

УДК 33
ББК 65.9(2Рос)-98

DOI: 10.25683/VOLBI.2019.46.124

Tsutskarev Vladimir Konstantinovich,
postgraduate student of the department of airports
and air transportation,
Saint Petersburg state
university of civil aviation;
Deputy Director General,
JetPort SPb LLC (СВА “Pulkovo-3”).
St.-Petersburg,
e-mail: vtsutskarev@gmail.com

Цуцкарёв Владимир Константинович,
аспирант кафедры аэропортов
и авиационных перевозок,
Санкт-Петербургский государственный
университет гражданской авиации;
первый заместитель генерального директора,
ООО «ДжетПорт СПб» (ЦБА «Пулково-3»),
г. Санкт-Петербург,
e-mail: vtsutskarev@gmail.com

ВЛИЯНИЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА НА ИНВЕСТИЦИОННУЮ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТЬ И ЭКОНОМИЧЕСКИЙ РОСТ СФЕРЫ НАЗЕМНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ БИЗНЕС-АВИАЦИИ

LEGISLATION FACTORS AFFECTING FOR THE BUSINESS AVIATION GROUNDHANDLING INVESTMENT ATTRACTIVENESS AND ECONOMIC GROWTH

08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством

08.00.05 – Economics and management of national economy

Отсутствие отдельной законодательной базы в такой отрасли гражданской авиации, как бизнес-авиация, сдерживает объем инвестиций в ее комплексное интенсивное развитие, а также замедляет экономический рост всей отрасли. Финансово-обоснованная модель долгосрочного инвестирования в объекты региональной инфраструктуры бизнес-авиации не реализуется потенциальными инвесторами по причине необъективных требований государственных органов, существенных рисков, а также незначительного объема рейсов, который не обеспечивает покрытие даже текущих издержек по содержанию инфраструктуры.

Несмотря на стабильный интерес со стороны различных инвесторов, инфраструктурные проекты по наземному обслуживанию бизнес-авиации вводятся в эксплуатацию исключительно в аэропортах московского авиационного узла и Санкт-Петербурга. Значительные дополнительные издержки, которые оплачивают инвесторы по причине отсутствия профильного законодательства, покрываются стабильными объемами рейсов и более высокой стоимостью оказываемых услуг, что влияет на частоту полетов и увеличение количества воздушных судов бизнес-авиации в Российской Федерации, а также на финансово-экономический рост в смежных направлениях экономики регионов и страны.

Нестабильная финансово-экономическая ситуация в стране с 2014 г. является одним из факторов снижения количества рейсов бизнес-авиации, выполняемых в интересах резидентов. Это обусловлено повышением стоимости услуг по наземному обслуживанию воздушных судов в аэропортах как в прямом стоимостном выражении, так и по причине взимания аэропортовых сборов в долларах США и евро, курс которых существенно вырос по отношению к национальной валюте.

Практическая реализация порядка разработки и утверждения индивидуальной нормативной базы в сфере наземного обслуживания бизнес-авиации, предложенного автором по результатам проведенного исследования, позволит создать необходимую законодательную основу в кратчайшие сроки и будет способствовать кардинальным изменениям в отрасли благодаря улучшению инвестиционного климата.

Развитие инфраструктуры бизнес-авиации в региональных аэропортах позволит увеличить объем таких рейсов посредством базирования воздушных судов региональных собственников, притока отечественных и иностранных туристов и инвесторов, также станет возможным открытие новых компаний и предприятий, создание дополнительных рабочих мест и, как следствие, повышение экономического роста и валового регионального продукта.

The absence of a particular legislative base in such a branch of civil aviation as business aviation slowing down the amount of investments into its complex generous development, and also affects the slowdown of the economic growth of the entire branch.

The stable financial model of long-term investment into the regional business aviation infrastructure is not attractive to the stakeholders due to the governmental one-party requirements, significant risks, and the small quantity of flights that does not cover even the current costs of the infrastructure maintenance.

Despite the high interest from the potential investors, the business aviation ground handling infrastructure are launching only at the airports of the Moscow Aviation Hub and St. Petersburg.

Extremely high additional costs paid by investors due to the absence of specific legislation are covered by stable quantity of flights and higher price of services provided, which effects on the flights frequency and number of business aviation aircraft in the Russian Federation, as well as financial and economic growth in related economic areas of regions and countries.

The unstable financial and economic situation in the country since 2014 is one of the leading factors reducing the number of business aviation flights performed in the interests of residents. This situation is due to the increasing ground handling costs at the airports, both in direct value terms and due to airport charges in US dollars and Euros, the rate of which has significantly increased in relation to the national currency.

The implementation of the creating and approval procedure of particular legislation in the field of business aviation ground handling into real life proposed by the author based

on the results of this science research will create the necessary legislative framework in the shortest period of time and will contribute to fundamental changes in the industry due to the improvement of the investment climate.

