

СЧЕТНАЯ ПАЛАТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

«Аб» *выпечен* 2013г.

№ ОМ- *83/11-02*

ОТЧЕТ О РЕЗУЛЬТАТАХ КОНТРОЛЬНОГО МЕРОПРИЯТИЯ «Проверка результативности исполнения федеральными органами исполнительной власти общегосударственных программных документов, в части обеспечения развития авиационной техники в интересах региональных и местных авиаперевозок»

(утвержден Коллегией Счетной палаты Российской Федерации
(протокол от 19 апреля 2013 г. № 19К (910))

1. **Основание для проведения контрольного мероприятия:** пункт 2.3.3.5 План работы Счетной палаты Российской Федерации на 2012 год и пункт 2.3.9.2 План работы Счетной палаты Российской Федерации на 2013 год.

2. **Предмет контрольного мероприятия:**

законодательные, нормативные правовые акты, распорядительные, программные, информационные и иные документы, регламентирующие деятельность в сфере производства авиационной техники, региональных и местных авиаперевозок;

деятельность федеральных органов исполнительной власти и организаций, направленная на реализацию общегосударственных программных документов в интересах развития авиационной техники, региональных и местных авиаперевозок;

финансовая, статистическая, бухгалтерская отчетность, справочные, информационно-аналитические материалы, договорные, платежные и иные первичные документы.

3. **Объекты контрольного мероприятия:**

3.1. Министерство промышленности и торговли Российской Федерации.

3.2. Министерство транспорта Российской Федерации (по запросам).

3.3. Министерство регионального развития Российской Федерации (при необходимости по запросу).

3.4. Министерство экономического развития Российской Федерации (при необходимости по запросу).

3.5. Федеральное агентство воздушного транспорта.

3.6. Правительство Ульяновской области (г. Ульяновск) (по запросу).

3.7. Администрация Магаданской области (г. Магадан) (по запросу).

3.8. Правительство Свердловской области (г. Екатеринбург) (по запросу).

3.9. Правительство Красноярского края (г. Красноярск) (по запросу).

3.10. Администрация Краснодарского края (г. Краснодар) (по запросу).

3.11. Правительство Московской области (г. Москва) (по запросу).

3.12. Федеральное государственное унитарное предприятие «Центральный аэрогидродинамический институт имени профессора Н.Е.Жуковского» (г. Жуковский, Московская область) (при необходимости по запросу).

3.13. Федеральное государственное унитарное предприятие «Сибирский научно-исследовательский институт авиации имени С.А.Чаплыгина» (г. Новосибирск) (при необходимости по запросу).

3.14. Федеральное государственное унитарное предприятие «Государственный научно-исследовательский институт гражданской авиации» (г. Москва) (по запросу).

3.15. Федеральное государственное унитарное предприятие «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» (г. Москва) (по запросу).

3.16. Общероссийская общественно-государственная организация «Добровольное общество содействия армии, авиации и флоту России» (г. Москва) (при необходимости по запросу).

3.17. Федеральное государственное унитарное предприятие «Государственный научный центр Российской Федерации – Государственный научно-исследовательский институт авиационных систем» (г. Москва) (при необходимости по запросу).

3.18. Федеральное государственное унитарное предприятие «Государственный научный центр Российской Федерации – Всероссийский

научно-исследовательский институт авиационных материалов» (г. Москва) (при необходимости по запросу).

3.19. Федеральное государственное унитарное предприятие «Государственный научный центр Российской Федерации – Центральный институт авиационного моторостроения им. П.И.Баранова» (при необходимости по запросу).

3.20. Открытое акционерное общество «Объединенная авиастроительная корпорация» (г. Москва) (при необходимости по запросу).

3.21. Открытое акционерное общество «Опытно-конструкторское бюро им. А.С.Яковлева (г. Москва) (при необходимости по запросу).

3.22. Открытое акционерное общество «Туполев» и компании, входящие в общество (г. Москва) (при необходимости по запросу).

3.23. Открытое акционерное общество «Таганрогский авиационный научно-технический комплекс им. Г.М.Бериева» (г. Таганрог) (при необходимости по запросу).

3.24. Открытое акционерное общество «Авиационная холдинговая компания «Сухой» (г. Москва) (при необходимости по запросу).

3.25. Открытое акционерное общество «Опытно-конструкторское бюро Сухого» (г. Москва) (при необходимости по запросу).

3.26. Закрытое акционерное общество «Гражданские самолеты Сухого» (г. Москва) (при необходимости по запросу).

3.27. Открытое акционерное общество «Нижегородский авиастроительный завод «Сокол» (г. Нижний Новгород) (при необходимости по запросу).

3.28. Открытое акционерное общество «Ильюшин финанс Ко» (Одинцовский район, Московская область) (при необходимости по запросу).

3.29. Открытое акционерное общество «Государственная транспортная лизинговая компания» (г. Москва) (при необходимости по запросу).

3.30. Авиаперевозчики, зарегистрированные и осуществляющие деятельность на территории Российской Федерации в региональном и местном сообщении, в том числе в труднодоступных районах Крайнего Севера и Дальнего Востока (при необходимости по запросам).

4. Срок проведения контрольного мероприятия: с 12 ноября 2012 года по 26 апреля 2013 года.

5. Цели контрольного мероприятия:

5.1. Проверить результативность исполнения федеральными органами исполнительной власти общегосударственных программных документов, в части обеспечения развития авиационной техники в интересах региональных и местных авиаперевозок;

5.2. Проанализировать состояние и перспективы развитие авиации в Российской Федерации в интересах региональных и местных авиаперевозок.

6. Проверяемый период деятельности: 2010 – 2012 годы (при необходимости более ранний период).

7. Краткая характеристика проверяемой сферы формирования и использования государственных средств и деятельности объектов проверки.

Огромная территория России, занимающая более 17 млн. квадратных километров, особенности ее географического положения, широкое территориальное распределение производительных сил определяют значимость воздушного транспорта для решения задач социально-экономического развития страны.

Воздушный транспорт является важной частью транспортной системы. Для ряда субъектов Российской Федерации со слаборазвитой наземной инфраструктурой гражданская авиация зачастую является единственным средством местного сообщения, обеспечивающим транспортную доступность отдаленных населенных пунктов.

Социальные функции воздушного транспорта также заключаются в выполнении по заказам органов государственного управления полетов по оказанию медицинской помощи, поисково-спасательных операций, различных видов мониторинга окружающей среды.

В то же время объемы применения гражданской авиации в интересах отраслей экономики и в местном воздушном сообщении в России пока не получают столь активного развития, что негативно сказывается на текущих показателях использования воздушных судов малой авиации.

Сегодня в России основной объем перевозок на местных воздушных линиях выполняют, в основном, устаревшие самолеты Ан-24, Як-40, Ан-38, L-410, Ан-28, Ан-3Т и Ан-2.

Им на замену авиакомпании приобретают, главным образом, западные самолеты, поскольку в России в этой размерности выпускаются только 50 местный Ан-140 (3 самолета в парке) и 6 местный СМ-92Т, производство Ан-3Т, практически, свернуто.

Отсутствие в стране серийного производства самолетов на замену устаревшим Ан-2, Л-410, Ан-28 и Ан-24, объективно является одним из факторов, снижающих эффективность перевозок на местные авиалиниях и препятствующих их восстановлению в социально-необходимом объеме.

Для эффективного выполнения местных перевозок авиакомпании нуждаются в обновлении всего типоразмерного ряда самолетов соответствующих классов, в первую очередь, это самолеты на замену Ан-24 (типа Ан-140, АTR-42 из числа сертифицированных AP МАК), самолеты на замену Ан-2 (типа PC-12, Cessna 208, СМ-92Т) и самолеты на замену Л-410, Ан-28 (типа L-410 UVP-E20).

Тем не менее, Российская Федерация имеет значительный потенциал развития малой авиации благодаря ряду факторов:

воздушные суда малой авиации наиболее соответствуют условиям пассажирского и грузового авиасообщения между региональными центрами и удаленными населенными пунктами в регионах со слабо развитой наземной транспортной инфраструктурой;

хозяйствующие субъекты и население нуждаются в социально-значимых авиаработах, выполнение которых наиболее эффективно воздушными судами малой авиации, в т.ч. различные виды мониторинга окружающей среды, авиационно-химические работы, авиалесоохрана и санитарное применение, обеспечение охраны общественного порядка, аварийно-спасательные и поисковые операции;

граждане и юридические лица заинтересованы в использовании малой авиации в личных и корпоративных целях, включая спортивное применение;

Россия имеет развитую сеть аэродромов различной ведомственной принадлежности, значительная часть которых сегодня не используется;

размеры воздушного пространства позволяют эффективно использовать малую авиацию как в коммерческих, так и в иных целях.

В соответствии с возложенными полномочиями государственную политику в авиационной сфере осуществляют Минпромторг России, Минтранс

России и Росавиация. В ходе проверки рассмотрены вопросы результативности исполнения указанными ведомствами общегосударственных программных документов, в части обеспечения развития авиационной техники в интересах региональных и местных авиаперевозок.

8. По результатам контрольного мероприятия установлено следующее.

8.1. (Цель 1).

8.1.1. Основными документами, регламентирующими развития авиационной техники в интересах региональных и местных авиаперевозок являются:

Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года;

Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года;

федеральная целевая программа «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002 – 2010 годы и на период до 2015 года».

В течение 7 лет Правительством Российской Федерации не выполнялось в полном объеме поручение Президента Российской Федерации от 26 мая 2004 г. № ПР-866 в части разработки системы мер по государственной поддержке малой авиации, включая возможность передачи ее инфраструктуры в ведение субъектов Российской Федерации.

Исполнение данного поручения выражалось лишь в принятии решений по созданию федеральных казенных предприятий (далее – ФКП), включающих аэропорты (аэродромы) регионального и местного значения.

Мероприятия по развитию малой авиации начались осуществляться, в основном, после поручения Президента Российской Федерации от 12 сентября 2011 г. Распоряжение № Пр-2692 Правительству Российской Федерации, обязало принять срочные меры по обеспечению компенсации лизинговых платежей при приобретении гражданских воздушных судов, соответствующих современным требованиям к летной годности, независимо от государства-производителя воздушных судов, а также по обеспечить субсидирование местных и региональных перевозок.

В целях реализации указанного поручения Президента Российской Федерации Правительством Российской Федерации также приняты постановления:

- от 30 декабря 2011 г. № 1211 «Об утверждении Правил предоставления и распределения субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации, расположенных на территории Северо-Западного, Сибирского, Уральского и Дальневосточного федеральных округов на обеспечение доступности внутренних региональных и местных перевозок пассажиров воздушным транспортом» (далее – постановление Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2011 г. № 1211, Правила);

- от 30 декабря 2011 г. № 1212 «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета на возмещение российским авиакомпаниям части затрат на уплату лизинговых платежей за воздушные суда, получаемые российскими авиакомпаниями от лизинговых компаний по договорам лизинга для осуществления внутренних региональных и местных воздушных перевозок» (далее - постановление Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2011 г. № 1212).

В законодательстве Российской Федерации отсутствуют понятия «региональные авиаперевозки» и «местные авиаперевозки», однако в ряде нормативных правовых актов эти термины используются. Также отсутствуют понятия «аэропорт регионального значения» и «аэропорт местного значения».

Так, в постановлении Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2011 г. № 1211 под внутренними региональными и местными перевозками пассажиров понимаются перевозки пассажиров воздушным транспортом регулярными рейсами по установленным маршрутам.

При этом в постановлении Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2011 г. № 1212 даются следующие определения:

«внутренняя региональная перевозка» - регулярная перевозка пассажиров воздушным транспортом, при которой пункт отправления расположен в одном субъекте Российской Федерации, пункт назначения - в другом субъекте Российской Федерации;

«внутренняя местная перевозка» - регулярная перевозка пассажиров воздушным транспортом, при которой пункт отправления и пункт назначения расположены в пределах одного субъекта Российской Федерации.

Таким образом, в указанных постановлениях Правительства Российской Федерации приводятся различные понятия региональных и местных авиаперевозок.

Несмотря на то, что статьей 32 (пункты 2, 3) Воздушного кодекса Российской Федерации определены понятия легкого и сверхлегкого воздушных судов, понятие легкого многоцелевого самолета в законодательстве Российской Федерации отсутствует. Однако в ряде постановлений Правительства Российской Федерации (от 30 декабря 1993 г. № 1364, от 28 марта 1996 г. № 365, от 31 июля 1997 г. № 952) это понятие используется.

Росавиацией направлялись в Минтранс России предложения по дополнению статьи 101 Воздушного кодекса Российской Федерации понятиями «региональные воздушные перевозки», «местные воздушные перевозки», однако до настоящего времени указанные изменения в Воздушный кодекс Российской Федерации не внесены.

