

РАЗВИТИЕ МАЛОЙ АВИАЦИИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



АУДИТОР СЧЕТНОЙ ПАЛАТЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Сергей Николаевич Рябухин

Нужны ли России самолеты малой авиации? На первый взгляд этим риторическим вопросом можно и не задаваться. Для нашей необъятной Родины, занимающей 1/6 суши, он имеет однозначный ответ: «Да, конечно, нужны».

Известно, что местные, региональные авиалинии связывают областные центры не только друг с другом, но также с районными центрами и отдаленными поселками в радиусе до 500–1000 км. Управление полетами авиации на местных воздушных линиях осуществляет местный диспетчерский пункт. Аэропорты располагаются на аэродромах 3-го или 4-го классов с искусственными или грунтовыми взлетно-посадочными полосами. Помимо обслуживания пассажирских и грузовых рейсов, аэропорты местных авиалиний являются координационными центрами авиационных работ в своем районе: базирование, ночевки, заправка воздушных судов; передача экипажам метеорологической информации и указаний органов управления воздушным движением; обмен радиограммами и телеграммами с соседними аэропортами.

Однако в действующем законодательстве, в технической и специальной документации на летательные аппараты существует понятие «авиация общего назначения», а «малая авиация» до сих пор не имеет определения. Воздушный кодекс Российской Федерации установил разграничение авиации только на гражданскую, государственную и экспериментальную. К авиации общего назначения относятся гражданскую, которую не используют для осуществления коммерческих воздушных перевозок и выполнения авиационных работ. В то же время появление однозначного толкования «малой авиации» обусловлено ее особой организационной, научной и производственной деятельностью по созданию самолетов с их специфическими характеристиками, эксплуатацией и технологией полетов.

Зачастую к летательным аппаратам малой авиации относят мото- и дельтапланы, планеры, воздушные шары и т.п. В данной статье термин «малая авиация» применяется в отношении самолетов

легкой весовой категории и условно охватывает самолеты с максимальным взлетным весом от 495 до 8600 кгс (килограмм-сила – произведение массы самолета на силу гравитации) и числом пассажиров не более 19 человек, а также двигатели, различные агрегаты, бортовое оборудование и другие компоненты малых воздушных судов. Применительно к ним рассматривается наземная инфраструктура, региональные центры и объекты системы организации воздушного движения.

В проекте федерального закона «О развитии малой авиации в Российской Федерации», разработанном Советом Федерации Федерального Собрания Российской Федерации в феврале 2007 года, были сделаны попытки законодательно закрепить термины, определения, ввести нормы, регулирующие отношения в сфере использования воздушного пространства летательными аппаратами, относящимися к малой авиации, а также правовые отношения, возникающие в связи с авиационной деятельностью в сфере малой авиации на территории Российской Федерации. Однако закон так и не был принят.

Нельзя сказать, что вопрос о малой авиации в России находится в полном забвении. Так, в мае 2004 года вышло поручение Президента Российской Федерации В.В. Путина о разработке мероприятий по ее возрождению в России. В рамках Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года развитие малой авиации связано с реализацией национальных проектов и освоением труднодоступных районов. Под этим подразумевается не только развертывание производства авиационной техники, модернизация моделей выпускаемых двигателей в соответствии с требованиями об обеспечении конкурентоспособности авиационной техники, но и создание двигателей нового поколения.

Стратегия социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года определила: «Будут реализованы меры по развитию инфраструктуры (аэропорты местных воздушных линий и причалы) внутрирегионального воздушного и речного сообщения (с государственной поддержкой). Будет создан Якутский центр организации воздушного движения, произойдет обновление парка воздушных судов малой авиации... на социально ориентированных линиях. Планируется развитие авиационных маршрутов малой авиации с субсидированием расходов авиаперевозчиков для социального обеспечения населения Арктической зоны. С северных территорий Дальнего Востока начнется комплексное восстановление и развитие малой авиации. Для этого необходимо осуществить: формирование региональных целевых программ по развитию малой внутрирегиональной и межрегиональной авиации; подготовку кадров для аэропортов местных воздушных линий; разработку системы льготного кредитования (включая представление документов и обеспечение гарантий при получении кредитов) для закупки авиационного топлива, решения срочных вопросов, связанных с приобретением запасных частей, агрегатов, ремонтом авиационной техники, в том числе для восстановления аэропортов местных воздушных линий; создание инфраструктурных условий... включая восстановление взлетно-посадочных полос для малой авиации. Развитие въездного туризма из зарубежных стран в значительной степени определяется состоянием приграничной и таможенной инфраструктуры... Важным направлением развития транспортной инфраструктуры станет развитие малой авиации».

