

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПРОГРАММА
развития гражданской авиации Республики Беларусь
на 2006-2010 годы

2004 год

ВВЕДЕНИЕ

Развитие воздушного транспорта, как наиболее мобильной составляющей транспортной инфраструктуры современного государства имеет, исключительное значение.

Воздушный транспорт является не только индикатором деловой активности государства, но и в определенной степени может выступать в качестве ее катализатора, способствуя реализации предпринимательской активности и деловых связей практически во всех сферах деятельности государства.

Как объект развития гражданская авиация является многофакторной динамической системой, включающей в себя авиакомпании, аэропорты, авиаремонтные заводы и другие структурные единицы, обеспечивающие единый производственно-технологический процесс по безопасной авиаперевозке.

Государственная программа развития гражданской авиации Республики Беларусь на 2006 - 2010 годы (далее - Государственная программа) разработана Государственным комитетом по авиации (далее - Госкомавиация) во исполнение постановления Совета Министров Республики Беларусь от 24 декабря 2003г. № 1682 "Об утверждении комплекса мер Правительства Республики Беларусь по выполнению Программы структурной перестройки и повышения конкурентоспособности экономики Республики Беларусь" (Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь, 2003г., № 2,5/13586).

Государственная программа определяет основные направления развития гражданской авиации, позволяющие стабилизировать, а впоследствии повысить экономичность авиатранспортного процесса, создавая условия, при которых качество авиаперевозок авиакомпаниями страны будет удовлетворять международным требованиям.

Государственная программа представляет собой комплекс задач и основных показателей развития гражданской авиации Республики Беларусь на 2006 - 2010 годы, вытекающих из анализа состояния работы, проблем развития и результатов выполнения Программы развития гражданской авиации Республики Беларусь на 2001 — 2005 годы, одобренной постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 29 марта 2001 г. № 430 (Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь, 2001 г., № 35,5/5622).

ОСНОВНЫЕ МИРОВЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Из множества факторов, формирующих конъюнктуру и развитие мирового рынка авиатранспортной продукции, можно выделить следующие группы факторов (рисков) как внутреннего, так и внешнего характера: государственно-политические, экономические; технические; демографические, социально-психологические, естественно-географические и прочие.

К государственно-политическим факторам (рискам) относятся:

уровень стабильности политической обстановки в отдельных странах и регионах;

необходимость обеспечения государственных интересов, в том числе и оборонных;

характер взаимоотношений государств, осуществляющих международные авиаперевозки, а также стран, через территории которых производятся полеты;

престиж национальной гражданской авиации на международной арене; национальная политика государств в области развития внешнеэкономических связей (внешняя торговля, международный туризм, культурный, спортивный и научный обмен);

государственно-экономическое и договорно-правовое регулирование перевозок.

Экономические факторы (риски) включают в себя:

уровень экономического развития стран и регионов; валовой национальный продукт, темпы его роста; объемы внешней торговли, ее динамика; состояние рынков других видов транспортной продукции; энергетические проблемы, цена, авиационного топлива; финансовое положение авиатранспортных компаний-перевозчиков, уровень их эксплуатационных расходов и доходов;

динамику инвестиционной деятельности в отрасли, масштабы интенсивности обновления основного капитала;

уровень реальных доходов населения, его платежеспособность; развитие туризма;

особенности тарифной политики, размер скидок и льгот.

Технические факторы (риски) воздействуют на рынок воздушных перевозок через:

уровень научно-технического прогресса в области гражданской авиатехники;

численность и качественный состав парка воздушных судов;

технический уровень летательных аппаратов, средств наземного комплекса обслуживания и управления воздушным движением;

уровень авиатранспортного производства, вспомогательной техники для обслуживания воздушных судов.

Демографическими факторами (рисками) являются:

численность народонаселения планеты, отдельных стран и регионов, темпы её роста;

демографические тенденции в развитых и развивающихся странах; уровень рождаемости и продолжительности жизни; отношение к религии, вероисповедание в определенной стране, регионе.

Социально-психологические факторы (риски) обусловлены: привлекательностью воздушного транспорта для населения и популярностью отдельных авиакомпаний;

уровнем безопасности и регулярности полетов. Естественно-географические факторы (риски) определяются: сезонностью авиаперевозок;

степенью развитости других видов транспорта, зависящей от географических особенностей страны и размеров ее территории;

удаленностью аэропортов от центра населенных пунктов.

По прогнозам Международной организации гражданской авиации (далее - ИКАО), объем мировых регулярных авиаперевозок в ближайшие пять лет будет возрастать ежегодно в среднем на 5 процентов, причем рост будет зависеть от следующих факторов: мирового экономического роста и роста объемов торговли, изменения цен на топливо, правительственных решений в части экономического регулирования деятельности авиакомпаний.

Основными тенденциями развития воздушного транспорта являются: обострение конкурентной борьбы авиакомпаний, их интеграция, глобализация рынка сбыта авиаперевозок.

Республика Беларусь, находящаяся на перекрестке восточноевропейских путей, занимает сегодня центральное место на карте Европы. Многие международные маршруты по направлениям север-юг, запад-восток проходят через территорию и воздушное пространство республики, что имеет экономические предпосылки для наращивания объемов авиаперевозок.

**РЕЗУЛЬТАТЫ ВЫПОЛНЕНИЯ ПРОГРАММЫ РАЗВИТИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ НА 2001 - 2005 ГОДЫ**

В 2001 - 2005 годах осуществлялась реализация мероприятий Программы развития гражданской авиации Республики Беларусь на 2001 - 2005 годы (далее — Программа на 2001 — 2005 годы), что способствовало поддержке и обновлению основных фондов объектов отрасли на уровне требований ИКАО.

Выполнение мероприятий Программы на 2001 — 2005 годы укрепило материально-техническую базу гражданской авиации. За 2001 - 2005 годы на реализацию её мероприятий фактически использовано 100446,4 млн. рублей, из которых 62,7 процента, или 63011,9 млн. рублей составили собственные средства авиаорганизаций, 35,4 процента, или 35 548,0 млн. рублей - средства республиканского бюджета (из которых 8 131,1 млн. рублей - средства инновационного фонда, или 9,3 процента всех средств, и 5 990,1 млн. рублей, или 16,8 процента — бюджетные займы) и 21426,8 млн. рублей или 60,3 процента — бюджетные ассигнования, 1 799,0 млн. рублей или 1,8 процента привлечённые средства и 87,5 млн. рублей средства местных бюджетов.

Структура средств, использованных на выполнение Программы на 2001 - 2005 годы представлена в таблице 1.

Таблица 1

Наименование показателя	Фактически использовано средств		В том числе			
			средства на выполнение мероприятий (за исключением средств на капитальные вложения)		капитальные вложения, предусмотренные на выполнение Программы	
	млн. рублей	удельный вес (процент)	млн. рублей	удельный вес (процент)	млн. рублей	удельный вес (процент)
Объём средств - всего	100 446,4	100,0	46 574,5	100,0	53 871,9	100,0
в том числе: из республиканского бюджета	35 548,0	35,4	30 093,5	64,6	5 454,5	10,8
из них: бюджетные ассигнования	21 426,8	60,3	21 426,8	71,2	-	-
Наименование показателя	Фактически использовано средств		В том числе			
			средства на выполнение мероприятий (за исключением средств на капитальные вложения)		капитальные вложения, предусмотренные на выполнение Программы	
	млн. рублей	удельный вес (процент)	млн. рублей	удельный вес (процент)	млн. рублей	удельный вес (процент)
бюджетные займы	5 990,1	16,8	5 990,1	19,9	-	-
средства инновационного фонда	8 131,1	22,9	2 676,6	8,9	5 454,5	100,0
из местных бюджетов	87,5	0,1	87,5	0,2	-	-
собственные средства	63 011,9	62,7	16 318,0	35,0	46 693,9	86,7
привлечённые средства	1 799,0	1,8	75,5	0,2	1 723,5	3,2

В соответствии с Программой на 2001 — 2005 годы выполнен запланированный объем работ по ремонту искусственных покрытий взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек и перрона в Национальном аэропорту Минск, аэропортах Минск-1, Брест, Гомель, Гродно и Витебск, введена в эксплуатацию аварийно-спасательная станция в аэропорту Витебск. В соответствии с требованиями ИКАО во всех областных аэропортах в 2002 году смонтированы и введены в эксплуатацию системы визуальной индикации глиссады.

