

УДК 347.8:347.453.1

К ВОПРОСУ О СТАВКАХ АРЕНДНОЙ ПЛАТЫ

В.В. МНИШКО

В статье рассматриваются проблемы определения ставок арендной платы за земельные участки, предоставленные для размещения аэродромов, вертодромов и посадочных площадок, аэропортов, объектов единой системы организации воздушного движения, анализируется ситуация с арендой земель для автомобильного и железнодорожного транспорта, и дается сравнение с воздушным транспортом. Кроме того, в статье изучена проблема перевода земель из категорий поселений в категорию транспорта, делается вывод о том, что ставки арендной платы для гражданской авиации носят дискриминационный характер и не соответствуют рекомендациям международной организации гражданской авиации (ИКАО) по их размеру. Даются соответствующие рекомендации.

Ключевые слова: единая система организации воздушного движения, регулярный воздушный транспорт, аэродромы, аэропорты, земли транспорта, арендная плата, постановления Правительства.

Казалось бы, определение арендной платы за земельные участки, находящиеся в государственной собственности под объектами Единой системы организации воздушного движения (далее – ЕС ОрВД) и аэродромами, не столь значительное событие для гражданской авиации России на пути становления рыночной экономики, чем приватизация или банкротство. Однако выполнение Министерством экономического развития Российской Федерации (далее – Минэкономразвития России) постановления Правительства Российской Федерации от 16 июля 2009 г. № 582 в части утверждения арендной платы за земельные участки возбудило Росавиацию, ассоциацию «Аэропорт», Международную ассоциацию руководителей авиапредприятий, ФГУП «Госкорпорация Ор ВД», ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)», ОАО «Международный аэропорт «Шереметьево» и стало для этих организаций одним из важнейших событий на несколько последних лет. Проявленный интерес к указанной теме стал основанием для написания этой статьи.

Деятельность авиации строится на основе законов и нормативных положений, большинство из которых направлены на поддержание или повышение безопасности полетов. Сказанное имеет особое отношение к регулярному воздушному транспорту, на котором достигнуты уровни безопасности полетов, равные наземному общественному транспорту. Воздушный транспорт, в отличие от других видов транспорта, эксплуатирует свои транспортные средства в условиях, когда они не располагают «стоп краном». По этой причине безопасность полетов является неотъемлемым элементом деятельности авиации. В современных условиях безопасность полетов стоит дорого и ее надо покупать, это во многом объясняет поведение Росавиации и подведомственных ей предприятий (организаций), когда принимаются нормативные акты, ведущие к росту расходов на деятельность воздушного транспорта и (или) снижающих их финансовую устойчивость на рынке транспортных услуг. Одну из таких тем автор предлагает в настоящей статье.

Правительство Российской Федерации в соответствии со ст. 22 и 65 Земельного кодекса Российской Федерации приняло постановление от 16 июля 2009 г. № 582 «Об основных принципах определения арендной платы при аренде земельных участков, находящихся в государственной или муниципальной собственности, и о Правилах определения размера арендной платы, а также порядка, условий и сроков внесения арендной платы за земли, находящиеся в собственности Российской Федерации» (далее постановление Правительства РФ от 16.07.2009 г. № 582).

Постановление Правительства РФ от 16.07.2009 г. № 582 поручило п. 2 Минэкономразвития России по согласованию с федеральными органами исполнительной власти, осуществляющими функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в соответствующих отраслях экономики, в течение одного года утвердить ставки арендной платы или методические указания по её расчету, касающиеся, в том числе аэропортов, вертодромов и площадок, аэродромов, объектов единой системы организации воздушного движения. При этом установлено, что до утверждения Минэкономразвития России ставок арендной платы

либо методических указаний по ее расчету арендная плата определяется в размере 1,5% от кадастровой стоимости, как для земельного участка ограниченного в обороте.

Что мы имели в это время.

Согласно Земельному кодексу РФ землями транспорта признаются земли, которые используются или предназначены для обеспечения деятельности организаций и (или) эксплуатации объектов автомобильного, морского, внутреннего водного, железнодорожного, воздушного и иных видов транспорта.

Земельный кодекс РФ, регулируя отношения прав на землю, установил особый порядок, когда земельные участки ограничиваются в обороте. Ограничиваются в обороте находящиеся в государственной или муниципальной собственности земельные участки для нужд организаций транспорта, в том числе вокзалов, аэродромов и аэропортов, сооружений навигационного обеспечения воздушного движения (ст. 27 ЗК РФ). Таким образом, воздушный транспорт функционирует в условиях единой транспортной системы России.