Субсидирование местных (внутри субъектов) воздушных перевозок осуществляется субъектом Российской Федерации самостоятельно за счет средств своего бюджета в соответствии со статьей 26.3 Федерального закона от 6 октября 1999 г. № 184-ФЗ «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации»), которой предусмотрено, что организация обслуживания населения воздушным транспортом в пригородном и межмуниципальном сообщении является полномочием органов государственной власти субъекта Российской Федерации по предметам совместного ведения и осуществляется данными органами самостоятельно за счет средств своего бюджета.

Кроме этого, Правительственной комиссией по транспорту и связи (протокол от 28 мая 2010 г. № 4) субъектам Российской Федерации рекомендовано в целях решения проблем региональной авиации имеющимися средствами субъектов разработать и принять целевые региональные программы развития региональных и местных авиаперевозок на период до 2015 года.

До настоящего времени на законодательном уровне не решен вопрос об источниках финансирования и не разработан механизм субсидирования авиаперевозок на местных линиях, за исключением пилотного проекта, реализуемого на территории Приволжского федерального округа с 2013 года.

В соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 13 ноября 2012 г. № 1524 в целях обеспечения взаимодействия при формировании и реализации единой государственной политики, стратегии и программ развития

в области авиации общего назначения (далее – АОН), образована Комиссия при Президенте Российской Федерации по вопросам развития АОН.

8.1.2. В проверяемом периоде постановление Правительства Российской Федерации от 15 октября 2001 г. № 728 (с изменениями) «О федеральной целевой программе «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002 – 2010 годы и на период до 2015 года» (далее – Программа) являлось основанием для финансирования за счет средств федерального бюджета создания авиационной техники гражданской направленности.

Нормативными правовыми актами в области развития авиационной техники, в том числе «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002 – 2010 годы и на период до 2015 года», не предусмотрена целевая финансовая и организационная поддержка разработчиков и производителей после получения сертификата типа при создании семейства новых региональных самолетов RRJ (SSJ-100). При этом в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 ноября 2008 г. № 1662-р «О Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года» региональный пассажирский самолет RRJ (SSJ-100) является переходным продуктом.

Программой не предусматривалось в 2009 – 2012 годах создание новых типов воздушных судов для гражданской авиации пассажироместимостью менее 50 пассажиров для местных воздушных линий с возможностью использования на аэродромах классов Г, Д, Е (длина взлетно-посадочной полосы 1300 м., 1000 м., 500 м соответственно), в том числе грунтовых. Также в Программе отсутствуют проекты самолетов малой авиации пассажироместимостью менее 20 мест. Капитальные вложения на финансирование проекта создания нового регионального самолета RRJ (SSJ-100) в 2009 - 2012 годах Программой не предусмотрены.

Президентом Российской Федерации 1 апреля 2012 г. № Пр-804 утверждены «Основы государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности на период до 2020 года» (далее Основы).

Государственные интересы Российской Федерации согласно Основам и мерам государственного регулирования в области авиационной деятельности в частности предусматривают:

- обновление парка воздушных судов гражданской авиации и развитие сети воздушных сообщений для обеспечения транспортной доступности всей территории Российской Федерации;

- развитие региональных и местных воздушных линий, прежде всего в районах Крайнего Севера, Сибири, Дальнего Востока и приравненных к ним труднодоступных регионах;

- разделение авиационных организаций на независимые хозяйствующие субъекты - авиационные компании и аэропорты.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 22 октября 2012 г. № 1073 утверждены правила предоставления субсидий российским лизинговым компаниям на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях и в государственной корпорации «Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)».

Операционный лизинг пользуется большим спросом и по данным агентства Debevoise & Plimpton LLP, около 20 % мирового парка авиатехники находится в эксплуатации на условиях операционного лизинга.

Несмотря на очевидные выгоды схемы операционного лизинга, новые самолеты российского производства на подобных условиях не приобретаются из-за несовершенства законодательства в части защиты лизингодателя и слабости нормативной базы. Операционный лизинг в настоящее время приравнен российским законодательством к обычной аренде.

Поручением Правительства Российской Федерации от 13 апреля 2009 г. № ВП-П16-220 и планом мероприятий по реализации «Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу» на Минпромторг России возложены:

- подготовка комплекса мер по развитию малой авиации в Арктической зоне Российской Федерации в рамках федеральной целевой программы «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002 – 2010 год и на период до 2015 года»;

- подготовка предложений по созданию эффективных технических средств и оборудования в северном исполнении для освоения природных ресурсов Арктической зоны Российской Федерации, в том числе

континентального шельфа с учетом обеспечения экологической безопасности региона;

- подготовка предложений по развитию стратегических предприятий оборонно-промышленного комплекса, в том числе за счет диверсификации деятельности в области создания высокотехнологичной продукции гражданского и двойного назначения на основе государственно – частного партнерства в целях развития Арктической зоны Российской Федерации.

В соответствии с приказом Минпромторга России от 18 июня 2009 г. № 535 «Об организации работы по управлению реализацией федеральной целевой программы «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002 – 2010 годы и на период до 2015 года» создан научно-координационный совет по координации, научно-техническому и организационному сопровождению реализацией федеральной целевой программы, утвержден состав и Положение о совете.

Однако в нарушение пункта 5 названного Положения о Научно-координационном совете, научно-координационный совет не проводил в 2009 – 2012 годах заседаний по вопросам, входящим в его компетенцию.

В нарушение пункта 1.2. Регламента работы Экспертного совета и пункта 6 Положения о Научно-координационном совете, предложения по проектам новых работ, поступающих в Минпромторг России от организаций и предприятий авиационно-промышленного комплекса и смежных отраслей промышленности, рассматривали рабочая группа Научно-координационного совета и Экспертный совет, который взаимодействовал при этом напрямую с Департаментом авиационной промышленности Минпромторга России.

В состав Экспертного совета, и в состав Научно-координационного совета в 2009 – 2012 годах не входили специалисты заинтересованных федеральных органов исполнительной власти (включая Минтранс России и Минобороны России).

Распоряжением Правительства Российской Федерации от 24 декабря 2012 г. № 2509-р утверждена государственная программа Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности на 2013 – 2025 годы», в которой предусматривается подпрограмма 6 «Малая авиация». Подпрограмма реализуется в два этапа: I этап – 2013 – 2015 годы без предоставления финансирования и II этап – 2016–2025 годы, где

предусмотренно бюджетное финансирование на НИОКР и сертификацию самолетов составляющее 9,1 млрд. рублей.

Целью подпрограммы является организация производства авиационной техники малой авиации для решения транспортных задач по перевозке пассажиров и грузов на местных и региональных воздушных линиях, а также выполнения авиационных работ.

Задачами подпрограммы определены:

модернизация, разработка и производство воздушных судов малой авиации;

оказание содействия лизинговым компаниям в приобретении воздушных судов малой авиации, в том числе воздушных судов сельскохозяйственного назначения.

Результатами подпрограммы должны стать модернизация (в том числе ремоторизация) модельного ряда действующего парка воздушных судов малой авиации, организация на территории России производства современных самолётов малой авиации как российской, так и зарубежной разработки, разработка и сертификация перспективных типов воздушных судов малой авиации.

Однако критерии и правила оценки инвестиционной привлекательности и эффективности вложений проектов создания и производства новых самолетов, как для региональной, так и для малой авиации, для проектирования и производства российской конкурентоспособной продукции и обеспечения поддержания суверенитета Российской Федерации в сфере авиастроения, отсутствуют.

План – график НИОКР, проводимый ЦАГИ по созданию технологической платформы и концепта-демонстратора доступного ЛМС предусматривает:

разработку технологической платформы и разработку эскизного проекта концепта демонстратора – 2011–2012 годы, стоимость работ – 237,5 млн. рублей;

разработку конструкторской документации, закупка материалов и комплектующих, техническая подготовка и научное сопровождение – 2013 год - 378,0 млн. рублей;

технологическая подготовка, изготовление опытного образца – 2014 год – 220 млн. рублей;

изготовление опытного образца, летные наземные и другие испытания, научное сопровождение – 2015 год – 235,0 млн. рублей.

По предварительной оценке необходимое финансирование на разработку ЛМС в 2013 – 2015 годах должно составить 833 млн. рублей.

Оборотные средства для изготовления 350 самолетов по средней цене продаж около 3,0 млн. долларов (~ 90,6 млн. рублей) за один самолет, с учетом 10 % рентабельности от себестоимости производства, составит порядка – 28 539,0 млн. рублей.

Таким образом, разработка проекта ЛМС серийного производства составит около 4,0 % стоимости оборотных средств на производство партии в количестве 350 самолетов. При этом уже в настоящее время рынок принимает иностранные аналоги в объемах до 20-25 ВС в год через лизинговые схемы, субсидированные государством. Есть опасение в том, что разрабатываемые ЛМС морально устареют к моменту их вывода на рынок, который также возможно будет насыщен иностранными судами.

Обновление российского парка на протяжении нескольких лет происходит преимущественно на тех же типах самолетов, которые поставляются в зарубежные компании. Самолеты зарубежного производства составляют 74 % численности российского действующего магистрального пассажирского парка, 28 % - регионального парка, 12 % грузового парка.

Поступающие в парк западные типы самолетов обеспечивают в реальной эксплуатации примерно вдвое меньший расход топлива на единицу транспортной работы, чем заменяемые ими отечественные самолеты предыдущих поколений. Наиболее современные типы самолетов российского производства (семейства Ту-204/214, Ан-148, Ан-140, SSJ-100) также существенно превосходят заменяемые по экологическим показателям и топливной эффективности в реальной эксплуатации, но несколько уступают лучшим зарубежным аналогам.

С 2002 по 2012 год на реализацию Программы из федерального бюджета расходы составили более 150 млрд. рублей, основной объем которых направлен открытому акционерному обществу «Объединенная авиастроительная

корпорация», интегрированной структуре, объединяющей российские авиастроительные предприятия.

При полном ежегодном освоении выделенных средств ключевые показатели Программы не достигнуты. Так, по итогам 2009 года из 26 целевых показателей и индикаторов значения выполнены только по 14 позициям, в 2010 году – по 12 из 26, в 2011 году – по 14 из 23. Невыполнение целевых показателей и индикаторов вызвано следующими причинами:

срыв запланированных поставок авиационной техники, в том числе отсутствие на предприятиях серийного производства авиационной техники;

ухудшение финансового положения авиастроительных предприятий, входящих в структуру ОАО «ОАК», а также физический и моральный износ их основных фондов;

снижение профессионализма и численности кадрового состава авиационной отрасли;

отсутствие должного контроля за эффективным расходованием средств федерального бюджета, выделяемых на развитие авиационной отрасли, и в целом за достижением стратегических целей отрасли со стороны Министерства промышленности и торговли Российской Федерации и Министерства транспорта Российской Федерации;

отсутствие системного подхода к государственным инвестициям в авиастроительную отрасль.

В рамках федеральной целевой программы «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002 – 2010 годы и на период до 2015 года» реализуются проекты по созданию крайне ограниченной продуктовой линейки российских самолетов Sukhoi Superjet 100 (SSJ-100) и MC-21, на которые (включая создание двигателей) в период ее реализации было потрачено около половины бюджетных ассигнований, выделенных на финансирование Программы. Проект выпуска регионального самолета Ту-334 был исключен из Программы в 2005 году, при том что на разработку, изготовление опытного образца и сертификацию данного воздушного судна из федерального бюджета к тому моменту уже было израсходовано около 6 млрд. рублей, а из внебюджетных источников – 10,7 млн. долларов США.

Другие проекты создания отечественной региональной авиационной техники Программой не предусмотрены.

В частности, инвестиции государства, направленные на реализацию проекта нового регионального самолета RRJ (Sukhoi Superjet 100, сокр. SSJ-100). RRJ (SSJ-100), сертификационное название семейства самолётов RRJ - Russian Regional Jet – российский ближнемагистральный пассажирский самолёт, разработанный компанией ЗАО «ГСС» (ГСС - Гражданские самолеты Сухого) в период с 2003 по 2010 год составили порядка 12 млрд. рублей, из внебюджетных источников – 20,3 млрд. рублей.

Семейство самолётов Sukhoi Superjet 100 состоит из двух вариантов: на 75 и 95 пассажиров (может меняться в зависимости от компоновки салона) в конфигурации с базовой и увеличенной дальностью (SSJ100/75B и SSJ100/95B) и увеличенной дальностью (SSJ100/75LR, SSJ100/95LR)]. По состоянию на октябрь 2012 все выпущенные самолёты Superjet относятся к варианту на 95 пассажиров.