Выполнены работы по ремонту здания аэровокзала в Национальном аэропорту Минск. В аэропорту Могилев закончена реконструкция здания аэровокзала с вводом в эксплуатацию накопителей для обслуживания международных рейсов. Выполнены работы по ремонту аэровокзалов в аэропортах Витебск, Брест, Гомель.

Работы по капитальному ремонту здания аэровокзала аэропорта Минск-1 планируется закончить в 2006 году.

Закуплено и установлено в соответствии с графиком поставки современное оборудование для досмотра пассажиров, багажа и грузов в Национальном аэропорту Минск.

В результате проводимой целенаправленной работы по поддержанию в эксплуатационной годности и модернизации основных фондов аэропортов в настоящее время все аэродромы и все предприятия Госкомавиации, осуществляющие обеспечение полетов на данных аэродромах, имеют соответствующие сертификаты.

Поддержание имеющегося парка воздушных судов в исправном состоянии требует значительных материальных затрат.

В последние годы ИКАО в целях повышения уровня безопасности полетов ужесточаются требования к бортовому оборудованию воздушных судов, выполняющих полеты в различные регионы мира. В связи с этим на гражданских воздушных судах Республики Беларусь в 2001 - 2005 годах выполнен ряд неотложных доработок бортового оборудования, таких, как:

модернизация оборудования для обеспечения полетов в условиях минимума вертикального эшелонирования 1000 футов между эшелонами 290 и 410 включительно (RVSM) в районах Северной Атлантики и Европы (оснащение в 2001 году, полеты с января 2002 г.);

установка бортовых систем предупреждения столкновения воздушных судов в воздухе;

установка и модернизация бортовой системы предупреждения о близости земли (полеты для различных типов воздушных судов с января 2003 г.);

установка аппаратуры зональной навигации высокой точности при действии нормативов RNP-1 в Европейском регионе (полеты с января 2005 г.) и ряд других.

РУП "Национальная авиакомпания "Белавиа" за последние 4 года ежегодно затрачивало на эти цели в среднем 4 млн. долларов США, РУП "Авиакомпания "Трансавиаэкспорт" - в среднем 3 млн. долларов США.

На работу гражданской авиации Республики Беларусь оказывают существенное влияние требования ИКАО, связанные с ограничениями по шумам, вводимые в 2006 году согласно главе 4 приложения 16 к Чикагской конвенции. При этом эксплуатация воздушных судов Ту-154М, Ил-76 на международных авиалиниях может быть приостановлена и останется возможной только на внутренних авиалиниях государств - участников Содружества Независимых Государств.

Учитывая реальную оценку ресурсного состояния имеющегося парка авиационной техники, а также в целях удержания и дальнейшего развития рынка авиационных услуг необходимо обновление существующего парка авиационной техники путем приобретения современных типов воздушных судов и ремоторизации эксплуатируемых самолетов. В первую очередь это касается РУП "Национальная авиакомпания "Белавиа" и РУП "Авиакомпания "Трансавиаэкспорт".

Программой на 2001 - 2005 годы планировалось приобретение в течение 2002 - 2005 годов современных самолетов для выполнения пассажирских перевозок РУП "Национальная авиакомпания "Белавиа".

Для перехода на освоение новых типов воздушных судов авиакомпанией проведена большая подготовительная работа. Прошли обучение и получили сертификаты на самостоятельные полеты на новой технике 22 пилота и 41 бортпроводник. Осуществлена подготовка 42 человек технического персонала. Формируется необходимая наземная база по техническому обслуживанию новых самолетов.

С 12 ноября 2003 г. первый самолет Боинг-737/500, взятый в оперативный лизинг в американской лизинговой компании "ILFC - International Lease Finance Corporation", начал выполнение полетов на воздушных линиях авиакомпании.

Второй самолёт Боинг 737/500, взятый в этой же лизинговой компании, начал эксплуатироваться в авиакомпании с июля 2004 г.

Освоение самолетов западного производства позволило авиакомпании сохранить рынок международных перевозок и повысить конкурентоспособность авиаперевозок.

В управлении воздушным движением выполнены все запланированные мероприятия Программы на 2001 — 2005 годы.

Введена система АРАС УВД "Синтез-АР2" с тренажерным модулем, система планирования полетов гражданской авиации. Это позволило предоставить более высокий уровень аэронавигационных услуг, повысить уровень безопасности полетов, а также проводить весь спектр тренировок диспетчерского персонала.

Аэродромно-районная автоматизированная система управления воздушным движением АРАС УВД "Синтез-АР2" в настоящее время является одной из лучших систем Европейского региона.

Для навигационного обеспечения полетов от 6000 метров и выше введены в эксплуатацию три навигационных радиомаяка VOR-DME.

В рамках реализации Европейской программы по переходу на УКВ связь с сеткой частот 8,33 кГц введено в эксплуатацию оборудование УКВ радиостанций и установлено четыре приемо-передающих центра, позволяющих обеспечить устойчивую УКВ радиосвязь в Минском районном центре с 1500 метров и выше.

Введено в эксплуатацию оборудование системы диспетчерской голосовой связи для АРАС УВД "Синтез-АР2".

Выполнен переход Республики Беларусь на систему вертикального эшелонирования ИКАО с эшелона 50 и выше, внедрен сокращенный минимум вертикального эшелонирования (RVSM), что позволило увеличить на 25 процентов интенсивность воздушного движения.

На РУП "Минский авиаремонтный завод" в рамках Программы на 2001 - 2005 годы разработана и внедрена технология переоборудования самолетов ТУ-134СХ и ТУ-134 УБЛ в пассажирский и грузопассажирский вариант.

Модернизация самолета ТУ-134 в вариант ТУ-134М с заменой на авиадвигатель на Д-436Т1-134 не выполнена. Причиной явилось не желание российской стороной (как основного заказчика Программы) её согласовать. Как следствие, данный вопрос не вынесен на рассмотрение Президиума Совета Министров Союзного государства.

РУП "Минский авиаремонтный завод" и РУП "Оршанский авиаремонтный завод" в рамках Программы на 2001 - 2005 годы проведена модернизация капитальных ремонтов самолетов ТУ-134 и вертолетной техники МИ-24 и МИ-8.

На РУП "Минский авиаремонтный завод" пересмотрены технологии капитального ремонта самолёта ТУ-134 всех типов. РУП "Оршанский авиаремонтный завод" освоил модернизацию навигационных систем БУР-4, ГОЭС, АСО, ОНВ-1, доработанных в соответствии с современными требованиями.

Помимо транспортной работы гражданская авиация Республики Беларусь использовалась на других видах работ. В 2001 - 2005 годах самолёты АН-2, вертолёты МИ-2 и КА-26 применялись на сезонных авиационных работах.

Защищенность объектов гражданской авиации Республики Беларусь от актов незаконного вмешательства на сегодняшний день в целом соответствует уровню внутренних угроз и отвечает Стандартам и Рекомендуемой практике в области авиационной безопасности ИКАО.

В целом международные эксперты дали положительную оценку сформированной в республике системе мер защиты гражданской авиации. Отмечено, что помимо выполнения на должном уровне международных стандартов, государством принимаются значительные дополнительные усилия по внедрению новых современных методов и средств обеспечения безопасности на воздушном транспорте.

Особо были отмечены слаженные, объединенные усилия различных республиканских органов государственного управления в организации эффективных действий по пресечению "террористической акции" и освобождению "заложников" в ходе учебной операции "Набат".

Вместе с тем объективный анализ состояния дел в области обеспечения авиационной безопасности показывает, что, несмотря на принимаемые меры, по-прежнему наиболее слабым звеном во всех аэропортах республики остается участок предполетного досмотра авиапассажиров, который не отвечает предъявляемым требованиям по своей технической оснащенности рентгеноскопической и другой аппаратурой контроля.

АНАЛИЗ ВЫПОЛНЕНИЯ ПРОГНОЗНЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ПРОГРАММЫ РАЗВИТИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ НА 2001 - 2005 ГОДЫ

Основными направлениями деятельности гражданская авиация как объекта экономического развития являются производство авиатранспортных, аэропортовых, авиаремонтных и аэронавигационных услуг, а также услуг по применению авиации в народном хозяйстве. Каждое из основных направлений деятельности гражданской авиации характеризуется своим набором объемных показателей.

Экономические показатели развития гражданской авиации Республики Беларусь за прошедшие 2001 - 2005 годы подтверждают, что на воздушном транспорте наблюдается стабильная тенденция к росту объемов перевозок пассажиров и грузов белорусскими авиакомпаниями.

