

ФЕДЕРАЛЬНОЕ СОБРАНИЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
КОМИТЕТ СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ  
ПО ФЕДЕРАТИВНОМУ УСТРОЙСТВУ, РЕГИОНАЛЬНОЙ ПОЛИТИКЕ,  
МЕСТНОМУ САМОУПРАВЛЕНИЮ И ДЕЛАМ СЕВЕРА

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

«9» ноября 2018 г.

№ 3.2-27/2018

Руководителям законодательных  
(представительных) и высших  
исполнительных органов  
государственной власти (высшим  
должностным лицам) субъектов  
Российской Федерации  
(по списку)

Комитет Совета Федерации по федеративному устройству,  
региональной политике, местному самоуправлению и делам Севера  
24 сентября 2018 года провел "круглый стол" на тему "Вопросы развития  
межрегиональных и местных авиаперевозок в районах Крайнего Севера и  
приравненных к ним местностях".

Направляю Вам рекомендации указанного "круглого стола".

Приложение: на 12 л. в 1 экз.

Председатель Комитета



О.В. МЕЛЬНИЧЕНКО

Лелешкин Михаил Викторович  
697-75-69

Архангельское областное  
собрание депутатов  
09.11.2018  
№ 02-05/370

13л.

Правительство Архангельской области
Входящий № <u>611</u>
« <u>09</u> » <u>ноября</u> 20 <u>18</u> г.
на <u>1+12</u> листах

Получена 10 час 50 мин «09» 11. 2018 г.

Выпущена 11 час 10 мин «09» 11. 2018 г.

В 2 экз.

Щуцки  
(подпись)



Утверждены на заседании  
Комитета Совета Федерации  
по федеративному устройству,  
региональной политике, местному  
самоуправлению и делам Севера  
(протокол № 183 от 6 ноября 2018 года)

**РЕКОМЕНДАЦИИ**  
**"круглого стола" на тему**  
**"Вопросы развития межрегиональных и местных авиаперевозок в районах**  
**Крайнего Севера и приравненных к ним местностях"**

Участники "круглого стола", проведенного 24 сентября 2018 года Комитетом Совета Федерации по федеративному устройству, региональной политике, местному самоуправлению и делам Севера с участием представителей федеральных и региональных органов государственной власти, представителей региональных и магистральных авиакомпаний, региональных аэропортов, предприятий-производителей авиационной техники, научных и общественных организаций, обсудив ситуацию, сложившуюся в сфере перевозок авиационным транспортом в субъектах Российской Федерации, территории которых отнесены к районам Крайнего Севера и приравненным к ним местностям (далее – районы Крайнего Севера), отмечают следующее.

Одним из необходимых условий успешного развития Дальнего Востока, районов Крайнего Севера и Арктики является развитие межрегиональных и местных авиаперевозок. Наземная транспортная инфраструктура в виде автомобильных дорог и железнодорожных путей на этих территориях практически отсутствует, а речной и морской транспорт является сезонным. В этой связи авиационный транспорт здесь играет особую роль и имеет исключительное значение для обеспечения жизнедеятельности населения.

Благодаря принимаемым мерам Правительства Российской Федерации по повышению доступности авиаперевозок, объемы перевозок увеличиваются. Тем не менее, по результатам социологического опроса Всероссийского Центра исследований общественного мнения, для северных и дальневосточных регионов актуальной является проблема высокой стоимости авиабилетов, 40% жителей этих регионов не удовлетворены авиационной доступностью.

Для решения данной проблемы реализуются федеральные программы субсидирования воздушных перевозок.

Предоставление субсидий осуществляется в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2013 года № 1242 "О предоставлении субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории Российской Федерации и формирование региональной маршрутной сети" (далее – Постановление № 1242) и постановлением Правительства Российской Федерации от 2 марта 2018 года № 215 "Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта в целях обеспечения доступности воздушных перевозок населению и о признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации" (далее - Постановление № 215).

