

ДОКЛАД

и.о. Генерального директора ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» на IV Международном транспортном форуме «Транспорт России»:

«Аэродромная сеть Российской Федерации: этапы развития».

Уважаемые участники Форума!

(Слайд 2) В соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года предусматривает следующие этапы развития инфраструктуры воздушного транспорта:

1. Модернизация аэродромной сети на период 2002 - 2010 гг., позволяющая сохранить к концу 2010 год не менее 315 аэродромов.

2. (Слайд 3) Развитие наземной инфраструктуры аэропортов, входящих в национальную опорную аэропортовую сеть, на период до 2015 года.

3. Развитие инфраструктуры региональных аэропортов и аэропортов местного значения, не вошедших в состав опорной сети, в период 2016 – 2030 годов.

Реализация указанных этапов позволит не только улучшить состояние аэродромной сети Российской Федерации, но и довести к 2030 году количество аэропортов более чем до 500, в основном за счет развития региональной авиатранспортной инфраструктуры.

Федеральное государственное унитарное предприятие «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» было создано в 2001 г. в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 11 октября 2001 года № 1353-р.

Основными целями Предприятия являются – учёт, сохранность и управление не подлежащим приватизации федеральным имуществом гражданских аэропортов Российской Федерации.

С учётом транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года основными направлениями деятельности Предприятия, как единого

балансодержателя федеральных аэродромных имущественных комплексов, в настоящее время являются:

– эффективное управление и развитие национальной опорной аэродромной (аэропортовой) сети для обеспечения национальных интересов в области безопасности, удовлетворения потребности населения и экономики страны в воздушных перевозках.

Для реализации задач транспортной стратегии ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» наделено функциями единого балансодержателя имущества аэродромов федерального значения (52 аэродрома).

Кроме того, в соответствии с 79 статьей Бюджетного Кодекса Российской Федерации, для реализации федеральных целевых программ Предприятие закрепляет за собой имущество аэродромов, подлежащих реконструкции (29 аэродром).

Для реализации поставленных задач на Предприятии созданы два основных производственных блока деятельности:

– вовлечение в хозяйственный оборот федеральных аэродромных имущественных комплексов;

– организация строительства и реконструкции объектов воздушного транспорта в рамках реализации ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)» по подпрограмме «Гражданская авиация» и других федеральных целевых программ и подпрограмм.

Кратко о проделанной работе по управлению федеральным имуществом.

По состоянию на ноябрь 2010 года Предприятием проведена инвентаризация 61-го аэродрома, распоряжениями территориальных органов Росимущества закреплены 44 аэродрома, зарегистрировано право хозяйственного ведения на федеральное имущество 26-ти аэродромов. Сформирован системный подход к оценке федерального аэродромного

имущества, а именно, разработаны и утверждены «Методические рекомендации по оценке рыночной стоимости объектов федерального аэродромного имущества и величины аэродромной платы за их использование» (утверждена Национальным Советом по оценочной деятельности 12 октября 2010 года);

(Слайд 4) Проблемой № 1 является увеличение налогооблагаемой базы по налогу на имущество Предприятия на сумму капитальных вложений при вводе в эксплуатацию вновь созданных и реконструированных объектов аэродромной инфраструктуры. Так, в 2010 году после предполагаемого ввода в эксплуатацию реконструируемых и строящихся объектов сумма налога на имущество, находящегося на балансе нашего Предприятия, составит 1,6 млрд. руб., по результатам федеральных целевых программ за период 2010 -2015 гг. – 4,2 млн. руб.

Это является тяжелым бременем не только для нашего Предприятия, но и для главных операторов аэропортов, так как сумма налога на имущество, безусловно, будет включена в арендную ставку за пользование федеральным имуществом аэродромов. Расчеты показывают, что для ее компенсации аэропорты будут вынуждены увеличить сбор за взлет-посадку на 150 – 200%. Такую экономику не выдержит ни авиаперевозчик, ни авиапассажир.

(Слайд 5) Предприятием ведется индивидуальная работа с субъектами Российской Федерации по освобождению Предприятия от налога на имущество. Законодательные органы 21-го субъекта приняли положительное решение. Однако, эта проблема требует незамедлительного законодательного решения на федеральном уровне в соответствии с решением, зафиксированном в протоколе совещания у Председателя Правительства Российской Федерации В.В. Путина от 07 июля 2010 г. в аэропорту города Минеральные Воды.

Проблема № 2. Арендная плата за землю. Согласно действующему законодательству Российской Федерации, земельные участки под объектами недвижимости, закрепленными на праве хозяйственного ведения предоставляются ФГУПам только на праве аренды. Размер арендной платы за

земельный участок (согласно рыночной оценке), как правило, существенно превышает доходы от сдачи имущества в аренду, что предполагает включение затрат на арендные платежи за земельный участок в ставку арендной платы за федеральное аэродромное имущество.

Наше предложение: Министерству экономического развития Российской Федерации в рамках п.2 постановления Правительства от 16.07.2009 № 582 «Об основных принципах определения арендной платы при аренде земельных участков, находящихся в государственной и муниципальной собственности, и Правилах определения размера арендной платы...» разработать методические указания по расчету арендной платы или утвердить ставку арендной платы для земельных участков, занятых аэродромами, аэропортами и объектами ОРВД в размере не более 0,01% от кадастровой стоимости.

