



ХРОНИКА ЮБИЛЕЙНОГО ГОДА: КК, МАРАП И СРО АБ НА НОВОМ ЭТАПЕ СВОЕЙ ИСТОРИИ

СЮЖЕТ ТРЕТИЙ

БОРЬБА ВОКРУГ ПРИКАЗА МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ ПО АРЕНДНЫМ СТАВКАМ ЗА ЗЕМЛИ ПОД АЭРОПОРТАМИ И АЭРОДРОМАМИ

Нам много раз в жизни приходилось убеждаться в справедливости народной мудрости, утверждающей, что дорогу осилит идущий. В том числе и в прошедшем, 2011 году, и уже в этом, 2012.

О чем идет речь, спросите вы? Прежде всего, и главным образом о том, что конструктивное взаимодействие авиационной общественности и бизнеса с властью возможно. Наглядное тому свидетельство – борьба, которую пришлось вести МАРАП и СРО АБ с Минэкономразвития России, из-за приказа № 597 «Об утверждении ставок арендной платы в отношении земельных участков, находящихся в собственности Российской Федерации и предоставленных (занятых) для размещения аэродромов и аэропортов».



Скажем сразу, что борьба эта продолжалась несколько месяцев и потребовала от руководства и экспертов МАРАП и СРО АБ крайнего напряжения сил, проявления профессионального и даже дипломатического мастерства, выдержки и терпения.

История эта, отчасти напоминающая детектив, берет свое начало в первых числах ноября 2011 года, как только стало известно, что названный приказ Минэкономразвития представлен в Минюст России на государственную регистрацию, и удалось заполучить его текст. А завершилась только во второй половине февраля 2012 года после того, как приказ был зарегистрирован Минюстом в приемлемой редакции.

За это время руководству обеих организаций пришлось неоднократно направлять в Минэкономразвития, Минюст, Минтранс и Росавиацию письма, разъяснять и доказывать невозможность государственной регистрации 597-го приказа в предложенной Минэкономразвития редакции; не единожды обращаться к ответственным работникам Минтранса и Росавиации и даже первым лицам названных ведомств с просьбой о поддержке и содействии в решении данного вопроса.

Проблема эта была предметом обсуждения и на Всероссийской конференции транспортников, которая состоялась в Новосибирске 8 ноября 2011 года и была посвящена теме «Программа Общероссийского народного фронта как механизм к транспортной доступности населения и бизнеса». Вначале она была озвучена на круглом столе по авиационной тематике («Обеспечение доступности населения к региональным авиационным перевозкам»), а затем – в выступлении генерального директора МАРАП на пленарном заседании конференции.

Следует подчеркнуть, что по сути своей **эта проблема не является локальной и присущей только гражданской авиации**. Ведь с ней постоянно сталкиваются предприятия инфраструктуры водного транспорта, а также предприятия автомобильного и железнодорожного транспорта. Именно этот момент подчеркивали участники совещания, проведенного премьер-министром 8 июня, по итогам которого Минэкономразвития, Минтрансу и Минфину было поручено представить предложения по совершенствованию законодательного регулирования земельных отношений (п. 7 Протокола совещания у Председателя Правительства РФ В.В. Путина от 8 июня 2011 года № ВП-П19-32пр «О проблемах транспортного комплекса Российской Федерации»).

В чем заключались принципиальные разногласия МАРАП и СРО АБ с авторами приказа № 597?

Во-первых, в нарушение признанного Российской Федерацией принципа ИКАО о недопущении **дискриминации воздушного транспорта в сравнении с другими видами транспорта**, установленные рассматриваемым приказом ставки арендной платы оказались в десятки раз выше, чем для автомобильных дорог, и в сотни раз выше, чем для железных дорог.

Так, для ОАО «РЖД» средняя ставка арендной платы за федеральные земли составляет 0,3 копейки за кв. метр, в то время как, например, для аэродромов это значение достигает 2,1 рубля за кв. метр. Установленные приказом размеры ставок арендной платы для низкодоходной аэропортовой деятельности многократно превышают максимально допустимый уровень, предложенный Росавиацией, однако проигнорированный издателями приказа.



Во-вторых, работниками Минэкономразвития **были допущены системные ошибки, т.к.** они **не учли специфику производственной структуры гражданской авиации**, зафиксированную в Воздушном кодексе РФ (в части, касающейся определений понятий «аэродром», «аэропорт», «аэровокзал»). В приложении к приказу приводились ставки арендной платы применительно только к земельным участкам под двумя типами объектов – «аэродромами» и «аэровокзалами». Упущено понятие «аэропорт», на земельных участках которого располагаются, к примеру, авиационно-технические комплексы, топливозаправочные комплексы, грузовые комплексы, подразделения спецтранспорта, комплексы бортового питания, отдельные здания администрации аэропортов и другие, которые в результате выпали бы из сферы регулирования данного приказа. Аналогичным образом при установлении арендной ставки за земельные участки под «аэродромами» не были упомянуты земельные участки под комплексами средств обеспечения воздушного движения, имеющими равный с аэродромами юридический статус. В итоге указанные земельные участки также выпадали из сферы регулирования данного приказа.