Объем средств, предусмотренный в 2018 году на дальневосточную часть программы субсидирования воздушных перевозок в рамках реализации Постановления № 215, составляет 2 863,9 млн. рублей. При этом в 2014 году на эти же цели было предусмотрено 3 372,5 млн. рублей, в 2017 году – 2 956,6 млн. рублей.

Кроме того, с 2009 года не проводилась индексация специальных тарифов для воздушных перевозок пассажиров льготных категорий с Дальнего Востока в европейскую часть и в обратном направлении.

При этом за указанный срок количество субсидируемых маршрутов увеличилось с 26 до 73, льготных категорий граждан - с 6 до 7. В настоящее время не менее 3,5 млн. человек, проживающих на территории Дальневосточного федерального округа, подпадают под действие Постановления № 215. Однако в связи с недостаточным объемом средств, выделяемых на его реализацию, доля граждан, имеющих возможность воспользоваться указанной льготой, не превышает 10%.

В рамках реализации в 2017 году программы субсидирования региональных воздушных перевозок на территории Российской Федерации и формирования региональной маршрутной сети Российской Федерации, предусмотренной Постановлением № 1242, был утвержден перечень населенных пунктов, расположенных в удаленных и труднодоступных регионах Российской Федерации, в том числе 109 расположенных в

Дальневосточном федеральном округе, имеющих преимущественное право на построение субсидируемого маршрута.

Однако в настоящее время полеты осуществляются лишь в 17 населенных пунктах. В 92 населенных пунктах авиаперевозки по субсидируемым маршрутам в рамках Постановления № 1242 не выполняются в связи с техническими характеристиками взлетно-посадочных полос аэропортов указанных населенных пунктов.

В феврале 2018 года в Постановление № 1242 были внесены изменения<sup>1</sup>, предусматривающие предоставление из федерального бюджета субсидий организациям воздушного транспорта, осуществляющим перевозку пассажиров на основе сквозного пассажирского тарифа по маршрутам, проходящим из населенных пунктов, с которыми отсутствует круглогодичное наземное сообщение, до крупных городов через узловые аэропорты с остановкой в пути и сменой типа воздушного судна.

При этом было установлено условие, при котором субсидии в приоритетном порядке смогут получать субъекты Российской Федерации, которые обеспечат 60-процентное софинансирование. Однако большая часть северных субъектов Российской Федерации являются высоккодотационными, что не позволяет им брать на себя дополнительные расходные обязательства, в том числе по софинансированию авиаперевозок.

Еще одним инструментом обеспечения транспортной доступности районов Крайнего Севера являются реализуемые авиакомпаниями "Аэрофлот" и "Россия" программы "плоских тарифов", то есть тарифов с фиксированной ценой, действующих в течение года без сезонных колебаний.

В настоящее время в программу "плоских тарифов" включены 5 городов Дальневосточного федерального округа (г. Петропавловск-Камчатский, г. Хабаровск, г. Владивосток, г. Магадан, г. Южно-Сахалинск).

Вместе с тем, все еще остается нерешенным вопрос о включении в программы "плоских тарифов" г. Якутска, г. Благовещенска и г. Анадыря.

Важной составляющей в обеспечении авиационной доступности районов Крайнего Севера является развитие и модернизация аэродромов и посадочных площадок.

---

<sup>1</sup> Постановление Правительства Российской Федерации от 13 февраля 2018 года № 150 "О внесении изменений в Правила предоставления субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории Российской Федерации и формирование региональной маршрутной сети"

За последние два десятилетия в Российской Федерации более чем в 6 раз сократилось количество аэропортов. Если в 1991 году в России действовали 1 450 таких авиапредприятий, то в 2017 году их осталось только 228, то есть прекратили свое существование 1 222 аэропорта. Это стало причиной сокращения почти в 3 раза (с 2 200 до 800) количества городов и населенных пунктов, связанных авиасообщением<sup>2</sup>.