Основными направлениями деятельности Правительства Российской Федерации на период до 2012 года предусмотрено реализовать комплекс мер по развитию малой авиации. Одной из задач в сфере воздушного транспорта в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года определено развитие аэропортов местного значения. Также обозначена необходимость внесения изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации в части использования воздушного пространства деловой и малой авиацией, совершенствования аэропортовой деятельности.

Как одно из условий обеспечения безопасности, социально-экономического и инновационного развития Российской Федерации в «Основах государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности на период до 2020 года» было обозначено наличие мощного авиационного потенциала, а также существующая необходимость стимулирования, в том числе экономического, развития региональных и местных воздушных линий в области гражданской авиации прежде всего в районах Крайнего Севера, Сибири, Дальнего Востока и приравненных к ним труднодоступных регионах.



Знаковым событием в решении вопросов развития в России малой авиации стало состоявшееся летом 2012 года в палате регионов – Совете Федерации Федерального Собрания Российской Федерации под председательством В.И. Матвиенко заседание круглого стола на тему «Региональные авиаперевозки и авиатранспортная инфраструктура Российской Федерации». Мероприятие было организовано Комитетом Совета Федерации по экономической политике совместно с правительством Ульяновской области и дирекцией Международного авиатранспортного форума «МАТФ-2012».

В работе круглого стола приняли участие члены Совета Федерации, депутаты Государственной Думы; руководители профильных федеральных министерств и ведомств; полномочный представитель Правительства Российской Федерации в Совете Федерации; представители Счетной палаты Российской Федерации, органов законодательной и исполнительной власти субъектов Российской Федерации (республик Карелия и Татарстан, Алтайского и Хабаровского краев, Иркутской, Нижегородской, Пензенской, Рязанской и Ульяновской областей), авиастроительных предприятий, авиакомпаний и авиационных институтов, общественных организаций и средств массовой информации. В его подготовке и проведении активное участие приняла Счетная палата Российской Федерации. В ходе заседания были обсуждены вопросы текущего состояния и развития региональных авиаперевозок и авиатранспортной инфраструктуры России, в том числе:

- создание условий для эффективного развития региональных, межрегиональных и местных воздушных перевозок с учетом строительства новых и реконструкции действующих аэродромов, масштабов деятельности небольших аэропортов, предусматривающих небольшую численность обслуживающего персонала;
- внедрение и сертификация новой авиационной техники и наземной инфраструктуры воздушного транспорта для региональных и местных авиаперевозок;
- обеспечение безопасности полетов и совершенствование системы подготовки летного и наземного персонала малой авиации;
- государственная поддержка сохранения и развития авиапарка воздушных судов на региональных и местных воздушных авиалиниях.

Развитие региональных авиаперевозок и авиатранспортной инфраструктуры имеет для страны стратегическое значение. Учитывая масштабы России и географическую удаленность отдельных ее территорий от политических и экономических центров, можно утверждать, что решение этих задач прямо влияет не только на состояние дел в экономике, социальной политике, но и на обеспечение единства государства в целом. Эффективное развитие региональной авиации является важнейшей социальной и экономической задачей, основным фактором жизнеобеспечения прежде всего для отдаленных северных регионов, где отсутствуют другие альтернативы.

Неразвитость транспортной инфраструктуры, когда большинство территории не охвачено сетью железных и шоссейных дорог, особенно в северных, горных, таежных и других труднодоступных районах страны, препятствует возрождению России как сильного и могучего государства. В сельской местности проживает около 1/3 населения страны – 28%, или почти 38 млн человек. Уровень их социально-экономического развития существенно отличается от уровня жизни в городских муниципальных образованиях. При недостаточном транспортном обслуживании малой авиацией жители небольших городов, деревень и сел не имеют возможности выезда не только в удаленные регионы, но и в соседние населенные пункты. Помимо этого существует около 28 тыс. населенных пунктов, куда в весенний и осенний периоды не добраться без самолетов малой авиации или вертолетов. Люди покидают подобные «неперспективные» поселения, землю своих предков, теряют исконные корни, самобытную культуру и традиции, идет обезлюживание наших деревень и сел. Только за последние 20 лет количество сельских населенных пунктов сократилось в Российской Федерации более чем на 50 тыс. Эти цифры заставляют поставить вопрос о необходимости поддержки развития малой авиации на государственном уровне.