В соответствии со ст. 130 Гражданского кодекса РФ (ГК РФ) объект недвижимости – это прежде всего земельный участок...

До 01.01.2006 г. имел силу Закон Российской Федерации от 11.10.1991 г. № 1738-1 «О плате за землю», в ст. 12 которого от уплаты земельного налога полностью освобождались земли, занятые аэропортами, аэродромами гражданской авиации, сооружениями и объектами ЕС ОрВД. Также льгота предоставлялась п. 3 ст. 395 части второй налогового кодекса РФ от 05.08.2000 г. № 117-ФЗ до внесения изменения в Налоговый кодекс РФ 21.11.2004 г. № 141-ФЗ. Инфраструктура воздушного транспорта льготу утратила, а автомобильных дорог сохранила.

Налоговый кодекс РФ установил для объектов гражданской авиации ставку по земельным участкам не менее 1,5% их кадастровой стоимости. Размер налоговой ставки перенесен на ставку арендной платы до утверждения Минэкономразвития России специальной ставки либо методических указаний по её расчету.

Федеральная служба земельного кадастра России приказом от 20.03.2003 г. № П/49 в целях реализации постановления Правительства РФ от 28.08.1999 г. № 945 «О государственной кадастровой оценке земель» и в соответствии с Правилами проведения государственной кадастровой оценки земель, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 08 апреля 2000 г. № 316 «Об утверждении Правил проведения государственной кадастровой оценки земель», утвердила Методику государственной кадастровой оценки земель промышленности, энергетики, транспорта, связи, радиовещания, телевидения, информатики, земель для обеспечения космической деятельности, земель обороны, безопасности и земель иного специального назначения.

Министерство экономического развития и торговли Российской Федерации приказом от 04 декабря 2006 г. № 396 утвердило ставки арендной платы за земельные участки, являющиеся федеральной собственностью и предоставленные открытому акционерному обществу «Российские железные дороги», по субъектам Российской Федерации.

Министерство транспорта Российской Федерации приказом от 26 апреля 2010 г. № 105 определило ставку арендной платы за пользование земельными участками, предоставляемыми в аренду Государственной компании «Российские автомобильные дороги» в соответствии с Федеральным законом от 17 июля 2009 г. № 145-ФЗ «О государственной компании «Российские автомобильные дороги» и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» в размере 0,01% от кадастровой стоимости земельного участка.

Арендная плата при аренде земельных участков, находящихся в государственной или муниципальной собственности, должна определяться исходя из следующих основных принципов, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 16 июля 2009 г. № 582:

- принцип экономической обоснованности, в соответствии с которым арендная плата устанавливается в размере, соответствующем доходности земельного участка с учетом категории земель, к которым отнесен такой земельный участок, и его разрешенного использования, а также с учетом государственного регулирования тарифов на товары (работы, услуги) организаций,

осуществляющих хозяйственную деятельность на таком земельном участке, и субсидий, предоставляемых организациям, осуществляющим деятельность на таком земельном участке;

- принцип предсказуемости расчета размера арендной платы, в соответствии с которым в нормативных правовых актах органов государственной власти органов местного самоуправления определяются порядок расчета арендной платы и случаи, в которых возможен пересмотр размера арендной платы в одностороннем порядке по требованию арендодателя;

- принцип предельно допустимой простоты расчета арендной платы, в соответствии с которым предусматривается возможность определения арендной платы на основании кадастровой стоимости;

- принцип недопущения ухудшения экономического состояния землепользователей и землевладельцев при переоформлении ими прав на земельные участки, в соответствии с которыми размер арендной платы, устанавливаемый в связи с переоформлением прав на земельные участки, не должен превышать более чем в 2 раза размер земельного налога в отношении таких земельных участков;

- принцип учета необходимости поддержки социально значимых видов деятельности посредством установления размера арендной платы в пределах, не превышающих размер земельного налога, а так же защиты интересов лиц, освобожденных от уплаты земельного налога;

- принцип запрета необоснованных предпочтений, в соответствии с которым порядок расчета размера арендной платы за земельные участки, отнесенные к одной категории земель, используемые или предназначенные для одних и тех же видов деятельности и представляемые по одним и тем же основаниям, не должен различаться (абзац введен постановлением Правительства РФ от 19.08.2011 г. № 697).

