



Приложение
к решению КАО от 13.07.2007 г.

ПРОГРАММА КОЛЛЕГИИ АВИАЦИОННОЙ ОБЩЕСТВЕННОСТИ (КАО) «ПЕРВООЧЕРЕДНЫЕ МЕРЫ ПОДДЕРЖКИ И РАЗВИТИЯ АЭРОПОРТОВОЙ И АЭРОДРОМНОЙ СЕТИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

№ п/п	Первоочередные меры	Комментарии. Ожидаемый эффект	Уровень подготовки и принятия решений	Период реализации
1	2	3	4	5
1. В области доработки Концепции развития аэродромной и аэропортовой сети.				
1.1	Внести в «Концепцию развития аэродромной (аэропортовой) сети гражданской авиации Российской Федерации на период до 2020 г.» следующие изменения:		Минтранс России, Росавиация, ГПИ и НИИ ГА «Аэропроект», Гос НИИ ГА, Гос НИИ «Аэронавигация», КАО	2007 год
1.1.1	Сформулировать Миссию аэропортового комплекса России и его главную функцию	По мнению авиационной общественности Миссия аэропортового комплекса России заключается в обеспечении конституционных прав и мобильности граждан и товаров при гарантированном качестве предоставляемых услуг и высокой степени безопасности перевозок, а также национальной безопасности государства.		
1.1.2	Сформулировать общий взгляд на перспективу развития аэропортовой и аэродромной сети до 2020 года.	Данный подход должен основываться на понимании – предназначения аэропортов и аэродромов в РФ; – необходимости развития не только крупных, но и региональных и местных аэропортов и аэродромов, а также для целей АОН, ПАНХ и бизнес-авиации;		



1	2	3	4	5
		– необходимости дифференцированного подхода к аэропортам и аэродромам в зависимости от экономико-географических и климатических условий регионов, в которых они расположены (в особенности, для Крайнего Севера, Сибири, Дальнего Востока, отдаленно Якутии).		
1.1.3	Концепция должна опираться на положение, что аэропорт в современных условиях является, с одной стороны, объектом производственной инфраструктуры и естественной монополией, а с другой – выступает как экономический агент на рынке товаров и услуг. Соответственно, в развитии аэропортовой и аэродромной сети в равной мере заинтересованы как хозяйствующие субъекты ГА, так и субъекты РФ, и государство в целом.	Позволит скоординировать и гармонизовать интересы субъектов авиационного бизнеса, субъектов РФ и государства в целом, более широко и эффективно использовать механизм частно-государственного партнерства.		
1.1.4	Определить цели и приоритеты деятельности государства на рынке аэропортовых услуг на основе комплексного подхода.	Позволит: – увязать Концепцию с другими документами (ФЦП), призванными определять перспективы и направления развития отдельных звеньев авиатранспортного комплекса страны; – связать основные цепочки технологического процесса; – учесть интересы и тенденции развития других сфер авиационного бизнеса (в частности, тенденции развития парка современных ВС, системы управления воздушным движением, модернизации структуры топливного обеспечения аэропортов, внедрения информационных технологий, в том числе электронных билетов и т.п.).		
1.1.5	Определить «стыковые узлы» для синхронизации Концепции в перспективе с новой редакцией Транспортной стратегии России и Стратегией развития гражданской авиации, к разработке которых намерены приступить органы государственного регулирования.	Позволит обеспечить комплексный подход к решению основных вопросов функционирования и развития авиатранспортной системы и ее отдельных звеньев, а также взаимосвязь с развитием транспортного комплекса России в целом.		



1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

1.1.6 Пересмотреть подход к финансированию программ и мероприятий, предусматриваемых Концепцией.

При подходе, основывающемся на философии ограничения финансовых средств, вкладываемых в развитие аэропортовой и аэродромной сети, ни одна проблема гражданской авиации страны, а не только ее аэропортовой сети не будет решена в разумные сроки.

1.1.7 Исключить из Концепции раздел «Консолидация управленческих ресурсов».