Сфера применения самолетов малой авиации в нашей стране, с ее географическими и климатическими особенностями, весьма велика. Использование малой авиации необходимо для развития Арктической зоны, которой со стороны руководства государства сегодня уделяется особое внимание; выполнения различных сельскохозяйственных работ; предупреждения и тушения



лесных пожаров; оказания срочной медицинской помощи; обнаружения и ликвидации кризисных природных и техногенных ситуаций; мониторинга окружающей среды; геологоразведки, получения метеопрогнозов; борьбы с браконьерами и решения многих других задач (обучение летным навыкам, спорт, туризм, реклама и др.).

Нужно отметить, что стагнация в развитии российской малой авиации существенным образом сказалась и на сокращении авиaperевозок между государствами СНГ. Перемещение людей и грузов с помощью малой авиации в границах Содружества и в приграничных регионах сегодня не используется, в основном функционируют магистральные воздушные авиалинии между столицами СНГ. Чтобы попасть в приграничный пункт, надо сначала лететь в Москву, а потом уже в Астану, Бишкек, Баку, Душанбе, Ереван или Минск и далее до места. Растет региональная раздробленность, теряются экономические, социально-культурные, языковые связи, которые имеют многовековую историю. Поэтому необходимы эффективные меры по восполнению образовавшегося за последние десятилетия пробела, чтобы в нашей большой стране между областными, районными городами и другими населенными пунктами, которые находятся друг от друга на незначительном расстоянии, существовало воздушное сообщение.

Иногда говорят, что близкие расстояния (от 200 до 500 км) сейчас проще преодолеть автомобильным транспортом. В ряде случаев, может быть, это и возможно. Но, ввиду отсутствия развитой инфраструктуры автомобильных дорог, гигантский рост числа автомобилей приведет к росту проблем с их использованием – к возникновению больших пробок, необходимости качественного обеспечения безопасности всех участников движения, а также улучшения слабой инфраструктуры технического и сервисного обслуживания на наших дорогах. Поэтому следует задуматься об экономической целесообразности использования малой авиации.

Впереди страну ждут крупнейшие международные спортивные соревнования, которые пройдут в различных городах России, – Универсиада 2013 года в Казани, зимние Олимпийские игры 2014 года в Сочи, чемпионат мира по футболу 2018 года. Только на проведение ЧМ-2018 претендуют 13 российских городов: Москва, Санкт-Петербург, Калининград, Ярославль, Нижний Новгород, Казань, Самара, Саранск, Волгоград, Ростов-на-Дону, Сочи, Краснодар и Екатеринбург.

Предстоящие спортивные события мирового значения тоже заставляют задуматься о необходимости скорейшего решения вопросов, связанных с использованием малой авиации, обеспечением экспресс-доставки делегаций, журналистов, российских и зарубежных болельщиков на интересующие их спортивные объекты, спортивные состязания.

По оценкам выступающих на заседании круглого стола в Совете Федерации, наиболее востребованными типами региональной авиационной техники являются воздушные суда емкостью до 70 мест. Предварительный анализ показал, что в перспективе потребуется не менее 600–700 самолетов вместимостью от 14 до 19 мест до 2015 года и 1500–1600 самолетов вместимостью 4–5 мест до 2030 года. Однако отечественных разработок в данном сегменте отрасли сегодня нет, их вытесняют иностранные. В то же время у нас был достаточный парк самолетов малой авиации, который позволял эффективно решать все задачи в своем сегменте, органично сочетая и дополняя их выполнение совместно с «большой» авиацией.

Одним из старейших и самым известным самолетом малой авиации является Ан-2 (рис. 1).

