

«Круглый стол» АЭРОПОРТЫ И ОТНОШЕНИЯ СОБСТВЕННОСТИ. ОПТИМИЗАЦИЯ АЭРОНАВИГАЦИОННЫХ СБОРОВ

**ИВАНОВ В.Н.**

– Готовясь к заседанию, я просмотрел Воздушный и Земельный кодекс. К сожалению, ответа на наши вопросы там нет. У нас две формы собственности: аэродром, все сигнальное оборудование, ОВД – федеральная собственность, все остальное – другая. Мы не знаем, что делать с землей: у каждой территории свои налоги, каждый генеральный директор воюет в одиночку, т.к. законодательной базы нет. Я несколько раз выступал в комитетах и комиссиях при Совете Федерации. Все соглашались, но ничего не делается.

Мне бы хотелось, чтобы обсуждаемые здесь проблемы легли в документ от имени МАРАПа.

**МАКСИМОВ МИХАИЛ ИГОРЕВИЧ**

генеральный директор ОАО «Аэропорт Кольцово», сопредседатель КК-32

– Вопрос сейчас сводится не к отношению к собственности вообще, а к отношению к частной собственности, ее роли в развитии аэродромов, аэропортов. В данном случае **политика государства должна строиться исходя из двух главных целей ГА**. Это развитие пассажиропотока (в условиях его снижения из-за нефтяного кризиса) и развитие наземной инфраструктуры, которая за последние 15 лет устарела, т.к. существенных вложений в нее не было.

Какие вопросы задаются сейчас из «живых»? Каким образом построены отношения операторов аэропорта и собственника федерального имущества? Как привлечь частный капитал в реконструкцию объектов, находящихся в государственной собственности, на которые государство денег не выделяет или выделяет в минимальном объеме? Что делать с аэропортами совместного базирования, как выстраивать отношения с Минобороны? Каким образом земля передается аэропортам?

На примере нашего аэропорта и наших инвесторов хочу рассказать, **с какими проблемами мы сталкиваемся. Аренда федерального имущества – главным образом, ВПП**. Нам важно, чтобы это федеральное имущество было приведено в порядок. Нам важно, чтобы это минимально сказалось на стоимости перевозок: тарифы растут, и перекладывание этого роста на пассажира негативно повлияет на общий пассажиропоток. Поэтому **нужно прекратить разговоры о том, что на федеральном имуществе мы зарабатываем**, и нужно счет предъявить за то, что оно «бесконтрольно» использовалось. Все мы знаем, что **ни в одном аэропорту не накоплены никакие излишки**. Нам выставлено 170 млн. руб., но этих денег у нас нет. **Если такие счета будут предъявлены, долги автоматически перейдут на авиаперевозчиков**, и наряду с проблемой роста цен на топливо нужно будет решать проблему расчетов с аэропортом за эту задолженность.

Арендная плата за федеральное имущество, передаваемое в пользование частным операторам, должна быть минимальной. **Не стоит сейчас в России вопрос о наполнении бюджета. Важно другое** – каким образом дотировать гражданскую авиацию. **Если мы хотим поддержать ГА и авиаперевозчиков, за федеральное имущество не следует выставить завышенную арендную плату.**

Нужно **устранить неопределенность в ситуации по распоряжению федеральным имуществом: сейчас это делает фактически Росимущество**. Нужно, чтобы оно делегировало профильным для нас ведомствам право распоряжаться этим имуществом, т.к. Росимущество не знает наших проблем.

Как привлекать частные инвестиции в имущество, которое находится в собственности государства? Много говорится о концессии, о государственно-частном партнерстве. Однако забывается один очень важный момент. **Частный капитал придет только в ту отрасль, где есть возврат инвестиций**. По опыту нашего и других аэропортов мы знаем, что сейчас в России только московский авиаузел может возвращать частные инвестиции.

Конкретно по аэропорту Кольцово. У нас инвестиционная программа 27 млн. долларов – то, что мы вкладываем в новый международный терминал. Если мы предлагаем частному бизнесу построить терминал и зарабатывать на нем, то мы должны будем включить в тариф на обслуживание пассажиров на международных авиалиниях инвестиционные составляющие, которые позволят нам возратить эти вложения. Поэтому когда речь идет о привлечении частного капитала в реконструкцию федерального имущества или строительство объектов, нужно четко понимать: это обязательно приведет к росту тарифов. А в них пока нет части для возврата капитальных вложений. **Частному капиталу необходима гарантия возврата средств. Пока что экономических предпосылок для возврата инвестиций нет.**



По аэродромам совместного базирования мое мнение однозначно: Минобороны должно платить за их услуги. Сейчас гражданская авиация субсидирует военных: все взлеты-посадки для них не учитываются, все это автоматически перекладывается на ГА. Военные должны взять на себя часть этих затрат. Это будет со стороны государства шагом навстречу ГА, позволит нам не пересматривать, например, в следующем году тарифы.