Теперь о втором главном направлении деятельности предприятия – функции заказчика-застройщика при реализации федеральных целевых программ.

(Слайд 6) За период 2002 – 2009 года по всем Федеральным целевым программам, включая Федеральную целевую программу «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)» всего освоено 96 млрд. руб., что составляет 88 % от планового объема, реконструированы 72 объекта: из них по 55 объектам заказчиком-застройщиком являлся ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)», Предприятием освоено 75,8 млрд. руб. или 80% от общей суммы капитальных вложений по программе. Следует отметить, что федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)», решила задачу первого этапа Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 г.: в реестр гражданских аэродромов Российской федерации включены 328 аэродромов.

(Слайд 7) Предприятие приступило к реализации второго этапа Транспортной стратегии 2010 – 2015 гг. в рамках четырех федеральных целевых программ.

В 2010 году ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» является заказчиком – застройщиком по 29 аэродромам.

В соответствии с решениями принятыми на совещании у Председателя Правительства Российской Федерации В.В. Путина от 07 июля 2010 г. в аэропорту города Минеральные Воды приоритетами реконструкции аэропортов в 2011 -2013 годах являются в Московском транспортном узле, в городах Сочи, Владивосток, Казань, Анадырь, Магадан, Якутск, Петропавловск-Камчатский, Минеральные Воды, Магас, Грозный, Владикавказ, Махачкала, Иркутск, Мурманск, Архангельск, Самара, Нижний Новгород, Анапа, Ростов-на-Дону и на островах Итуруп и Кунашир.

(Слайд 8) Предприятием уделяется первостепенное значение внедрению инноваций и новых технологий, как инструменту снижения расходов федерального бюджета на реконструкцию аэродромной сети Российской Федерации, значительного улучшения экономических и эксплуатационных параметров сети на всех этапах ее жизненного цикла, снижения издержек операторов аэропортов.

Проблемы строительного комплекса: технологические, нормативные.

1. Как правило, сроки строительства и реконструкции аэродромов напрямую зависят от объемов бюджетного финансирования. При недостаточных объемах капитальных вложений реконструкция затягивается на долгие годы, порой десятилетия, что в конечном итоге приводит к удорожанию проекта.

25 сентября текущего года состоялась торжественная церемония, посвященная вводу в эксплуатацию взлетно-посадочной полосы (ИВП-2) в аэропорту «Толмачево» г. Новосибирска, которая позволила вдвое увеличить

пропускную способность аэропорта. По причине недостаточности объемов финансирования строительство полосы растянулось на долгие 25 лет.

По той же причине реконструкция аэропортового комплекса г. Николаевск-на-Амуре продолжается с 1992 года.

В тоже время, при достаточном бюджетном финансировании сроки проведения строительства новых объектов и реконструкции существующих объектов значительно сокращаются.

Первые строители в аэропорт «Кневичи» г. Владивосток прибыли на строительную площадку в мае 2009 года. В конце лета текущего года рабочая комиссия приняла систему руления с ИВП-2 к аэровокзальному комплексу. В настоящее время по результатам реконструкции проводится работа для предъявления Приемочной комиссии ИВП-1 и к концу декабря открыть ее для полетов.

Около года потребовалось строителям для проведения работ по реконструкции и удлинению ИВП-2 в аэропорту «Адлер» г. Сочи, на которую уже получено заключение о соответствии и мы готовы предъявить результаты работы строителей Приемочной комиссии.

2. Не менее важной проблемой является отсутствие современной нормативной базы проектирования аэродромов (аэропортов), опирающейся на опыт международных организаций гражданской авиации, прежде всего ИКАО.

(Слайд 9) Информацией по стандартам, срокам полезного использования, нормативам по срокам проведения капитального ремонта и другим видам работ с нами поделилась организация «Аэропорты Парижа – Инжиниринг», которая представлена на слайде. К чести российской строительной отрасли, с учетом применяемых в настоящее время инноваций, жизненный цикл вновь построенных и реконструируемых нами аэродромов не короче западного и составляет 20 -25 лет и более.

С целью актуализации нормативной базы, внедрения инноваций и новых технологий Предприятием разработан собственный план НИОКР на 2011 – 2015 годы. **(Слайд 10)**. В этом отношении мы ориентируемся на передовой

опыт ведущих зарубежных компаний по разработке и внедрению инноваций. В качестве примера можно привести тайваньскую компанию Ruentex Group, которая ежегодно финансирует 5% от оборота на НИОКР и соответственно имеет 328 собственных патентов.

(Слайд 11) Проблемы российского авиабизнеса – в фокусе нашего внимания. Не побоюсь повтора - это снижение аэропортовых сборов за счет снижения стоимости реконструкции аэродромной сети и иных принимаемых нами мерах, о которых я упомянул выше; например, мы подсчитали, что 5% снижение стоимости строительства аэродрома Геленджик дает потенциальную возможность снижения сбора за взлет-посадку на 30%.

(Слайд 12) Мы готовы сотрудничать с ведущими российскими грузовыми авиаперевозчиками: группой компаний Волга-Днепр, ОАО «Аэрофлот Российские авиалинии» и другими. Уже на стадии планирования бизнеса мы готовы помочь в создании современной грузовой аэродромной инфраструктуры в аэропорту Шереметьево, в частности по грузовым перронам, стоянкам воздушных судов. Мы открыты к сотрудничеству со всеми российскими авиаперевозчиками.

Благодарю за внимание!