Планы создания российской управляющей аэропортовой компании – в качестве вновь создаваемого органа государственного регулирования деятельности аэропортов, находящихся в федеральной собственности (см. п. 2.3.12 Решения КАО), – не учитывают объективные требования экономики и существующую систему межбюджетных отношений.

1.1.8 Разработать критерии классификации аэропортов на «опорные» и не являющиеся таковыми.

При разработке критериев учесть современное административно-территориальное деление России, в том числе и на федеральные округа, а также реальное положение дел на рынке аэропортовых услуг; наличия сети предприятий и организаций по поддержанию летной годности и потребностей в ее расширении и/или модернизации.
Предусмотреть возможность уточнения перспектив развития региональных аэропортов с субъектами РФ и аэропортов МВЛ – с муниципальными органами управления, в первую очередь заинтересованными в развитии объектов ГА на своей территории.

1.2 Дополнить Концепцию следующими разделами / положениями:

1.2.1 расчеты необходимых инвестиций в развитие аэропортовой и аэродромной сети, с учетом возможностей, путей и механизмов более широкого использования потенциала частных инвесторов;

Позволит:
– оценить затраты на поддержание и развитие аэропортовой и аэродромной сети на основе долгосрочных инвестиционных программ;
– оптимально задействовать все имеющиеся источники финансирования;



1	2	3	4	5
		– решить задачу финансирования и доведения инфраструктуры аэропортов до международных стандартов.		
1.2.2	оценка рисков на рынке авиаперевозок;	Отсутствие такого анализа не позволяет говорить о детальной проработке экономических вопросов Концепции (включая прогнозные выводы).		
1.2.3	имущественные отношения;	Позволит определить необходимые экономические предпосылки для развития аэропортового комплекса страны.		
1.2.4	земельные отношения;	Позволит определить необходимые экономические предпосылки для развития аэропортового комплекса страны.		
1.2.5	развитие региональных и местных авиаперевозок;	Должны быть определены условия и механизмы развития региональных и местных авиаперевозок, процедура их поддержки за счет бюджетов разных уровней. Позволит в перспективе преодолеть или уменьшить диспропорцию в распределении объемов авиаперевозок (см. п. 1.8 Решения КАО)		
1.2.6	развитие нормативной правовой базы, регулирующей аэропортовую деятельность.	Должен быть определен перечень нормативных правовых актов, которые необходимо принять / изменить в развитие Концепции и в целях создания условий для эффективного функционирования и развития аэропортового комплекса страны. Разработка нормативных правовых документов должна осуществляться на основе комплексного подхода к вопросам правового регулирования гражданской авиации в целом.		
1.2.7	мероприятия по перестройке работы органов таможенного контроля в аэропортах по принципу «одного окна».	Позволит учесть современные тенденции резкого роста международных транзитных авиаперевозок через российские аэропорты и в связи с этим необходимость перестройки работы.		



5

4

3

2

1.2.8 мероприятия по подготовке хозяйствующих субъектов ГА, включая аэропорты и другие элементы производственной инфраструктуры ГА к вступлению России в ВТО, в том числе по подготовке к введению режима «открытого неба» в соответствии с нормами международного воздушного права.

Необходим SWOT-анализ и на его основе заблаговременная подготовка хозяйствующих субъектов к работе в новых условиях.

1.3. Разработать в качестве приложений к Концепции следующие программы и проекты:

1.3.1 Модернизация инфраструктуры аэропортовой и аэродромной сети.

В программе должна быть учтена тенденция резкого увеличения авиаперевозок на ВС зарубежного производства, разработаны бизнес-планы по приоритетным проектам, подготовлены и представлены в Инвестиционный фонд Правительства РФ бизнес-программы по модернизации аэродромов, реконструкции, модернизации и расширению технологических комплексов по поддержанию легкой годности. Предусмотрены меры стимулирования авиакомпаний в развитии национальной и международной маршрутной сети через аэропорты РФ.

1.3.2 Развитие магистральных аэропортов.