По земле. Практически везде земля не оформлена, не решено – муниципальная это собственность, области или федерации. Понятно, что в конце концов земля под крупными аэропортами и аэродромами должна остаться у федерации, под региональными аэропортами – у местных органов власти. Сейчас необходимо избежать следующей ошибки. Земля, особенно в крупных городах, стала весьма востребованной. Поэтому необходимо наложение сервитутов на использование земель вокруг аэропортов, нужна четкая государственная позиция: землю вокруг аэропорта без его согласия не выделять. Выдвигаются требования: дайте разработанный генплан, еще что-то. Нужно как-то упростить эту процедуру. Генплан для аэропорта Кольцово стоит порядка 10 млн. руб., и разработка его занимает год. При этом абсолютно всем понятно, где потенциально будут размещены третья полоса и аэровокзальный комплекс в случае роста пассажиропотоков.

ИВАНОВ В.Н.

– В отношении аэродромов совместного базирования мое мнение более кардинальное, чем у Михаила Игоревича. Аэродром называется совместного базирования, а там ни одного самолета военного нет. В то же время закрыты десятки, а может быть, сотни аэродромов чисто военных, под одной Москвой 20 закрыто. **Нужно прекращать совместное базирование, пусть военные перемещаются на те аэродромы, которые они закрыли.**

Земля, особенно привокзальная площадь должна быть аэропортовской, а не местной власти, потому что это элемент технологического обслуживания пассажиров. И второе – нельзя интуитивно предполагать, где вокзал будет, где полоса. Нужна обязательно схема генерального плана, чтобы сделать землеотвод на всю жизнь. Если мы этого быстро не сделаем, город наступает. Мы должны делать генеральные планы и схемы генеральных планов – на будущее, на обозримую перспективу. Потому что **аэропорт – предприятие вечное.**

АНДРЕЕВ В.И.

– Маленькая справка по аэродромам совместного базирования. Точную цифру не могу назвать, но порядка 20 с лишним – это **аэродромы совместного базирования с Минобороны, и большинство из них хозяева – военные.** Поэтому кому придется уходить, наверное, тут надо вопрос изучать, а не ставить так решительно.

ПЫСЕНОК ВЛАДИМИР ГРИГОРЬЕВИЧ генеральный директор ОАО «Нижневартовскавиа»

– **Наш авиационный бизнес состоит из двух частей. Первая** – это компании и все, кто поставляет и ремонтирует авиатехнику, поставляют имущество, особенно керосин злополучный и т.д. Эта **часть бизнеса работает в рыночных условиях:** устанавливает цены на билеты, керосин, запчасти, самолеты, вертолеты, агрегаты. **Вторая часть бизнеса – аэропорт.** Сегодня и федеральные, и региональные аэропорты поставлены в жесткие рамки: если нам разрешат повысить цену на какие-то проценты, то поднимем, если нет... Если система федеральная, то надо в Москве защищаться, а это очень сложно! Чтобы на 3-5% поднять тариф за взлет или обслуживание, то примерно за полгода подаешь документы. Документов этих чemoданы, втроем – впятером везешь туда. Если удастся защитить, то это, большое счастье, к концу года. Вот и думаешь: тебе в этом году надо как-то проработать, прожить, а о следующем годе надо беспокоиться уже с января этого. Такая ситуация ставит нас в какое-то униженное положение, и с этим надо что-то делать.

Очень важная проблема – цена керосина: она не регулируется, никто не пытается с ней бороться, даже на правительственном уровне. Дня три назад я получил известие, что тонна керосина выросла в цене на 2 тыс. руб. Мы повышали тариф на 5-6% (500-700 руб.), но чтобы сразу на 2 тысячи повысить цену – это просто какой-то «запредел»! Тем более – летом!

В сегодняшней газете прочитал статью «Большая дележка», в которой приведены четыре основных направления нормативно-правового обеспечения. В Воздушном кодексе аэропорт – просто техническое сооружение, юридически он никак не обозначен. Закон об аэропортах до сих пор не принят. Это значит, что **мы работаем до сих пор вне юридических норм,** просто так – работаем и работаем. Это первое.

Второе – регулирование имущественных отношений, особенно собственности. Сегодня мы находимся по собственности в тупике. Как может действовать предприятие, когда у него и та собственность, и эта?! Сейчас всем региональным руководителям, губернаторам Президент РФ дает много полномочий. Например, в нашем Ханты-Мансийском автономном округе губернатор, правительство говорят: «Отдайте нам аэропорты, которыми вы не хотите заниматься». Однако федеральные власти хотели бы продать, а не отдать. Но даже наш богатый округ не в состоянии купить 13 действующих аэропортов. Об этом мы говорим уже 5-7 лет, а воз и ныне там. А взять такие муниципальные аэропорты, где грунтовая площадка и непонятно какая хатенка стоит или какой-нибудь



балочек. Сколько мы можем говорить об этом имуществе, кому оно там нужно? Так что **властям на местах надо определиться, сколько им аэропортов нужно**, а по федеральным аэропортам, конечно, российское правительство должно решить.