В послании Президента России Федеральному Собранию РФ от 26.04.2007 г. было отмечено, что «в стране за 15 лет более чем в 3 раза сократилось число аэропортов. Нужно принять безотлагательные меры по улучшению в этой области». Во время заседания президиума Государственного совета по вопросам развития транспортной инфраструктуры страны, которое состоялось 13.11.2007 г. в г. Красноярске, Президент России усилил свою оценку состояния инфраструктуры воздушного транспорта: «Износ основных фондов аэропортовой сети приблизился к критической отметке в 80 процентов». Никогда в новой истории России никакой вид транспорта не нес потери инфраструктуры в таком объеме. Правительство РФ начало субсидировать деятельность воздушного транспорта. Председатель Правительства Российской Федерации (протокол от 07.07.2010 г. № ВП-П9-37пр «О строительстве и реконструкции аэропортов» п. 12) указал Минэкономразвития России, Минтрансу России, Минфину России, Росимуществу проработать вопрос о предоставлении льгот по налогам на землю и федеральное имущество аэродромной инфраструктуры и представить предложения в Правительство РФ.

Примечание автора: в силу действия раздела 2.1 Государственной программы приватизации (указ Президента РФ от 24.12.1993 г. № 2284 – п. 2.1.20) аэродромы федерального значения и объекты ЕС ОрВД являются имуществом, запрещенным к приватизации. Значит не налог, а арендная плата за землю.

Первый заместитель Председателя Правительства Российской Федерации С.Б. Иванов на совещании «О мерах по снижению стоимости авиаперевозок на внутренних рейсах» 09.02.2011 г. № СИ-П9-5пр поручил Минэкономразвития России в срок до 01.04.2011 г. обеспечить утверждение ставок арендной платы за земли, занятые аэродромной инфраструктурой, а так же объектами ЕС ОрВД.

Простая на первый взгляд задача, поставленная перед Минэкономразвития России п. 2 постановления Правительства Российской Федерации от 16 июля 2009 г. № 582, требовала в течение 1 года утвердить ставки арендной платы или методические указания по ее расчету в отношении земельных участков, которые предоставлены (заняты) для размещения аэродромов, вертодромов и посадочных площадок, аэропортов, объектов ЕС ОрВД. По мнению автора, эта задача не решена до настоящего времени. В процессе ее решения роль Росавиации в конечном результате стала одной из главных.

В числе подведомственных Росавиации предприятий имеются ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» (далее – ФГУП «АГА»), ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»,

ФГУП «Администрация аэропорта Домодедово» и несколько ФКП, объединяющих аэропорты местных авиаперевозок. В соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 20 марта 2008 г. № 340-р и п. 6 протокола совещания у первого заместителя Председателя Правительства от 19 декабря 2007 г. №СИ-П9-14 ФГУП «АГА» является стратегическим предприятием и единым балансодержателем федерального имущества 52 аэродромов федерального значения, расположенных во всех федеральных округах России. ФГУП «АГА» представил расчет арендной платы для аэропортов Внуково, Геленджик и Сочи по ставке 1,5% от кадастровой стоимости в отношении земельных участков, ограниченных в обороте. Только по этим 3 аэропортам в год требовалось платить дополнительно, то есть увеличить расходы на деятельность в размере 1186 млн. руб.

Учитывая возникающие риски эффективной деятельности подведомственных предприятий, Росавиация обратилась 03 марта 2010 г. № АН1.14-727 к Министру экономического развития РФ с просьбой учесть возникающие издержки и в возможно короткие сроки разработать методические указания по расчету арендной платы для земельных участков, занятых аэродромами, аэропортами и объектами ОрВД в размере 0,01% от кадастровой стоимости. Росавиация исходила из того, что Минтранс России готовил приказ по ставкам арендной платы за пользование земельными участками, предоставляемыми государственной компанией «Российские автомобильные дороги». Земли под автодорогами, так же как и под инфраструктурой воздушного транспорта – земли транспорта. Практически соблюдаются все принципы, утвержденные Правительством Российской Федерации от 16 июля 2009 г. № 582.