Первые поставки серийных самолётов SSJ-100 планировались на конец 2008 года, однако, несмотря на своевременность финансирования, этот срок по разным причинам неоднократно переносился. В результате первая поставка самолетов была осуществлена только в 2011 году, после получения сертификатов типа. Фактически из запланированных семи самолетов российским авиакомпаниям в 2011 году было поставлено только пять. В 2012 году из запланированных 24 самолетов объем поставки составил всего 12 единиц.

Основные перспективы продвижения на внутренний рынок гражданской авиационной техники в период действия Программы связаны с развертыванием продаж региональных самолетов, из которых основным является проект RRJ (SSJ-100). Объем поставок на внутренний рынок двух модификаций самолетов RRJ (SSJ-100) в рамках Программы оценен в 100 - 150 самолетов. Наряду с самолетами RRJ (SSJ-100) на внутренний рынок поставляются региональные самолеты Ан-148.

При этом принимается решение о заключении крупнейшего контракта на воздушное судно компании Bombardier (CS серия), закрывающем промежуточную нишу между SSJ-100 и MC-21, частично конкурируя с новой версией SSJ -100.

Первые поставки серийных самолётов SSJ-100 планировались на конец 2008 года, однако, несмотря на своевременность финансирования, этот срок по разным причинам неоднократно переносился.

В результате первая поставка самолетов была осуществлена только в 2011 году, после получения сертификатов типа от Межгосударственного авиационного комитета и Европейского агентства авиационной безопасности (EASA). Фактически из запланированных семи самолетов российским авиакомпаниям в 2011 году было поставлено только пять. В 2012 году из запланированных 24 самолетов объем поставки составил всего 12 единиц.

В процессе эксплуатации самолетов серии SSJ-100 в 2011 – 2012 годах с ними произошло 18 инцидентов, большая часть из которых связана с отказами материальной части, что указывает на необходимость их дальнейшей доработки. Кроме того, себестоимость перелета SSJ-100 на 1 кресло/километр по сравнению с одготипными зарубежными аналогами оказалась выше.

В ходе проверки открытого акционерного общества «Аэрофлот – российские авиалинии» установлено, что из 10 самолетов SSJ-100, принадлежащих компании, четыре приобретено в 2011 году, шесть – в 2012 году. Все самолеты получили сертификат летной годности.

За время эксплуатации четырех самолетов SSJ-100, приобретенных в 2011 году, время простоя по неисправностям оказалось почти равным количеству часов налета, а в 2012 году время простоя по неисправностям по тем же самолетам превысило количество часов налета в полтора – три раза. По самолетам, приобретенным в 2012 году, время простоя по неисправностям также превысило количество налета в полтора – три раза.

Государственная поддержка программ подготовки серийного производства отечественных региональных самолетов Ту-334, Ил-114 до 2025 года не предполагается. Количество поставленных модернизированных и вновь созданных воздушных судов малой авиации в государственной программе «Развитие авиационной промышленности на 2013 – 2025 годы» - отсутствует, что предполагает отсутствие ответственности за исполнение такой программы.

В тоже время учитывая вхождение России в ВТО принятыми обязательствами предусмотрено серьезное сокращение в течение семи лет пошлин на магистральные авиалайнеры – с 20 % до 7,5 % на

широкофюзеляжные дальнемагистральные самолеты и до 12,5 % - на все остальные воздушные суда. Это позволит снизить цены на ввозимые в Россию самолеты, но в то же время создаст угрозу реализации проекта регионального самолета RRJ (SSJ-100).

В нарушение подпункта а) пункта 7 Порядка разработки и реализации федеральных целевых программ и межгосударственных целевых программ, в осуществлении которых участвует Российская Федерация, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 26 июня 1995 г. № 594 «О реализации Федерального закона «О поставках продукции для федеральных государственных нужд» в ходе реализации федеральной целевой программы «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002 – 2010 годы и на период до 2015 года» (далее – Программа) в 2010 – 2012 годах Минпромторгом России профинансированы мероприятия, реализация которых не предусмотрена Программой, на общую сумму 380,0 млн. рублей, при этом соответствующие изменения в Программу внесены не были.

Финансирование произведено по государственным контрактам, заключенным Минпромторгом России с ФГУП «Центральный аэрогидродинамический институт имени профессора Н.Е.Жуковского»:

от 20 апреля 2010 г. № 10411.1003800.18.004 на выполнение НИР «Комплексные исследования в области авиационной и амфибийной техники, обеспечивающей развитие труднодоступных регионов Российской Федерации» (шифр «Арктика») на сумму 10,0 млн. рублей, оплата произведена в полном объеме;

от 22 апреля 2011 г. № 11411.1003800.18.018 на выполнение НИР «Комплексные исследования по разработке новых технических решений, обеспечивающих ускоренное развитие авиационной и амфибийной техники для труднодоступных и малоосвоенных регионов России, Арктики и Антарктики» (шифр «Арктика 2011») на сумму 140,0 млн. рублей, оплата произведена в полном объеме;

от 5 июля 2011 г. № 11411.1003800.18.041 на выполнение НИР «Разработка технологической платформы доступного легкого многоцелевого самолета (ЛМС) с расширенными возможностями базирования» (шифр «Малая авиация 2011») на общую сумму 230,0 млн. рублей.

Результаты, полученные в рамках исполнения указанных государственных контрактов не соответствуют паспорту и мероприятиям федеральной целевой программы, так как в соответствии с указанными Правилами раздел IV «Группа мероприятий «Обновление материально-технической базы и формирование научно-технического задела в сфере авиационных технологий», направление - «научно-исследовательские работы в целях формирования государственной политики в сфере авиационной деятельности», в рамках которого осуществлялось финансирование государственных контрактов, должен быть взаимоувязан с основными задачами, целями и целевыми индикаторами федеральной целевой программы, что предусматривает выполнение работ по формированию научно-технического задела в области авиационной деятельности в рамках задач и целей программы.

Существующая разница между рыночной стоимостью продаж и фактическими затратами на производство региональной авиационной техники приводит к дополнительным финансовым потерям. Так, например продажа двух самолетов RRJ-95 в 2010 году осуществлена таким образом, что себестоимость производства и сумма затрат при их продаже (2 426 204,0) тыс. рублей превысила полученную выручку 1 223 063,0 тыс. рублей на 1 203 141,0 тыс. рублей, или в 2 раза.

Созданные российские интегрированные структуры авиационной промышленности (ОАО «ОАК», ОАО «УК «ОДК», ОАО «Вертолеты России») охватывают финальные звенья технологических цепочек и не в состоянии влиять на развитие предприятий-поставщиков комплектующих изделий, сырья и материалов, создали конфликтную ситуацию на двигателестроительном предприятии в Перми

В результате, ЗАО «Гражданские самолеты Сухого» и ОАО «НПО «Сатурн» вынуждены отказаться от услуг отечественных поставщиков, закупая все высокотехнологичные комплектующие, а также большинство материалов и сплавов за рубежом. При этом закупка сопровождается и управлением логистики, находящейся в руках зарубежных компаний, таким образом, даже здесь уходит добавочная стоимость, которую могли бы забирать российские предприятия.

Емкости российского и мирового рынков гражданской авиатехники определяются емкостями рынков авиаперевозок. Поэтому самолет RRJ-95 и двигатель SaM146 ориентированы, прежде всего, на мировой рынок авиаперевозок, в противном случае, принципиально невозможно достичь рентабельных объемов продаж авиатехники.

По оценкам ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» новый региональный самолет RRJ-95 (Superjet 100) может быть допущен к эксплуатации только в 56 российских аэропортах, так как его взлетно-посадочные характеристики рассчитаны на международные нормы, требующие большей (чем в России) несущей способности искусственных покрытий элементов аэродромов и устанавливающие более жесткие требования к состоянию поверхности аэродромных покрытий.

8.1.3. Приобретенная в 2011 году российскими перевозчиками на условиях лизинга авиационная техника составила 124 единицы, из них отечественного производства – 22 единицы, или 17,7 %, в том числе новой техники – 19 самолетов.

В 2011 году российскими авиаперевозчиками приобретено новой авиационной техники отечественного производства в количестве, составляющем 19 % от ежегодного уровня, который ожидается к 2015 году по завершению мероприятий ФЦП «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002 – 2010 годы и на период до 2015 года» - 100 единиц.

Парк самолетов малой авиации российских авиакомпаний состоит из самолетов зарубежного производства (самолеты Ан-2, Ан-28 производились в Польше, L-410 в Чехии).

В настоящее время пополнение малой авиации в России осуществляется за счет чешских самолетов семейства L-410, а также за счет других моделей западного производства. В России отсутствует эффективная схема взаимодействия магистральных (сетевых) и региональных (фидерных) перевозчиков.

Региональные и местные перевозчики в массе своей используют доставшееся им с советских времен наследство в виде самолетов. Заработать на обновление парка они не смогли. В результате ресурсы имеющегося парка приходят к концу, а на обновление нет не только денег, но и надежных бизнес-моделей, способных привлечь внешнее финансирование.

Запланированный в рамках государственной программы «Развитие авиационной промышленности на 2013 – 2025 годы» объем бюджетных ассигнований на подпрограмму «Малая авиация» (в ценах соответствующих лет) в объеме 9,1 млрд. рублей на НИОКР и сертификацию самолетов как показала проверка является недостаточным для решения накопившихся проблем в сфере малой авиации.

Одним из перспективных направлений развития малой авиации в России в соответствии Посланием Президента Российской Федерации В.В. Путина Федеральному Собранию Российской Федерации от 12 декабря 2012 года, является закупка иностранных технологий с последующим развертыванием производства на территории России.

По мнению экспертного сообщества, одним из наиболее перспективных проектов является организация на территории Российской Федерации серийного сборочного предприятия по производству самолета EV-55 Outback (Чехия), исходя из его летно-технических характеристик, экономических показателей и инвестиционной привлекательности проекта.

Однако ввиду отсутствия до настоящего времени утвержденных критериев и правил оценки инвестиционных проектов создания и производства новых самолетов, как для региональной, так и для малой авиации, фактически вместо проектирования и производства российской конкурентоспособной (на уровне мировых стандартов) продукции и обеспечения поддержания суверенитета Российской Федерации в сфере авиастроения, Минпромторгом России, Минтрансом России оказывается государственная поддержка проектам, в рамках которых за государственные средства планируется закупать иностранные авиационные двигатели (не новые) и авионику, воздушные суда иностранного производства и уже далеко не новые технологии.

Одним из примеров подобной ситуации является проект модернизации самолета Ан-2. Тема ремоторизации самолета Ан-2 возникла в результате отсутствия производства в России нового экономически эффективного и недорогого ВС и проблем с производством и ценой высокооктанового бензина марки 100LL, которым заправляется данный самолет. Однако анализ данного проекта показал, что его реализация не решает задач по возрождению в России малой авиации.

Изготовленные 30 самолетов модификации Ан-3Т, у которых исходный поршневого двигателя АШ-62И заменен на газотурбинный ТВД-20, не нашли спроса, из-за стоимости переделки - 2 млн. долларов США.

Предложенный СибНИА проект модификации Ан-2МС, где предлагается использовать прошедшие капитальный ремонт двигатели американского производства ТРЕ-331 оценивает стоимость ремоторизации в 800 тыс. долларов США. Предложенный ГП «Антонов» вариант модернизации Ан-2-100 с установкой турбовинтового двигателя МС-14 производства ОАО «Мотор Сич» оценивается в 900 тыс. долларов. При этом вопрос поддержания летной годности и сертификации не решен.

В России по данным Реестра авиационной техники количество имеющихся в наличии Ан-2 превышает 1500 самолетов. По данным Росавиации в эксплуатации находится около 300 самолетов. Количество пригодных к модернизации самолетов не определено, ставить более мощный двигатель на изношенный планер не является перспективным проектом, лизинговые компании не готовы работать с таким родом продуктом из-за отсутствия остаточной стоимости.

В сегменте малой авиации существует большое количество проектов разной степени реалистичности, так например:

в сегменте одномоторных самолетов до 10 кресел – освоение 9-ти местного самолета Cessna 208B Grand Caravan, поставки которого уже начались;

в режиме авиатакси в компании Dexter работают самолеты - Pilatus PC-12, который заменил ранее использованный и снятый с эксплуатации самолет М-101Т «Гжель».

Самолеты в сегменте до 20 кресел поступившие российским авиаперевозчикам - 19-ти местный самолет L410 UVP-E20 (модификация чешского самолета L-410). В России и СНГ реализовано 17 воздушных судов, в остальном мире – 11.

Имеются попытки развивать ряд проектов на базе портовой экономической зоны (ПОЭЗ) в Ульяновске, а именно:

возобновление производства канадского самолета Twin Otter;
реализация чешского проекта Evektor EV-55 Outback.

