летают на самолетах, так и тех, кто работает в аэропортах.

Хочу отметить, что наши 14 авиационных предприятий в рамках программ, которые сегодня существуют (это КПМИ, РТС, там заложено порядка 15 млрд рублей в ценах 2022–2023 годов), освоили на сегодняшний день 1,6 млрд рублей. В заделе у нас находятся аэропорты, которые мы тоже построим, и освоим в 2022 году около 2 млрд рублей. Семь аэропортов у нас имеют уже готовые проекты, которые прошли Главгосэкспертизу. Не хотелось бы искусственно останавливать реконструкцию аэропортов. Я считаю, что ее нужно все-таки увеличивать и поддерживать темп, который сегодня взят.

Вместе с тем хочу присоединиться к тем товарищам, выступающим, кто говорил о том, что необходимо обратить внимание на авиационный парк. Совершенно верно: работа аэропортов – это интенсивность полетов, это наши технологии, которые определяют конфигурацию нашей экономики, авиапредприятий.

И начало работы дальневосточной авиакомпании по нашим предприятиям показало большой мультипликативный эффект, который это создает. Если будут действительно освоены те деньги, о которых говорили, по дальневосточной компании, если будут действительно субсидии, которые даются на социальные перевозки, я думаю, очень многие вопросы снимутся, их нужно обязательно реализовывать.

В процессе начала полетов авиакомпаний мы видим требования, которые возникают, по обработке противообледенительной жидкостью, по работе аэропортов в качестве запасных. Мы убеждаемся в правильности решений, которые были приняты, когда мы в аэропорты закладывали светосигнальное оборудование: оно позволяет эффективнее использовать летательные аппараты и в вечернее, и в ночное время. Все это, я считаю, приведет в недалеком будущем (это уже видно) к тому, что проблемы, которые накапливались десятилетиями, будут решены, если мы выполним те задачи, которые перед собой ставим на ближайшие год, два, три, четыре.

Кроме того, среди вопросов, о которых я сказал, – интенсивность, это главное для нас. Если она будет, решатся практически все вопросы.

Хотел бы еще добавить. Мы наращиваем свои основные фонды. И сегодня мы пользуемся льготой, которая заканчивает свое действие в 2024 году, – это льгота по налогу на имущество.

Хотел бы тоже обратить внимание: обязательно эту льготу нужно продлевать, иначе основные фонды, которые мы ведем, нас этими налогами просто придавят.

По большому счету у меня все. Спасибо за внимание.

Л.Р. САФИН

Спасибо, Олег Анатольевич. Что касается налоговой льготы, мы обязательно это тоже в наших рекомендациях пропишем.

Коллеги, далее идем по плану. Генеральный директор ООО АК "Витязь-АЭРО" Сиротин Виктор Петрович. Пожалуйста.

Тоже, пожалуйста, по существу. Регламент.

В.П. СИРОТИН

Да. Коллеги, добрый день! Спасибо за то, что дали возможность выступить. Я скажу коротко, потому что обо всем практически уже сказали.

Я могу согласиться со многим, о чем говорили сенаторы. Владимир Игоревич сказал о том, что эффективность использования посадочной площадки на Камчатке и аэропорта Соболево, когда на посадочную площадку прилетает больше людей, а на соболевский аэропорт тратится намного больше денег… Это так и есть. Согласен с Широковым Анатолием Ивановичем, что, когда в Советском Союзе была гибридная система перевозок, самолет – на хаб, а дальше взлетал вертолет. И Константин Константинович сказал о необходимости субсидирования перевозок из федерального бюджета. Это те вещи, о которых мы хотели сказать.

Да, на Камчатке проведена научно-исследовательская работа Высшей школой экономики и разработана программа региональных перевозок. Все эти моменты в этой программе указаны, там разработана полностью вся логистическая схема региона – где необходимо использовать вертолет, где необходимо использовать самолет для экономической эффективности, для того чтобы максимально использовать воздушные суда при региональных перевозках. Такая программа есть. Теперь необходимо просто провести анализ тех маршрутов, которые существуют, и распределить нагрузку авиационного парка, который в настоящее время имеется, для того чтобы эта перевозка была эффективной.