Ответ Минэкономразвития в Росавиацию поступил быстро – 19 марта 2010 г. № У082-ИМ/Д 23, не опровергая значительный рост расходов аэродромов, авиакомпаний и операторов аэропортов. Сообщалось, что предложение Росавиации о возможности утверждения временных ставок арендной платы за вышеуказанные земельные участки в размере 0,01% от их кадастровой стоимости не может быть учтено ввиду отсутствия финансово-экономического обоснования к данному предложению. Было указано, что с учетом информации, предоставленной Росавиацией, Минэкономразвития России считает приоритетной задачу по разработке приказа об утверждении ставок арендной платы в отношении земельных участков, представленных для размещения аэродромов, вертодромов и посадочных площадок, объектов ОрВД. Было предложено представить в Минэкономразвития России информацию следующего содержания:

1) перечень всех земельных участков, находящихся в собственности Российской Федерации, на которых расположены аэродромы, вертодромы и посадочные площадки, аэропорты, объекты ОрВД, систематизировав указанную информацию по территориальному признаку;

2) кадастровую стоимость указанных земельных участков, а также арендные платежи за их использование за последние три года, с указанием видов деятельности, осуществляемых на таких земельных участках;

3) сведения о пассажиропотоке и грузопотоке соответствующих аэропортов;

4) информацию о тарифном регулировании деятельности аэропортов, вертодромов и посадочных площадок аэропортов, объектов ОрВД. (Примечание автора: или ты аэропорт и можешь обслуживать авиаперевозки по расписанию, или посадочная площадка, предназначенная только для нерегулярных перевозок);

5) зарубежный опыт установления платы за земельные участки, предоставляемые для упомянутых видов деятельности.

Росавиация, в пределах своей компетенции, подготовила запрошенную информацию и в форме финансово-экономического обоснования к своему предложению от 03 марта 2010 г. № АН1.14-727 «Об определении арендной платы за земли, занятые аэродромами и объектами ОрВД» представила обоснование в электронном виде и почтой в Минэкономразвития России – 31 мая 2010 г. № КМ1.14-1596.

Далее обратились к вопросу кадастровой стоимости земель. Очень противоречивая информация поступала от подведомственных предприятий. Особенно это касалось земель с неразграниченной собственностью. Например, Департамент государственной собственности Ханты-

Мансийского автономного округа направил ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» дополнительное соглашение к договору аренды земельного участка под объектами управления воздушным движением (далее – УВД), поменяв размер с 1,9 млн. руб. в 2007 г. (за 0,66 га) до 12,5 млн. руб. в 2009 г. Процентная ставка была увеличена с 1,5% до 3%. В результате плата за земельный участок увеличилась с 25 тыс. руб. до 255 тыс. руб. в год, то есть рост в 10 раз.

По оперативной информации с мест за земли воздушного транспорта в 2009 г. надо было платить 80 тыс. руб. за 1 га, при 0,5 тыс. руб. у автомобильных дорог и 0,035 тыс. руб. у железных дорог за тот же 1 га.

Согласившись с таким положением, ставки сборов за взлет-посадку требовалось увеличить почти на 20%, так же как и услуги ЕС ОрВД. В конечном итоге это рост тарифов за обслуживание в аэропортах, рост стоимости авиабилетов, с одной стороны, падение платежеспособного спроса (рынка) авиаперевозок, конкурентоспособности аэропортов и воздушного транспорта, с другой. При такой разнице в цене земель транспорта для различных видов транспорта, говорить о его поддержке и здоровой конкуренции можно, как говорят, закрыв слух.

Дальше становилось еще интереснее.

Как уже упоминалось, в целях реализации постановления Правительства РФ от 25 августа 1999 г. № 945 «О государственной кадастровой оценке земель» и в соответствии с Правилами проведения государственной кадастровой оценки земель, утвержденными постановлением Правительства РФ от 08 апреля 2000 г. №316 «Об утверждении Правил проведения государственной кадастровой оценки земель», Федеральная служба земельного кадастра России приказом от 20 марта 2003 г. № П/49 утвердила методику государственной кадастровой оценки земель промышленности иного специального назначения (далее – Методика). Данный документ в государственной регистрации не нуждался (письмо Минюста России от 08 апреля 2003 г. № 07-ЮД).

Согласно п. 1.3.3 Методики земельные участки транспорта составляют земельные участки, которые используются или предназначены для обеспечения деятельности организаций и (или) эксплуатации объектов автомобильного, морского, внутреннего водного, железнодорожного, воздушного и иных видов транспорта. Методика установила понятия земельных участков автомобильного, железнодорожного, воздушного и других видов транспорта так, как это уже было установлено ст. 90 Земельного кодекса РФ.