Третье направление, над которым, как пишется, надо работать, – **организация управления имуществом**. И четвертое – **регулирование деятельности собственно аэропортов**. Минтранс считает, что применимы различные формы регулирования – на федеральном, местном уровне и корпоративное регулирование.

Все эти направления работы переплетаются. Тут сказано, что Карл Карлович принимал самое активное участие в формулировании этих проблем. Он здесь присутствует и, я думаю, поможет нам разобраться. Руководству нашего Клуба, МАРАП и Ассоциации аэропортов необходимо обратиться в Госдуму, чтобы закон об аэропортах был, наконец, принят и осуществлялись какие-то действенные меры по регулированию цен на авиаперевозки.



РУППЕЛЬ К.К.

– Все оптимистично настроены: перевозки растут, уже говорят, что будет и 50 миллионов. Анализ показывает, что рост перевозок есть, однако он идет за счет московского узла и 10-12 крупнейших аэропортов страны, правильно? Внутри даже таких обширных территорий, как Тюменская область, Ханты-Мансийский АО, Красноярский край, Якутия, в деревни и поселки мы не летаем и вряд скоро ли полетим. **Хорошо, что московский узел развивается, но и о большой России нам тоже как-то надо позаботиться.**

Что касается закона об аэропортах, он действительно уже сверх всякой меры находится в Госдуме. Многолетние хлопоты и Иванова В.Н., и Горбачева В.И., их обращения в различные инстанции (чем выше, тем лучше!) результатов не принесли. Думаю, что про эту редакцию закона нам пора забыть. Надо актуализировать этот закон и внести его вновь в Госдуму через МДО. Сейчас рассматривается вопрос о снятии ограничений, которые были введены Верховным Советом в 1991 г., – о передаче и закреплении всего имущества ГА в федеральной собственности. С принятием этого законопроекта появится техническая возможность передачи имущества субъектам федерации, но, к сожалению, на возмездной основе. Мы **сейчас туда внесли поправку: «на возмездной или безвозмездной основе, по усмотрению Правительства»**. Полагаю, что надо платить тем регионам, которые возьмут это имущество и будут сохранять его.

По тарифам. Практика пересмотра тарифов требует изменений. В федеральной службе по тарифам осознали, что механизм не работает. Рассмотрение занимает 6-7 месяцев, и пока увеличат тарифы, инфляция уже все «съест». Однако мы не должны заикливаться только на одной из главных составляющих тарифа, есть же неавиационные виды деятельности. Их надо максимально развивать там, где это возможно.

Земля, особенно привокзальная, – наиболее востребованная и высокодоходная статья. **В законе о земле или об аэропортах должно быть зафиксировано: земля принадлежит аэропортам. Я категорически против того, чтобы федеральное имущество передавалось аэропортам на условиях аренды.** По существующему законодательству деньги от аренды сразу уходят в казначейство и в отрасль не возвращаются. Я возлагаю большую надежду на принятый закон о концессиях, который позволит заключать договор с тем оператором, который работает с этим аэропортом, и деньги будут обращаться в отрасли, приносить прибыль. Тогда за счет этого оборота можно будет привлекать дополнительные средства.

РЕПЛИКА

– Пока не выйдут необходимые ГА законы, любой губернатор, вкладывая деньги, не может быть уверен, что его не посадят за нецелевое использование бюджетных средств.

РУППЕЛЬ К.К.

– Закон уже находится на подписи, по нему к Райкову обращайтесь, он инициатор.

С одной стороны, я рад нашему конструктивному разговору, но с другой стороны, меня уже начинает потряхивать... Вчера я уже говорил, что моим урезанным штатом решить обозначенные вами задачи невозможно! Кто будет разрабатывать предложения? Определитесь, что возьмет на себя Ассоциация аэропортов, что – МАРАП, и тогда совместными усилиями мы сможем сделать многое.



ДМИТРИЕВ Ю.Я.