Принципиальной проблемой является то, что в мировой практике основным заказчиком самолетов малой размерности выступает не коммерческая гражданская авиация, а авиация общего назначения. Именно поэтому такие машины выпускаются достаточно большой серией, позволяющей снизить их стоимость. В России авиация общего назначения существует в крайне тяжелых условиях, поэтому формировать какой-либо спрос для обеспечения социально значимых и в большинстве дотируемых местных перевозках, она не в состоянии.

Таким образом, в отсутствии государственного заказа на вид самолетов малой авиации, организация рентабельного производства на территории России не имеет перспектив за исключением случаев, когда создается совместное предприятие с разработанным уже воздушным судном и российская федерация получает за минимальную плату лицензию на производство. Только в этом случае снижается стартовая нагрузка на производство за счет исключения из инвестиционного плана затрат на НИОКР.

8.1.4. Ситуация с авиатранспортным обслуживанием населения и организаций в Арктике и Антарктике подтвердила, что в большинстве случаев перевозки в Арктической зоне Российской Федерации убыточны.

На сегодняшний день значительный перечень населенных пунктов Севера, Сибири и Дальнего востока страны дискриминирован в части доступности воздушного сообщения. С социальной точки зрения существует объективная потребность в расширении сети местных авиаперевозок примерно вдвое. Но опыт Канада показывает, что местное население может и должно иметь воздушный транспорт, субсидируемый государством.

При существующем уровне спроса на местные и межрегиональные авиаперевозки объемы применения легких самолетов могли бы превышать фактически реализуемый ими объем в 2,5-3 раза.

Кроме того, сегодня не все населенные пункты обслуживаются местной авиацией (несмотря на наличие такой необходимости), превышение объема перевозок могло бы составить 5-6 раз в варианте максимальной реализации потенциальных возможностей малой авиации. Это не означает такое же кратное увеличение потребности в парке легких многоцелевых самолетов, поскольку их парк эксплуатируется с низкой интенсивностью. В свою очередь, развитие местных авиаперевозок станет дополнительным потоком, обеспечивающим

загрузку магистральных авиакомпаний, стимулирует движение активного населения.

Единого стандарта организации воздушного сообщения по социальным маршрутам в России не существует. В результате социальные перевозки сильно разнятся по части выполнения авиарейсов и зачастую ориентированы на использование воздушных судов, имеющихся в распоряжении действующих в регионе авиакомпаний.

Доля нерегулярных направлений составляет 60 % в числе региональных авиасвязей. Перевод их на регулярную основу – один из путей развития региональных перевозок.

Наибольшее количество региональных перевозок приходится на Приволжский, Уральский, Сибирский и Дальневосточный федеральные округа в сумме осуществляют 368 региональных авиасвязей, что составляет 75 % сети региональных авиаперевозок.

Сеть региональных линий разнообразна, перевозки выполняют различные типы воздушных судов: от вертолетов до магистральных самолетов, в том числе региональные самолеты на 30, 50, 70 кресел. Средняя дальность полета – 1000 км. Пассажирооборот воздушного транспорта в 2011 году по сравнению с уровнем 2000 года вырос в 3 раза, при этом вклад региональных самолетов в общий объем перевозок сократился с 12 % до 3 %. Возросла роль парка самолетов до 50 мест.

Прогноз провозной мощности регионального парка свидетельствует, что способность существующего регионального парка к 2020 году сократиться более чем втрое. Для удовлетворения спроса всех сегментов рынка на малопоточные перевозки провозная способность парка должна быть увеличена втрое. Потребности авиакомпаний в обновлении и расширении регионального парка вырастут к 2020 году до 5 % в общем пассажирообороте воздушных судов.

8.1.5. Отбор исполнителей мероприятий Федеральной целевой программы должен осуществляться в порядке, определенном Федеральным законом от 21 июля 2005 г. № 94-ФЗ «О размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд».

Согласно вышеуказанного Закона при размещении заказов, эффективного использования средств бюджетов и внебюджетных источников финансирования, расширения возможностей для участия физических и юридических лиц в размещении заказов и стимулирования такого участия, развития добросовестной конкуренции, совершенствования деятельности органов государственной власти и органов местного самоуправления в сфере размещения заказов, обеспечения гласности и прозрачности размещения заказов, предотвращения коррупции и других злоупотреблений в сфере размещения заказов.

Из выборочно проверенных государственных контрактов, исполненных в соответствии с поручения Правительства Российской Федерации от 13 апреля 2009 года № ВП-П16-220 все они были заключены с одним единственным поставщиком.

8.2. (Цель 2).

8.2.1. По состоянию на июль 2012 года воздушный транспорт России включал 122 авиакомпании, осуществляющие коммерческие воздушные перевозки. За последние 12 лет количество авиакомпаний сократилось в 2,4 раза, в том числе за 2012 год на 3 %.

В действующем магистральном и региональном парке 83 современных самолета российского производства (8% от общей численности). Это семейства Ил-96, Ту-204/214, SSJ-100, Ан-148, Ан-140, Ан-38, Ил-76ТД-90ВД, Ан-124-100. При этом продолжает расти численность самолетов зарубежного производства, которая в 2012 году уже достигла 593 ВС, в том числе 579 пассажирских и 14 грузовых самолетов.

В 2000 году в российском парке было только 46 зарубежных самолетов. В наибольшей степени иностранные типы самолетов представлены в парке магистральных пассажирских самолетов (76%). В региональном пассажирском парке их доля пока менее значима (30%), но также ежегодно увеличивается. В грузовом парке доля зарубежных типов самолетов сегодня составляет 11%.

8.2.1. Распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р утверждена Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (далее - Транспортная стратегия до 2030 года).

В Транспортной стратегии до 2030 года отмечено, что за годы экономических реформ количество действующих российских аэропортов и

аэродромов гражданской авиации сократилось в 2,5 раза, преимущественно за счет объектов регионального уровня. В результате этого сложилась конфигурация сети пассажирских авиалиний, в рамках которой наибольший объем пассажирских перевозок (до 80 %) приходится на авиасвязи г. Москвы.

Многие субъекты Российской Федерации практически полностью лишились как сети, так и аэродромов местных воздушных линий.

Имеется резкое отставание инфраструктуры и оборудования аэропортов от уровня развития международной гражданской авиации, отставание во внедрении рекомендованных Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) современных средств и технологий в сфере организации воздушного движения, систем автоматической посадки и других радиотехнических систем.

Реализация задач по развитию региональных и местных авиаперевозок, поставленных в Транспортной стратегии до 2030 года, будет осуществляться по следующим направлениям:

- сохранение и развитие инфраструктуры аэропортов регионального и местного значения, в первую очередь, в труднодоступных районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностей, Сибири, Дальнего Востока;
- повышение доступности авиаперевозок для населения;
- совершенствование структуры маршрутов авиационного сообщения и обеспечение развития региональных авиаперевозок.

В рамках решения задачи по сохранению и развитию аэродромной сети аэропортов (аэродромов) регионального и местного значения корректировкой ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010 – 2012 годы) с 2013 до 2020 года предусмотрено финансирование реконструкции 18 аэродромов аэропортов в объеме 14 740,1 млн. рублей (в настоящее время реконструируются 2 аэропорта с финансированием в 2010 – 2011 годах в объеме 1 389,2 млн. рублей).

В соответствии с проектом ФЦП «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года» планируется осуществить реконструкцию 20 объектов с объемом финансирования 32 749,0 млн. рублей, хотя в 2010 – 2012 годах на реконструкцию 5 аэропортов регионального значения были выделены бюджетные ассигнования в сумме 854,0 млн. рублей.

Потребность в финансировании реконструкции 61 аэродрома регионального и местного значения, рассчитанный Росавиацией совместно с субъектами Российской Федерации, составляет 91 551,2 млн. рублей.

Решение задачи по повышению доступности авиаперевозок для населения (повышению авиационной подвижности) осуществляется в рамках сформированных на федеральном и региональном уровнях программ субсидирования, обеспечивающих:

доступность услуг воздушного транспорта для населения путем снижения стоимости авиабилета для пассажира;

оптимизацию затрат авиакомпаний, осуществляющих региональные и местные авиаперевозки;

поддержание сохранения и развития наземной аэропортовой инфраструктуры с целью обеспечения права граждан на передвижение при отсутствии альтернативных видов транспорта с использованием средств федерального бюджета.

К программам по повышению доступности услуг воздушного транспорта для населения относится программа субсидирования региональных воздушных перевозок пассажиров в Северо-Западном, Сибирском, Уральском и Дальневосточном федеральных округах, на которую в 2012 году выделено 1 000,0 млн. рублей.

С 2013 года на территории Приволжского федерального округа с 1 апреля начал реализовываться пилотный проект по повышению заинтересованности авиакомпаний в осуществлении регулярных региональных перевозок и росте пассажиропотоков путем выделения средств федерального и регионального бюджетов на субсидирование авиакомпаний, обеспечивающих указанные авиаперевозки по сниженным тарифам. Из федерального бюджета планируется направить 300,0 млн. рублей.

Правила предоставления субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта в целях обеспечения доступности внутренних региональных перевозок пассажиров воздушным транспортом в Приволжском федеральном округе в 2013 году утверждены постановлением Правительства Российской Федерации от 16 января 2013 г. № 1.

Кассовые расходы в 2010 году на развитие региональных и местных авиаперевозок за счет выделенных субсидий из федерального бюджета ФКП,

находящимся в ведении Росавиации, и бюджетных инвестиций в объекты капитального строительства государственной собственности в форме капитальных вложений на реконструкцию аэродромных комплексов аэропортов регионального и местного значения (далее - бюджетные инвестиции) составили 93,8 %; в 2011 году - 91,5 %.

Кассовые расходы за 9 месяцев 2012 года в виде выделенных субсидий из федерального бюджета и бюджетных инвестиций составили 33,3 %.

В 2010 – 2012 годах финансирование Росавиации из федерального бюджета осуществлялось за счет бюджетных инвестиций, финансирования НИОКР (только в 2012 году), за счет субсидий, в том числе:

субсидий ФКП;

субсидий бюджетам субъектов Российской Федерации, расположенных на территории Северо-Западного, Сибирского, Уральского и Дальневосточного федеральных округов на обеспечение доступности внутренних региональных и местных перевозок пассажиров – в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2011 г. № 1211 (с 2012 года);

субсидий на возмещение российским авиакомпаниям части затрат на уплату лизинговых платежей за воздушные суда, получаемые российскими авиакомпаниями от лизинговых компаний по договорам лизинга для осуществления внутренних региональных и местных перевозок - на основании постановления Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2011 г. № 1212 (с 2012 года).

В проверяемом периоде финансирование региональных и местных авиаперевозок из средств федерального бюджета в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2011 г. № 1211 было незначительным.

Удельный вес выделенных Росавиации бюджетных инвестиций в общем объеме финансирования подпрограммы «Гражданская авиация» Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010 – 2015 годы)» составил: за 2010 год - 5,0 %, за 2011 год - 1,4 %. На реализацию мероприятий данной подпрограммы в 2012 году бюджетные ассигнования не выделялись.

Удельный вес бюджетных инвестиций в общем объеме финансирования мероприятий Федеральной целевой программы «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года» составил: за 2010 год - 2,6 %; за 2011 год - 1,4 %; за 2012 год - 8,4 %.

Объем средств федерального бюджета, направленных на развитие региональных и местных авиаперевозок, за 2010 – 2012 годы составил 14 960,7 млн. рублей, в том числе: за счет субсидий – 9 380,5 млн. рублей; бюджетных инвестиций – 5 579,2 млн. рублей; на выполнение НИОКР – 1,0 млн. рублей.

8.2.2. Росавиацией на основании договоров на осуществление бюджетных инвестиций функции застройщика по реконструкции аэропортов регионального и местного значения по 3 федеральным целевым программам были переданы ФГУП «АГА (А)»; по ФЦП «Модернизация Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (2009 - 2015 годы)» - ФГУП «Госкорпорация ЕС ОрВД».

При этом указанным предприятиям на реконструкцию аэродромных комплексов аэропортов регионального и местного значения перечислены средства федерального бюджета за 2010 – 2011 годы и 9 месяцев 2012 года в объеме 4 158,6 млн. рублей по 4 федеральным целевым программам.

Из 9 реконструируемых аэропортов в эксплуатацию введены 4: в 2011 году - Горно-Алтайск; в 2012 году – Менделеево (поэтапный ввод), Богородское, Николаевск-на-Амуре. Продолжалась реконструкция аэропортов Чокурдах, Чумикан, Итуруп; выплачен аванс на разработку проектной документации аэропорта Горячинск; получено положительное заключение по проектно-сметной документации аэропорта Палана.