Особенно привлек внимание п. 2 Методики, в котором установлена группировка различных видов использования земель промышленности и иного специального назначения. В зависимости от применяемых методических подходов **к определению кадастровой стоимости земельных участков виды использования земель**, указанных в п. 1.3 Методики, объединяются в следующие группы.

Первая группа включает в себя:

- земельные участки для размещения наземных объектов космической инфраструктуры, включая...

- **земельные участки, предоставленные для размещения аэропортов, аэродромов, аэровокзалов, взлетно-посадочных полос, других наземных объектов, необходимых для эксплуатации, содержания, строительства, реконструкции, ремонта...**

Четвертая группа включает в себя:

- земельные участки для размещения железнодорожных путей;
- земельные участки для размещения автомобильных дорог, их конструктивных элементов, дорожных сооружений и земельные участки для установления полос отвода автомобильных дорог;
- земельные участки искусственно созданных внутренних водных путей;
- земельные участки береговой полосы;
- земельные участки для размещения нефтепроводов, газопроводов, иных трубопроводов.

Пятая группа включает в себя:

- земельные участки для размещения железнодорожных вокзалов, железнодорожных станций и других объектов железнодорожного транспорта;
- земельные участки для размещения автовокзалов и автостанций, других объектов автомо-

бильного транспорта и дорожного хозяйства;

- земельные участки морских и речных портов, причалов, пристаней гидротехнических сооружений, других объектов морского, внутреннего водного транспорта;

- земельные участки для размещения объектов, необходимых для эксплуатации, содержания, строительства, реконструкции, ремонта, развития наземных и подземных зданий, строений, сооружений, устройств и других объектов трубопроводного транспорта.

Кадастровая стоимость земельных участков, отнесенных к первой группе, согласно Методике, устанавливается равной их рыночной стоимости. Это то предпочтение, которое имеет инфраструктура воздушного транспорта по сравнению с другими видами.

Рыночная стоимость указанных земельных участков (включая участки под объектами инфраструктуры воздушного транспорта) определяется в соответствии с методическими рекомендациями по определению рыночной стоимости земельных участков, утвержденными распоряжением Минимущества России от 06.03.2002 г. № 568-р (далее – Методические рекомендации). Методические рекомендации признаны не нуждающимися в государственной регистрации согласно письму Минюста России от 15.04.2002 г. № 07/3593-ЮД.

Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации (Финансовый университет) утвердил 07.09.2010 г. отчет о научно-исследовательской работе по теме: «Разработка и утверждение Национальным советом по оценочной деятельности «Методических рекомендаций по оценке рыночной стоимости объектов федерального имущества и величины арендной платы за их использование» (далее – Отчет).

В главе 3 Отчета – «Основные подходы и методы оценки имущественного комплекса аэропорта (аэродрома)» п. 3.1.5 (Оценка рыночной стоимости земельных участков аэропортов) установлено:

- в том случае, если земельный участок комплекса аэропорта относится к земельным участкам, выведенным из хозяйственного оборота, то рыночная стоимость совокупности прав на данный земельный участок принимается равной нулю.

Правительство Российской Федерации утвердило 16.07.2009 г. № 82 правила определения размера арендной платы, а также порядка, условий и сроков внесения арендной платы за земли, находящиеся в собственности Российской Федерации (далее – Правила).

Согласно п. 3 Правил «Арендная плата определяется на основании кадастровой стоимости земельного участка».

Таким образом, кадастровая стоимость устанавливается равной её рыночной стоимости. **Земельный участок комплекса аэропорта (аэродрома) относится к земельным участкам 1 группы кадастровой оценки, выведенных из хозяйственного оборота, а значит их рыночная стоимость равна кадастровой стоимости равной нулю. А ноль, он и есть ноль, на чтобы его не предлагали множить!**

Однако договор аренды признается законодательством как возмездный, то есть что-то стоит. Это может быть и один рубль, чтобы не нарушать законодательство. Но на это нужна воля, которая устраивает Росавиацию, но не другие федеральные органы исполнительной власти. Так вышло на практике.

Об этом свидетельствует весь ход исполнения п. 2 постановления Правительства РФ от 16.07.2009 г. № 582 по утверждению в течение 1 года ставки арендной платы при аренде земельных участков, находящийся в собственности Российской Федерации. Росавиация после отказа Минэкономразвития России принять предложение по размеру ставки 0,01 от кадастровой стоимости стала предлагать ставки, равные установленным для объекта железнодорожного транспорта с 60% надбавкой инфляционного удорожания.