В проекте должны быть предусмотрены:
– система и механизм взаимодействия между магистральными аэропортами по минимизации издержек (как для авиакомпаний, так и для пассажиров);
– ответ на вопрос – за счет государства, за счет роста тарифов на взлет и посадку должны развиваться аэродромы и аэропорты, или за счет развития дополнительных услуг, развития логистических авиатранспортных комплексов, развития кластеров;
– необходимость разработки соглашений по взаимодействию между администрациями регионов, муниципалитетами и аэропортами по формированию авиатранспортных логистических комплексов.



1	2	3	4	5
1.3.3	Развитие аэропортов и аэродромов для АОН, ПАНХ и бизнес-авиации.	<p>В проекте необходимо:</p> <ul style="list-style-type: none"> – определить перспективы и направления развития аэропортов и аэродромов, большая часть которых расположена в районах Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока, Якутии; – учесть уникальные преимущества конкретных территорий и особенностей их экономико-географического положения; – определить, какие аэродромы являются основными для этих видов авиации; – предусмотреть формирование и развитие их материально-технической базы; – предусмотреть необходимость развития нормативной правовой базы, регулирующей деятельность и развитие этих видов авиации (в частности, решение вопроса о возможности регистрации субъектов малой авиации в России, а не за рубежом). <p>Позволит учесть в перспективе преодолеть или уменьшить диспропорцию в распределении объемов авиаперевозок (см. п. 1.8 Решения КАО).</p>		
1.3.4	Программа решения экологических проблем, связанных с функционированием и развитием аэропортовой и аэродромной сети.	<p>Позволит учесть на перспективу современные экологические требования.</p>		
1.3.5	Программа развития системы топливного обеспечения аэропортов.	<p>В программе необходимо:</p> <ul style="list-style-type: none"> – дать анализ состояния, тенденций и перспектив развития системы топливного обеспечения аэропортов; – предусмотреть необходимость, механизмы и источники финансирования реструктуризации и модернизации системы топливного обеспечения аэропортов; – увязать указанную программу по направлениям, ресурсному и правовому обеспечению как с Концепцией, так и с другими подпрограммами развития ГА; – разработать экономические и правовые механизмы, препятствующие монополизации ТЭК данной сферы бизнеса; 		



1	2	3	4	5
2.1.2	«О защите гражданской авиации Российской Федерации от актов незаконного вмешательства»	Позволит законодательно закрепить: <ul style="list-style-type: none"> • Правовой статус службы авиационной безопасности (САБ) аэропортов и ее действий в отношении третьих лиц; • Взаимоотношения с силовыми структурами РФ; • Финансирование мероприятий по обеспечению авиационной безопасности. 	Правительство РФ, Гос. Дума, Совет Федерации ФС РФ, Минюст России, ФСБ России, МВД России, Минфин России, Минтранс России, Ространснадзор, Росавиация, КАО	2008 год
2.2.	Внести дополнения и изменения в действующие федеральные законы:			
2.2.1	«Земельный кодекс РФ» «Налоговый кодекс РФ» Снизить /отменить размер платы за земельные участки, занятые под аэродромами и другими стратегическими объектами аэропорта (служба ГСМ, СПАСОП, объекты ГО)	Аэропорт является объектом транспортной инфраструктуры страны и земли, занимаемые аэропортом, с учетом генплана развития, должны быть приравнены к землям транспорта, в связи с чем арендная плата за земельные участки, занятые под аэродромами и другими стратегическими объектами аэропорта (служба ГСМ, СПАСОП, объекты ГО) не должна превышать:	Правительство РФ, Гос. Дума, Совет Федерации ФС РФ, Минюст России, ФНС России, Минэкономразвития России, Минтранс России, Росавиация, КАО	2008 – 2009 годы
2.2.2	«Земельный кодекс РФ» Установить запрет на изъятие из оборота земельных участков, занимаемых объектами воздушного транспорта (см. п. 2.2.1), для нужд, не связанных с данным видом деятельности.	<ul style="list-style-type: none"> • 0,1 % от кадастровой стоимости земли; или • 100 руб. за 1 га земли; или аэропорт должен быть полностью освобожден от платы за земли, занимаемые под государственную и стратегическими объектами. Установление нормативов платы за землю передано в ведение субъектов Российской Федерации, поэтому необходимо убедить их закреплять земли аэропортов, имеющих социальное значение, в безвозмездное пользование последних.	Правительство РФ, Гос. Дума, Совет Федерации ФС РФ, Минюст России	IV кв. 2007 – II кв. 2008 года