По авиационному парку, который имеется. Мы очень рады, что в постановление № 1212 внесены изменения и там "прозвучало" – вертолет, мы можем получить компенсацию лизингового платежа по вертолетам. Но, на наш взгляд, эта мера недостаточна. Почему? Потому что выделяемая сумма – разовая и она не столько влияет на приобретение воздушного судна, потому что, Вы сами сказали, стоимость воздушного судна – от 0,5 миллиарда до 650 млн рублей, а сумма компенсации – это порядка 50 млн рублей…

В этом случае наше предложение (оно, может быть, будет вместе с "Вертолетами России", потому что мы давно говорим о программе обновления парка воздушных судов, именно вертолетов): выходящие уже по своему сроку службы воздушные суда сдавать на утилизацию и взамен получать, скажем так, скидку на приобретение нового воздушного судна. В комплексе с постановлением № 1212 это было бы, наверное, эффективной мерой, которая подтолкнула бы эксплуатантов вертолетной техники к обновлению парка воздушных судов. Потому что сейчас мы понимаем, что использовать старый флот – это очень выгодно. Если все компании перейдут на новые воздушные суда, цена летного часа повысится до такой степени, что на них просто перестанут летать. Они перестанут летать – соответственно, пассажиропоток тоже упадет. Соответственно, эти вертолеты будут никому больше не нужны.

В комплексе эти меры, возможно, приведут к тому, что авиакомпании начнут обновлять парк. В данном случае программа может подстегнуть эти авиакомпании к обновлению – какие-то преференции при заключении государственных контрактов субсидированных авиаперевозок по региональным маршрутам, внутрирегиональным маршрутам, какие-то социальные перевозки, медицина катастроф, тушение лесных пожаров, – для того чтобы все это выполнялось на новых воздушных судах.

Вот вкратце, наверное, все, что я хотел сказать, потому что по всему остальному ("боль" по постановлению № 1603, по посадочным площадкам и так далее) уже много сказано.

Л.Р. САФИН

Спасибо, Виктор Петрович. Мы с Юрием Викторовичем еще раз говорим Вам спасибо за то, что в столь ранний час (разница во времени) Вы с нами. Хорошее у вас предприятие – мы были, видели все это воочию. Поэтому успехов Вам! Я думаю, что общими усилиями мы достигнем желаемых результатов. Спасибо.

В.П. СИРОТИН

Спасибо, Ленар Ринатович.

Л.Р. САФИН

Следующий выступающий – заместитель директора авиакомпании "Ангара" Кайгородов Александр Петрович. Пожалуйста.

А.П. КАЙГОРОДОВ

Добрый вечер (у нас тут реально вечер)! Иркутск, авиакомпания "Ангара". Базируемся в аэропорту Иркутск, летаем по северу Иркутской области, Забайкальского края и Республики Бурятия.

Хочу поддержать "вертолетную" тему, которая здесь звучала, и заострить внимание, наверное, на двух вопросах. Один из них концептуальный.

До 2035 года нам есть на чем летать. Старые вертолеты Ми-8Т будут летать, региональные перевозки мы обеспечим. За это время, мы надеемся, появятся новые воздушные суда. Наши коллеги с улан-удэнского завода утверждают, что сейчас есть военный вертолет, который подходит для региональных перевозок, его нужно просто конвертировать в гражданскую версию. Надеемся, что это официальная и достоверная информация. Мы очень надеемся на этот вариант.

Говоря о легкой авиации, мы говорим, что из аэропортов высокого, первого ранга или между ними летают самолеты емкостью 40 кресел, 150 кресел, 220 кресел. Когда мы уходим на связи между региональным центром и районными центрами, там у нас воздушные суда емкостью 20 кресел, 50 кресел, 70 кресел. Когда уходим еще дальше, вглубь страны, появляется легкомоторная авиация емкостью 6–12 кресел (те же самые Ан-2). И вот здесь, на этих связях, в нашей работе происходит реальный сбой. Здесь прозвучало ключевое слово для объяснения причины этого – "жизнеобеспечение". На связях между районным центром и глубинкой, особенно там, где труднодоступные населенные пункты, труднодоступные территории и где нет никакой альтернативы вертолету, самолету, авиационному транспорту, там пассажиропоток невысокий. И, действительно, если говорить о транспортной доступности, там достаточно иметь воздушное судно емкостью даже 6 кресел. Но, когда мы начинаем говорить о жизнеобеспечении, о доставке туда лекарств, продуктов – "скоропорта" (об этом здесь уже звучало), тогда возникает вопрос о грузоподъемности воздушного судна – и ни о каком легкомоторном самолете разговор уже не идет. Альтернативы нет – только вертолет.