Это обусловлено повышением конкурентоспособности национального перевозчика, возвратом пассажиров с рейсов иностранных авиакомпаний на рейсы РУП "Национальная авиакомпания "Белавиа", ростом деловой активности Республики Беларусь на международном уровне, ростом благосостояния белорусских граждан, а также освоением новых рынков грузовых авиаперевозок РУП "Авиакомпания "Трансавиаэкспорт".

В 2001 - 2005 годах отмечен значительный рост объемных показателей по перевозкам пассажиров, грузов и почты. Планируемые Программой на 2001-2005 годы объемы перевозок пассажиров, грузов и почты перевыполнены. Аналогичный рост в 2001 - 2005 годах наметился и по отправкам пассажиров, грузов и почты в аэропортах республики.

Выполнение показателей по авиаперевозкам, предусмотренных программой развития гражданской авиации, представлены в диаграммах: рост пассажирооборота за 2005 год перевыполнен на 28,3 процента к плановому заданию (рисунок 1);

рост перевозок пассажиров в 2005 году к плановому заданию составил 44,3 процента (рисунок 2);

перевозка грузов перевыполнена в 3,3 раза (рисунок 3); грузооборот перевыполнен в 3,2 раза (рисунок 4);

рост отправок пассажиров в 2005 году к плановому заданию увеличился на 52,9 процента (рисунок 5);

отправка грузов в 2005 году выполнена на уровне запланированного Программой на 2005 год (рисунок 6).

