

Аэропорты России нуждаются в целенаправленной государственной политике



В. И. Горбачев,
генеральный директор
Ассоциации «Аэропорт»
гражданской авиации

Сокращение сети аэропортов и аэродромов в России отрицательно сказывается на безопасности полетов, доступности транспортных услуг для населения, на занятости специалистов в сфере гражданской авиации. Для изменения неблагоприятной тенденции необходимо принять комплекс мер по решению ряда нормативных, инвестиционных и организационных вопросов.

Позади планеты всей....

Следует признать, что государство проводит работу по сохранению и развитию наземной аэропортовой инфраструктуры. В частности, утверждена и действует подпрограмма «Гражданская авиация» Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» [1]. Государственные инвестиции на развитие аэродромной сети выросли до 40 млрд руб. в год.

Созданы семь федеральных казенных предприятий, с помощью которых государство обеспечивает текущее содержание и развитие 81 аэропорта и аэродрома местных воздушных линий (МВЛ). Субсидии на поддержку этого направления только в 2016 г. составили около 3,5 млрд руб.

При этом удивляет и даже пугает равнодушие властных структур к катастрофическому снижению количества аэропортов в стране. Так, за последние четверть века число аэропортов в России сократилось с 1450 до 232. Иными словами, 1218 аэропортов практически прекратили свое существование.

Что это означает? Прекращение работы такого большого количества аэродромов отражается на обеспечении безопасности полетов. Местное население осталось без средств передвижения: в районах ликвидированных малых аэропортов сухопутные или водные пути обычно не развиты, а возможность их эксплуатации подвержена сезонным колебаниям. Лишились работы около 60 тыс. специалистов, а с учетом приаэропортового сервиса (кафе, рестораны, киоски, магазины, рынки и т. п.) – около 90 тыс. человек.

Между тем даже в территориально небольших по сравнению с Россией стра-

нах (во Франции, Германии, Мексике и др.), аэропортов в 2–7 раз больше, а в государствах с сопоставимыми территориями (в Канаде, Бразилии) – в 6–18 раз больше. В США аэропортов в 58 раз больше, чем в России (см. таблицу).

Количество аэропортов в разных странах

| | Америка | Европа | |
|-----------|---------|----------------|-----|
| США | 13513 | Германия | 539 |
| Бразилия | 4093 | Франция | 474 |
| Мексика | 1714 | Великобритания | 460 |
| Канада | 1467 | Россия | 232 |
| Аргентина | 1138 | | |

Факторы, тормозящие развитие аэропортов

Итак, по состоянию на 1 января 2017 г. в России действуют 232 аэропорта: 91 федеральный и 141 в статусе аэропорта региональных линий и МВЛ [2]. В результате анализа установлено, что состояние рынка местных и региональных авиаперевозок по сравнению с до-реформенным периодом претерпело существенные изменения, в частности:

- количество городов и населенных пунктов, связанных авиасообщением, снизилось с 2200 до 800, т. е. почти в три раза;
- число перевезенных пассажиров сократилось в 15 раз.

Понятно, что развитие авиаперевозок неразрывно связано с состоянием наземной инфраструктуры гражданской авиации. Согласно данным ФГУП «Государственный проектно-изыскательский и научно-исследовательский институт гражданской авиации „Аэропроект“», техническое состояние региональных аэропортов и МВЛ выглядит следующим образом: износ основных производственных фондов достигает 80 %; средний уровень обеспеченности производствен-



Недействующий аэропорт в Березняках



Ангар бывшего аэропорта в Нивенском (Калининградская область)

ными зданиями и сооружениями не превышает 60 %; государственная финансовая поддержка на развитие производства незначительна. Чтобы все аэропорты отвечали необходимым нормам и требованиям, необходимо ежегодно инвестировать в их материально-техническую базу не менее 70–75 млрд руб.

Как правило, капитальные вложения осуществляются за счет собственных средств авиапредприятий или градообразующих предприятий, т. е. спонсоров. К сожалению, собственные средства аэропортов крайне ограничены вследствие небольших объемов авиаперевозок. Частота полетов в малые аэропорты МВЛ колеблется от одного раза в день до одного в неделю.

Большинство аэропортов регионального и местного значения в Сибири, на Дальнем Востоке и Крайнем Севере находится в критическом состоянии либо в стадии прекращения своей деятельности. Наибольшую тревогу вызывают аэропорты с малой интенсивностью полетов, т. е. с объемом перевозок менее 50 тыс. пассажиров в год.

При незначительных капитальных вложениях и, по сути, в отсутствие государственного финансирования отмечается предбанкротное состояние предприятий. К тому же развитие производства усугубляется серьезными налоговыми отчислениями в местные и региональные бюджеты.

Так, в 2016 г. налоговые отчисления составили:

- на имущество (региональный налог) – 265,1 млн руб.;
- землю (местный налог) – 178,5 млн руб.;
- транспорт (региональный налог) – 46,3 млн руб.

Всего в 2016 г. в разные бюджеты перечислено около 500 млн рублей, которые можно было бы направить на развитие инфраструктуры аэропортов.

Между тем по итогам 2016 г. совокупный финансовый убыток авиаком-

паний составил почти 11 млрд руб. При этом на внутреннем рынке авиаперевозок в России сохраняется неблагоприятная ситуация в сегментах региональных и особенно местных авиаперевозок. Даже при росте субсидирования они находятся в состоянии стагнации. Снижение НДС на внутренних линиях на 8 п. п. (с 18 до 10 %) только в 2015 г. дало отрасли дополнительно около 13 млрд руб. Дальнейшее снижение НДС до 0 % по авиакомпаниям и отмена льгот по НДС для аэропортов на услуги авиакомпаниям, осуществляющим внутренние воздушные перевозки, могут вывести отрасль на прибыль, что приведет к снижению стоимости полета.