И мы у себя в области летаем вот по этим субсидируемым из бюджета Иркутской области программам в два места – это полеты из районного центра Нижнеудинска в поселки Тофаларии. Один из них – Алыгджер, там порядка 600 жителей, и два небольших населенных пункта, с малой численностью населения – где-то 200–300 человек там проживает. И мы летаем туда на вертолетах и с формулировкой "полеты в интересах жизнеобеспечения поселков Тофаларии". И летаем в

поселки (такие же небольшие поселки) на знаменитой Угрюм-реке – на Нижней Тунгуске, туда мы летаем по соглашению с формулировкой "пассажирские перевозки".

И простые примеры, которые визуально показывают эффективность этих двух программ.

В поселках Тофаларии – Алыгджере, Нерхе и Верхней Гутаре цены в магазинах сравнимы с ценами в районном центре – Нижнеудинске, потому что там жизнеобеспечение. А в Хатанге цены в сельских магазинах вдвое (а то и втрое) выше, чем в районном центре, из которого мы летаем на вертолетах, также возим людей. И это просто пассажирские перевозки, а грузы туда попадают по очень высокой цене.

Поэтому мы предлагаем в федеральных, областных, региональных программах субсидирования заменить формулировку "пассажирские перевозки, багаж" на формулировку "жизнеобеспечение". Это позволит законным образом доставлять туда, на эти территории, жизненно важные грузы, лекарства, на законных основаниях.

В той же Хатанге у нас возникает проблема – это пассажирские перевозки. И у нас была гуманитарная помощь по COVID, лекарства нужно было отвозить. Когда федеральную программу по телевидению (20 каналов) мы внедряли, мы не могли туда специалистов и оборудование отвезти, потому что только пассажирские перевозки. Слава богу, что туда есть чартеры, есть наши технические полеты, мы решали эти задачи. В Тофаларии этих проблем нет, там жизнеобеспечение. Все, что подходит под эту формулировку, мы на законных основаниях туда везем. Это наше первое предложение.

И, конечно, новая техника нужна. Несмотря на эти причитания – ужас, ужас, цена, цена, – мы совсем недавно, год-два назад, отработали по санавиации. Мы купили два вертолета по программе санавиации – это вертолеты АМТШ, которые реально стоят очень дорого. Мы их купили, мы их получили, мы их эксплуатируем. Никакой финансовой катастрофы у нас не произошло. Это совершенно нормальный, причем федеральный, опыт, мы повторяем этот же опыт. На тех же условиях если мы получаем вертолеты для осуществления внутрирегиональных перевозок по программе жизнеобеспечения – это нормальная ситуация.

Ну и из бюджета Федерации… Может быть, не надо скопом федеральные деньги тратить на внутрирегиональные перевозки, вообще, просто с формулировкой "внутрирегиональные", а вот труднодоступные с формулировкой "жизнеобеспечение", вот этот список, эти маршруты, наверное, очень разумно субсидировать из федерального бюджета. Ну, не доходят руки до удаленных территорий у субъектов, да и деньжат маловато.

Спасибо за внимание. У меня все.

Л.Р. САФИН

Спасибо, Александр Петрович.

Коллеги, советник генерального директора АО "Вертолеты России" Карцев Вячеслав Владимирович. Вы с нами?

В.В. КАРЦЕВ

Здравствуйте!

Л.Р. САФИН

Здравствуйте!

В.В. КАРЦЕВ

Уважаемые сенаторы, добрый вечер! Спасибо за выделенное время. Буду стараться очень коротко… Многое было сказано, ну, наверное, озвучу короткие тезисы в продолжение того, что было сказано представителем авиакомпании "Ангара", в подтверждение.

Я думаю, с учетом масштабности территории Российской Федерации, бесспорно, все мы признаем, что без вертолетных перевозок нам не обойтись. Мне кажется, очень конструктивный такой проект социального применения (у меня была отдельная презентация, но я не буду тратить время, поэтому на словах) – это санитарная авиация, поиск и спасение людей.

Вот коллега из "Ангары" сказал, что получил вертолеты и эксплуатирует под социальную задачу. В настоящее время 118 новых вертолетов по программе, социальной программе, в рамках национального проекта "Здравоохранение" уже находятся на дежурстве.

Буквально на прошлой неделе в Волгограде был форум, посвященный санитарной авиации, поднималось много проблемных вопросов. Цифра, которую можно осветить на данном заседании, – 14 тысяч пациентов было перевезено, эвакуировано в 2020 году. И, я думаю, санавиация – это тоже как инструмент для общей системы здравоохранения. В условиях пандемии это важный инструмент, особенно при вывозе людей из труднодоступных регионов в краевые и региональные центры.