1	2	3	4	5
2.2.3	«О концессионных соглашениях в РФ»	<p>региональных аэропортов и аэропортов МВЛ утрачены для использования в интересах воздушного транспорта.</p> <p>Дополнить в части возможности:</p> <ul style="list-style-type: none">• заключения договоров концессии между юридическими лицами;• передачи на условиях конкурса прав на строительство (модернизацию) и последующую коммерческую эксплуатацию объектов аэропортовой инфраструктуры, в т.ч. и государственности (аэродром), до полной окупаемости инвестиций.	Минтранс России, Росавиация, КАО	2007 – 2008 годы
2.2.4	«Таможенный кодекс РФ»	<p>Снизить /отменить таможенные пошлины и иные таможенные платежи при ввозе импортной наземной авиационной техники, оборудования для аэропортов, а также запасных частей и комплектующих к ним, не имеющих российских аналогов.</p>	Правительство РФ, Гос. Дума, Совет Федерации ФС РФ, Минюст России, Минэкономразвития России, Минтранс России Росавиация, КАО	2007 – 2008 годы
2.3	Разработать нормативные правовые акты, регулирующие порядок резервирования земель для государственных и муниципальных нужд, включая резервирование земель для объектов воздушного транспорта (см. п. 2.2.1).	<p>Позволит:</p> <ul style="list-style-type: none">• резко снизить уровень ставок сборов и тарифов на услуги аэропортов, предоставляемые авиакомпаниям, а также стоимость авиабилетов;• ускорить модернизацию аэропортов с применением современного импортного аэропортового оборудования, направленного на обеспечение авиационной безопасности, и оборудования для обслуживания пассажиров и клиентуры. <p>Реализация Федерального закона от 10 мая 2007 г. № 69-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части установления порядка резервирования земель для государственных или муниципальных нужд» (ст. 10).</p> <p>Позволит создать правовые и, как следствие, экономические основы (предпосылки) для развития аэропортов и аэродромов на длительную перспективу.</p> <p>Повышение качества принимаемых решений.</p>	Правительство РФ, Минюст России, Минтранс России, Росавиация КАО	2007 год
2.4	Внести дополнения и изменения в действующие ФАПы и нормативные документы Минтранса России:	<p>Представить указанные нормативные правовые акты на обсуждение заинтересованных сторон и представителей авиационной общественности.</p>		