В число значительных затрат аэропортов входит оплата процедуры сертификации аэродромов. Она проводится в соответствии с Федеральным законом «Воздушный кодекс» и осуществляется на возмездной основе [3]. В крупных аэропортах стоимость процедуры сертификации доходит до 10 млн руб., и это отрицательно отражается на себестоимости услуг аэропортов (сбор за взлет-посадку воздушного судна). Отмена этой платы может привести к замораживанию ставки сбора, а в некоторых случаях — и к ее снижению.

Необходимо отметить, что в РФ до сих пор нет единого правового акта, регулирующего деятельность аэропортов. Федеральный закон «Воздушный кодекс» в основном регулирует воздушные перевозки, а наземной инфраструктуре там отводится незначительная часть. Так, из 18 глав Воздушного кодекса только одна (всего 5 %) отдана аэропортам; из 137 статей только 11 (8 %) регулируют деятельность аэропортов.

В отсутствие необходимого законодательства нельзя избежать фрагментарности требований, при которой многие вопросы остаются вне зоны рассмотрения.

Кроме того, без необходимого регулирования тормозится развитие производства, в частности:

- обеспечение условий для развития и функционирования аэропортов посредством определения порядка планирования территорий, резервирования земель;
- развитие инфраструктуры аэропортов;
- учет особенностей регулирования взаимоотношений главного оператора с операторами в аэропортах;

- взимание сборов и платежей с пользователей услуг в аэропортах;
- регулирование неавиационной деятельности;
- учет особенностей земельных и имущественных отношений.

Наши предложения

Ассоциация «Аэропорт» гражданской авиации, образованная в 1990 г., постоянно выступает с предложениями по оздоровлению ситуации, связанной с развитием аэропортовой сети в РФ. В частности, на современном этапе наши предложения сводятся к следующему.

Причастным регулирующим властным структурам необходимо рассмотреть вопрос освобождения региональных аэропортов и аэропортов МВЛ от всех федеральных, региональных и местных налогов, в частности, налогов на землю, имущество и транспортного налога. Прежде всего это касается предприятий с объемом перевозок менее 50 тыс. пассажиров в год.

Чтобы авиакомпании были заинтересованы в осуществлении полетов на региональных маршрутах и МВЛ, по нашему мнению, целесообразно ввести субсидирование аэропортов МВЛ и тем самым обеспечить снижение ставок за аэропортовое обслуживание.

Необходимо продолжить работу по снижению НДС для авиакомпаний, осуществляющих полеты на внутренних воздушных линиях, с 10 до 0 %. Данная процедура позволит авиаперевозчикам снизить тарифы на внутренние полеты, что положительно отразится на загрузке аэропортов.

Наряду с этим мы считаем, что было бы правильно отменить льготы по НДС на аэропортовые услуги для российских авиакомпаний и признать пп. 22 п. 2 ст. 149 Налогового кодекса РФ утратившим силу.

Полагаем также, что назрел вопрос о разработке специальной Федеральной целевой программы «Развитие региональной авиации». При этом для обеспечения финансирования ФЦП предлагается передать в концессию аэродромы аэропортов Московского авиаузла (Внуково, Шереметьево, Домодедово) и входящие в холдинги «Новопорт», «Аэропорты регионов» и «Базэл Аэро». Данное мероприятие позволит снять нагрузку с государства и возложить финансирование строительства и реконструкции аэродромов на частные холдинговые компании. Высвобожденные при этом



Бывший аэродром Степаново (Нижегородская область)

финансовые средства следует направить на развитие аэродромной (аэропортовой) сети регионального значения и МВЛ.

В части совершенствования нормативной базы необходимо предусмотреть ряд мер. Так, без ущерба обеспечения безопасности полетов следует упростить процедуру прохождения сертификации аэродромов и осуществлять ее на безвозмездной основе силами региональных управлений ГА и аппарата «Росавиации».

Ответственность за состояние и развитие аэропортовой сети в РФ целе-

сообразно возложить на Росавиацию, для этого следует внести в Положение о Федеральном агентстве воздушного транспорта соответствующие дополнения.

В целях устранения неадекватных требований по обеспечению транспортной (авиационной) безопасности нужно без снижения уровня защищенности авиапредприятий 4-й и 5-й категорий (аэропорты МВЛ) внести дополнения и изменения в нормативные акты. Данное мероприятие позволит значительно

снизить финансовую нагрузку на аэропортовую деятельность.

И наконец, в качестве стратегической, базовой законодательной меры необходимо ускорить принятие Федерального закона «Об аэродромах, аэропортах и аэропортовой деятельности в РФ».

Предложенный комплекс мер, по нашему мнению, позволит изменить ситуацию с развитием аэропортовой сети в РФ. ■

Литература

1. Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации. URL: <http://docs.cntd.ru/document/901807416> (дата обращения 07.06.2017 г.).
2. Перечень аэропортов федерального значения, утв. распоряжением правительства РФ от 20.04.2016 г. № 726-р. URL: <http://www.favt.ru/deyatelnost-ajeroporty-i-ajerodromy-perechen-aeroportov> (дата обращения 10.07.2017 г.).
3. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 г. № 60-ФЗ (ред. от 06.07.2016 г.). URL: <http://legalacts.ru/kodeks/Vozdushnyi-Kodeks-RF> (дата обращения 26.05.2017 г.).

Организатор



При поддержке



18-20 октябрь

2017 | г. Санкт-Петербург

ITS ONROAD

IV Международная конференция

«Роль и место интеллектуальных транспортных систем в сети автомобильных дорог Российской Федерации. Современные тенденции развития»

Соорганизатор



itsonroads.com