В настоящее время большинство аэродромов регионального и местного значения имеют высокий процент износа взлетно-посадочных полос и аэродромного оборудования. Также существует проблема нехватки квалифицированных кадров и дефицит финансовых ресурсов для содержания и развития наземной аэропортовой инфраструктуры.

Во исполнение Указа Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 года № 204 "О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года" (далее - Указ Президента Российской Федерации № 204) Министерством транспорта Российской Федерации подготовлены предложения по мероприятиям в части воздушного транспорта для включения в проект Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры Российской Федерации до 2024 года (далее – Комплексный план).

В рамках Комплексного плана предусмотрена реконструкция 40 аэропортов<sup>3</sup>, расположенных районах Крайнего Севера, что составляет более половины (60%) мероприятий по реконструкции инфраструктуры аэропортов.

Необходимый объем финансирования из федерального бюджета на реконструкцию аэропортов, расположенных в районах Крайнего Севера, составляет 90,4 млрд. рублей или 53 % от общего объема финансирования в рамках Комплексного плана.

---

<sup>2</sup> По информации ассоциации "Аэропорт" гражданской авиации.

<sup>3</sup> (Архангельская область – 2 аэропорта (Архангельск (Талаги), Соловки), Мурманская область – 1 аэропорт (Мурманск), Ненецкий автономный округ – 2 аэропорта (Нарьян-Мар, Амдерма), Иркутская область – 1 аэропорт (Бодайбо), Красноярский край – 1 аэропорт (Норильск), Камчатский край – 5 аэропортов (Никольское, Тигиль, Усть-Хайрюзово, Усть-Камчатск, Оссора), Чукотский автономный округ – 7 аэропортов (Певек, Залив Креста, Кепервеем, Беринговский, Бухта Провидения, Марково, Лаврентий), Магаданская область – 3 аэропорта (Магадан (Сокол), Сеймчан, Северо-Эвенск), Республика Саха (Якутия) – 16 аэропортов (Якутск, Нюрба, Нерюнгри, Олекминск, Верхневилуйск, Жиганск, Черский, Хандыга, Белая Гора, Вилуйск, Депутатский, Сангар, Мирный, Полярный, Усть-Нера, Маган), Хабаровский край – 2 аэропорта (Охотск, Херпучи)

Кроме необходимости проведения мероприятий по реконструкции ряда аэропортов, расположенных районах Крайнего Севера, значительная часть аэродромов указанного региона нуждаются в проведении капитального ремонта плоскостных сооружений. Выполнение восстановительных (ремонтных) работ, направленных на устранение имеющихся дефектов, повреждений и недопущение их критического накопления позволит продлить эксплуатационно-технический ресурс аэродромного покрытия, обеспечит выполнение требований безопасности полетов и более экономичное расходование бюджетных средств. Необходимость своевременного проведения капитальных ремонтов аэропортов, расположенных районах Крайнего Севера, требует разработки и утверждения соответствующей программы мероприятий и определения источника финансирования.

При проектировании строительства и реконструкции аэродромной инфраструктуры крайне актуальным является вопрос по определению достоверной и адекватной затратам сметной стоимости строительства (реконструкции) аэродромов, расположенных на территории Дальнего Востока, Байкальского региона и Крайнего Севера.

В настоящее время складывается ситуация, когда при проверке достоверности определения сметной стоимости строительства (реконструкции) аэродромов указанных регионов затраты на вахтовый метод и перебазировку строительной техники исключаются из сводного сметного расчета как необоснованные затраты. Таким образом, стоимость материалов принимается по сборникам сметных цен исходя из их доставки автомобильным транспортом на расстоянии до 30 км.

Значения прогнозных индексов изменения сметной стоимости строительно-монтажных работ, выпускаемых Министерством строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации, также не покрывают фактические транспортные расходы по доставке материалов, машин и механизмов подрядными организациями, выполняющими строительно-монтажные работы в данных регионах.