Я еще хотел бы обратить внимание на экономические эффекты от производства и эксплуатации вертолетов на 1 рубль реализации – это загрузка производств, распределенных по всей стране, с рабочими местами, вклад в бюджет. И совместно с Высшей школой экономики мы посчитали: налоговые поступления от всей цепочки – от сырья до производства – составляют

64 копейки с рубля. Вклад в бюджет и налоговые поступления от эксплуатации вертолетов в течение 15 лет составят 3 рубля 30 копеек.

Было сказано, что дорогие вертолеты, – но это кооперация, кооперация с производителями (металлургия, высокотехнологические изделия). И я бы не говорил, что вертолетостроение у нас в плохом состоянии. Надежная техника широко используется и в арктических регионах, безангарного хранения. Если сравнивать с конкурентами, то аналогичные сегменты намного дороже, если мы говорим о новой технике.

На чем я еще хотел бы сфокусировать наше общее внимание? На той инициативе, которая упоминалась Игорем Петровичем Чаликом, по развитию единой дальневосточной компании. Мы знаем о том, что по заказу Минвостокразвития в настоящее время прорабатывается бизнес-модель создания авиакомпании, региональных стратегий развития, именно региональных и местных перевозок. Но, к сожалению, пока мы не видим важного для Дальневосточного региона – что будет с вертолетным сегментом в этой единой дальневосточной компании, так как в данную компанию будут интегрированы "ЧукотАВИА", Камчатское авиационное предприятие. Вопрос остается подвешенным: как будет развиваться вертолетный сегмент этой дальневосточной компании – он будет выделяться, развиваться отдельным направлением? Поэтому я думаю, что при проработке со стороны Минвостокразвития этого проекта это нужно учитывать.

Также хотел бы поддержать высказывание о том, что мы такие инициативы представляем сейчас – это замена устаревшей техники и модель trade-in, которая широко использовалась и используется в других сегментах отраслей экономики – замена речного транспорта, замена автомобильного транспорта. Такие программы есть, и мы сейчас в тесном диалоге с Минпромторгом по выработке механизмов и подготовке соответствующих нормативных документов.

На чем я еще хотел бы акцентировать внимание? Мы в принципе в докладе Игоря Петровича услышали о том, что в настоящее время выпуск – 720 летчиков у нас в стране. Но, к сожалению, в вертолетном сегменте существует проблема. С Росавиацией, с Минтрансом мы во взаимодействии. К сожалению, там нужно в единственном, так скажем, учебном заведении – омском колледже – восстанавливать технику, нужно ее пополнять, для того чтобы у нас в последующем не было проблемы, связанной с тем, что будет техника, будет работа, но не будет персонала, который сможет выполнять эти работы в труднодоступных регионах.

Коллеги, спасибо за внимание. Коротко все.

Л.Р. САФИН

Спасибо большое, Вячеслав Владимирович.

Коллеги, мы уже более двух часов работаем, поэтому надо, думаю, завершать.

У нас директор Департамента секторов экономики Министерства экономического развития Колесников Максим Андреевич на связи?

ИЗ ЗАЛА

Нет, отключили.

Л.Р. САФИН

Отключили, да?

Коллеги, мы действительно работаем уже третий час. Поэтому, подводя очень коротко итоги сегодняшних наших парламентских слушаний, я могу сказать, что мы на ряд вопросов услышали ответы, по крайней мере от коллег из Минтранса, за это вам особое спасибо. Я думаю, что мы и дальше будем продолжать отслеживать ситуацию в нашей авиационной промышленности, на наших региональных уровнях, как развиваются наши аэропорты, развиваются наши региональные компании. Самое главное, мы, я думаю, коллеги, делаем одно дело, поэтому взаимодействие регионов и федерального центра, и в данном случае Минтранса России, я думаю, несомненно, даст свои результаты.

Поэтому благодарю всех за работу. По результатам наших сегодняшних парламентских слушаний мы обязательно подготовим рекомендации, соответствующие рекомендации разошлем во все органы исполнительной власти. Спасибо. До свидания.

С МЕСТА

Можно сказать? Может быть, туда отдельным вопросом добавить производство самолетов, как стоял вопрос, как абзац? *(Оживление в зале.)* Я готов…

ИЗ ЗАЛА

(Микрофон отключен.) Ну, конечно, все, что говорили.

Л.Р. САФИН

Спасибо всем, коллеги.