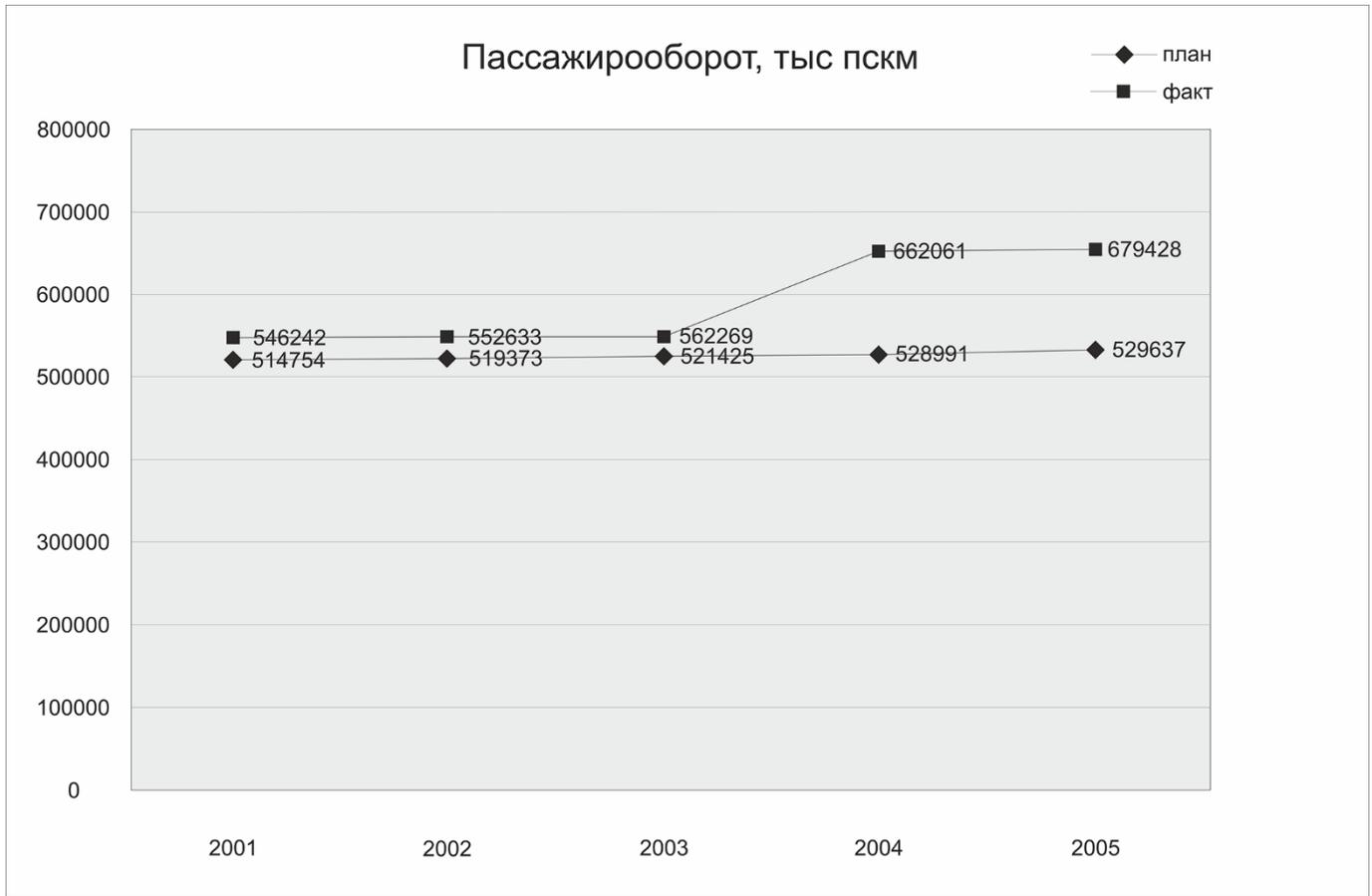


Рисунок 1

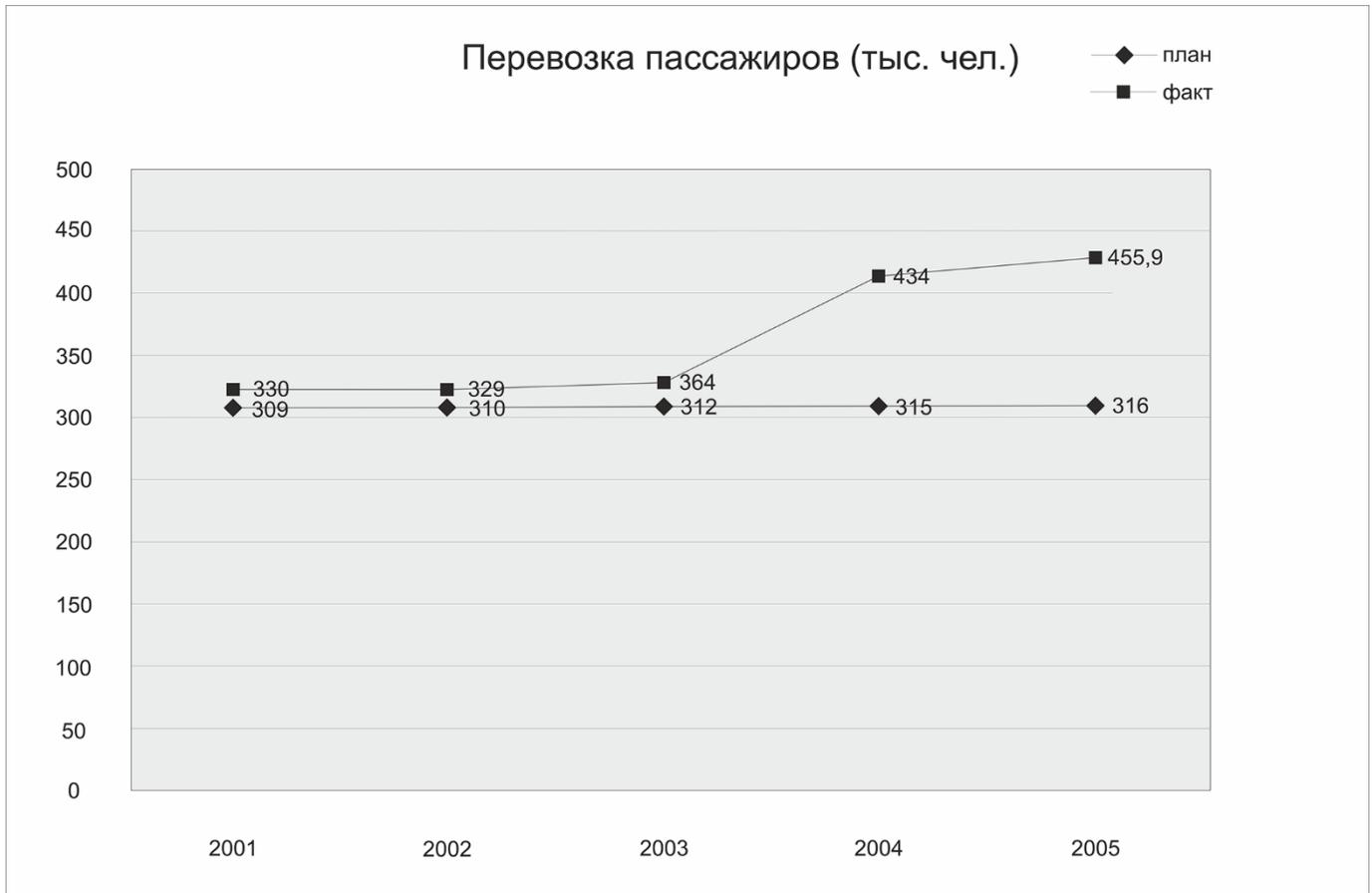


Рисунок 2

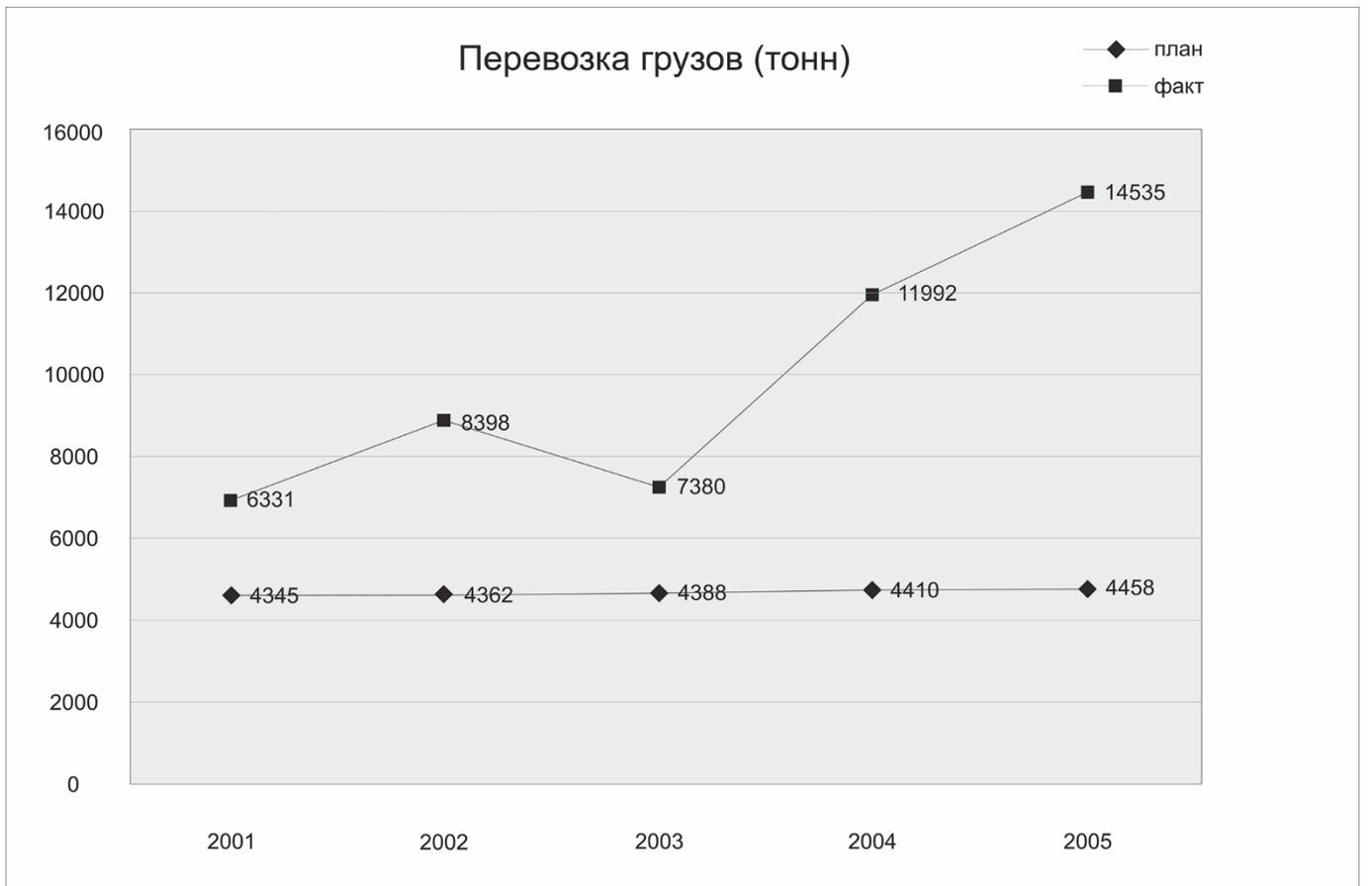


Рисунок 3

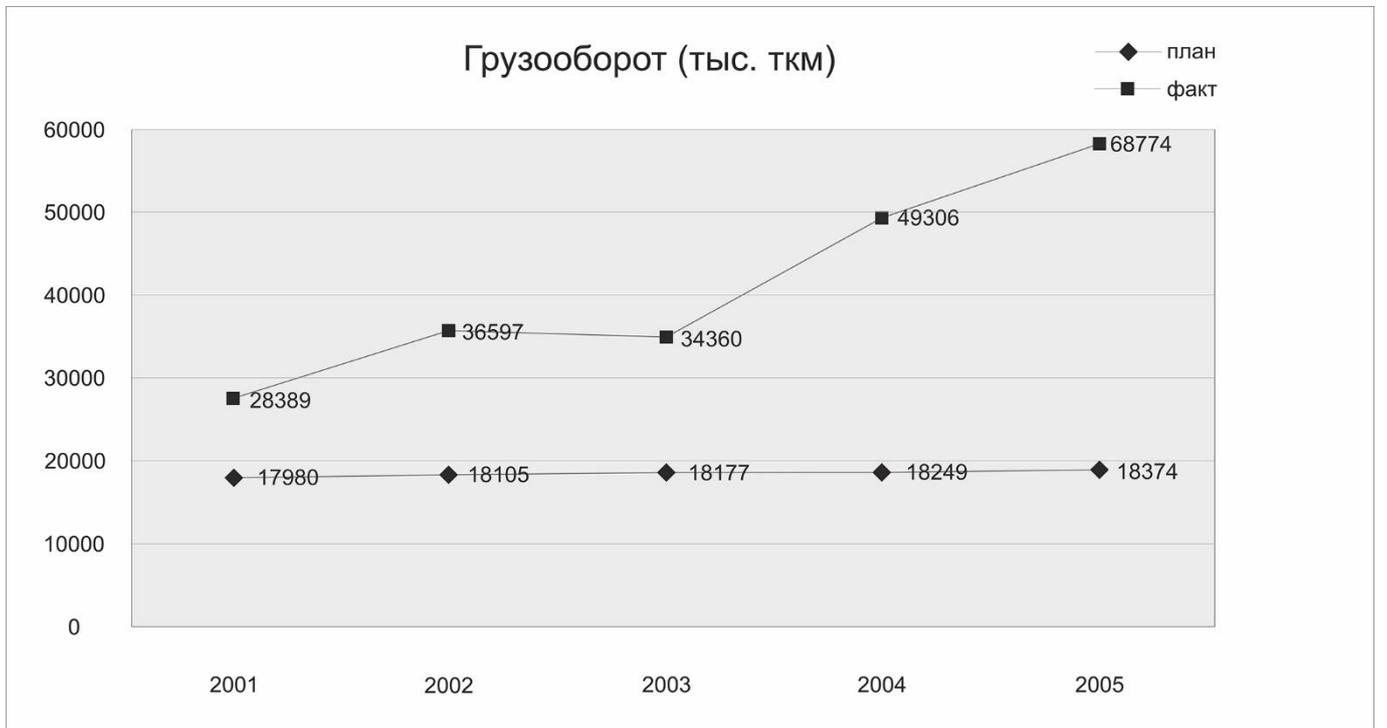


Рисунок 4

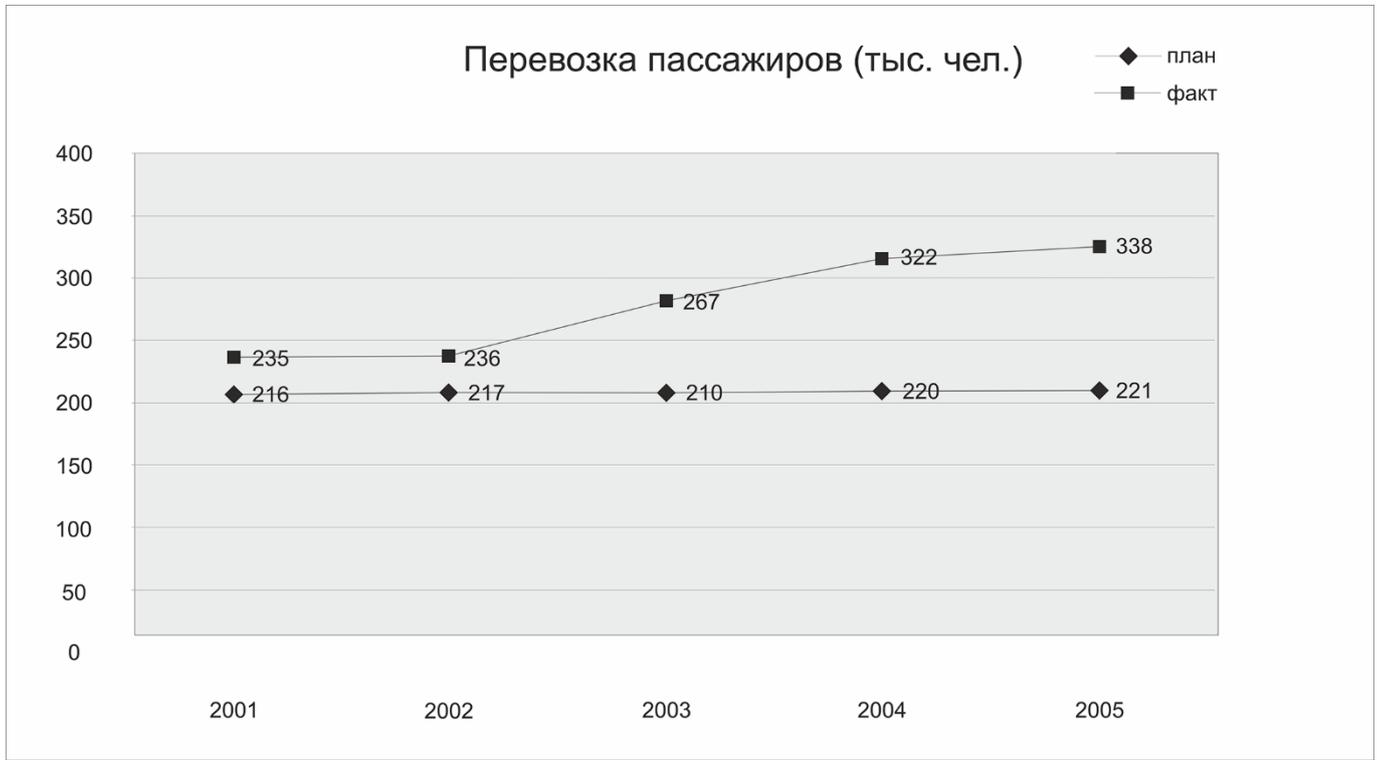


Рисунок 5

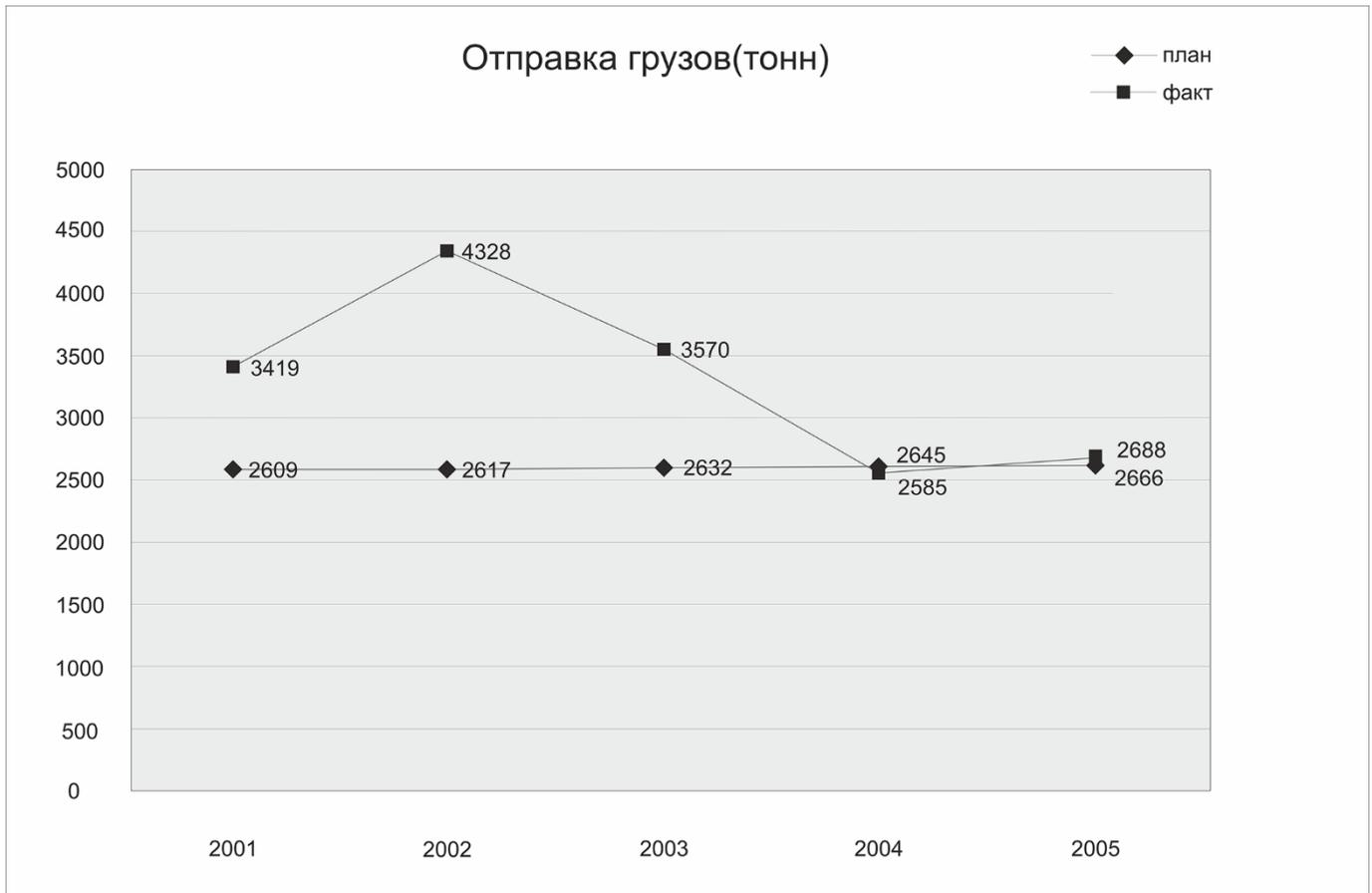


Рисунок 6

В настоящее время в интересах пользователей воздушного пространства Республики Беларусь введено 55 международных трасс, из которых 33 маршрута зональной навигации и 3 внутригосударственные воздушные трассы. Протяжённость сети международных воздушных трасс составляет 25 106 километров. Постоянное развитие сети международных трасс и маршрутов навигации в воздушном пространстве Республики Беларусь позволяет привлекать поток воздушных судов.

За 2001 - 2005 годы объём аэронавигационного обслуживания на маршруте (полёты) в воздушном пространстве Республики Беларусь возрос на 43,6 процента и составил по 2005 году 119 000 полётов. Объём аэронавигационного обслуживания в зоне аэродрома за анализируемый период возрос на 40,5 процента.

На современном этапе рынок в области ремонта воздушных судов характеризуется новыми тенденциями, связанными с отсутствием достаточного спроса на ремонтные услуги авиационной техники. В результате этого резко снижаются объёмы работ, остро ставится проблема стабилизации работы авиаремонтных организаций и сохранения рабочих мест.

По итогам работы за 2005 год на РУП "Минский авиаремонтный завод" объём производства продукции (работ, услуг) в сопоставимых ценах составил 48,2 процента, при этом уровень роста в 60 процентов является минимально необходимым для безубыточной работы указанной организации.