Данный дисбаланс приводит к проблемам на стадии проведения конкурентных процедур, отсутствию заявок добросовестных подрядных организаций, потенциально желающих реализовывать проекты, и, как следствие, необходимости многократного объявления конкурсов или заключению контрактов с единственным участником, зачастую не

обладающим опытом строительства и (или) реконструкции аэродромов, последующему проведению претензионно-исковой работы, расторжению контрактов и затягиванию сроков реализации проектов, неэффективному расходованию средств федерального бюджета.

Нормативно-техническая база в сфере проектирования, строительства, реконструкции и эксплуатации аэродромов гражданской авиации устарела и не отражает современного уровня развития техники и технологий.

В аэропортах, расположенных в районах Крайнего Севера, в связи со значительными расходами на подготовку и содержание летного поля аэродрома ставки сборов и тарифов на порядок выше тарифов аэропортов европейской части России. Данный факт ограничивает экономическую привлекательность северных субъектов для авиакомпаний и является сдерживающим фактором их дальнейшего развития.

Острой остается проблема с обновлением парка воздушных судов, осуществляющих перевозки в районах Крайнего Севера. Большинство самолетов и вертолетов, осуществляющих местные перевозки, устаревшей конструкции, дорабатывают свой ресурс и через несколько лет будут выведены из эксплуатации.

Приходящие им на смену иностранные и отечественные самолеты нового поколения требуют более тщательного и квалифицированного обслуживания, современной технической оснащенности аэродромов, в том числе искусственных взлетно-посадочных полос.

В условиях полномасштабной модернизации транспортной инфраструктуры, предусмотренной Указом Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 года № 204, необходимо формирование нового подхода к созданию гражданской авиатехники, отвечающей современным требованиям к комфорту и безопасности, а также возможности эксплуатации в жестких климатических условиях Севера и Арктики. В этой связи крайне важно разработать и наладить производство отечественной авиационной техники малой пассажироместимости, предназначенной для эксплуатации, в том числе в суровых условиях Севера.

Заслушав и обсудив вопросы развития межрегиональных и местных авиаперевозок в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, участники "круглого стола" **решили:**



**1. Рекомендовать Правительству Российской Федерации рассмотреть вопросы:**

1) о разработке отдельной программы субсидирования из федерального бюджета организаций воздушного транспорта в целях обеспечения доступности внутренних региональных перевозок пассажиров воздушным транспортом по социально значимым воздушным линиям на условиях софинансирования;

2) о включении в приоритетном порядке мероприятий по реконструкции аэродромов, расположенных в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, в Комплексный план;

3) об увеличении объема бюджетных субсидий организациям воздушного транспорта на возмещение им недополученных доходов от предоставления услуг по аэропортовому и наземному обеспечению полетов воздушных судов пользователей воздушного пространства, освобожденных в соответствии с законодательством Российской Федерации от платы за них;

4) о разработке и утверждении в приоритетном порядке программы капитального ремонта аэродромов, расположенных в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях;

5) об определении возможных источников финансирования мероприятий по капитальному ремонту аэропортов, расположенных в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, и выделении соответствующих ассигнований;

6) о включении в государственную программу "Развитие авиационной промышленности на 2013 – 2025 годы", утвержденную постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 года № 303, мероприятий по государственной поддержке производства воздушных судов Ил-112 наряду с судами ТВС-2ДТС;

7) о вынесении на рассмотрение Евразийской экономической комиссии вопроса об установлении временной нулевой ставки ввозной таможенной пошлины на гражданские воздушные суда с массой пустого снаряженного аппарата до 2000 кг;

8) об установлении нулевой ставки налога на добавленную стоимость:

- на услуги санитарной авиации для эксплуатанта;
- для производителей специализированной медицинской авиатехники;

9) о разработке механизма поддержания летной годности и обновления парка воздушных судов, осуществляющих перевозки на территории Дальнего Востока, а также в условиях Крайнего Севера и Арктики;

10) о выделении дополнительных бюджетных ассигнований на предоставление в течение всего года субсидий на обеспечение доступности воздушных перевозок пассажиров с Дальнего Востока в европейскую часть и в обратном направлении;