– В Волгограде 10 лет действовал договор безвозмездного использования. Рождали мы его вместе с Комитетом по использованию имущества, и я до сих пор сожалею, что не сделали его на 20 лет. **Инициатива исходила от меня, со мной согласились. Срок договора закончился 1 января 2005 г.,** и меня почти полгода преследовали прокуратура, милиция, ФСБ, Комитет. Дали мне новый договор – цифры там были астрономические! И в течение трех месяцев – переписка, хождение, поездки... В конечном итоге, сбил я цену, насколько смог, но вынужден был подписать этот договор аренды. И то подписали его мне только на один год, хотя я настаивал на пяти, зная, что с каждым годом эта



цифра будет нарастать. **Все зависит от чиновничьего произвола, от бюрократов.** Нам нужны пусть не единые, но обоснованные нормативы, а самое главное – решить по арендной плате за федеральное имущество. Иначе мы «загоняем» аэропорты – и большие, и средние, а тем более – маленькие.

По земле. Гумрак, аэропорт Волгограда – за городской чертой. Горсовет через областную Думу включает аэропорт в город. Я доказывал, что пятикратно, десятикратно вырастет арендная плата! Так оно и получилось. **Аэропорт – социально значимый объект. Надо помогать ему, вкладывать деньги, а не отбирать их.**

И еще: я хотел бы нацелить тех, кто не сдал жилой фонд в поселках, – торопитесь! С каждым годом будет все сложнее, это будет проблема из проблем!

ЛЕНСКАЯ АННА АЛЕКСАНДРОВНА

главный советник Аппарата Полномочного представителя Президента Российской Федерации в Уральском Федеральном округе

– Абсолютно оправданно привлечение муниципальных средств к содержанию тупиковых аэропортов в районных центрах, которые используются исключительно для связи района с областным центром. Районы имеют разный уровень достатка: какие-то могут участвовать в содержании аэропорта, какие-то – нет. Однако те, у кого есть возможность и желание участвовать в содержании аэропортов, связаны по рукам и ногам ФЗ № 135 «О разграничении полномочий краевых федеральных органов власти и органов местного самоуправления». **Содержание аэропортов выходит за пределы их предмета ведения, т.к. муниципальные органы отвечают за организацию транспортной связи внутри района. Когда мы столкнулись с такой проблемой, то выход, в принципе, нашли.** (Хотя еще, конечно, вопрос, как к этому отнесется прокуратура при проверке соблюдения бюджетных требований.) В регионе разработана программа, направленная на достижение социально-экономического эффекта. Прделана колоссальная работа, чтобы районы могли вкладывать деньги в развитие и содержание аэропортов и чтобы появилась возможность сдерживания роста цен на билеты.

Чтобы такие проблемы не создавать, не проще ли все-таки в этот закон внести поправку, которая давала бы такую возможность муниципальным органам: отнести к их предмету ведения участие в содержании социально значимых аэропортов. Это было бы актуально, и думаю, многие районы этой проблемой занимались бы и вкладывали средства.



РЕПЛИКА

– Что можем сделать по авиационной безопасности в тупиковых аэропортах, которые находятся в муниципальной или частной собственности? Это вопрос государственный. Но требования, которые предъявляются к международному и тупиковому аэропорту не должны быть одинаковы.

Вот прокуратуры коснулись... Заводят уголовное дело, потому что у меня в приписных аэропортах нет досмотра. Начали мы там население досматривать, но поставить эту технику с цветными мониторами в такой аэропорт, где выполняются рейсы два раза в неделю, невозможно! Думаю, что **должно быть разграничение требований по авиационной безопасности к аэропортам I-й категории и аэропортам с малой интенсивностью.**

РУППЕЛЬ К.К.

– Такой документ находится на регистрации в Минюсте с февраля 2005 г., и там именно такой подход. Минимальные требования по авиационной безопасности должны быть везде, но более жесткие – для международных аэропортов, и там особо выделен московский авиаузел.

РЕЙХ АЛЕКСАНДР ГЕНРИХОВИЧ

генеральный директор ООО «Международный аэропорт Кемерово»

– Аэропорт Кемерово является федеральным аэропортом для международных сообщений. **В Минтрансе разработана еще одна программа по реформированию аэропортовой сети. Судя по ней, мы перестаем быть федеральным аэропортом, возможно, перестанем быть и международным.** Планируется всего лишь 8 хабов создать, остальные аэропорты сделать региональными. К чему это может привести? В Западной Сибири высокая плотность населения. Сейчас имеют статус международного Толмачево, Барнаул и Кемерово. Ни Барнаул, ни Кемерово не подпадают под статус федеральных аэропортов.

На сегодняшний день в Сибирском ФО ближайший хаб будет в Красноярске, но это большое расстояние, увеличение стоимости рейса, прямые затраты авиакомпании и пассажиров. И в первую очередь, это напрямую связано с обеспечением безопасности полетов. Платежеспособность населения в нашем регионе повышена. Появилось предложение – появился спрос. В сравнении с предыдущим годом по итогам I полугодия 2005 г. пассажиропоток у нас увеличился на 62%. И несмотря на то, что в красноярском аэропорту идет ремонт, мы успешно справляемся с летними пиковыми нагрузками.



РУППЕЛЬ К.К.