Это обусловлено влиянием следующих факторов:

для самолетов ЯК-40 авиационные власти России установили межремонтный ресурс до 18 лет при продлении ресурса ОКБ имени А.С.Яковлева, что делает их ремонт экономически нецелесообразным для собственников (эксплуатантов);

самолеты ТУ-134 направляются российскими заказчиками преимущественно на Ростовский авиаремонтный завод. Одним из существенных факторов, влияющих на это решение, является невозможность принятия к вычету нерезидентами Республики Беларусь (российскими заказчиками) сумм НДС, при работе с нашими организациями, что фактически приводит к удорожанию стоимости работ по капитальному ремонту и модернизации авиационной техники на 18 процентов по сравнению с ценами Ростовского авиаремонтного завода. Кроме того, авиационные власти России своими решениями установили межремонтный ресурс для самолетов ТУ-134 - 9 лет (вместо действующего ранее 4,5 года), что также негативно сказывается на поступлении в ремонт авиатехники.

Все перечисленное привело к снижению отхода авиатехники в ремонт и, как следствие, снижению портфеля заказов.

Ключевым моментом для решения обозначенных проблем и достижения поставленных целей является установление нулевой ставки НДС на работы по ремонту, переоборудованию и модернизации авиатехники, что приведет к фактическому снижению стоимости работ для заказчиков и, в результате к увеличению поступления авиатехники в ремонт на РУП "Минский авиаремонтный завод".

В последние 2-3 года в связи с требованиями значительного роста сельхозпроизводства возникла необходимость резкого увеличения объемов авиационно-химических работ в республике. Увеличение этого объема требуется и в связи со складывающимися неблагоприятными погодными условиями в период весенних подкормок и защитных работ в мае - июне. Темп роста объемов обработанных гектаров сельхозугодий авиацией по применению в народном хозяйстве (далее - ПАНХ) в 2005 году к уровню 2000 года возрос в 11,2 раза.

Финансовые результаты работы организаций Госкомавиации в 2001 -2005 годах характеризуются следующими показателями:

Таблица 2 (млн, рублей)

	2001	2002	Процент к 2001 году	2003	Процент к 2002 году	2004	Процент к 2003 году	2005	Процент к 2001 году
Выручка от реализации продукции (работ, услуг)	133423	176617	132,4	235123	133,1	295268	125,6	338678	253,8
Налоги из выручки	13951	20892	149,8	28618	137,0	30779	107,6	30499	218,6
Затраты на производство	104380	141005	135,1	191377	135,7	238805	124,8	274341	262,8
Прибыль от реализации	11314	10283	90,9	15128	147,1	25684	169,8	33838	299,1
Рентабельность, процентов	10,8	73		7,9		10,8		13,4	

Оценивая финансовый результат деятельности организаций, находящихся в подчинении Госкомавиации по итогам работы за 2005 год, можно сказать, что прибыль от реализации составила 33 838 млн. рублей, рентабельность в целом по отрасли достигла 13,4 процентов.

Однако, рассматривая показатели платежеспособности организаций на 1 октября 2005 г., вызывает озабоченность тот факт, что:

коэффициент текущей ликвидности, характеризующий общую обеспеченность организации собственными оборотными средствами для ведения хозяйственной деятельности и своевременного погашения срочных обязательств, по отрасли — 1,003 при нормативе не менее 1,15;

коэффициент обеспеченности собственными оборотными средствами, характеризующий наличие у организации собственных оборотных средств, необходимых для ее финансовой устойчивости — минус 0,111 при нормативе не менее 0,15.

Анализируя использование авиационными организациями источников воспроизводства основных средств и нематериальных активов по направлениям инвестиций по итогам работы за 9 месяцев 2005 года, можно сделать вывод что амортизационный фонд использован на 58,7 процента от сформированного. Причиной неполного использования амортизационного фонда является недостаток оборотных средств и наличие просроченной кредиторской задолженности.

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ НА 2006 - 2010 ГОДЫ

Анализ деятельности организаций, находящихся в подчинении Госко-мавиации, свидетельствует, что на эффективность развития гражданской авиации оказывают влияние как внешние, так и внутренние факторы.

К внешним факторам можно отнести:

повышение конкуренции на рынке авиаперевозок;

технические и экологические ограничения, задаваемые международными авиационными организациями на использование воздушными судами Республики Беларусь воздушного пространства европейских стран;

высокие темпы роста цен на авиационное топливо;

высокие цены продаж новой авиационной техники западноевропейского и российского производства;

высокие цены на капитальный ремонт авиационной техники в государствах - участниках Содружества Независимых Государств.

К внутренним факторам, влияющим на развитие организаций Госкома-виации, относятся:

финансовое состояние авиационных организаций;

ограниченный уровень платежеспособного спроса населения;

значительная ценовая конкуренция со стороны наземных видов транспорта;

необходимость вложения значительных финансовых средств на поддержание в работоспособном состоянии и обновление основных производственных фондов.

Цель Государственной программы - определение основных направлений развития гражданской авиации, позволяющих стабилизировать, а впоследствии повысить экономичность авиатранспортного процесса, а также создать условия, при которых качество авиаперевозок авиакомпаниями страны будет удовлетворять международным требованиям.

Основными задачами развития гражданской авиации являются:

техническое перевооружение и обновление основных производственных фондов;

обеспечение безопасности полетов воздушных судов и авиационной безопасности;

расширение объемов производства авиаперевозок на основе исследования внутреннего и международного рынка авиаперевозок;

наращивание экспорта услуг;

обеспечение рентабельной и прибыльной работы авиационных организаций;

расширение объемов работ по применению авиации в народном хозяйстве;

повышение уровня жизни работников отрасли.

Основные показатели развития гражданской авиации Республики Беларусь на 2006 - 2010 годы.

Исходя из поставленных Государственной Программой целей и задач, мероприятий по ее реализации и прогноза инвестиционных потребностей, прогнозируется, начиная с 2006 года обеспечить рост объемов по следующим показателям развития:

пассажиروобороту;

грузообороту;

перевозке пассажиров;

перевозке грузов;

отправке пассажиров;

отправке грузов;

аэронавигационным услугам на маршруте (полёты); инвестиции в основной капитал; экспорт услуг.

Индекс роста данных показателей приведён в таблице 3.

Таблица 3

Наименование показателей	Индекс роста к предыдущему году, проценты				
	2006	2007	2008	2009	2010
1. Пассажироборот	103,5	107,0	109,0	111,0	112,0
2. Грузооборот	104,2	107,0	109,0	111,0	111,5
3. Перевозка пассажиров	104,0	107,0	109,0	111,0	112,0
4. Перевозка грузов и почты	104,7	107,0	109,0	111,0	112,0
5. Отправка пассажиров	106,5	107,0	107,5	108,0	109,0
6. Отправка грузов	103,5	103,5	104,0	104,0	104,0
7. Аэронавигационные услуги на маршруте (полёты)	103,4	104,5	105,0	106,0	106,0
8. Экспорт услуг	109,5	110,0	111,0	111,0	111,5
9. Инвестиции в основной капитал	100,0	110,0	111,0	111,5	112,0

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ПОВЫШЕНИЯ УРОВНЯ ДОХОДОВ РАБОТНИКОВ ОТРАСЛИ НА 2006 - 2010 ГОДЫ

В 2006 - 2010 годы предполагается обеспечить дальнейшее увеличение среднемесячной заработной платы за счет выполнения дополнительных мероприятий по росту объемов производства продукции (работ, услуг), снижению себестоимости, сокращению непроизводительных расходов, повышению рентабельности, то есть за счет улучшения финансово-хозяйственной деятельности, что позволит довести ее уровень в целом по отрасли до 984 тыс. рублей, или 410 долларов США при запланированном курсе доллара США в 2010 году в размере 2400 рублей за 1 доллар США. К концу 2010 года предусматривается довести среднемесячную заработную плату в целом по отрасли до уровня, эквивалентного 500 долларам США (рисунок 7). Кроме того, предполагается оптимизировать численность авиационных организаций под объемы выполняемых работ.