Это многоцелевой самолет (транспортный, пассажирский, почтовый, санитарный, пожарный и т.д.), который за всю свою историю претерпел ряд модификаций (Ан-2П, Ан-3Т и др.). Первый полет самолет совершил в 1947 году. Грузоподъемность самолета небольшая – до 1800 кг, максимальная дальность полета – 1200 км, максимальная скорость – 255 км/ч. Основным преимуществом Ан-2 является то, что, обладая малым разбегом – до 150 м и длиной пробега (при посадке) – до 170 м, он может использоваться на неподготовленных грунтовых площадках. Всего было выпущено более 17 тыс. этих машин, включая изготовленные по лицензии в Польше и Китае. В настоящее время его производство осуществляет только Китай. Конструкторская и технологическая документация на самолеты «Ан» находится на Украине.

Кризис малой авиации начался не сегодня. В советский период в рамках экономической интеграции социалистических стран производство легкой авиации было отдано в другие страны



1



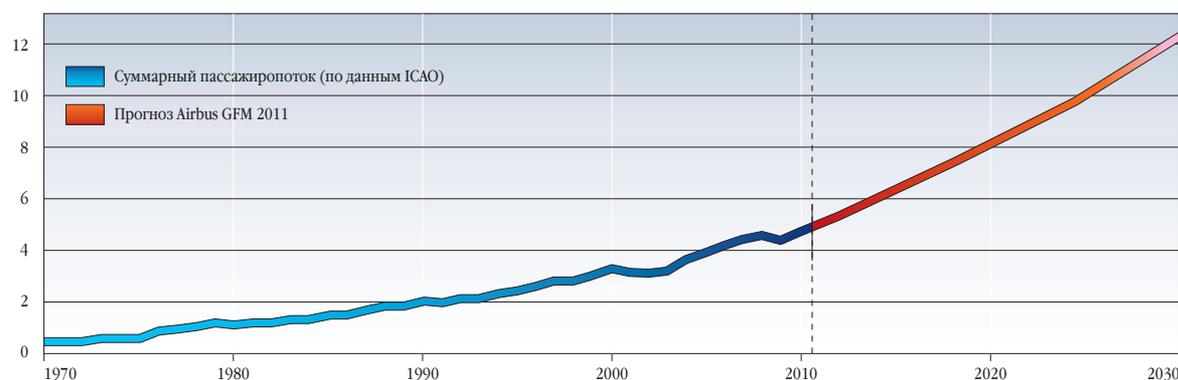
МНОГОЦЕЛЕВОЙ САМОЛЕТ АН-2

2



ЛЕГКИЙ ДВУХМОТОРНЫЙ ТУРБОВИНТОВОЙ АН-28

3



РОСТ АВИАПЕРЕВОЗОК НА ТЕРРИТОРИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, ТРЛН Пкм

Совета экономической взаимопомощи (СЭВ), в том числе известного всем самолета Ан-28. В основном это были Чехословакия и Польша, которые не только серийно изготавливали наши самолеты, но и производили свои.

Ан-28 (рис. 2) – легкий двухмоторный турбовинтовой транспортно-пассажирский самолет, разработанный КБ Антонова на базе самолета Ан-14. Год начала летных испытаний – 1969, всего был изготовлен 191 самолет. КБ Антонова построило несколько экземпляров, после чего по лицензии производство было передано на польский авиазавод ПЗЛ-ВСК.

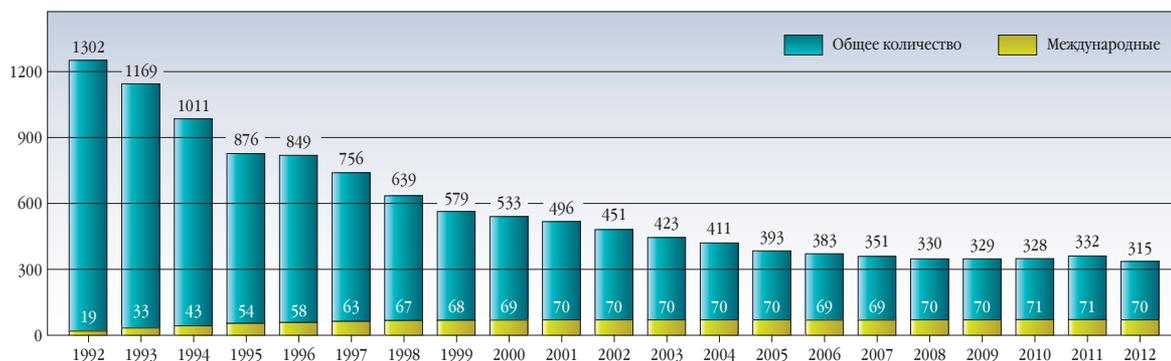
Характеристики самолета: вместимость – 18 пассажиров, длина – 12,98 м, размах крыльев – 22 м, высота – 4,6 м, максимальная взлетная масса – 6100 кг, максимальная скорость – 355 км/ч, дальность – 510 км, практический потолок – 6000 м. Еще с советских времен Ан-28 славится своей надежностью, его охотно закупали страны Африки и Латинской Америки, где эксплуатируют и по настоящее время.