Минэкономразвития России 05.03.2011 г. № 4058-ИМ/Д23 представило на согласование проект приказа «Об утверждении ставок арендной платы в отношении земельных участков, находящихся в собственности Российской Федерации и предоставленных (занятых) для размещения аэропортов и аэродромов» (далее – Проект приказа). Проект приказа был представлен как выполнение протокола совещания у заместителя Председателя правительства Российской

Федерации С.Б. Иванова от 09.02.2011 г. № СИ-П9-5пр п. 2. В Минэкономразвития России 25.05.2011 г. № 26-ИМ состоялось совещание по вопросу согласования Проекта приказа. Совещание приняло решение доработать Проект приказа.

Росавиация 27.06.2011 г. № АН1.14-2297 в соответствии с п. 8 протокола совещания от 25.05.2011 г. № 26-ИМ представила в Минэкономразвития России предложение по классификации аэропортов.

Минэкономразвития России 28.07.2011 г. № 15944-ИМ/Д23 направило в Минфин России, Минтранс России и Росимущество доработанный по итогам совещания от 25.05.2011 г. № 26-ИМ протокол приказа.

Росавиация 11.08.2011 г. № 5.14-2330 сообщила в Минтранс России, что предложенный 28.07.2011 г. № 15944-ИМ/Д23 Проект приказа не может быть согласован по приведенным в письме признакам:

- начиная с письма от 03.03.2010 г. № АН1.14-727 и до настоящего времени, Росавиация придерживалась основных принципов определения арендной платы при аренде земельных участков, находящихся в государственной собственности, и политики ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание, и не имеет оснований менять свое отношение к рассматриваемому вопросу;

- по просьбе Минэкономразвития России Росавиация разработала и представила финансово-экономическое обоснование своих предложений. Предложения Минэкономразвития России сопровождалась только пояснительной запиской, что было не достаточным для принятия предложений, поскольку аргументация Росавиации никогда не опровергалась, а наоборот использовалась Минэкономразвития России.

Впоследствии **Проект приказа** не менялся и **был утвержден Минэкономразвития России приказом от 26.10.2011 г. № 597**. Росавиация предлагала для аэропортов 1 группы ставку 0,088 руб./м², в приказе ставка утверждена в размере 2,1 руб./м².

Так скучно, хотя нельзя признать безрезультатно, в течение многих месяцев решался вопрос установления ставки арендной платы за земли, находящиеся в федеральной собственности, ФГУП и ФКП воздушного транспорта. Но этот вопрос терял смысл, если бы не решались другие задачи нормализации земельных отношений.

Согласно земельному законодательству необходимо было:

- переоформить право постоянного (бессрочного) пользования земельными участками на право аренды;

- перевести земельные участки из иных категорий земель в земли транспорта.

Перевод земель поселений в земли иных категорий (независимо от их форм собственности) осуществляется органами государственной власти субъектов РФ. Для перевода земель из категорий поселений в категорию транспорта, необходимо подать ходатайство в органы государственной власти, утвердившие проект черты поселения, об изменении данной черты поселения. Согласно поступавшим от подведомственных организаций сведениям стало ясно, что при обращении в соответствующие органы государственной власти на местах предприятия воздушного транспорта получают отказ в переводе земель поселений в категорию земель транспорта. Изучение таких случаев показало, что в некоторых городах отсутствует зонирование территорий. В других требуется пересмотр Генеральных планов, что требует времени и финансовых затрат без источников покрытия. Это позволило прийти к выводу, что задача нормализации земельных отношений – это задача нормализации «двустороннего движения». В этом случае положительный результат возможен тогда, когда в этом движении заинтересованы все участники. Вот и не было бы случая, когда за 400 га земли предприятия воздушного транспорта в г. Магнитогорске и г. Иркутске должны платить в год за аренду участка равной площадью 500 тыс. руб. и 75 млн. руб. соответственно. Эти проблемы были актуальны и при решении задач установления арендной платы при аренде земельных участков организациями воздушного транспорта. В Московской области предприятия транспорта арендуют земельный участок по цене в зависимости от вида транспорта. Земельный участок может быть предоставлен в аренду по цене 2,1 руб. за 1м²

или 0,088 руб. за 1 м², а может быть 0,0091 руб. за 1 м². Почувствуйте разницу!