В рамках Федеральной целевой программы «Модернизация Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (2009 - 2015 годы)» выполнены работы по поставке, монтажу и пуско-наладке, приемо-сдаточные испытания и ввод в эксплуатацию комплекса средств автоматизации планирования использования воздушного пространства в аэропорту Николаевск-на-Амуре; завершены строительно-монтажные работы по установке оборудования DVOR/DME на объектах: Туруханск, Подкаменная, Тунгуска; монтажные и пусконаладочные работы радиотехнической системы ближней навигации PMA/PMД в аэропорту Лешуконское; изготовление

оборудования приводной радиостанции в аэропорту Богучаны; строительные работы под установку оборудования радиотехнического обеспечения полетов и авиационной связи в аэропорту Черский, Лешуконское, Вологда, Николаевск-на-Амуре, Киренск, Туруханск.

8.2.3. Росавиации субсидии предоставлялись на софинансирование расходных обязательств субъектов Российской Федерации по предоставлению субсидий авиаперевозчикам, осуществляющим внутренние региональные и местные перевозки пассажиров воздушными судами в салонах экономического класса с 1 апреля по 31 октября текущего года по специальному тарифу.

Указанные субсидии выделены шести субъектам Российской Федерации (Магаданская область, Ямало-Ненецкий автономный округ, Чукотский автономный округ, Республика Алтай, Республика Саха (Якутия), Ненецкий автономный округ) согласно постановлению Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2011 г. № 1211, проект которого был согласован Росавиацией.

Правилами предоставления субсидий в перечень маршрутов включены 162 маршрута между пунктами, где отсутствует железнодорожное сообщение.

Из 31 субъекта Российской Федерации, расположенного на территории Северо-Западного, Сибирского, Уральского и Дальневосточного федеральных округов, 22 субъекта (71,0 %) не изъявили желание участвовать в программе субсидирования воздушных перевозок.

В соглашениях о предоставлении субсидий, заключенных между Росавиацией и 6 высшими исполнительными органами государственной власти субъектов Российской Федерации, уровень софинансирования расходного обязательства субъекта за счет субсидии из средств федерального бюджета установлен (в процентах от расходных обязательств): для Магаданской области, Республики Алтай, Республики Саха (Якутия), Ненецкого автономного округа – 50,0 %; Ямало-Ненецкого автономного округа – 13,9 %; Чукотского автономного округа – 32,8 %.

При проверке исполнения соглашения о субсидиях на региональные и местные перевозки от 20 июня 2012 г. № С-152-14, заключенного Росавиацией и администрацией Магаданской области, установлено, что в отчете об осуществлении расходов бюджета Магаданской области за август 2012 года

неверно указан уровень софинансирования расходного обязательства субъекта за счет субсидии – 100,0 % вместо 50,0 %.

Распоряжение Правительства Российской Федерации от 23 апреля 2012 г. № 629-р не выполнено в части не заключения с Росавиацией соглашений о предоставлении субсидий на развитие региональных и местных авиаперевозок 3 субъектами Российской Федерации из 9 (Алтайский край, Забайкальский край, Сахалинская область): распоряжением утверждено распределение субсидий в сумме 636,6 млн. рублей, а соглашения заключены на сумму 485,0 млн. рублей, или на 151,6 млн. рублей меньше (на 23,8 %).

В письме Росавиации от 29 июня 2012 г. № АБ1.13-2066, направленном в Минтранс России, сообщалось, что Алтайский и Забайкальский края проинформировали об отсутствии целесообразности субсидирования маршрутов, предусмотренных Правилами. Сахалинская область сообщила о невозможности принять расходные обязательства в связи с низким уровнем софинансирования из федерального бюджета.

Предложенный Минтрансом России механизм субсидирования показал низкую эффективность, в связи с тем, что им не была проведена необходимая подготовительная работа с Росавиацией и субъектами Российской Федерации по согласованию перечня региональных и местных маршрутов авиаперевозок пассажиров; уровня софинансирования из федерального бюджета. В результате выделенные государством субсидии в сумме 1 000,0 млн. рублей Росавиацией за 2012 год использованы лишь на 16,3 млн. рублей (на 1,6 %).

По этой причине Минтрансом России, с учетом предложений субъектов Российской Федерации, подготовлен проект постановления Правительства Российской Федерации об утверждении Правил субсидирования из федерального бюджета непосредственно авиаперевозчиков, отражающий увеличение сезона субсидируемых авиаперевозок, снятие ограничений по возрасту пассажиров и расширение перечня субсидируемых маршрутов региональных воздушных перевозок пассажиров.

В настоящее время указанный проект постановления внесен на рассмотрение в Правительство Российской Федерации.

8.2.4. Субсидии из федерального бюджета по лизинговым платежам предоставлялись Росавиации в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2011 г. № 1212.

Кассовое исполнение выделенных субсидий по лизинговым платежам в сумме 1 900,0 млн. рублей за 2012 год составило 934,4 млн. рублей (49,2 %). Неисполненные бюджетные назначения на 1 января 2013 года – 965,6 млн. рублей.

В 2012 году Росавиацией и 5 российскими авиакомпаниями заключены договоры о предоставлении субсидий по лизинговым платежам за 17 воздушных судов иностранного производства на сумму 881,1 млн. рублей, или на 1 018,9 млн. рублей (на 53,6 %) меньше выделенных бюджетных средств.

В соответствии с распоряжением Росимущества от 17 января 2006 г. № 57-р, на основании решения внеочередного общего собрания акционеров ЗАО «Лизинговая компания гражданской авиации» данное акционерное общество было реорганизовано в ОАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (далее – ОАО «ГТЛК»). ОАО «ГТЛК» является одной из компаний Российской Федерации, предоставляющей услуги по лизингу воздушных судов, используемых для выполнения региональных и местных авиаперевозок.

Согласно постановлению Правительства Российской Федерации от 4 февраля 2009 г. № 93 «Об осуществлении от имени Российской Федерации прав акционера открытого акционерного общества «Государственная транспортная лизинговая компания» Минтранс России наделен полномочиями по осуществлению от имени Российской Федерации прав акционера ОАО «ГТЛК», 100 % акций которого находятся в федеральной собственности. Полномочия общего собрания акционеров ОАО «ГТЛК» осуществляются Минтрансом России. Однако в проверяемом периоде Минтрансом России, как представителем интересов Российской Федерации, не принимались решения, относящиеся к предоставлению ОАО «ГТЛК» услуг по лизингу воздушных судов, используемых для выполнения региональных и местных авиаперевозок.

В 2010 – 2012 годах ОАО «ГТЛК» заключено 12 договоров лизинга воздушных судов в объеме 1 920,0 млн. рублей со следующими российскими авиакомпаниями:

в 2010 году – 1 договор с ООО «АэроГео» (на самолет Cessna Grand Caravan 208B) на сумму 112,7 млн. рублей;

в 2011 году – 1 договор с ООО «Томскавиа» (на вертолет МИ-8Т) на сумму 87,4 млн. рублей;

в 2012 году – 10 договоров на сумму 1 719,9 млн. рублей, в том числе: 1 договор с ОАО «Авиакомпания «Полярные авиалинии» (на самолет Diamond DA-40) на сумму 36,7 млн. рублей; 3 договора с ГП Красноярского края «КрасАвиа» (на самолеты L-410 UVP E-20) на сумму 782,1 млн. рублей; 3 договора с ООО «Томскавиа» (на самолеты Cessna Grand Caravan 208В) на сумму 471,4 млн. рублей; 3 договора с ООО «Авиакомпания «ПАНХ» (на самолеты Cessna Grand Caravan 208В) на сумму 429,7 млн. рублей.

Из указанных авиакомпаний только ООО «Томскавиа» получила субсидию по лизинговым платежам, которая перечислена ОАО «ГТЛК». Росавиацией не подписан договор о предоставлении субсидий с ООО «Авиакомпания «ПАНХ».

Для финансирования сделок по лизингу воздушных судов местной авиации ОАО «ГТЛК» в основном использует собственные денежные средства. На 31 декабря 2012 года общая стоимость договоров поставки воздушных судов в рублевом эквиваленте по курсу Банка России, профинансированных за счет оборотных средств ОАО «ГТЛК», составила 1 077,0 млн. рублей.

По информации ОАО «ГТЛК», около 94 % всех сделок профинансированы по данной схеме. Проводятся переговоры с российскими и зарубежными финансовыми организациями по вопросам привлечения кредитных ресурсов для финансирования подобных проектов.

В соответствии с договором финансовой аренды (лизинга) от 16 декабря 2010 г. № ДЛ 0270-001-К/2010, заключенным между ОАО «ГТЛК» и ООО «АэроГео», воздушное судно Cessna Grand Caravan 208В было приобретено в рамках договора о кредитной линии от 23 декабря 2010 г. № К2600/10-0688ЛВ/Д000, заключенного с ОАО «ТрансКредитБанк» на сумму 67,0 млн. рублей, с уплатой процентов по ставке 8,5 % годовых. Срок возврата кредита – 29 февраля 2016 года.

Перечень типов воздушных судов отечественного и иностранного производства, используемых для выполнения региональных и местных авиаперевозок, принадлежащих ОАО «ГТЛК», и организаций, эксплуатирующих их на условиях лизинга, приведен в таблице.

№ № пп	Тип воздушного судна	Характеристика ВС	Год выпуска	Эксплуатирующая организация	Количество ВС на 01.01.12 г.	Количество ВС на 01.01.13 г.
1.	Самолет Cessna Grand Caravan	Модель 2088, количество пассажиров - 9	2010 г.	ООО «АэроГео»	1	0
2.	Вертолет МИ-8	МИ-8Т	1986	ООО «Томскавиа»	1	0
3.	Вертолет МИ-9	МИ-8Т	1986	ООО «Томскавиа»	1	0
4.	Вертолет МИ-10	МИ-8Т	1987	ООО «Томскавиа»	1	0
5.	Вертолет МИ-11	МИ-8Т	1984	ООО «Томскавиа»	1	0
6.	Самолет Diamond	Модель DA-40, количество пассажиров - 3	2011	ОАО «Авиакомпания «Полярные авиалинии»	0	1
7.	Самолет L-410	Модель UVP E-20, количество пассажиров - 19	2012	ГП Красноярского края «КрасАвиа»	0	3
8.	Самолет Cessna Grand Caravan	Модель 2088, количество пассажиров - 9	2012	ООО «Томскавиа»	0	3
9.	Самолет Cessna Grand Caravan	Модель 2088, количество пассажиров - 9	2012	ООО «Авиакомпания «ПАНХ»	0	3
Всего:					5	10

По состоянию на 1 января 2013 года на балансе ОАО «ГТЛК» числилось 10 современных самолетов иностранного производства для выполнения региональных и местных авиaperевозок, переданных в лизинг российским авиакомпаниям.

8.2.5. Сохранение инфраструктуры аэропортов (аэродромов), находящихся в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, а также в труднодоступных районах, которые характеризуются низкой обеспеченностью или отсутствием наземных транспортных коммуникаций, большими расстояниями между населенными пунктами, осуществляется путем включения аэропортов (аэродромов) в ФКП для обеспечения их финансирования путем предоставления субсидий из федерального бюджета.

В связи с низкой интенсивностью полетов аэропорты местных воздушных линий на Крайнем Севере являются убыточными. Деятельность ФКП имеет социальную направленность и поддерживается государством с целью прекращения негативных социальных, демографических и экономических тенденций регионов, имеющих низкую плотность населения – около 1 человека на 1 кв. км.

В соответствии с решениями Правительства Российской Федерации с 2007 года созданы 7 ФКП, отнесенных к ведению Росавиации: ФКП «Аэропорты Севера», ФКП «Аэропорты Камчатки», ФКП «Аэропорты

Чукотки», ФКП «Аэропорт Сахалина», ФКП «Аэропорты Красноярья», ФКП «Аэропорт Амдерма», ФКП «Аэропорты Приамурья».

На момент создания ФКП техническое оснащение аэропортов местных воздушных линий, состояние гаражей и складов ГСМ не соответствовало современным нормативно-техническим требованиям.

Причинами снижения количества отбывших/прибывших воздушных судов в ФКП «Аэропорты Камчатки» и «Аэропорты Чукотки» за 2009 – 2011 годы являются: снижение численности населения Дальневосточного федерального округа; дефицит региональных типов воздушных судов различной пассажироместимости у региональных авиакомпаний; ограниченные возможности региональных бюджетов.