11) о принятии мер по материально-техническому переоснащению учебных заведений, которые готовят специалистов авиационного сектора, работающих в районах Крайнего Севера;

12) о внесении изменений в Правила предоставления субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта в целях обеспечения доступности воздушных перевозок населению, утверждённые постановлением Правительства Российской Федерации от 2 марта 2018 года № 215, предусматривающих:

- отнесение к категории лиц, обладающих правом на приобретение авиабилетов на воздушную перевозку в салоне экономического класса по субсидируемым тарифам с Дальнего Востока в европейскую часть страны и в обратном направлении, многодетных родителей;

- невозможность изменения условий перевозки, указанных в заявке, являющейся основанием для заключения договора на предоставление субсидий организациям воздушного транспорта, в случае, если для осуществления воздушной перевозки привлекаются дочерние общества под коммерческим кодом указанной организации;

13) о внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2013 года № 1242 "О предоставлении субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории Российской Федерации и формирование региональной маршрутной сети", предусматривающих:

- увеличение коэффициента, учитывающего удаленность и труднодоступность территории, предусмотренного Приложением № 5;

- увеличение протяженности субсидируемого маршрута в районах Крайнего Севера до 2400 километров по аналогии с маршрутами в (из) Дальневосточный федеральный округ;

- установление размера специального тарифа на перевозку одного пассажира в одном направлении в зависимости от протяженности маршрута по участкам свыше 901 км (от 901 км до 1000 км, от 1001 км до 1100 км, от 1101 км до 1400 км и от 1400 км и более);

- включение в перечень субсидируемых маршрутов маршруты в отдаленные, труднодоступные территории, пункты отправления и назначения которых расположены внутри одного субъекта Российской Федерации;

14) о внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 27 октября 2017 № 1304 "Об осуществлении бюджетных инвестиций для софинансирования приобретения объектов недвижимого имущества - самолетов Л-410 производства акционерного общества "Уральский завод гражданской авиации" в целях пополнения парка воздушных судов российских авиакомпаний", предусматривающих возможность передачи воздушных судов государственным унитарным предприятиям, не являющимся российскими авиакомпаниями;

15) об исключении штрафных санкций за сдачу авиабилетов по причине опоздания на рейс из-за погодных условий, при вылете из аэропортов, расположенных в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях;

16) о продлении срока приоритетного проекта "Обеспечение своевременности оказания экстренной медицинской помощи гражданам, проживающим в труднодоступных районах Российской Федерации" на период после 2020 года с возможностью использования, в том числе самолета ТВС-2МС;

17) внесения изменений в воздушное законодательство, позволяющих индивидуальным предпринимателям выполнять все виды работ (например таких, как: перевозка персонала заказчика, его груза, поисковые и аварийно-спасательные полеты, мониторинг животных, и т.д), которые доступны авиационным компаниям;

18) введения понижающих коэффициентов при расчете аэропортовых сборов при выполнении социально-значимых субсидируемых авиаперевозок в аэропортах, входящих в структуру федеральных казенных предприятий;

19) о внесении изменений в Федеральные авиационные правила "Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и

требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей", утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 28 июня 2007 года № 82, в части отмены требований по размещению и питанию пассажиров за счет авиаперевозчиков при задержках рейсов в аэропортах с пассажиропотоком менее 100 тыс. пассажиров в год.

**2. Министерству транспорта Российской Федерации рассмотреть вопросы:**

1) о внесении в Правительство Российской Федерации предложения по увеличению уставного капитала ПАО "Государственная транспортная лизинговая компания" за счет бюджетных ассигнований федерального бюджета для софинансирования приобретения самолетов ТВС-2ДТС с целью их последующей передачи по схеме льготного лизинга, аренды российским авиакомпаниям;

2) о внесении изменений в Правила 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, утверждённые постановлением Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2011 года № 1212, в части распространения его положений на пассажирские вертолеты отечественного производства.