1	2	3	4	5
2.4.1	<p>ФАП «Сертификация аэропортов. Процедура» Приказ ФСВТ Минтранса России от 24.04.2000 г. № 98</p>	<p>Разработаны:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Дифференцированные требования по сертификации аэропортов в соответствии с их классификацией. • Установить срок действия сертификата аэропорта не менее 5-лет. <p>В дальнейшем (в соответствии с мировой практикой) установить бессрочное действие сертификата с последующими регулярными инспекторскими проверками.</p>	<p>Минюст России Минтранс России, Ространнадзор, Росавиация, КАО</p>	<p>2008 – 2009 годы</p>
2.5	<p>Провести экспертизу перечня документов, необходимых для принятия решения о передаче имущества из федеральной собственности в собственность субъектов РФ, установленно-го постановлением Правительства РФ от 13.06.2006 N 374, с учетом особенностей аэропортовой деятельности.</p>	<p>Перечень документов необходимо отразить и в ФЗ «Об аэропортах Российской Федерации» (см. п. 2.1.1). Кроме того, необходимо внести соответствующие изменения и в ФЗ от 6 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» (в последней редакции). В целом необходимо проанализировать все нормативные документы, регламентирующие вопросы собственности земель аэропортов, внести предложения по внесению в них соответствующих изменений, либо вообще отменить их действие, если они вступают в противоречия с новыми нормами.</p>	<p>Минюст России Минтранс России, Ространнадзор, Росавиация, КАО</p>	<p>III – IV кв. 2007 года</p>
2.6	<p>Определить понятия и условия специализации региональных и местных аэропортов и аэродромов для целей АОН, ПАНХ и бизнес-авиации, в том числе возможность их передачи в частную собственность или долгосрочную аренду.</p>	<p>Этот вопрос следует отразить и в ФЗ «Об аэропортах Российской Федерации» (см. п. 2.1.1), допустив возможность передачи аэропортов и аэродромов в частную собственность с понижением собственников /арендаторов соблюдать сертификационные требования. Указанные требования должны быть дифференцированы под новые условия.</p>	<p>Правительство РФ, Минтранс России, Ространнадзор, Росавиация, КАО</p>	<p>III кв. 2007 – II кв. 2008 года</p>
2.7	<p>Провести полную кодификацию нормативной правовой базы, регулирующей деятельность гражданской авиации в целом и аэропортовую деятельность – в частности.</p>	<p>Комплексное проведение данной работы: • силами Департамента государственной политики в области гражданской авиации Минтранса</p>	<p>Минтранс России, Минфин России, Отраслевые научные</p>	<p>2007 – 2008 годы</p>



1	2	3	4	5
		России с привлечением отраслевой науки и ассоциаций (в части пересмотра всей действующей нормативной правовой базы ГА); • силами специалистов авиапредприятий и независимых юридических агентств.	организации, Ассоциации КАО	
2.8	Привести федеральную и ведомственную нормативные правовые базы в части, регулирующей аэропортовую деятельность, в соответствие с нормами международного воздушного права и рекомендациями ИКАО и ИАТА.	Позволит интегрировать и признать российские документы в международных организациях ГА (ИКАО, ИАТА, ЕСАС и др.)	Правительство РФ, Гос. Дума, Совет Федерации ФС РФ, Минюст России, Минтранс России, КАО	2007 – 2009 годы
3. В области государственного регулирования аэропортовой деятельности.				
3.1	Определить единый уполномоченный государственный орган в сфере гражданской авиации.	Выполнение требований ИКАО	Президент РФ, Правительство РФ, Минтранс России	Немедленно
3.2	Восстановить независимый государственный уполномоченный орган по надзору за безопасностью полетов.	Выполнение требований ИКАО	Президент РФ, Правительство РФ	Немедленно
3.3	Завершить перераспределение основных функций государственного регулирования между департаментом Минтранса России, Росавиацией и Ространснадзором. Соответствующее перераспределение провести и на региональном уровне.	Повышение управляемости гражданской авиацией, повышение ответственности органов власти за состояние дел.	Правительство РФ, Минтранс России, КАО	III-IV кв. 2007 года
3.4.	Восстановить государственное регулирование аэропортовой деятельности и деятельности по поддержанию летной годности в части, касающейся обеспечения безопасности полетов.		Минтранс, Ространснадзор, Росавиация	Немедленно
3.5	Предусмотреть в структуре Росавиации подразделение, занимающееся анализом экономической деятельности авиационного транспорта, в том числе и аэропортового комплекса.	Создание условий для эффективного государственного регулирования.	Минтранс России	IV кв. 2007 года
3.6	Укомплектовать Росавиацию специалистами высокой квалификации с авиационным образованием и опытом практической работы.	Повышение качества принимаемых решений.	Росавиация	IV кв. 2007 года