Количество отправленных пассажиров из аэропортов ФКП «Аэропорты Севера» и ФКП «Аэропорты Чукотки» снизилось в 2009 – 2011 годах по причине окончания строительства I очереди трубопроводной системы «Восточная Сибирь – Тихий океан»; сворачивания социальных программ по переселению населения в центральные районы страны, открытия перевозок морским транспортом, снижения численности населения Чукотки.

Приказами Минтранса России от 21 января 2009 г. № 11 и Росавиации – от 15 февраля 2011 г. № 64 - утверждены Порядки предоставления Росавиацией из федерального бюджета субсидий федеральным казенным предприятиям, находящимся в ее ведении (далее – Порядки).

Согласно Порядкам субсидии предоставляются при условии недостаточности доходов предприятий для покрытия расходов, предусмотренных сметой доходов и расходов.

За 2010 – 2011 годы и 9 месяцев 2012 года из федерального бюджета Агентству выделены субсидии ФКП, расположенным в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, в объеме 6 480,5 млн. рублей.

Общее количество воздушных судов, осуществляющих региональные и местные авиаперевозки, за 2008 – 2011 годы и 9 месяцев 2012 года увеличилось с 4 551 единиц до 4 688 единиц, или на 3,0 %. Рост произошел за счет увеличения количества вертолетов, составляющих наибольший удельный вес, с 2 084 единиц до 2 332 единиц (на 11,9 %). При этом количество легких многоцелевых самолетов снизилось с 1 736 единиц до 1 677 единиц (на 3,4 %); региональных самолетов – с 731 единицы до 679 единиц (на 7,1 %).

В общем количестве воздушных судов отечественные самолеты на 1 октября 2012 года составляют 84,1 %, иностранные – 15,9 %.

По состоянию на 1 октября 2012 года из всего парка легких многоцелевых самолетов простаивают более 75 % (отечественные – более 75 %, иностранные – более 70 %); более половины региональных самолетов (отечественные – более 60 %, иностранные – более 20 %); более половины вертолетов (отечественные – более 50 %, иностранные – более 20 %).

Парк воздушных судов, осуществляющих региональные и местные авиаперевозки, является изношенным; его средний возраст составляет от 22,1 лет до 31,4 года. При этом отечественные самолеты являются более старыми, чем иностранные, и имеют возраст от 26,0 до 35,5 лет.

Поступления в эксплуатацию воздушных судов, осуществляющих региональные и местные перевозки, превысили их выбытие на 179 единиц за счет поступивших вертолетов – на 325 единиц; региональных пассажирских самолетов выбыло больше на 57 единиц, чем поступило; легких самолетов пассажировместимостью более 3 мест также выбыло больше на 89 единиц.

По сравнению с 2000 годом пассажирооборот российских авиакомпаний вырос более чем в 3 раза. По прогнозу пассажирооборот к 2020 году увеличится в 1,8 - 2,1 раза по сравнению с 2011 годом, к 2030 году – в 3,2 - 4,2 раза. Это свидетельствует о необходимости увеличения провозной мощности парка пассажирских самолетов.

Исходя из прогноза развития рынка авиаперевозок и ожидаемого вывода из коммерческой эксплуатации устаревающих малоэффективных типов самолетов, объем поставок пассажирских самолетов в коммерческий парк за 2011 - 2020 годы оценивается в 1 030 – 1 200 самолетов, в том числе 710 – 840 магистральных. Потребность регионального парка к 2020 году составляет 400 – 430 самолетов.

Потребность в поставках в российский парк легких многоцелевых самолетов пассажировместимостью от 4 до 19 мест оценивается до 2020 года в 460 - 670 самолетов, а в период 2021 – 2030 годов – в 980 – 1 370 воздушных судов. Основную потребность в легких многоцелевых самолетах будет определять авиация общего назначения, на которую будет приходиться 60,0 – 70,0 % перспективного парка.

Количество аэропортов международного и федерального значения, включенных в Государственный реестр аэропортов Российской Федерации, за 2008 – 2011 годы и 9 месяцев 2012 года увеличилось с 73 аэропортов до 75 аэропортов на 2 аэропорта); регионального и местного значения - увеличилось с 151 до 152 аэропорта (на 1 аэропорт).

Количество аэродромов, включенных в Государственный реестр гражданских аэродромов Российской Федерации, в 2012 году снизилось к уровню 2008 года с 330 до 315 аэродромов, или на 15 аэродромов (на 4,5 %), в том числе регионального и местного значения – с 212 до 194 аэродромов, или на 18 аэродромов (на 8,5 %).

Большинство исключенных аэродромов располагаются в районах Крайнего Севера и приравненным к ним районам. Причиной исключения этих аэродромов из аэродромной сети является не востребованность в авиаперевозках через эти аэропорты, а также из-за отсутствия средств на сертификацию данных аэропортов.

В последние годы появилась тенденция перевода аэродромов в разряд посадочных площадок в целях упрощения сертификации на них аэропортовой деятельности.

В соответствии со статьями 8 и 48 Воздушного кодекса Российской Федерации аэродромы, аэропорты, а также юридические лица, деятельность которых непосредственно связана с обеспечением безопасности полетов воздушных судов, подлежат обязательной сертификации. Сертификация аэропортовой деятельности на посадочных площадках Воздушным кодексом не предусмотрена.

По состоянию на 1 декабря 2012 года в межрегиональных территориальных управлениях Росавиации зарегистрированы 1 742 посадочные площадки, обеспечивающие региональные перевозки.

В настоящее время только 63 % от общего количества аэродромов имеют взлетно-посадочную полосу с искусственным покрытием (далее – ИВП), остальные аэродромы имеют грунтовую ВПП (далее – ГВП). Только 70 % аэродромов оборудованы системой светосигнального оборудования.

За последние 10 лет только на 24 % ИВП проводилась реконструкция. Срочного проведения реконструкции требует 12 % ИВП, 18 % ГВП требуют проведения капитального ремонта.

На территории Московской области размещаются 25 аэродромов и 66 вертолетных площадок авиации общего назначения (далее – АОН), принадлежащих на правах собственности (аренды) физическим лицам, юридическим лицам, муниципальным образованиям и Российской Федерации. Они зарегистрированы в Реестре Росавиации, получили разрешения на выполнение полетов (имеют аэронавигационные паспорта) и содержатся в пригодном для выполнения полетов состоянии 18 аэродромов и 17 вертолетных площадок.

Аэродромы и вертолетные площадки используются эксплуатантами (собственниками) для выполнения тренировочных и учебных полетов в светлое время суток в простых метеорологических условиях, так как не имеют светосигнального оборудования и радиотехнических систем управления воздушным движением для полетов ночью.

Использовать действующие на территории Московской области аэродромы и посадочные площадки АОН в составе маршрутной сети для организации регионального авиасообщения и для осуществления коммерческих пассажирских перевозок, нельзя, поскольку они не соответствуют требованиям воздушного законодательства Российской Федерации по авиационной безопасности и установленной аэропортовой деятельности.

В целях поддержки региональных перевозок на территории Московской области реализуется проект создания в 2012 – 2018 годах на аэродроме государственной авиации Кубинка в Одинцовском муниципальном районе специализированного аэропортового комплекса гражданской (деловой) авиации «Аэропорт «Кубинка». Разработчиком и инвестором проекта является ЗАО «Аэропорт «Кубинка». Расчетный объем внебюджетных инвестиций в реализацию проекта создания аэропорта составит 6,5 млрд. рублей.

Кампания ООО «Ураниборг» выступила с предложением о создании на территории Волоколамского муниципального района Московской области гражданского аэропорта для обслуживания региональных и международных полетов и базирования воздушных судов деловой (коммерческой) авиации. Согласно представленному Бизнес-плану реализация инвестиционного проекта строительства аэропорта предлагается в 2013 – 2017 годах за счет средств компании ООО «Ураниборг» и частных инвесторов без привлечения средств

бюджета Московской области. Расчетный объем внебюджетных инвестиций в проект создания аэропорта составит 10 920,0 млн. рублей.

Согласно федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010 – 2015 годы)» (далее – Программа) запланирована реконструкция объектов аэропортового комплекса Ульяновск (Баратаевка): ИВПШ, рулежных дорожек, мест стоянок воздушных судов. Для этих целей в рамках Программы предусмотрены средства федерального бюджета в размере 1 591,6 млн. рублей.

В рамках областной целевой программы «Ульяновск – авиационная столица» на реконструкцию аэровокзального комплекса Ульяновск (Баратаевка) за счёт средств областного бюджета предусмотрены средства в сумме 435,9 млн. рублей.

В результате корректировки Программы в 2011 году сроки ремонтных работ перенесены на 2014 - 2015 годы.

В настоящее время из федерального бюджета выделены средства в размере 100,0 млн. рублей на проведение проектных работ по реконструкции ВПП.

В соответствии с Федеральным законом от 3 декабря 2012 г. № 216-ФЗ «О федеральном бюджете на 2013 год и плановый период 2014 и 2015 годов» предусмотрено выделение в 2015 году средств федерального бюджета в объёме 700,0 млн. рублей на выполнение работ по реконструкции ИВПШ аэропортового комплекса Ульяновск (Баратаевка).

Обособленное структурное подразделение «Международный аэропорт «Ульяновск-Восточный» ЗАО «Авиастар-СП» является одним из крупнейших и современных аэродромных предприятий России.

Аэропорт «Ульяновск-Восточный» не имеет ограничений по взлетной массе воздушных судов, допущен к приему всех типов грузовых и пассажирских самолетов.

Аэропорт является аэродромом совместного базирования, где одновременно размещены 3 вида авиации: государственная авиация; экспериментальная авиация (ЗАО «Авиастар-СП» - лётно-испытательная станция); гражданская авиация (ЗАО «Авиационная компания «Полет», ООО «Авиакомпания Волга-Днепр»).

С целью развития местных авиаперевозок планируется восстановление ВПП в Чердаклинском районе (между поселком Бряндино и железнодорожной станцией «Бряндино») с бетонным покрытием, увеличение длины полосы до 800 м – 1000 м, установка светосигнального оборудования и размещение необходимых служб обеспечения полетов, что позволит сертифицировать посадочную площадку с развитой инфраструктурой как аэродром категории 1А или 2В согласно классификации ИКАО, согласно Российской классификации - аэродром 3 - 4 класса, соответственно. Стоимость работ по строительству ВПП, рулежных дорожек и перрона составит около 8,0 млн. рублей.

Аэродромная сеть и аэропортовая инфраструктура Краснодарского края состоит из аэропортов Краснодар, Сочи, Анапа, Геленджик.

Аэропорт Краснодар (Пашковский) входит в перечень аэропортов национальной опорной аэродромной сети и допущен к международным полетам распоряжением Правительства Российской Федерации от 25 марта 1993 г. № 470-р.

В аэропорт Краснодар выполняют регулярные и чартерные рейсы более 30 российских и зарубежных авиакомпаний. С 2012 года в аэропорту в рамках реализации федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010 - 2015 годы)» производится реконструкция аэродромного комплекса.

В аэропорт Сочи (Адлер) выполняют регулярные и чартерные рейсы более 30 российских и зарубежных авиакомпаний. В целях подготовки к проведению XXII зимних Олимпийских игр в аэропорту в рамках реализации федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010 - 2015 годы)» производится реконструкция аэродромного комплекса.

Аэропорт Анапа (Витязево) - международный аэропорт федерального значения, обеспечивающий прием и выпуск воздушных судов по первой категории ИКАО.

Аэродром Анапа является аэродромом совместного базирования с Министерством обороны Российской Федерации и принадлежит данному ведомству.

С 2011 года в рамках федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010 – 2015 годы)» реализуются мероприятия по реконструкции аэродрома аэропорта.

Аэропорт Геленджик имеет ВПП длиной 3 100 м и шириной 60 м, способную принимать воздушные суда всех типов. В 2010 году в рамках реализации федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002 - 2010 годы)» завершены мероприятия по реконструкции аэродрома аэропорта (1 и 2 этапы), включающие строительство ВПП, перрона и рулежных дорожек, мест стоянок воздушных судов. Введен в эксплуатацию аэровокзальный комплекс пропускной способностью 140 пассажиров в час.

Аэропорт Ейск Краснодарского края с 2011 года не функционирует в связи с проведением работ Минобороны России по масштабной реконструкции ВПП.

В городе Армавир Краснодарского края расположен аэродром «Армавир - центральный», на котором базируется авиационная база филиала ВУНЦ ВВС «Военно-воздушная академия» и который возможно использовать для выполнения пассажирских авиаперевозок. Остается открытым вопрос придания аэродрому статуса аэродрома совместного использования государственной и гражданской авиацией.

По состоянию на 1 октября 2012 года в 8 федеральных округах действовали 197 регулярных маршрутов. При этом количество нерегулярных авиалиний составляет 295, что свидетельствует о недостаточном развитии региональных авиаперевозок.