**3. Министерству строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации рассмотреть вопросы:**

1) о внесении изменений в Методику определения стоимости строительной продукции на территории Российской Федерации, утвержденную постановлением Государственного Комитета Российской Федерации по строительству и жилищно-коммунальному комплексу от 5 марта 2004 года № 15/1, предусматривающих обязательное включение затрат на вахтовый метод и перебазировку техники, а также учет транспортных затрат на основе фактической удаленности источников получения материалов при формировании стоимости строительства (реконструкции) аэродромов, расположенных на территории Дальнего Востока, Байкальского региона, Крайнего Севера и Арктики;

2) о расчете индексов изменения сметной стоимости строительного-

монтажных работ и оборудования по объектам "Аэродромы" во всех федеральных округах с учетом фактических транспортных затрат;

3) об обновлении нормативной базы в области технического регулирования и ценообразования с учетом новых материалов и технологий для строительства и реконструкции аэродромов, в том числе в зоне вечной мерзлоты.

#### **4. Федеральному агентству воздушного транспорта (Росавиация):**

1) рассмотреть вопросы:

- о расширении перечня учебных заведений по выпуску и подготовке летного состава на воздушные суда типа Ми-8;

- об открытии в якутском авиационном техническом училище гражданской авиации – филиале федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования "Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации" (далее - Якутского АТУ ГА (филиала СПб ГУ ГА) дополнительной специальности "Летная эксплуатация летательных аппаратов (вертолет)";

2) разработать и утвердить следующие учебные программы для Якутского АТУ ГА (филиала СПб ГУ ГА):

- программа переподготовки членов лётных экипажей на воздушные суда Ан-24/26, Ан-3, Ан-2, L-410 UVP-E, DA-40NG и Pilatus PC-6 для лётного состава, выполняющих полёты на других типах воздушных судах;

- программа переучивания лётного состава с самолётов Ан-2, Ан-3 на вертолёт Ми-8Т(МТВ) в целях сокращения недостатка пилотов на Ми-8;

- программа подготовки бортмехаников на воздушные суда Ан-24 (Ан-26) из числа авиационных специалистов по техническому обслуживанию воздушных судов;

- программа профессионального обучения "Первоначальная подготовка бортпроводников Ан-24/Ан-26";

3) разработать и утвердить программу обновления нормативной базы в области эксплуатации аэродромов гражданской авиации предусматривающую, в том числе упрощение сертификационных требований и требований в области транспортной безопасности для аэропортов местных воздушных линий с малой интенсивностью полетов;

4) принять меры по повышению уровня контроля за выполнением подведомственными предприятиями функции госзаказчиков по объектам строительства и реконструкции аэропортов, в том числе расположенным в

районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях.

**5. Федеральной службе государственной статистики:**

рассмотреть возможность формирования статистических данных о воздушных перевозках пассажиров на территории Крайнего Севера для формирования объективной оценки эффективности мер государственной поддержки межрегиональных и местных авиаперевозок.

**6. Органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации, территории которых относятся к районам Крайнего Севера и приравненным к ним местностям, и органам местного самоуправления:**


1) предусматривать развитие гражданской авиации в планах социально-экономического развития территории, оказывать государственную поддержку в создании региональных авиакомпаний, содержании аэродромной инфраструктуры, подготовке кадров специалистов на основе государственно-частного партнерства;

2) принять меры по поддержанию в надлежащем состоянии сети посадочных площадок, расположенных в удаленных и труднодоступных местностях;

3) провести исследование спроса и перспективных направлений пассажирских авиаперевозок на территории соответствующего субъекта Российской Федерации;

4) проработать вопрос о создании маршрутной сети местных воздушных перевозок с внедрением воздушных судов Ил-112 и ТВС-2ДТС.

Председатель  
Комитета Совета Федерации  
по федеративному устройству,  
региональной политике,  
местному самоуправлению и  
делам Севера

 О.В. МЕЛЬНИЧЕНКО