– В абсолютных цифрах назовите.

РЕЙХ А.Г.

– Абсолютные цифры – 57 тысяч. Если 5 лет тому назад отправки составляли 40 тысяч в год, то в этом году, я думаю, мы выйдем на 100 тысяч.

О проблеме содержания работников контрольных федеральных органов. По постановлению № 60, если пункт пропуска был открыт по инициативе субъекта федерации, то и его техническое оснащение лежит на нем. Мы эту функцию выполняем. Остается вопрос по заработной плате нескольких пограничников, которые находятся у нас в аэропорту. По разрабатываемой программе государственно-частного партнерства мы готовы эту расходную часть взять на себя. Понятно, что федералам напрямую платить деньги нельзя, но, может быть, рассмотреть вопрос о создании какого-то фонда, чтобы финансировать через него?

Мне очень не понравилась одна из реплик, что это амбиции **губернаторов – иметь в своем распоряжении международный аэропорт и летать напрямую. Ведь реформирование нужно проводить из-за рынка, делать все в интересах пассажира.** Поэтому к проведению **реформы надо подойти более взвешенно.** А то мы через год снова с вами соберемся **обсуждать итоги, а они окажутся плачевными.**

ИВАНОВ В.Н.

– Надо быть оптимистом, это хорошо! Но радоваться тем, кто занимается аэропортами, рано: 47% объемов перевозок осуществляет московский авиаузел, а 90% приходится на 7 аэропортов, и объем перевозок растет. При этом из 1500 у нас осталось 394 аэропорта, из них 70 – международные. Ну и что?! **Хочет быть аэропорт международным – пусть он им будет, только оценка при выдаче лицензии должна быть объективной.** Чтобы не сарай какой-нибудь получил лицензию, а чтобы это был современный аэровокзальный комплекс, отвечающий всем международным стандартам. Ведь вопрос в чем? «Граница» целыми днями работает, там человек 10 сидит, платим им зарплату из госбюджета. Может быть, я не прав, но если хочет быть аэропорт международным, почему его надо волевым порядком лишать этого? И если губернатор этого хочет – и слава богу! Но платите, пожалуйста, границе, таможене из своего бюджета! **Нельзя ограничивать количество международных аэропортов, у нас болезнь – давай ломать все!** Вот Нижневартовск – объединенный авиаотряд, потрещающий аэропорт. Нет, давайте выделим аэродром, вокзал, ГСМ! А хозяин-то один должен быть!

У нас сегодня нелегитимные генеральные директора, вы знаете об этом? Слава богу, мы по старинке привыкли, уважаем их и ценим. А на самом деле у нас же нет главного оператора в аэропортах, потому что **нет закона.**

РУППЕЛЬ К.К.

– Действительно, есть намерения сократить количество аэропортов. Вадим Николаевич, добрая душа, всем бы разрешил. **Пусть будет аэропорт международным, но прежде пусть докажет экономическую целесообразность его открытия.** Ведь, кроме Кемерово, губернатор хотел бы еще один аэропорт для международных полетов, правильно? А область, скажем, не самая большая. Спросите вон у Пысенка, сколько лет он добивался получения статуса международного аэропорта? Причем там построен просто уникальный аэропорт. Но было условие: закройте «Радужный», тогда дадим добро на «Нижневартовск». «Радужный» закрывали даже дольше, чем открывали «Нижневартовск». Процесс закрытия гораздо сложнее, чем открытия, и мы должны понимать, что 50 тысяч – это все-таки очень мало. Чтобы содержать пограничников, таможен, санэпидстанцию, надо посчитать: если государство за счет деятельности этого аэропорта хотя бы компенсирует свои расходы – это нормально. Но платить госчиновникам из других карманов – нельзя, господин Иванов. Поэтому не предлагайте больше, это взяточничество называется. Это чисто государственная функция, и она должна лежать только на плечах государства. А у Александра Генриховича – хороший аэропорт, пусть он зря не беспокоится.

СУЛЕЙМАНОВ Р.Р.

– Наконец что-то такое клубное появилось к концу... Надо еще на день остаться.

В связи с волевыми решениями – то 30 компаний сделать, то 40... **При абсолютно бездарной роли Минэкономразвития, абсолютно инфантильном прогнозе все равно уже нельзя пользоваться прежними, «Цековскими» методами! Я не имею ничего личного!** Это не Вас, Карл Карлович, касается, это в целом – политика: сверху установить какую-то номенклатурную цифру. Слава богу, прошли мы это все. **То виноградники вырубали, теперь компании вырубам!**

Жизнь сама ставит все на места. Установите правила, а дальше бизнес определится, что ему делать. Когда нет правил, тогда и появляется чиновник, потому что, по определению, чиновнику правила не нужны или нужны такие, при которых он может себя вести так, как считает нужным. Это очевидно. И директора очень тревожатся, что опять начнут директивы: было 40 – станет 20, было 60 – станет 30. За этим же ничего не стоит, я как экономист говорю, потому что аэропорт один и другой – это две большие разницы. **До сих пор классификации аэропортов нет, классификации компаний – нет. Скажите мне – кто больше и кто лучше? По какому критерию устанавливать? По живому весу генерального директора или еще по какому? Нет экономических критериев!**





РУППЕЛЬ К.К.