В региональном сообщении выполняется не более 8 % внутреннего пассажирооборота в год и составляет 4 % от общего количества перевезенных пассажиров.

Рынок региональных перевозок растет не более чем на 6 – 7 % в год. Сеть региональных авиалиний разнообразна, а перевозки выполняются на различных типах воздушных судов: от вертолетов до магистральных самолетов.

Количество пассажиров, перевезенных между субъектами Российской Федерации, расположенными на территории Северо-Западного, Сибирского, Уральского и Дальневосточного федеральных округов авиаперевозчиками, осуществляющими внутренние региональные и местные перевозки, в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2011 г. № 2011, в 2012 году по сравнению с 2008 годом (с 1 апреля по 31 октября) увеличилось на 71 994 человек, или на 11,6 %.

При этом количество перевезенных пассажиров между субъектами, расположенными: в Дальневосточном федеральном округе – увеличилось на 69 910 человек, или на 18,1 %; в Сибирском федеральном округе – увеличилось на 2 480 человек (на 1,9 %); в Северо-Западном федеральном округе – уменьшилось на 1 205 человек (на 8,2 %); в Уральском федеральном округе – увеличилось на 809 человек (на 0,9 %).

Постановлением Правительства от 30 декабря 2011 г. № 1211 утверждено 162 маршрута региональных воздушных перевозок пассажиров между вышеуказанными субъектами Российской Федерации.

В период с 2008 по 2012 год по 39 региональным маршрутам количество перевезенных пассажиров снизилось от 40 % до 100 % (из них по 15 маршрутам авиаперевозки осуществлялись только с 2008 по 2011 год); по 2 маршрутам авиаперевозки не осуществлялись вообще (Магадан – Чита и Барнаул – Магадан). По 9 маршрутам за 5 лет перевезено только 1 036 пассажиров.

Несмотря на то, что в постановлении Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2011 г. № 1211 отсутствуют маршруты местных авиаперевозок, у ряда субъектов Российской Федерации имеется заинтересованность в осуществлении местных (внутрисубъектовых) авиаперевозок.

Президент Республики Саха (Якутия) обратился с просьбой поддержать его предложение о дополнительном включении маршрутов местных линий от районных центров Арктической зоны Республики Саха (Якутия) до узловых аэропортов (Якутск, Мирный, Полярный) в перечень субсидируемых маршрутов.

Для пассажиров, проживающих в отдаленных населенных пунктах Крайнего Севера и Дальнего Востока, остается трудновыполнимой задача доступа до узловых аэропортов (от 210 до 1 674 км) к субсидируемым направлениям. Низкая плотность и платежеспособность населения, малая интенсивность полетов, рост цен на авиационное топливо обуславливают высокую стоимость авиаперевозок на внутрирегиональных маршрутах, в 3 – 4 раза превышающих уровень субсидируемого тарифа на магистральных линиях. Количество перевезенных пассажиров через аэропорты г. Ульяновска составило: в 2009 году - 53,8 тыс. человек; в 2010 году - 129,9 тыс. человек; в 2011 году – 137,0 тыс. человек; в 2012 году - 131,3 тыс. человек.

Без достаточной государственной поддержки сохранить и поддержать имеющуюся сеть региональных и местных воздушных линий районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей в состоянии эксплуатационной годности практически невозможно.

Правительством Российской Федерации разработана «Дорожная карта развития региональных авиаперевозок», целью которой является определение мер, направленных на обеспечение транспортной доступности регионов Российской Федерации, повышение авиационной подвижности населения и обеспечение условий для повышения деловой активности.

Финансирование мероприятий, предусмотренных дорожной картой, планируется осуществлять за счет средств федерального бюджета.

До 2020 года предусматривается рост региональных перевозок на 2,5 млн. пассажиров, или 55 %.

В рамках дорожной карты устанавливается целевой показатель - коэффициент авиационной подвижности населения Российской Федерации (отношение количества пассажиров, перевезенных российскими авиакомпаниями за год, к численности населения Российской Федерации), равный 1 в 2020 году (сейчас – 0,45), что соответствует суммарным отправкам из аэропортов Российской Федерации в количестве 138,5 млн. человек.

Целевым показателем является также увеличение количества региональных авиасвязей до 2020 года до 2 000 воздушных линий (рост – 70 %).

В настоящее время полеты по территории Российской Федерации осуществляются по 1 337 воздушным линиям, из которых 1 184 линии являются региональными (обеспечивающими связность субъектов Российской Федерации, за исключением Москвы и Санкт-Петербурга), 153 линии обеспечивают связь с Москвой и Санкт-Петербургом.

Расходы региональных авиакомпаний, связанные с обслуживанием в аэропортах, не должны превышать 15 % от расходов авиакомпании (в настоящее время - 35 %).

Средняя стоимость авиаперевозок в расчете на 1 пасс-км на региональных авиалиниях в 4 раза превышает аналогичный показатель на магистральных внутрироссийских авиалиниях, при этом средний тариф экономического класса по внутрирегиональным авиалиниям (туда и обратно) составляет 23,2 тыс. рублей, что выше среднемесячной заработной плате населения

Российской Федерации (по данным Росстата в 2010 году она составляла 20,95 тыс. рублей). Для сопоставления – в США стоимость поездки на борту региональной авиакомпании (туда и обратно) не превышает 5 % среднемесячной заработной платы населения.

Финансовая нагрузка на региональные авиакомпании может быть снижена за счет установления сертификационных требований к аэропортам регионального и местного значения.

С 2002 года в аэродромную инфраструктуру направлены средства федерального бюджета в размере 145,3 млрд. рублей, что позволило приостановить сокращение аэродромной сети, при этом аэродромы не выводятся из эксплуатации, а переходят в статус посадочных площадок.

На финансирование ФКП из средств федерального бюджета в 2012 году предусмотрено 2,5 млрд. рублей, в 2013 - 2014 годах в сумме 2,5 млрд. рублей ежегодно.

В целях обеспечения государственной поддержки организаций, не являющихся ФКП, но эксплуатирующих аэродромы, федеральным бюджетом в 2012 году предусмотрено 125,0 млн. рублей.

Данные меры государственной поддержки осуществляются с 2008 года и были направлены только на поддержание аэродромной инфраструктуры в эксплуатационном состоянии. Для формирования комплексной государственной поддержки отрасли региональных перевозок необходимы меры по поддержке непосредственно авиакомпаний на цели по снижению пассажирских тарифов и обновлению парка воздушных судов.

На субсидии на развитие региональных и местных авиаперевозок в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2011 г. № 1211 в федеральном бюджете на 2013 год предусмотрено 2,9 млрд. рублей. На субсидии по лизинговым платежам предусмотрены ассигнования на 2013 год - 2,15 млрд. рублей, на 2014 и 2015 годы - 2,4 млрд. рублей ежегодно.

В дорожной карте определены задачи, ответственные исполнители (федеральные органы исполнительной власти, субъекты Российской Федерации), нормативные правовые документы, сроки исполнения по функциональным направлениям развития региональных авиаперевозок.

9. Возражения или замечания руководителей объектов контрольного мероприятия на результаты контрольного мероприятия (при наличии):

Акт по результатам контрольного мероприятия в Минпромторге России от 31 января 2013 года, подписан заместителем Министра промышленности и торговли Российской Федерации Ю.Б.Слюсарем с замечаниями. Заключение на замечания (пояснения) утверждены аудитором Счетной палаты С.Н.Рябухиным 16 апреля 2013 года.

10. Выводы:

10.1. В настоящее время в Российской Федерации утверждены следующие основные стратегические и общепрограммные документы в части обеспечения развития авиационной техники в интересах региональных и местных авиаперевозок: Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, Основы государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности на период до 2020 года, Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года, государственная программа «Развитие авиационной промышленности на 2013 – 2025 годы», федеральная целевая программа «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002 – 2010 годы и на период до 2015 года».

Также основные направления деятельности в авиационной сфере определены Посланием Президента Российской Федерации В.В. Путина Федеральному Собранию Российской Федерации от 12 декабря 2012 года.

Однако до настоящего времени Минтранс России и Росавиацией в полном объеме не выполнено поручение Президента Российской Федерации от 26 мая 2004 г. № ПР-866 в части разработки системы мер по государственной поддержке малой авиации, включая возможность передачи ее инфраструктуры в ведение субъектов Российской Федерации.

Фактически, в целях выполнения указанного поручения Минтранс России, принимались решения только в части создания федеральных казенных предприятий, включающих аэропорты (аэродромы) регионального и местного значения с целью их сохранения.

10.2. Разработанная Минтранс России и Росавиацией в соответствии с поручением Президента Российской Федерации от 12 сентября 2011 г. № Пр-2692 схема субсидирования лизинга гражданских воздушных судов, а также

местных и региональных перевозок, начала реализовываться только с конца 2012 года и оказалась недоступной для всех участников рынка, ввиду своей сложности, выраженной в избыточном объеме процедур согласования, что негативно отразилось на темпах применения новой авиатехники.

10.3. В законодательстве Российской Федерации отсутствуют понятия «малая авиация», «легкий многоцелевой самолет», «региональные авиаперевозки» и «местные авиаперевозки», хотя в ряде подзаконных актов Правительства Российской Федерации они используются.

В частности, в утвержденных Правительством Российской Федерации постановлениях от 30 декабря 2011 г. № 1211 и № 1212 применяется различная трактовка и терминология в отношении понятий «региональные авиаперевозки» и «местные авиаперевозки». Термин «МВЛ» трактуется теперь как «международные воздушные линии», вместо исторически сложившейся «местные воздушные линии».

10.4. В нарушение пункта 5 Положения о Научно-координационном совете, утвержденного приказом Минпромторга России от 18 июня 2009 г. № 535 Научно-координационный совет Минпромторга России не участвовал в 2009 – 2012 годах в управлении реализацией федеральной целевой программой «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002 – 2010 годы и на период до 2015 года» и не исполнял свои основные задачи по координации, научно-техническому и организационному сопровождению реализацией федеральной целевой программы.

10.5. При создании гражданской авиационной техники Минпромторгом России не использовалась система межведомственного взаимодействия и научно-технического обеспечения работ, введенная Положением о порядке создания, испытаний и внедрения в серийное производство и эксплуатацию авиационной и радиоэлектронной техники для гражданской авиации (утверждено решением Комиссии Президиума Совета Министров СССР по военно-промышленным вопросам от 12 декабря 1983 г. № 436).

Указанное Положение не отменено, при этом не разработана другая система создания гражданской авиационной техники, обеспечивающая межведомственное взаимодействие с учетом надлежащих критериев выбора, на основе которых будет разрабатываться долгосрочная политика, надлежащего уровня научно-технического обеспечения работ и государственных интересов

(защита жизни и здоровья людей, долгосрочные потребности в авиаперевозках, обеспечение обороноспособности страны).

10.6. С 2002 по 2012 год на реализацию федеральной целевой программы «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002 – 2010 годы и на период до 2015 года» из федерального бюджета было направлено более 150 млрд. рублей, при этом практически при полном ежегодном освоении выделенных средств ключевые показатели Программы не достигнуты. Так, по итогам 2009 года из 26 целевых показателей и индикаторов значения выполнены только по 14 позициям, в 2010 году – по 12 из 26, в 2011 году – по 14 из 23.

10.7. В рамках федеральной целевой программы «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002 – 2010 годы и на период до 2015 года» реализуются проекты по созданию крайне ограниченной продуктовой линейки новых самолетов Sukhoi Superjet 100 (SSJ-100) и MC-21, на которые (включая создание двигателей) в период ее реализации расходы составили около 35 млрд. рублей. Другие проекты создания отечественной региональной авиационной техники Программой не предусмотрены.

В частности, инвестиции государства, направленные на реализацию проекта ближнемагистрального пассажирского самолёта SSJ-100, в период с 2003 по 2010 год составили порядка 12 млрд. рублей, из средств внебюджетных источников – 20,3 млрд. рублей.

10.8. По экспертным оценкам задержка на несколько лет программ создания самолетов SSJ-100 и MC-21 относительно запланированных сроков может оказаться критичной для их коммерческой эффективности, в результате, несмотря на заявленные характеристики, российские авиационные проекты окажутся неконкурентоспособными, а вложенные в них государственные средства неэффективными затратами.

Первые поставки серийных самолётов SSJ-100 планировались на конец 2008 года, однако, несмотря на своевременность финансирования, этот срок по разным причинам неоднократно переносился.

В результате первая поставка самолетов была осуществлена только в 2011 году. Фактически из запланированных семи самолетов российским авиакомпаниям в 2011 году было поставлено только пять. В 2012 году из запланированных 24 самолетов объем поставки составил всего 12 единиц.