Кроме того, в этот период на местных и региональных авиалиниях активно использовались отечественные самолеты Як-12, Як-40, Ан-14 и чешский самолет L-410. Если говорить об истории и сегодняшнем дне малой авиации, невольно вспоминается уникальное «Расписание движения самолетов из ульяновского аэропорта с 15 мая по 31 декабря 1979 года», которое энтузиасты развития малой авиации сравнивают с нынешним состоянием воздушного сообщения. В это расписание было включено 38 направлений, в том числе 7 вылетов в Москву ежедневно, рейсы в Киев, Кишинёв, Тбилиси, Минск, Ригу и Челябинск, а также в областные и районные города Поволжья.

Сегодня мы вынуждены констатировать, что парка самолетов легкой авиации практически не существует. Указанные выше самолеты морально устарели, из-за длительных сроков эксплуатации пришли в негодность, запасные части отсутствуют. Замены этим самолетам сейчас нет, их переоснащение новой авионикой и новыми двигателями экономически нецелесообразно. Одновременно с этим у нас достаточно мощная авиационная промышленность, которая включает гражданский и военный сегменты, насчитывает более 250 авиапредприятий. По нашей оценке, в прошлом году их выручка составила около 610 млрд рублей, в ней трудится свыше 400 тыс. высококвалифицированных специалистов. Отмечается и общий рост авиаперевозок: в среднем за пос-



4



КОЛИЧЕСТВО АЭРОПОРТОВ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В ПЕРИОД С 1992 ПО 2012 ГОД (НА НАЧАЛО ГОДА)

ледние 15 лет пассажиропоток увеличился вдвое, и, по прогнозам Airbus, данная тенденция будет наблюдаться и в последующем (рис. 3).

В рамках подготовки к круглому столу в Правительстве Российской Федерации было проведено совещание на тему «Об эффективности использования государственных ресурсов, направляемых на развитие малой авиации». Экспертами Счетной палаты Российской Федерации были предложены системные критерии, которые смогут гарантировать обеспечение поддержания суверенитета Российской Федерации в сфере проектирования и производства конкурентоспособной продукции в области малой авиации:

- новизна и инновационное решение (конструкторские решения должны быть на уровне мировых стандартов авиастроения – EASA);
- конструкторское сопровождение (перенос компетенций и управления ими в Российскую Федерацию);
- готовность производства (готовый инновационный прототип и готовое предсерийное производство);
- перспективность разработки (запас прочности в виде новых концептуальных разработок воздушных судов и компетенции в быстром прототипировании).

В Минпромторге России согласились, что единственным реальным проектом, отвечающим вышеуказанным критериям, в настоящее время является проект компании VektorNGRus по трансферу инновационной передовой технологии производства самолетов EV-55Outback в Ульяновской области. Участники круглого стола и приглашенные авиационные эксперты поддержали эти предложения. Характерно, что в августе 2012 года на встрече с губернатором Сахалина и представителями этого региона Президент Российской Федерации В.В. Путин акцентировал их внимание на необходимости развития региональной авиации. «Проблема стоит весьма остро», – сказал он и подчеркнул, что если сами не производим, нужно идти по пути совместного производства с глубокой локализацией.

Важнейшей задачей является воссоздание инфраструктуры малой авиации – аэропортов (аэродромов), которые сегодня либо полностью перестали существовать либо находятся в аварийном техническом состоянии. Аэродромная сеть страны постоянно сокращается. По имеющимся данным, за последние два десятилетия было выведено из эксплуатации около 1 тыс. аэропортов (аэродромов), количество населенных пунктов, связанных авиасообщением, сократилось почти в три раза (рис. 4).