– Роберт Рафаилович, я не защищаю чиновников, но и с вашей точкой зрения (что чиновник не заинтересован в правилах) согласиться не могу. Я и сам уже 15 лет чиновник. Если есть такие, то назовите конкретно фамилию. А так Вы всех хотите «обмазать одним мирром».

СУЛЕЙМАНОВ Р.Р.

– Карл Карлович, я хочу чтобы Вы меня правильно поняли. Такова природа этой функции. Ни в коем случае не конкретная фамилия! Я десятки книг прочитал про бюрократию в Штатах, в Европе: по определению это так, цель и мотив таковы.

У меня конкретный вопрос. К ФЗ от 02.07.2005 г. № 80 о лицензировании есть поправки, которые прекращают лицензирование различных видов деятельности, и эти поправки **вводятся в разные сроки**. Есть тревога: как бы у нас не получилось то же, что и с поправками по шумам и многим другим делам. Может, в решение записать, либо нам это как-то промониторить, чтобы нас врасплох эти поправки все не застали. Потому что сроки действия такие: с 1 января 2006 одни виды лицензий будут отменены; второй срок – с 1 января 2007, третий срок – через 6 месяцев после опубликования федерального закона. Я думаю, что этим нужно предметно заниматься всем отраслевым ассоциациям совместно с Минтрансом и с федеральными органами – Росавиацией и Росавианадзором.

РУППЕЛЬ К.К.

– Не могу сказать, что глубоко изучил этот закон, но знаю, что с 1 января 2006 г. вводятся определенные ограничения и основные – с 1 января 2007 г. **Остается в гражданской авиации три вида лицензирования: перевозок пассажиров, грузов, обеспечения авиационной безопасности. Три вида! Остальные виды лицензирования отменяются.**

МАКСИМОВ М.И.

– Если мы хотим развивать аэропорты, то нам нужно отдавать себе отчет в том, что пассажиропоток, который через нас сейчас проходит, – мизерный для аэропорта. Казалось бы, Екатеринбург – крупный порт на пересечении Европы и Азии, полтора миллиона пассажиров. И в то же время, по международным меркам, это – маленький порт. Почему у нас не развивается пассажиропоток? Очень дорого летать. Концентрация всех ресурсов в хабах приведет к снижению стоимости их услуг. У меня сейчас увеличение пассажиропотока на международных линиях автоматически ведет к снижению в 2 раза стоимости тарифа для всех авиакомпаний по обслуживанию. Поэтому это **общая задача – и аэропортов, и авиакомпаний – концентрировать потоки**. Другое дело, что это должно быть не директивно, а внимательно просчитано. Из региональной авиации концентрировать потоки тоже неразумно: если людям надо будет добираться 300 км до ближайшего международного аэропорта – это далеко и дорого!

Поддерживаю мнение о том, что **должна быть выработана единая политика в отношении аэропортов. Силового вмешательства здесь не должно быть. Ведь если всех «выбросить» в рынок**, как выстроитесь, так и выстроитесь, то получится «размазывание» пассажиропотока, а результат будет отрицательным, потому что мы не сможем снизить стоимость перевозки. **Единая стратегия развития всего аэропортового хозяйства** должна быть, и в ней, как показывает сегодняшнее обсуждение, **заинтересованы все – и аэропорты, и авиакомпании.**

Было бы очень правильно, чтобы не Ассоциация аэропортов, а именно МАРАП (поскольку она объединяет руководителей предприятий всех сфер авиабизнеса) инициировала выработку такой стратегии. Ведь сейчас даже наши профильные министерства не имеют четкой, ясной позиции по этому вопросу. Финансирование же этой работы должны взять на себя аэропорты и авиакомпании. Тем более, что такая практика у нас уже есть: когда «круглый стол» проводил Министр транспорта, пять аэропортов оплатили услуги приглашенного консультанта. Надо по итогам нашего заседания дать полномочия Исполнительной дирекции организовать эту работу: определить бюджет, сформулировать техническое задание, выбрать юридического консультанта и подготовить соответствующие документы.

ИВАНОВ В.Н.