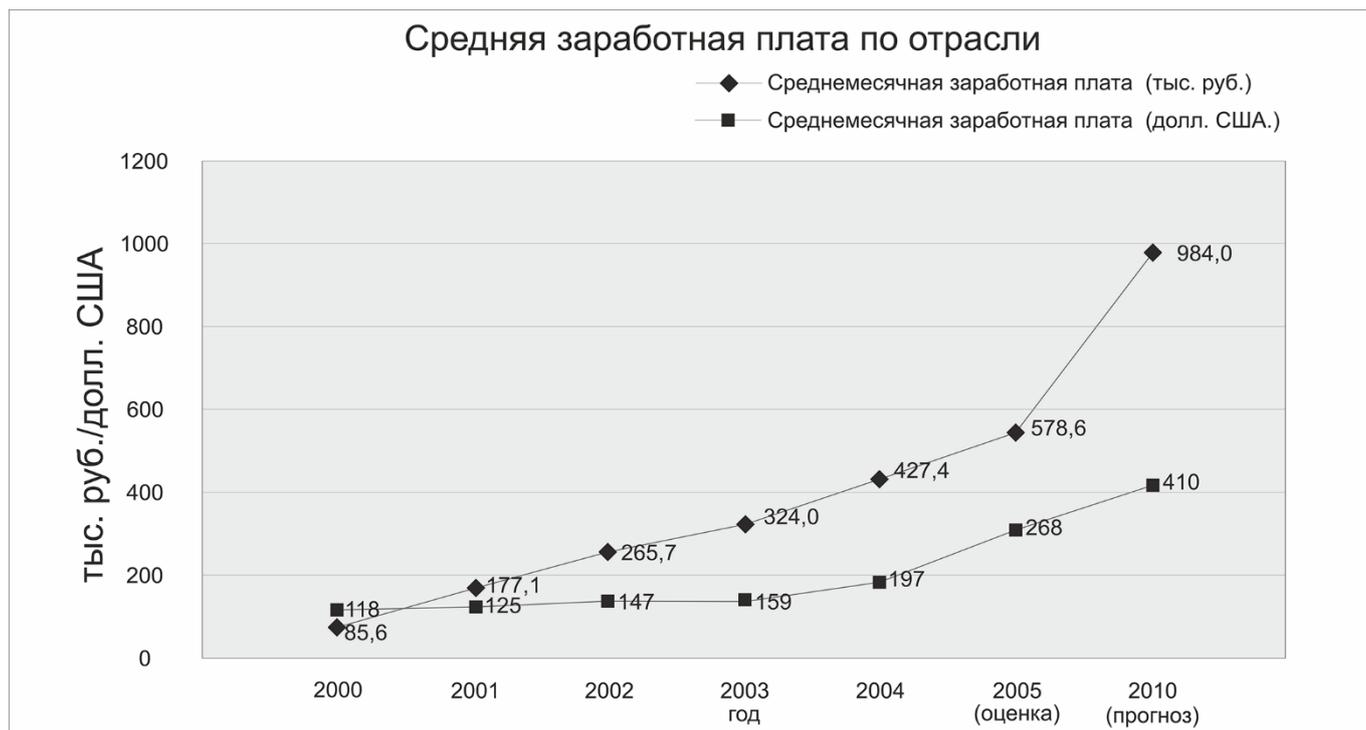


Рисунок 7

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАБОТЫ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА 2006 - 2010 ГОДЫ

К основным направлениям работы по обеспечению авиационной безопасности относятся:

техническое перевооружение служб авиационной безопасности;

принятие мер, направленных на раннее выявление в пассажиропотоке лиц, готовящихся к совершению преступления, путем организации контроля за пассажиропотоком с момента приобретения билета конкретным человеком до его посадки в самолет;

дальнейшее внедрение современных методов выявления лиц, вынашивающих преступные намерения (профайлинг и др.);

совершенствование охранной деятельности путем организации практической подготовки сотрудников служб безопасности.

ПРИОРИТЕТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ НА 2006 - 2010 ГОДЫ

Приоритетные направления развития гражданской авиации определяются, прежде всего, необходимостью развития авиационных организаций, которые образуют единый технологический комплекс, обеспечивающий функционирование авиатранспортного процесса по удовлетворению потребности всех структур государства и платежеспособного населения в авиационных перевозках.

РУП "Белаэронавигация"

В соответствии с требованиями ИКАО в 2006 - 2010 годах РУП "Белаэронавигация" будет осуществлять постоянное развитие аэронавигационной системы Республики Беларусь на основе современных научно-технических достижений для обеспечения безопасного аэронавигационного обслуживания в воздушном пространстве Республики Беларусь и конкурентоспособности на рынке аэронавигационных услуг, что сопряжено с техническим перевооружением систем аэронавигационного обеспечения и модернизацией систем радиолокационного обеспечения:

стратегия развития системы радионавигационного обеспечения предусматривает установку дополнительных маяков VOR/DME в целях покрытия навигационным полем Республики Беларусь в соответствии с требованиями RNP5. Системы инструментальной посадки СП-80М и радиопеленгаторы АРП-75 по мере выработки ресурса будут меняться на современные;

модернизация систем радиолокационного обеспечения ориентируется на требования Евроконтроля и рекомендации ИКАО, при этом отдельные радиолокационные объекты будут оборудованы системой дистанционного управления, что позволит исключить присутствие технического персонала на объекте.

РУП "Национальная авиакомпания "Белавиа"

Удовлетворение платежеспособного спроса населения на пассажирские авиаперевозки и освоение новых рынков авиауслуг с учетом освоения эксплуатации новых типов региональных самолетов, удовлетворяющих стандартам и рекомендациям ИКАО по выполнению полетов в страны Евросоюза: приобретение в финансовый лизинг трех региональных самолетов CRJ и одного среднемагистрального самолета Боинг 737-700, удовлетворяющих стандартам и рекомендациям ИКАО по выполнению полетов в страны Евросоюза;

переподготовка летного и технического персонала авиакомпании к эксплуатации новых типов самолетов;

подготовка производственно-технической базы (технологическое обеспечение) к эксплуатации новых типов самолетов.

РУП "Национальный аэропорт Минск"

Обеспечение функционирования и содержание инфраструктуры аэропорта в соответствии с нормативными документами и сертификационными требованиями.

Безусловное обеспечение безопасности полетов воздушных судов и регулярности полетов.

Развитие и наращивание непрофильных видов деятельности.

РУП "Минский авиаремонтный завод"

Исходя из необходимости повышения экономической эффективности функционирования РУП "Минский авиаремонтный завод" и столичных аэропортов, более рационального использования расположенных в центре г. Минска площадей в соответствии с положениями Генерального плана г. Минска, утвержденного Указом Президента Республики Беларусь от 23 апреля 2003 г. № 165 (Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь, 2003 г., № 49, 1/4555; 2005 г., № 1, 1/6108; № 87, 1/6468), недопустимости по нормам безопасности выполнения полетов самолетов над городом (особенно испытательных); выноса за пределы города всех работ, связанных со значительным загрязнением окружающей среды (смывка, покраска воздушных судов), в 2006-2010 годах необходимо совместно с заинтересованными республиканскими органами государственного управления осуществить:

поэтапный перенос производственной базы РУП "Минский авиаремонтный завод" на территорию РУП "Национальный аэропорт Минск" с проработкой очередности строительства производственных помещений и объектов инфраструктуры, необходимых для обеспечения обслуживания авиационной техники за счет привлечённых средств;

закрытие аэропорта Минск-1 с передачей высвобождаемых площадей, зданий и сооружений г. Минску.

Областные аэропорты.

Областные аэропорты Республики Беларусь по географическому положению являются оптимальными пунктами для транзитных технических посадок на дозаправку для зарубежных авиакомпаний, осуществляющих полёты из центрально-азиатских стран в Европу, а также авиакомпаний Ближнего Востока в скандинавские страны.

В 2006-2010 годах предусматривается развитие областных аэропортов за счёт:

привлечения зарубежных авиакомпаний к выполнению пассажирских авиаперевозок из областных аэропортов;

обеспечения конкурентоспособности аэропортовых услуг при транзитных посадках на дозаправку;

оптимизации численности в соответствии с нормативными документами по обеспечению безопасности полётов;

мероприятий по обновлению, модернизации и поддержанию основных производственных средств аэропортов.

Финансирование мероприятий по поддержанию эксплуатационной годности областных аэропортов в работоспособном состоянии запланировано на 2006 - 2010 годы в размерах амортизационных отчислений аэропортовых комплексов. При этом более 55 процентов финансовых средств предусматривается в качестве инвестиций в основной капитал, а 40 процентов направлять на поддержание (ремонт) имеющихся основных фондов.

ФИНАНСОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ

Основными источниками финансирования мероприятий по реализации Государственной программы развития гражданской авиации Республики Беларусь на 2006 - 2010 годы согласно приложению 1 являются средства республиканского бюджета, средства государственного внебюджетного фонда гражданской авиации, собственные и привлеченные средства организаций и бюджет Союзного государства.