По оценкам специалистов, в целом износ основных производственных фондов аэродромного хозяйства составляет 80%. Около 70% взлетно-посадочных полос с искусственными покрытиями были построены в стране более 20–30 лет назад, большинство из них нуждается в реконструкции. Остальные аэродромы и вовсе имеют грунтовое покрытие. Только 48% аэродромов оборудованы системой светосигнального оборудования, 14% систем требуют замены. В самом сложном положении находятся аэропорты, расположенные в районах Крайнего Севера.

В связи со всеми сложностями переходного периода в экономике страны несопоставимо с прежними годами увеличилась нагрузка на Московский авиационный узел, так как в настоящее время 70% полетов на внутренних авиалиниях и 56% всех полетов в России осуществляется через Москву.



Главной причиной такого положения дел является недостаточный объем инвестиций, направляемых на строительство новых и поддержание уже действующих аэропортов. Государство принимает определенные меры по развитию инфраструктуры аэропортов. Так, в 2002 году на эти цели было выделено всего 1,0 млрд рублей, а в 2011 году – 41,0 млрд рублей. Кроме того, государство субсидирует федеральные казенные предприятия, создаваемые на базе 50 аэропортов регионального и местного значения. В настоящее время создано пять таких компаний – «Аэропорты Севера», «Аэропорты Камчатки», «Аэропорты Чукотки», «Аэропорты Сахалина», «Аэропорт Амдерма» с ежегодным финансированием 2,5 млрд рублей. В проекте федерального бюджета на 2013 год предусмотрены средства в объеме 5 млрд рублей на поддержку региональных программ развития региональной авиации. Но принимаемых мер пока недостаточно, для выхода из кризиса требуется порядка 200 млрд рублей. И здесь уместно сказать о необходимости развития государственно-частного партнерства в решении этих задач: частный бизнес пока игнорирует возрождение малой авиации в России.

Требуется серьезнейшее внимание к этой проблеме и со стороны региональных властей. Понятно, что денег на решение проблем малой авиации, поддержание в работоспособном состоянии местных аэропортов (аэродромов), развитие региональных маршрутов как всегда не хватает. Однако губернатор Кемеровской области Аман Тулеев смог наладить воздушное сообщение между горнолыжным курортом на горе Зеленая (г. Таштагол), областным центром г. Кемерово и другими региональными центрами – Барнаулом, Новосибирском, Томском. С развитием региональных маршрутов началась генерация пассажиропотока на них. Это позволило вкладывать дополнительные средства в поддержание авиационной техники и аэродромной сети в работоспособном состоянии.

На заседании круглого стола В.И. Матвиенко отметила несистемный подход Минтранса России к определению приоритетов и сроков восстановления аэродромной сети в регионах Российской Федерации: до настоящего времени не определена степень участия государства и бизнеса в строительстве и восстановлении аэродромов для малой авиации. Председателем Совета Федерации отмечено, что функции Минтранса России заключаются в стратегическом планировании, основанном на научном подходе, а не на распределении финансовых потоков. Все внутренние воздушные перевозки убыточны. Средняя себестоимость авиаперевозок на региональных авиалиниях в четыре раза превышает аналогичный показатель на магистральных авиалиниях. На региональных и местных авиационных маршрутах вследствие высоких удельных затрат на содержание аэропортовой сети и использование воздушных судов малой вместимости невозможно спланировать высокие пассажиропотоки, обеспечивающие достаточный уровень рентабельности.

В то же время, по оценке экспертов, в США ежегодный объем налоговых сборов с малой авиации составляет около 4 млрд долларов, а годовой оборот рынка малой авиации составляет около 50 млрд долларов. Количество летательных аппаратов малой авиации в Соединенных Штатах составляет более 200 тыс., в России – не более 10 тыс. Отмечается высокое развитие малой авиации на Аляске, климатические условия которой аналогичны Сибири и Дальнему Востоку.

Сегодня на региональных и местных воздушных линиях не хватает квалифицированных специалистов и авиационного персонала. Это связано с непривлекательностью регионов для выпускников летных и инженерно-технических учебных заведений из-за низкого уровня заработной платы и сложных условий жизни. Необходимо кардинально решать и этот вопрос.