– Правлением Ассоциации аэропортов в январе 2005 г. было принято решение не просить бюджетных денег для **разработки нового проекта закона об аэропортах**, а **вложить** свои (там надо примерно **1,5 млн. руб.**). Генеральные директора согласны с этим, но просят меня стать гарантом того, что документ пойдет в Госдуму. **Не хотят люди тратить впустую деньги и они правы.** Мы с Карлом Карловичем везде вместе бьемся и, в свою очередь, хотим получить гарантию Комитета по транспорту и связи. И пока мы ее не получим, мы не можем ничего обещать.

ПАДЕРОВ А.Н.

– **Почему все это мы должны делать сами, а не институт «Аэропроект»?** Прошу прощения, но **чьи это вопросы?** Это же ваши вопросы! **Как может МАРАП от имени Правительства внести закон на рассмотрение в Госдуму?! Это – ваша работа, и надо ее просто выполнять, тогда будет все в порядке.**

У нас есть еще одна тема – оптимизация аэронавигационных сборов. Есть предложение не открывать дискуссию, а предоставить возможность представителю Госкорпорации озвучить их информацию.



ПИВОВАРОВ АЛЕКСАНДР РУФОВИЧ

директор филиала «ЗапСибАэронавигация»

ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», вице-президент МАРАП

– К сожалению, проблем немало и в Госкорпорации. Это единственный орган, который контактирует и с аэропортами, и с другими инфраструктурами. Говоря о результатах административной реформы, я **хотел бы напомнить историю, начиная с 90-х годов.**

Когда рождалась Росаэронавигация, по постановлению Правительства объединенные авиаотряды разделялись на авиакомпании, аэропорты и структуры ЭРТОС и ОВД, которые входили в Единую систему ОВД. Тогда существовала договоренность о том, что эксплуатационные расходы и поддержание этой системы будут за счет аэронавигационных сборов, а модернизация и замена дорогостоящего оборудования – финансироваться из бюджета. В 1995 г. Правительство выпускает распорядительный документ, по которому деньги, предназначенные для Росаэронавигации, перераспределяются по другим отраслям народного хозяйства, а Росаэронавигация переводится на самоокупаемость и самофинансирование. При этом Минтранс определяет и утверждает тарифы за аэронавигационное обслуживание, порядок их сборов, распределение и контроль за их целевым использованием.

Так мы и жили, хотя о самоокупаемости и самофинансировании в таких условиях и речи быть не могло. Все решалось сверху: сначала ДВТ Минтранса, потом – Федеральной авиационной службой, Федеральной службой ВТ, какие-то попытки были и у ГСГА. При этом Минтранс с 2000 г. уже не имел полномочий устанавливать тарифы по аэронавигационному обслуживанию за взлет-посадку в районе аэродрома, в районе авиационных работ и на местных воздушных линиях. Он устанавливал тарифы только на маршрутах, на трассах.

Программа модернизации транспорта до 2010 г. у нас в «завале» (то есть подпрограмма этой программы под названием «Единые системы»). Мероприятия выполняются на уровне 20-30%. И все же за этот период сделано немало: установлено несколько десятков новых локоаторов, новых систем посадок, пеленгаторов, заканчиваем модернизацию и замену на новое поколение радиотехнического оборудования – радиоприемников и передатчиков. Но этого крайне недостаточно.

Об административной реформе. Мы надеялись, что в сравнении с реформой 2000 г. новая реформа учтет все эти недостатки и, наконец, появится официальный документ, прозрачный документ – закон об аэронавигационном обслуживании. Такой закон должен был бы четко определить природу аэронавигационных сборов. Что это такое, каковы составляющие, когда и кто устанавливает эти тарифы, когда они увеличиваются или уменьшаются? Кто имеет право освобождать от сборов, кого и в каких случаях? Кто компенсирует расходы по освобожденным от этих сборов компаниям? Мы немало министерств и ведомств обслуживаем безо всякой компенсации, и эта статистика достаточно велика. А ведь это такой же бизнес – авиационный.

В марте 2004 г. пришла следующая реформа, и мы с ужасом увидели, что ни в Положении о Минтрансе, ни в Положении о Росавиации **не предусмотрен порядок утверждения тарифов за аэронавигационное обслуживание** – ни на трассах, ни на местных воздушных линиях, ни за взлет-посадку, ни в районе авиационных работ.

Что в результате мы имеем? Приказ Министра транспорта № 110 в части, касающейся Госкорпорации, на сегодняшний день не выполняется. Предстоит проверка по линии ИКАО. Можно прямо сказать, что **мы ни одно из требований ИКАО с точки зрения уточнения координат аэронавигационных ориентиров пока не выполнили.** Аэропорты эту работу сделали, мы – нет. И не потому, что не хотим, а **потому, что нет денег.**

Проблема, известная и пользователям, и аэропортам – **это обеспечение поиска и спасания.** Сейчас мы не можем ни на копейку изменить договорные отношения по той же причине – нет денег. Уже многие авиакомпании «идут в отказ», потому что их экономика не выдерживает таких условий договоров.