Для выполнения предусмотренных Государственной программой показателей социально-экономического развития гражданской авиации в 2006 -2010 годах будет направлено (в ценах 2005 года) 563,5 млрд. рублей, в том числе 136,4 млрд. рублей собственных средств организаций, 162,0 млрд. рублей средств республиканского бюджета, из них 16,5 млрд. рублей - инновационного фонда, образуемого Госкомавиацией, а также 16,5 млрд. рублей -бюджета Союзного государства, 24,9 млрд. рублей - государственного внебюджетного фонда гражданской авиации и 223,6 млрд. рублей привлеченных средств.

Министерство финансов рассматривает вопросы выделения финансовых средств из республиканского бюджета ежегодно при формировании проекта Закона о бюджете Республики Беларусь на очередной финансовый год.

Организации Госкомавиации в установленном порядке оформляют соответствующие документы на предоставление налоговых и таможенных льгот, а также финансовых средств из бюджета.

Финансирование из бюджета Союзного государства предполагается в соответствии с порядком формирования и исполнения бюджета Союзного государства.

Распределение финансовых средств на выполнение программных мероприятий по объемам и источникам приведено в приложении 2.

Реализация Государственной программы позволит повысить конкурентоспособность гражданской авиации республики, сконцентрировав особое внимание на приоритетных направлениях развития гражданской авиации.

Мероприятия по реализации Государственной программы развития
гражданской авиации Республики Беларусь на 2006-2010 годы

млн. рублей

Наименование мероприятий	Срок выполнения	Объём финансирования	Источники финансирования	Ответственные
Обновление самолетного парка гражданской авиации				
1. Переподготовка лётного и технического состава для эксплуатации самолётов CRJ	2006	1 060	собственные средства, государственный внебюджетный фонд гражданской авиации	Госкомавиация
2. Подготовка производственно-технической базы (технологическое обеспечение) к эксплуатации самолётов CRJ	2006-2009	547,5 109,5 54,7 54,7	-//-	-//-
3. Приобретение в финансовый лизинг трёх самолетов CRJ	2006 2007 2008 2009 2010	18 000 18 000 15 650 15 650 15 600	собственные средства, республиканский бюджет (бюджетный заем) (инновационный фонд) государственный внебюджетный фонд гражданской авиации	Госкомавиация Минфин
4. Разработка бизнес-плана инвестиционного проекта: "Приобретение в финансовый лизинг самолета Боинг- 737-700 (800) для РУП "Национальная авиакомпания Белавиа"	2006	20	государственный внебюджетный фонд гражданской авиации	Госкомавиация
5. Прохождение государственной комплексной экспертизы инвестиционного проекта "Приобретение в финансовый лизинг самолета Боинг - 737-700 (800) для РУП "Национальная авиакомпания Белавиа"	2006			Госкомавиация Минэкономики Минфин

6. Реализация инвестиционного проекта "Приобретение в финансовый лизинг одного самолета Боинг - 737-700 (800) для РУП "Национальная авиакомпания Белавиа"	2007-2010	33 000	собственные средства, республиканский бюджет (государственная инвестиционная программа), привлечённые средства	Госкомавиация Минфин
7. Модернизация парка воздушных судов	2006 2007 2008 2009 2010	1200 1 100 1 100 1 100 1000	собственные средства, республиканский бюджет (инновационный фонд), государственный внебюджетный фонд гражданской авиации	Минфин Госкомавиация
8. Подготовка обоснования актуальности разработки союзной программы по модернизации (ремоторизации) воздушных судов ИЛ-76 с заменой двигателей на новые двигатели российского производства Д-30КП-3 (Бурлак) и согласование с российской стороной	2006	—		Госкомавиация
9. Подготовка проекта постановления Совета Министров Союзного государства «О разработке союзной программы»	2006-2007	—	—	—//—
10. Разработка союзной программы модернизации (ремоторизации) воздушных судов ИЛ-76 с заменой двигателей на новые двигатели российского производства Д-30КП-3 (Бурлак)	2007-2008	10	Собственные средства	—//—
11. Реализация союзной программы, указанной в п. 10 части модернизации 2 воздушных судов ИЛ-76 РУП «Авиакомпания Трансавиаэкспорт» с заменой двигателей на новые двигатели российского производства Д-30КП-3 (Бурлак)	2008 2009 2010	4 500 6 000 6 000	бюджет Союзного государства	—//—

Повышение конкурентоспособности авиаперевозок				
12. Внедрение систем продажи авиабилетов по кредитным карточкам через автоматизированную систему бронирования SABRE, интернет-бронирования и электронного билета.	2006 2007	538 656	собственные средства	Госкомавиация
13. Освоение новых рынков сбыта авиационных услуг с учетом использования новых типов самолетов введение 4-й частоты в день на Москву Минск-Вена- Минск Минск-Прага- Минск Минск-Пекин- Минск Минск-Амстердам- Минск Минск-Барселона- Минск Минск-Будапешт- Минск Минск-Салоники- Минск	2006 2006 2007 2007 2008 2008 2009 2010	—	—//—	—//—
14. Оптимизация структуры и численности авиакомпаний под выполняемые объемы работ	2006-2007	—	—//—	—//—
Развитие аэропортов				
15. Капитальный ремонт взлетно-посадочной полосы РУП «Национальный аэропорт Минск»	2006	10 000	республиканский бюджет	Госкомавиация Минфин
16. Ремонт искусственных покрытий мест стоянок, рулежных дорожек, перрона и водосточно-дренажной сети РУП «Национальный аэропорт Минск»	2007 2008 2009	36 000 38 000 22 000	Республиканский бюджет, собственные средства, государственный внебюджетный фонд гражданской авиации	Госкомавиация Минфин

17. Комплексное благоустройство привокзальной площади со строительством автостоянки в РУП «Национальный аэропорт Минск»	2008 2009	2 000 2 800	Собственные средства, государственный внебюджетный фонд гражданской авиации	Госкомавиация
18. Реконструкция 5-го и 6-го накопителей аэровокзального комплекса РУП «Национальный аэропорт Минск»	2006	300	Собственные средства	—//—
19. Реконструкция 1-го и 2-го накопителей аэровокзального комплекса РУП «Национальный аэропорт Минск»	2007 2008	200 300	—//—	—//—
20. Реконструкция системы электроснабжения РУП «Национальный аэропорт Минск»	2006 2007 2008	120 3 500 3 500	—//—	—//—
21. Замена оборудования курсоглиссадной системы с курсом 313° РУП «Национальный аэропорт Минск»	2006	800	Привлеченные средства	—//—
Решение экологических проблем				

44. Замена отопительных котлов на более экономичные в котельной аэропорта Брест	2010	500	Собственные средства	—//—
45. Изготовление установки для утилизации отходов с самолетов	2010	50	—//—	—//—
46. Реконструкция очистных сооружений на мойке спецавтотранспорта	2009	55	Собственные средства	Госкомавиация
47. Строительство очистных сооружений ливневой канализации на складе ГСМ на территории аэропорта Минск-1, перроне и местах стоянок в РУП «Аэропорт Гомельавиа»	2006 2007 2008 2009	100 115 125 125	—//—	—//—
48. Строительство нефтеловушки и очистных сооружений на складе ГСМ в РУП «Аэропорт Гомельавиа»			—//—	—//—

Объемы финансирования приведены в ценах 2005 года.

Приложение 2
к Государственной программе
развития гражданской авиации
Республики Беларусь на 2006-2010 годы

Объемы и источники финансирования мероприятий
Государственной программы развития гражданской
авиации Республики Беларусь на 2006-2010 годы

Наименование источников финансирования	млн. рублей					
	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2006 - 2010 годы
Всего необходимо средств	42 528,5	106 056,5	230 019,7	105 835,7	79 012,0	563 452,4
в том числе: из республиканского бюджета	13 100,0	71000,0	51 000,0	23 400,0	3 500,0	162 000,0
из них:						
средства инновационного фонда	3 100,0	3 200,0	3 300,0	3 400,0	3 500,0	16500,0
государственный внебюджетный фонд развития гражданской авиации	3 900,0	5 500,0	5 600,0	5 600,0	4 300,0	24 900,0
собственные средства	24 728,5	27 756,5	28 885,7	30 435,7	24 630,0	136 436,4
бюджет Союзного государства	-	-	4 500,0	6 000,0	6 000,0	16 500,0
привлеченные средства	800,0	1 800,0	140 034,0	40 400,0	40 582,0	223 616,0



Белорусский АВИАДНЕВНИК