1	2	3	4	5
3.7	Упорядочить распределение прав и ответственности между Росимуществом и Росавиацией (включая территориальные органы) по управлению госсобственностью, процедурам назначения и освобождения руководителей ФГУП, в том числе аэропортов.	Устранение неопределенности в полномочиях и безответственности органов власти при освобождении неугодных профессионалов и назначении некомпетентных лиц, уменьшение размера экономического ущерба деятельности хозяйствующих субъектов, повышение доверия к представителям власти у авиационной общест-венности и граждан России.	Правительство РФ, Минтранс России, КАО	IV кв. 2007 года
3.8	Завершить разделение авиапредприятий (федерального значе-ния) на аэропорты и авиакомпания.	В целях прозрачности деятельности каждого хозяйствующего субъекта, принимаемая во вни-мание масштабы и специфику деятельности авиапредприятий. Не разделять предприятия смешанного типа, занимающиеся наряду с аэропортовой деятель-ностью обслуживанием отраслей народного хозяйства в связи с тем, что входящие в их состав аэропорты и летные подразделения технологически неразрывно связаны и решают единую задачу обеспечения нужд экономики и граждан региона.	Правительство РФ, Минтранс России, Ространснадзор, Росавиация, КАО	2007 – 2009 годы
3.9	Упразднить ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» /балансодержателей аэродромов/.	Исключение неэффективного метода управле-ния госимуществом, т.к. ФГУП является – про-межуточной структурой, требующей особого финансирования за счет доходов от эксплуата-ции аэродрома, т.е. от взлета/посадки и стоянки ВС, что в конечном итоге увеличивает стои-мость авиабилета.	Правительство РФ, Минтранс России, Росавиация	2008 год
	Взамен предусмотреть следующее:			
	<ul style="list-style-type: none"> • Территориальным органам Росимущества напрямую заклю-чать договоры (концессии, аренды, доверительного управ-ления и т.п.) с аэропортами. Контроль за эффективностью содержания и использования аэродромов осуществляется окружными управлениями Росавиации. • Финансирование развития и реконструкции из госбюджета осуществляется через Росавиацию адресно на аэропорт. 	Реализация требует внесения изменений в за-кондательные и иные нормативные правовые акты.	Правительство РФ, Гос. Дума, Совет Феде-рации ФС РФ, Минюст России, Минэкономразвития России, Минтранс России, Росавиация	2008 год



1	2	3	4	5
3.10.	Признать целесообразным создание российской управляющей аэропортовой компании.	Эти меры ведут к ограничению экономической и финансовой самостоятельности хозяйствующих субъектов, во многом противоречат принципам рыночной экономики, не будут способствовать реализации принятого Государственной Думой и одобренного Советом Федерации закона о возможности передачи аэропортов в собственность субъектов Федерации.	Минтранс России, Росавиация	Немедленно
3.11	Создать экономические условия для формирования в перспективе на территории РФ крупных авиатранспортных узлов (хабов).	Совершенствование авиатранспортной системы, повышение уровня авиационного сервиса.	Правительство РФ Минэкономразвития России, Минтранс России, Росавиация	2008 – 2010 годы
3.12	Решить вопрос о снижении /отмене таможенных пошлин и иных таможенных платежей при ввозе импортной наземной авиационной техники, оборудования для аэропортов, а также запасных частей и комплектующих к ним, не имеющих российских аналогов.	Позволит: • резко снизить уровень ставок сборов и тарифов на услуги аэропортов, предоставляемые авиакомпаниям, а также стоимость авиабилетов; • ускорить модернизацию аэропортов с применением современного импортного аэропортового оборудования, направленного на обеспечение авиационной безопасности, и оборудования для обслуживания пассажиров и клиентуры.	Правительство РФ, Гос. Дума, Совет Федерации ФС РФ, ФТС России, Минэкономразвития России, Минтранс России, Росавиация	2007 – 2008 годы
3.13	Разработать и утвердить программу, предусматривающую оказание государственной поддержки аэропортам и авиакомпаниям, обеспечивающим социально-значимые авиасервисы в районах Сибири, Дальнего Востока и расположенным на Крайнем Севере и приравненным к ним местам, Якутии.	Позволит увеличить пассажиропоток через аэропорты местных воздушных линий и реанимировать деятельность данных аэропортов.	Правительство РФ, Минфин России, Минэкономразвития России, Минтранс России, Росавиация	2008 – 2009 годы
3.14	Упорядочить, с учетом передового опыта и рекомендаций ИКАО и ИАТА, документацию и процедуры: • заключения соглашений между авиакомпаниями и аэропортами, включая представление слотов; • допуска аэропортов к приему новых типов ВС.	Формирование конкурентной среды, унификация методики и совершенствование практики взаимодействия авиакомпаний и аэропортов, повышение оперативности рассмотрения вопросов в органах власти.	Минюст России, Минтранс России, Ространнадзор, Росавиация, КАО	I кв.2008 года