Если же говорить о безопасности, то существуют точки и участки трасс, которые уже работают в условиях перегрузки. И есть точки, откуда давно пора убирать диспетчеров, персонал, переносить все оборудование в центр управления. Мы этого не можем сделать, потому что нет средств. Можно приводить еще много примеров.

Поэтому **еще раз просим Минтранс пересмотреть отношение к этой проблеме**, очень важной с точки зрения взаимодействия с инфраструктурами и особенно – с пользователями. С нашей стороны мы делаем все возможное и невозможное, чтобы уменьшить затраты, но есть пределы, за которые мы перейти не можем. Достаточно много объединено пунктов ОВД, объединяем объекты радиотехнического обеспечения полетов. Мало того, мы просим наши региональные управления и авиакомпании учесть, что есть немало аэродромов, имеющих систему посадки с обоими курсами, но есть и такие, где система посадки с обратно-посадочным курсом используется один-два раза в год. Вот мы и говорим: «Давайте мы ее уберем и перенесем туда, где она нужна!» **К сожалению, пока взаимопонимания в этом нет. И не потому, что не хотят пользователи или региональные управления, а потому, что те же нормы годности, установленные законодательством, сегодня не позволяют этого сделать.**



А мы вынуждены содержать эти системы посадок ради их использования 1-2 раз в год в сложных метеоусловиях. Это – подъездные пути, охранные мероприятия, электроэнергия, это – персонал, эксплуатация, сертификация и т.д. И целый хвост расходов, которые никому не нужны!

Поддерживаю коллег по проблемам федерального имущества и земли. У нас в Сибирском регионе уже поступают от муниципальных органов предложения заключать договоры аренды на условиях до 19 руб. за 1 кв.м. Это вообще драконовские условия! **Если государство не примет мер, то это приведет к дальнейшему развалу системы ОрВД и в целом гражданской авиации.** Поскольку, хотите вы этого или не хотите, какой бы золотой аэропорт ни был, какие бы ни были золотые авиакомпании, но без средств радиотехнического обеспечения и ОрВД летать будет небезопасно, а во многих случаях – и невозможно.

РУППЕЛЬ К.К.

– На сегодня Минтранс подготовлен и находится на согласовании проект постановления Правительства, которым предусматривается передать именно ему регулирование тарифов за аэронавигационное обслуживание. Тарифы действительно упали: если раньше они составляли 5-7% себестоимости, то сейчас это 1-2%. Естественно, нужна их корректировка, модернизация системы, а для этого тоже нужны деньги. Чтобы сократить расходы, надо где-то в северных аэропортах посадить диспетчеров, работать вахтовым методом – опять же из-за отсутствия нормальных условий, нехватки денег. Получается, что круг замкнулся: нет денег – не можем модернизировать, чтобы сократить эти же расходы.

Есть проблема СПАСОП. В документах четко прописано, что поисково-спасательное обеспечение – это функция государства. **У меня предложение: поисково-спасательное обеспечение передать от гражданской авиации в ведение Минобороны.**

Рассматривая проблемы ОВД, мы снова «упираемся» в несовершенство или, может быть, в отставание нашего законодательства от развития общества. Главным препятствием в управлении ВД, как и развитии авиации общего назначения, является несовершенство использования воздушного пространства. Необходимо разгрузить систему ОрВД от ненужных расходов. Это позволит развиваться и авиации общего назначения.

При разделении имущества между аэропортами и системой ОрВД все средства обеспечения посадки, которые находятся в аэропорту, надо оставить в его собственности. Аэропорт больше заинтересован в этом имуществе, поэтому идет на эти расходы. Если Госкорпорация желает все забрать к себе, то она, видимо, не совсем понимает, что основные доходы она получает на маршрутах, а расходы несет именно в аэропортах. Отрегулировав эти взаимоотношения, мы сможем сократить расходную часть системы ОрВД и повысить доходную.

Здесь не было озвучено то, что идет попытка «навесить» опять же на аэронавигационные сборы определенные, чисто государственные составляющие. Этого, на мой взгляд, ни в коем случае допустить нельзя!

ПАДЕРОВ А.Н.

– Очень жаль, что нет на заседании заместителей министра, так как мы рассматриваем очень серьезные темы. Сегодня мы подняли массу проблем, которые стоят перед гражданской авиацией и ее структурными подразделениями. Подведение первых итогов административной реформы показало, что успешное развитие ГА связано с реализацией высказанных здесь предложений. Но **одно дело – поговорить и услышать друг друга, а другое – подготовить необходимые документы.**

Поэтому предлагается: президиуму заседания и руководству МАРАП оформить их (с помощью юристов) и в соответствии с уставом Ассоциации направить документы в федеральные органы исполнительной власти и в Государственную Думу.