Министерство юстиции возвратило приказ Минэкономразвития от 26.10.2011 г. № 597 без государственной регистрации. Это приветствуется общественными организациями, предприятиями отрасли и Росавиацией.

Заместитель Министра транспорта В.М. Окулов (19.01.2012 г. № ВО-01) провел совещание относительно ставок арендной платы за земельные участки, предоставленные для размещения аэропортов, аэродромов. Росавиация на этом совещании заявила, что утвержденные приказом Минэкономразвития России ставки арендной платы носят дискриминационный характер и не соответствуют рекомендациям международной организации гражданской авиации (ИКАО) по их размеру. Было предложено приравнять ставки для инфраструктуры воздушного транспорта к утвержденным ставкам для железнодорожного транспорта. Совещание в Минтрансе России поручило Росавиации создать рабочую группу по подготовке предложений, которые ранее были поручены Минэкономразвития России.

Не давая оценку действиям Министра России, Росавиация (18.01.2012 г. № АН1.14-64) представила в Минтранс России соответствующий проект приказа с размером ставки арендной платы 0,006 руб./м² в год. Росавиация издала 26.01.2012 г. за № 21 приказ о создании рабочей группы по подготовке предложений в проекты приказов Минэкономразвития России. В последующем никаких замечаний по предложенной ставке арендной платы из расчета 0,006 руб./м² в год от Минтранса России не поступало. В Минтранс России Росавиация также представила предложения по ставке за земельные участки ЕС ОрВД, о чем было проинформировано Минэкономразвития России письмом (07.06.2012 г. № АН 1.14-1741).

Приказ Минэкономразвития России от 26.10.2011 г. № 597 был зарегистрирован в Минюсте РФ 17.02.2012 г. № 23246, приказ Минэкономразвития России от 06.02.2013 г. № 42 утвердил ставки для вертодромов, посадочных площадок и объектов ЕС ОрВД, значительно превысив предложенный Росавиацией размер. **Приказ от 26.10.2011 г. № 597,** который не был зарегистрирован в декабре Минюстом России, **был зарегистрирован без изменений и замечаний.**

Приказ Минэкономразвития России от 11.09.2014 г. № 564 установил ставки арендной платы для аэропортов и аэродромов для обслуживания чемпионата мира по футболу 2018 г., оставив ставку, утвержденную 26.10.2011 г. № 597, без изменения.

Аппарат Правительства Российской Федерации направил в Минэкономразвития России, Минтранс России, Минюст России письмо генерального директора ассоциации «Аэропорт» ГА по вопросу определения размера арендной платы за земельные участки, находящиеся в собственности РФ и предоставленные (занятые) для размещения аэродромов и аэропортов, с просьбой проинформировать ассоциацию «Аэропорт» ГА о результатах рассмотрения (27.03.2012 г. № П13-12977). До сих пор ассоциация «Аэропорт» ГА о результатах рассмотрения не проинформирована. Значит это не конец решения задачи.

Но может быть другой вариант решения задачи, если условия будут следующие:

- федеральные, региональные и муниципальные органы наделены значительными полномочиями по распределению земельных участков, установлению их стоимости при аренде и продаже, утверждению правил землепользования;

- органы государственной власти и местного самоуправления одновременно выступают как собственники земли и, следовательно, являются участниками гражданского оборота, с одной стороны, и выполняют публично-правовые функции по осуществлению властных управленческих полномочий в соответствии с конституционным и административным законодательством;

- для различных заинтересованных лиц желателен противоположный результат от установления земельных отношений по землям воздушного транспорта, сильно может меняться стоимость земельных участков.

Таким образом, публичные земельные собственники, являясь участниками рынка, обладают возможностью также воздействовать на этот рынок административными методами, опосредованно влиять на конкурентоспособность воздушного транспорта по отношению к другим видам транспорта

единой транспортной системы России, что негативно повлияло на решение конкретной задачи.