1	2	3	4	5
3.15	Разработать и утвердить комплекс мер, направленных на обеспечение профессиональной подготовки высококвалифицированных руководящих кадров, инженерно-технических и иных специалистов наземного авиационного персонала в соответствии с потребностями аэропортов с учетом современных тенденций развития и новых технологий.	Укомплектование аэропортов высокопрофессиональными специалистами.	Правительство РФ, Минфин России, Минэкономразвития России, Минобрнауки России, Минтранс России, Росавиация, КАО	2008 год
3.16	Разработать и утвердить положение о порядке приобретения и консолидации управляющих пакетов акций приватизируемых аэропортов, предусмотрев при этом строгое ограничение в приобретении одной авиакомпанией блокирующего пакета (не более 5%)	Позволит повысить конкуренцию в авиаперевозках и ликвидировать монополизацию одной авиакомпании.	Правительство РФ Минэкономразвития России, Росимущество, Минтранс России, Росавиация	2008 год
3.17	Разработать и утвердить комплекс мер, направленных на развитие в ГА государственно-частного партнерства, включая разработку механизма возврата инвестиций (рассмотреть перемещение в раздел финансирования).	Дополнительные инвестиции позволят ускорить процесс восстановления и развития производственной базы аэропортов.	Правительство РФ, Минэкономразвития России, Минтранс России, Росавиация	2008 год
3.18	Разработать и утвердить программу создания альтернативных ТЗК в аэропортах, согласно международному опыту и рекомендациям ИКАО.	Создание конкурентной среды между ТЗК в аэропортах.	Правительство РФ, Минтранс, Росавиация Топливные компании	2008 год
3.19	Рекомендовать к использованию в аналогичных условиях практику организации обеспечения ГСМ в ОАО «Нижневартовскавиа».	Распространение передового опыта, экономия ресурсов авиакомпаний и аэропортов.	Росавиация, КАО	Немедленно
3.20	Упорядочить практику проведения федеральными органами и органами прокурорского надзора проверок аэропортов (как документальных, так и с выездом на объекты).	Исключение дублирования надзорных функций и отвлечения руководства и специалистов авиапредприятий от основной деятельности.	Прокуратура РФ, Минтранс России	Немедленно