Аналогичная ситуация складывается и по ряду других проектов, финансируемых в рамках Программы. В частности, проект выпуска регионального самолета Ту-334 был исключен из Программы в 2005 году, при том, что на выполнение работ по проекту из федерального бюджета к тому моменту уже было израсходовано около 6 млрд. рублей.

10.9. За время эксплуатации четырех самолетов SSJ-100, приобретенных в 2011 году, время простоя по неисправностям оказалось почти равным количеству часов налета, а в 2012 году время простоя по неисправностям по тем же самолетам превысило количество часов налета в полтора – три раза. По самолетам, приобретенным в 2012 году, время простоя по неисправностям также превысило количество налета в полтора – три раза, что указывает на необходимость доработки указанных самолетов.

10.10. В нарушение подпункта а) пункта 7 Порядка разработки и реализации федеральных целевых программ и межгосударственных целевых программ, в осуществлении которых участвует Российская Федерация, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 26 июня 1995 г. № 594 «О реализации Федерального закона «О поставках продукции для федеральных государственных нужд» в ходе реализации федеральной целевой программы «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002 – 2010 годы и на период до 2015 года» в 2010 – 2012 годах Минпромторгом России профинансированы мероприятия, реализация которых не предусмотрена Программой, на общую сумму 380,0 млн. рублей.

10.11. В нарушение требования пункта «12)» статьи 7 Федерального закона от 25 декабря 2008 г. № 273-ФЗ «О противодействии коррупции» в части обеспечения добросовестности, открытости, добросовестной конкуренции и объективности при размещении заказов на поставку товаров, выполнения работ, оказание услуг для государственных или муниципальных нужд при оформлении государственных контрактов с ФГУП «ЦАГИ» в 2010 – 2011 годах, так как торги признаны не состоявшимися в отсутствие других претендентов, и государственные контракты заключены с единственным исполнителем.

10.12. Запланированный в рамках государственной программы «Развитие авиационной промышленности на 2013 – 2025 годы» объем бюджетных ассигнований на подпрограмму «Малая авиация» (в ценах соответствующих

лет) в объеме 9,1 млрд. рублей на НИОКР и сертификацию самолетов, как показала проверка, является недостаточным для решения накопившихся проблем в сфере малой авиации.

10.13. Одним из перспективных направлений развития малой авиации в России в соответствии Посланием Президента Российской Федерации В.В. Путина Федеральному Собранию Российской Федерации от 12 декабря 2012 года, является закупка иностранных технологий с последующим развертыванием производства на территории России.

По мнению экспертного сообщества, одним из наиболее перспективных проектов является организация на территории Российской Федерации серийного сборочного предприятия по производству самолета EV-55 Outback (Чехия), исходя из его летно-технических характеристик, экономических показателей и инвестиционной привлекательности проекта для Российской Федерации, в рамках полученной с чешской стороны лицензии переданы компетенции на все конструкторские инновационные решения.

Однако ввиду отсутствия до настоящего времени утвержденных критериев и правил оценки инвестиционных проектов создания и производства новых самолетов, как для региональной, так и для малой авиации, фактически вместо проектирования и производства российской конкурентоспособной (на уровне мировых стандартов) продукции и обеспечения поддержания суверенитета Российской Федерации в сфере авиастроения, Минпромторгом России, Минтрансом России оказывается государственная поддержка проектам, в рамках которых за государственные средства планируется закупать иностранные авиационные двигатели (не новые) и авионику, воздушные суда иностранного производства и уже далеко не новые технологии.

Одним из примеров подобной ситуации является проект модернизации самолета Ан-2. Анализ данного проекта показал, что его реализация не решает задач по возрождению в России малой авиации.

10.14. До настоящего времени в соответствии с постановлениями Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2011 г. № 1211 и 1212 Минтрансом России не решен вопрос об источниках финансирования авиаперевозок на местных линиях, за исключением пилотного проекта, реализуемого на территории Приволжского федерального округа с 2013 года, в этой связи в проверяемом периоде финансирование региональных и местных

авиаперевозок из средств федерального бюджета было незначительным. Стоит отметить, что пилотный проект пока реализуется только и исключительно на воздушных судах иностранного производства (PC-12, L-410, Cessna Caravan, CRJ200) и пока нет понимания когда и кто будет производить ВС подобного типа в России.

10.15. Удельный вес бюджетных инвестиций, выделенных Росавиации на реконструкцию аэродромных комплексов аэропортов регионального и местного значения, в общем объеме финансирования подпрограммы «Гражданская авиация» Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010 – 2015 годы)» составил: за 2010 год - 5,0 %, за 2011 год - 1,4 %. В 2012 году бюджетные инвестиции не выделялись.

Удельный вес выделенных бюджетных инвестиций в общем объеме финансирования мероприятий Федеральной целевой программы «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года» составил: за 2010 год - 2,6 %; за 2011 год - 1,4 %; за 2012 год - 8,4 %.

Объем средств федерального бюджета, направленных на развитие региональных и местных авиаперевозок, за 2010 – 2012 годы составил 14 960,7 млн. рублей, в том числе: за счет субсидий – 9 380,5 млн. рублей; бюджетных инвестиций – 5 579,2 млн. рублей; на выполнение НИОКР – 1,0 млн. рублей.

10.16. Росавиацией не выполнено распоряжение Правительства Российской Федерации от 23 апреля 2012 г. № 629-р, в части подготовки и утверждения соглашений о предоставлении субсидий на развитие региональных и местных авиаперевозок с 3 субъектами Российской Федерации из 9 (Алтайский край, Забайкальский край, Сахалинская область): распоряжением утверждено распределение субсидий в сумме 636,6 млн. рублей, а соглашения заключены на сумму 485,0 млн. рублей, или на 151,6 млн. рублей меньше (на 23,8 %).

10.17. Разработанный Минтранс России механизм субсидирования субъектов Российской Федерации, расположенных на территории Северо-Западного, Сибирского, Уральского и Дальневосточного федеральных округов на обеспечение доступности внутренних региональных и местных перевозок пассажиров воздушным транспортом, показал низкую эффективность в связи с

тем, что им не была проведена необходимая подготовительная работа с Росавиацией и субъектами Российской Федерации по согласованию перечня региональных и местных маршрутов авиаперевозок пассажиров, уровня софинансирования из федерального бюджета. В результате выделенные государством субсидии в сумме 1 000,0 млн. рублей Росавиацией за 2012 год использованы лишь на 16,3 млн. рублей (на 1,6 %).

10.18. Кассовое исполнение Росавиацией выделенных субсидий из федерального бюджета на возмещение российским авиакомпаниям части затрат на уплату лизинговых платежей за воздушные суда, получаемые российскими авиакомпаниями от лизинговых компаний по договорам лизинга для осуществления внутренних региональных и местных воздушных перевозок, в сумме 1 900,0 млн. рублей за 2012 год было низким и составило 934,4 млн. рублей, или 49,2 %.

10.19. В проверяемом периоде Минтрансом России, как представителем интересов Российской Федерации в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 4 февраля 2009 г. № 93 «Об осуществлении от имени Российской Федерации прав акционера открытого акционерного общества «Государственная транспортная лизинговая компания», не принимались решения, относящиеся к предоставлению ОАО «ГТЛК» услуг по лизингу воздушных судов, используемых для выполнения региональных и местных авиаперевозок.

10.20. В результате непринятия Минтрансом России и Росавиацией действенных мер по развитию региональных и местных авиаперевозок за 2008 – 2011 годы и в 9 месяцев 2012 года снизились показатели по количеству легких многоцелевых самолетов с 1 736 единиц до 1 677 единиц (на 3,4 %); региональных самолетов – с 731 единицы до 679 единиц (на 7,1 %).

Из всего парка легких многоцелевых самолетов по данным Росавиации по состоянию на 1 октября 2012 года простаивают более 75 %, региональных самолетов и вертолетов – более половины.

Парк воздушных судов, осуществляющих региональные и местные авиаперевозки, является изношенным, его средний возраст составляет от 22,1 лет до 31,4 года. При этом отечественные самолеты являются более старыми, чем иностранные, и имеют возраст от 26,0 до 35,5 лет.

10.21. Объем поставок пассажирских самолетов в коммерческий парк за 2011 – 2020 годы оценивается в 1 030 – 1 200 самолетов, в том числе 710 – 840 магистральных. Потребность регионального парка к 2020 году составляет 400 – 430 самолетов.

Потребность в поставках в российский парк легких многоцелевых самолетов составляет 460 - 670 самолетов до 2020 года, а в период 2021 – 2030 годов – 980 – 1 370 воздушных судов.

10.22. Количество аэропортов международного и федерального значения, включенных в Государственный реестр аэропортов Российской Федерации, за 2008 – 2011 годы и 9 месяцев 2012 года увеличилось с 73 аэропортов до 75 аэропортов, регионального и местного значения – с 151 до 152 аэропорта.

Количество аэродромов, включенных в Государственный реестр гражданских аэродромов Российской Федерации, в 2012 году снизилось к уровню 2008 года с 330 до 315 аэродромов, или на 4,5 %, в том числе регионального и местного значения – с 212 до 194 аэродромов, или на 8,5 %.

Большинство исключенных аэродромов располагаются в районах Крайнего Севера и приравненным к ним районам. Причиной их исключения из аэродромной сети является уход авиаперевозчиков с авиаперевозок в этих регионах и отсутствие средств на сертификацию аэропортов, находящихся на территории данных аэродромов.

10.23. В настоящее время около 40 % аэродромов имеют грунтовую взлетно-посадочную полосу, 30 % аэродромов не оборудованы системой светосигнального оборудования. За последние 10 лет только на 24 % взлетно-посадочных полос с искусственным покрытием проводилась реконструкция.

10.24. По состоянию на 1 октября 2012 года в 8 федеральных округах Российской Федерации действовали 197 регулярных маршрутов. При этом количество нерегулярных авиалиний составляет 295, что свидетельствует о недостаточном развитии регионального авиасообщения.

В период с 2008 по 2012 год по 39 региональным маршрутам количество перевезенных пассажиров снизилось с 40 % до 100 % (из них по 15 маршрутам авиаперевозки осуществлялись только с 2008 по 2011 год), а также по двум маршрутам, по которым авиаперевозки не осуществлялись вообще (Магадан – Чита и Барнаул – Магадан). По 9 маршрутам за 5 лет перевезено только 1 036 пассажиров.

10.25. По состоянию на октябрь 2012 года соотношение цена билета на Ан-2 к средней месячной заработной плате по России составило 21,2 %, что выше уровня советского периода, когда дотации на стоимость внутренних перевозок составляли 70 %, а стоимость билета на дальность 300 км. соответствовала уровню менее 5 % средней месячной заработной платы по стране.

10.26. В большинстве случаев перевозки в Арктической зоне Российской Федерации убыточны из-за низкой плотности и платежеспособности населения и высокой себестоимости авиационных работ, поэтому обеспечение перевозок в полярных зонах невозможно осуществлять исключительно коммерческими организациями.

Одной из мер государственной поддержки авиационного транспортного обслуживания в Арктической зоне Российской Федерации и Антарктике Правительством Российской Федерации рассматривается предложение о размещении государственного заказа на авиационную технику для осуществления воздушных перевозок в Арктической зоне Российской Федерации с последующей ее передачей на льготных условиях полярным авиакомпаниям.

10.27. Поставленные Президентом Российской Федерации задачи развития авиастроительной отрасли, расширения парка самолетов отечественного производства, региональных и местных авиаперевозок и аэродромной и аэропортовой инфраструктуры к настоящему времени не решены. В этой связи необходимо отметить отсутствие системного подхода к государственным инвестициям и их низкую эффективность.

10.28. Минпромторг России, Минтранс России и Росавиация осуществляют государственную политику в области авиации, без должного межведомственного взаимодействия по вопросам входящим в их компетенцию, в этой связи фактически единый центр принятия решений в сфере авиастроения отсутствует.

В этой связи Правительству Российской Федерации целесообразно рассмотреть вопрос о создании в структуре федеральных органов исполнительной власти единого центра принятия решений в сфере авиастроения.

11. Предложения:

11.1. Направить информационное письмо Президенту Российской Федерации.

11.2. Направить представления:

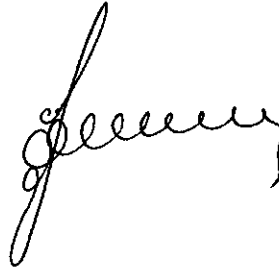
Министерству промышленности и торговли Российской Федерации;

Министерству транспорта Российской Федерации;

Федеральному агентству воздушного транспорта.

11.3. Направить отчет о результатах контрольного мероприятия в Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации, Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации.

Аудитор



С.Н.Рябухин