Предварительный анализ, проведенный Счетной палатой Российской Федерации, высветил и другую проблему в развитии малой авиации. Здесь подтверждается известная формула «спрос рождает предложение». Ввиду развала всей системы отношений, связанной с разработкой, производством и эксплуатацией малой авиации, возник дефицит достаточного платежеспособного спроса, снизилась экономическая эффективность местных и региональных авиалиний, возросли их эксплуатационные расходы, так как средний срок эксплуатации самолетов превысил 30 лет, двигатели старые и неэффективные, у них высокое топливопотребление, авиационное горючее дорогое.

Немало у малой авиации и других проблем, связанных с регистрацией, сертификацией, лицензированием, операционной деятельностью и техническим обслуживанием. Нельзя не учитывать новых условий работы авиационной промышленности, возникших из-за вступления России в ВТО, появившейся необходимости выработки и применения новых инструментов, методов госу-



дарственной поддержки отрасли. Вместе с тем развитие российской экономики, активизация деловой активности, повышение жизненного уровня людей, их социальной обеспеченности, включая рост доходов, настоятельно требуют возрождения местных и региональных авиалиний.

В связи со сложной ситуацией на региональных и местных воздушных линиях участники круглого стола рекомендовали Правительству Российской Федерации:

- создать межрегиональный координационный совет по развитию авиатранспортной системы региональной авиации с включением в его состав представителей авиационного бизнес-сообщества. Поддержать инициативу правительства Ульяновской области об учреждении ассоциации авиационных регионов России с возложением на нее функций межрегиональной координации при выработке мер государственной поддержки региональных и местных авиаперевозок;
- разработать государственную программу поддержки и развития региональных и местных авиалиний, согласованную с субъектами Российской Федерации, заинтересованными министерствами и ведомствами;
- разработать механизм дотирования региональных и местных авиаперевозок из бюджетов всех уровней с учетом снижения налоговой нагрузки на участников рынка авиаперевозок;
- разработать стратегию развития сферы малой авиации в регионах с учетом строительства и реконструкции малых аэродромов, создания финансово-промышленных структур, предоставляющих на рынке комплекс необходимых услуг (по производству воздушных судов малой авиации и обеспечению ремонтно-технического обслуживания);
- предусмотреть в нормативных правовых актах стимулирующие условия обустройства малых аэродромов, а также дифференцированную систему сертификации аэропортовых служб, учитывающую масштабы деятельности аэропорта, включая численность обслуживающего персонала;
- включить в государственную программу «Развитие авиационной промышленности России до 2025 года» отдельную подпрограмму «Развитие производства авиационной техники для региональных и местных воздушных линий», в которой предусмотреть средства на финансирование новых отечественных разработок авиационной техники малых типоразмеров (до 30, до 50, до 70 мест) для осуществления внутренних авиационных перевозок;
- разработать и внести в Государственную Думу законопроекты, предусматривающие понижение арендных платежей (за земельный участок с учетом величины пассажиропотока, за аэродромную инфраструктуру исходя из количества взлетно-посадочных операций);
- ускорить разработку и принятие новых методических рекомендаций по расчету аэропортовых сборов и тарифов, гарантирующих получение фиксированной доходности на вложенный капитал, с целью привлечения частных инвестиций в отрасль;
- сформировать перечень социальных транспортных стандартов, определяющих доступность воздушного транспорта, применительно к каждому региону (федеральному округу);
- разработать систему государственного контроля за качеством подготовки авиационных специалистов, в том числе по программам переобучения и трудоустройства военных авиационных специалистов, сокращаемых из рядов Вооруженных Сил Российской Федерации. Поддержать инициативу правительства Ульяновской области о создании межведомственной рабочей группы по кадровому обеспечению авиатранспортной отрасли.

По причинам эффективности и значимости для развития российских регионов вопросов малой авиации по предложению В.И. Матвиенко аналогичные круглые столы будут проводиться один раз в полгода. Счетная палата Российской Федерации активно участвует в этой работе. С учетом состоявшегося обсуждения вопроса в Совете Федерации мы приступили к проведению экспертно-аналитического мероприятия «Анализ и оценка состояния и перспектив развития малой авиации в Российской Федерации». В рамках данного мероприятия мы постараемся дать детальную оценку имеющимся вопросам, включая и нормативно-правовое регулирование отношений в сфере малой авиации, а также внести предложения по выводу из кризиса этой важнейшей авиационной отрасли.