1	2	3	4	5
4. В области состояния и финансирования аэропортовой и аэродромной сети.				
4.1	<p>Определить оптимальный состав и требуемое количество аэропортов на территории РФ с учетом среднесрочной и долгосрочной перспективы, уделяя приоритетное внимание аэропортам регионального значения и местных воздушных линий (МВЛ), расположенных в районах Сибири, Дальнего Востока и Крайнего Севера.</p>	<p>Совершенствование развития сети аэропортов, удовлетворение потребностей граждан и экономики.</p>	<p>Субъекты РФ, Минэкономразвития России, Минтранс России, Ространснадзор Росавиация, КАО</p>	<p>IV кв. 2007 – I кв. 2008 года</p>
4.2	<p>Рассмотреть возможность и условия передачи федерального имущества аэродромов и аэропортов регионального и местного значения в собственность субъектов РФ для целей модернизации и развития за счет их бюджетов в соответствии с ФЗ от 6 октября 1999 года N 184-ФЗ «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации» в редакции ФЗ от 19 июля 2007 года № 133-ФЗ.</p>	<p>Оптимизация аэропортовой и аэродромной сети, привлечение дополнительного финансирования.</p>	<p>Субъекты РФ, Минтранс России, Росавиация, КАО</p>	<p>IV кв. 2007 – I кв. 2008 года</p>
4.3	<p>Изменить приоритеты государственных органов по поддержке и развитию инфраструктуры отрасли (ее основных фондов и материально-технической базы), т.е. аэродромов, находящихся в федеральной собственности:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Поэтапно обеспечить возможность для строительства основных сооружений и объектов (пассажирские и грузовые комплексы, объекты технического обслуживания ВС, ТЗК, объекты охраны природы) и доведение среднего показателя до: <ul style="list-style-type: none"> • 70% • 80% • 90% 	<p>С осуществлением комплекса мероприятий по развитию наземной производственной базы, с целью доведения сервиса аэропортов до международного уровня. Предотвращение некомпенсируемого износа имущества аэродромов.</p>	<p>Правительство РФ, Гос. Дума, Совет Федерации ФС РФ, Минфин России, Минэкономразвития России, Минтранс России</p>	<p>2010 год 2015 год 2020 год</p>
4.4	<p>Скорректировать ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002 – 2010 годы) подпрограмма «Гражданская авиация» в части включения в нее мероприятий по развитию и модернизации аэропортовой инфраструктуры обеспечения и поддержания летной годности ВС.</p>	<p>Доведение объектов ТО и ремонта ВС в аэропортах ГА до нормативных требований.</p>	<p>Правительство РФ, Гос. Дума, Совет Федерации ФС РФ, Минфин России, Минэкономразвития России, Минтранс России, Ространснадзор, Росавиация</p>	<p>2007 год</p>



1	2	3	4	5
4.5	Разработать и утвердить ФЦП капитальных вложений (федеральный бюджет) на период 2010 – 2020 г.г. для реализации мероприятий по развитию производственной базы опорной сети аэропортов, предусмотрев следующие разделы: <ul style="list-style-type: none"> • аэродромные сооружения (ВПП, РД, МС, перрон); • светосигнальное оборудование; • объекты обслуживания пассажиров и грузовых перевозок; • объекты техобслуживания ВС (ангары); • объекты авиаГСМ; • оборудования обеспечения авиационной безопасности; • объекты вспомогательного назначения, инженерные сети, природоохранные объекты 	Развитие производственной базы аэропортов и доведение ее до установленных стандартов	Правительство РФ, Гос. Дума, Совет Федерации ФС РФ, Минфин России, Минэкономразвития России, Минтранс России, Росавиация	2008 – 2009 годы

Председатель заседания

Сопредседатель КАО, Президент Некоммерческой организации «Ассоциация «Аэропорт» гражданской авиации»



Назарян В.В.

Сопредседатели КАО:

Президент Общественной организации «Международная ассоциация руководителей авиапредприятий», Почетный работник транспорта России



Ивановский Н.Н.

Президент Некоммерческой организации «Ассоциация агентств воздушного транспорта», Заслуженный работник транспорта РФ



Бородина Э.Н.

Председатель Генерального Совета Межрегиональной общественной организации содействия защите прав граждан «Гражданский контроль»



Кёстер П.В.

Президент Фонда развития инфраструктуры воздушного транспорта «Партнер гражданской авиации», Заслуженный пилот СССР



Смирнов О.М.

Исполнительный директор Некоммерческого партнерства «Ассоциация «Авиаремонт» авиаремонтных заводов гражданской авиации РФ»



Тимошкин В.Е.

Генеральный директор Объединения работодателей «Ассоциация аэронавигационного обслуживания»



Шабаев Н.А.

В основу Программы положены около 150 предложенных участников заседания и мнение более 30 экспертов КАО и форма на сайте www.maraf.ru.

Исполнители: Ассоциация «Аэропорт» и МАРАП
(499) 157 36 66; (383) 222 47 77, 222 18 82, e-mail: global@airport.org.ru; maraf-info@yandex.ru