Таким образом, приказ не учитывал интересы разных сфер авиационного бизнеса, связанных с наземной инфраструктурой, что вызвало серьезную обеспокоенность некоммерческих организаций, представляющих их интересы.

Что было предпринято МАРАП, СРО АБ и их партнерами, чтобы добиться устранения указанных ошибок?

Директор Ассоциации вертолетной индустрии (АВИ) Мирзаянов Ф.М. направил заместителю Министра транспорта Окулову В.М. обращение с просьбой скорректировать ставки сборов за аренду земель не только для аэродромов, но и для вертодромов и посадочных площадок (исх. №168 от 31.10.2011).

МАРАП и СРО АБ, проведя экспертизу приказа и стремясь предотвратить его негативное воздействие на экономическое состояние наземной инфраструктуры гражданской авиации, обратились к президенту СТР Ефимову В.Б. с просьбой (исх. № 110 от 02.11.2011) оказать содействие в приостановлении регистрации упомянутого приказа в Минюсте и возвращении его в Минэкономразвития на доработку. Наша позиция встретила в СТР полное понимание, и в Минюст на имя заместителя Министра юстиции Костенникова Д.В. было направлено соответствующее письмо (исх. № 384 /ПС от 03.11.2011) за подписью В.Б. Ефимова.

Поскольку вплоть до конца ноября усилия МАРАП и СРО АБ не привели к желаемому результату, они вынуждены были обратиться к Министру транспорта с просьбой оказать содействие в решении этого вопроса (исх. № 117 от 28.11.2011). Левитин И.Е. согласился с приведенными в письме доводами и 2 декабря официально обратился к Министру экономического развития Набиуллиной Э.С. с просьбой отозвать из Минюста с государственной регистрации приказ № 597 «в целях уточнения его положений с участием авиационного сообщества». Однако Набиуллина Э.С. так и не отозвала приказ, несмотря на то, что Левитин И.Е. фактически аннулировал его согласование.

Остроты ситуации добавляло то обстоятельство, что срок регистрации документа истек 8 декабря. **К чести Минюста, он в соответствии с установленным порядком 7 декабря воспользовался своим правом на отказ в регистрации нормативного правового акта.**

Таким образом, **усилия, предпринятые МАРАП и СРО АБ в тесном взаимодействии с руководством СТР, Минтранса и Росавиации, позволили не допустить государственную регистрацию некачественного приказа в целях его доработки с учетом специфики воздушного транспорта**, о чем, конечно же, авиационное сообщество было сразу проинформировано.

Пользуясь возникшим в истории с приказом тайм-аутом, МАРАП и СРО АБ обратились к Министру транспорта с предложением **сформировать из представителей органов авиационной власти, отраслевой науки, авиационной общественности и авиационного бизнеса комплексную рабочую группу экспертов для совместной работы со специалистами Минэкономразвития**. Как известно, обе названные многопрофильные СРО располагают большим экспертным потенциалом профессионалов из числа действующих руководителей и специалистов во всех сферах деятельности гражданской авиации. Указанная группа, по мнению руководства обеих организаций, должна была и смогла бы (при желании сторон и необходимой организации) работать профессионально, прозрачно и оперативно, поскольку актуальность решения проблемы арендных отношений в наземной инфраструктуре сомнений не вызывает. А многие решения необходимо было принимать «еще вчера», но не в ущерб качеству, следуя широко известному классическому принципу: «Не навреди!» **Ведь необходимость оценки качества принимаемых решений и их последствий для экономики и производства никто не отменял, особенно в такой сфере, как гражданская авиация.**

Рабочая группа, правда под эгидой Росавиации, была создана. На нее была возложена локальная задача: принять участие в разработке проекта приказа Минэкономразвития России по ставкам арендной платы в отношении земельных участков, находящихся в собственности Российской Федерации и предоставленных (занятых) для размещения объектов ЕС ОВД, вертодромов и посадочных площадок, проведении необходимых расчетов и подготовке экономического обоснования к проекту приказа. **Промежуточный итог этой работы:** названный документ в части, касающейся объектов ЕС ОВД, согласован с ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», Росавиацией и Минтрансом России. На момент верстки журнала указанные предложения находились на рассмотрении в Минэкономразвития России.

В заключение хочется еще раз подчеркнуть: эта история лишний раз подтвердила **правильность стратегического курса МАРАП и СРО АБ на установление и развитие профессионального диалога с органами государственной власти любого уровня.**