Пока можно отметить, что происходящее как бы ухудшает условия работы воздушного транспорта, наращивая расходы авиаперевозчиков, увеличив плату федеральных предприятий за федеральную землю.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Гражданский кодекс РФ*. Часть 1: Федеральный закон от 30 ноября 1994 г. №51-ФЗ в действующей редакции от 06.04.2015 г.
2. *Земельный кодекс РФ*: Федеральный закон от 25 октября 2001 г. № 136-ФЗ в действующей редакции.
3. *Налоговый кодекс РФ*. Часть 2: Федеральный закон от 05.08.2000 г. № 117-ФЗ в действующей редакции.
4. *Об основных принципах определения арендной платы при аренде земельных участков, находящихся в государственной или муниципальной собственности, и о Правилах определения размера арендной платы, а также порядка, условий и сроков внесения арендной платы за земли, находящиеся в собственности Российской Федерации*: постановление Правительства РФ от 16.07.2009 г. № 582.
5. *О государственной кадастровой оценке земель*: постановление Правительства РФ от 28.08.1999 г. № 945.
6. *Об утверждении ставок арендной платы в отношении земельных участков, находящихся в государственной или муниципальной собственности и предназначенных для размещения объектов инфраструктуры федерального значения, которые предназначены для подготовки и проведения в Российской Федерации чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года, Кубка конфедераций FIFA 2017 года, и финансирование строительства которых предусмотрено полностью за счет средств юридических лиц*: приказ Минэкономразвития России от 11.09.2014 г. № 564.
7. *Об утверждении Методики государственной кадастровой оценки земель промышленности и иного специального назначения*: приказ Федеральной службы земельного кадастра России от 20 марта 2003 г. № П/49.

ON RENTS

Mnishko V.V.

The article considers the problem of determining lease rates for land plots granted for aerodromes, heliports and landing-grounds, airports, objects, EU EO VD, analyzes the situation with the lease of lands for road and rail transport and a comparison with air travel is given. In addition, the problem of transfer of land from the categories of settlements into the category of transport is examined, it is concluded that rents for civil aviation are discriminatory and do not comply with the recommendations of the International organization of civil aviation (ICAO) according to their size. Appropriate recommendations are given.

Keywords: a unified system of the air traffic management, regular air transport, airports, aerodromes, transport land, rents, decision of the Government.

REFERENCES

1. *Grazhdanskiy kodeks RF. Chast' 1*: Federal'nyi zakon ot 30 nojabtrja 1994 g. №51-FZ v dejstvujushhej redakcii ot 06.04.2015 g. (In Russian).
2. *Zemel'nyj kodeks RF*: Federal'nyi zakon ot 25 oktjabtrja 2001 g. № 136-FZ v dejstvujushhej redakcii. (In Russian).
3. *Nalogovyy kodeks RF. Chast' 2*: Federal'nyi zakon ot 05.08.2000 g. № 117-FZ v dejstvujushhej redakcii. (In Russian).
4. *Ob osnovnyh principah opredelenija arendnoj platy pri arende zemel'nyhuchastkov, nahodjashhiesja v gosudarstvennoj ili municipal'noj sobstvennosti, i o Pravilah opredelenija razmera arendnoj platy, a takzhe porjadka, uslovij i rokov vnesenija arendnoj platy za zemli, nahodjashhiesja v sobstvennosti Rossijskoj Federacii*: postanovlenie Pravitel'stva RF ot 16.07.2009 № 582. (In Russian).
5. *O gosudarstvennoj kadastrovoj ocenke zemel'*: postanovlenie Pravitel'stva RF ot 28.08.1999 g. № 945. (In Russian).
6. *Ob utverzhdenii stavok arendnoj platy v otnoshenii zemel'nyh uchastkov, nahodjashhiesja v gosudarstvennoj ili municipal'noj sobstvennosti i prednaznachennyh dlja razmeshhenija ob#ektov infrastruktury federal'nogo znachenija, kotorye prednaznacheny dlja podgotovki i provedenija v Rossijskoj Federacii chempionata mira po futbolu FIFA 2018 goda, Kubka konfederacij FIFA 2017 goda i finansirovanie stroitel'stva kotoryh predusmotreno polnost'ju za schet sredstv juridicheskikh lic*: prikaz Minjekonomrazvitija Rossii ot 11.09.2014 g. №564. (In Russian).
7. *Ob utverzhdenii Metodiki gosudarstvennoj kadastrovoj ocenki zemel' promyshlennosti i inogo special'nogo naznachenija*: prikaz Federal'noj sluzhby zemel'nogo kadastra Rossii ot 20 marta 2003 g. №P/49. (In Russian).

Сведения об авторе

Мнишко Владимир Васильевич, 1963 г.р., окончил Донецкое высшее военно-политическое училище (1985), Российский государственный гуманитарный университет (1997), кандидат юридических наук, начальник Управления правового обеспечения и имущественных отношений Росавиации, автор 12 научных работ, область научных интересов – государственное управление в ГА, воздушное право.