Investments into the business aviation infrastructure development at regional airports will make it possible to increase the volume of these flights regional aircraft owners, the influx of domestic and foreign tourists and investors, it will also be possible to open new companies and enterprises, provide additional workplaces and, consequently, increase economic growth and gross regional product.

Ключевые слова: бизнес-авиация, обслуживающая компания, оператор, аэропорт, законодательство, инвестиции, развитие, постановление, наземное обслуживание, инфраструктура, воздушное судно, конкуренция, экономический рост.

Key words: business aviation, handling company, operator, airport, legislation, investments, development, act, ground handling, infrastructure, aircraft, competition, economic growth.

Введение

В современном мире бизнес-авиация воспринимается как неотъемлемая составляющая часть деятельности людей различных сфер, направлений деятельности и образов жизни. Менее двадцати пяти лет назад такое понятие, как частный самолет, было знакомо исключительно ограниченному количеству граждан России и то преимущественно по западным кинофильмам. Вопросы, касающиеся наземного обслуживания, не были структурированы и понятны даже профессионалам отрасли с многолетним опытом.

Немногом более чем за эти двадцать пять лет отечественная отрасль бизнес-авиации значительно продвинулась вперед как в части создания соответствующих авиакомпаний, так и в части организации наземного обслуживания и ввода в эксплуатацию соответствующих объектов аэропортовой инфраструктуры.

Федеральные авиационные правила, применяемые к авиакомпаниям и аэропортам, применяются без ограничения и в полном объеме к операторам и обслуживающим компаниям бизнес-авиации, несмотря на имеющиеся противоречия и особенности. Российская законодательная и нормативная база, регулирующая работу бизнес-авиации, на сегодня — отсутствует. Данное утверждение было сформулировано еще в 2005 г. А. В. Ярошем в научной работе «Проблемы развития деловой авиации (ДА) в России» [1] и остается актуальным и в настоящее время в связи с отсутствием изменений.

Актуальность выбранной темы исследования обусловлена возможностью ее многозначной трактовки со стороны государственных органов и представителей отрасли ввиду полного отсутствия необходимой узкоспециализированной законодательной базы и актуальных научных трудов по указанной проблематике.

Целью исследования является изучение влияния действующего законодательства на инвестиционную привлекательность и экономический рост сферы наземного обслуживания бизнес-авиации, выявление наиболее значимых факторов, препятствующих этому, а также разработка решений и рекомендаций, внедрение которых позволит ускорить процесс кардинального развития отрасли.

На основании сформированной цели исследования определены следующие **задачи** прикладного характера: провести анализ действующего законодательства в части наземного обслуживания, выявить наиболее острые отраслевые проблемы, указать их негативное влияние на инвестиционную привлекательность и выработать предложения по их решению, а также порядок разработки и утверждения профильной нормативной базы.

Предметом исследования является совокупность имеющихся фактов несовершенства действующего законодательства, влияющих на инвестиционную привлекательность и экономический рост сферы наземного обслуживания рейсов бизнес-авиации.

Объектом исследования выбран массив данных действующего законодательства в части наземного обслуживания рейсов бизнес-авиации.

Научная новизна результатов проведенного исследования выражается в разработке рекомендаций, направленных на совершенствование действующего законодательства, регулирующего наземное обслуживание рейсов бизнес-авиации, с целью создания условий по привлечению средств инвесторов в профильные объекты региональной аэропортовой инфраструктуры.

К элементам новизны проведенного исследования можно отнести такие **научные результаты**, как:

- выявлены комплексные проблемы в действующем законодательстве, влияющие на инвестиционную привлекательность отрасли;

- обоснована необходимость разработки и утверждения узкоспециализированного законодательства в части наземного обслуживания рейсов бизнес-авиации с целью увеличения экономического потенциала и финансовой отдачи отрасли в экономику страны;

- выработаны практические рекомендации по улучшению экономической ситуации в сфере наземного обслуживания бизнес-авиации посредством разработки и утверждения необходимых изменений законодательства с целью привлечения инвестиций.

Теоретическая значимость исследования заключается в научной фиксации и конкретизации имеющихся проблем в действующем законодательстве, оказывающих влияние на экономические факторы развития отрасли наземного обслуживания бизнес-авиации, а также уточнении наиболее важных из них и выработке рекомендаций по возможному решению выявленных проблем.

Практическая значимость проведенного исследования заключается в возможности практического использования выработанных рекомендаций и применения порядка разработки и утверждения профильной нормативной базы с целью ее изменения и дополнения для привлечения потенциальных инвесторов и увеличения отраслевого экономического роста.

Основная часть

Согласно действующей классификации отечественной авиации, установленной Воздушным кодексом Российской Федерации (ст. 20 «Виды авиации»), авиация подразделяется на гражданскую, государственную и экспериментальную (рисунок на стр. 347).

Согласно ст. 21 ВК РФ, гражданская авиация подразделяется на коммерческую гражданскую авиацию и авиацию общего назначения (далее — АОН) [2].

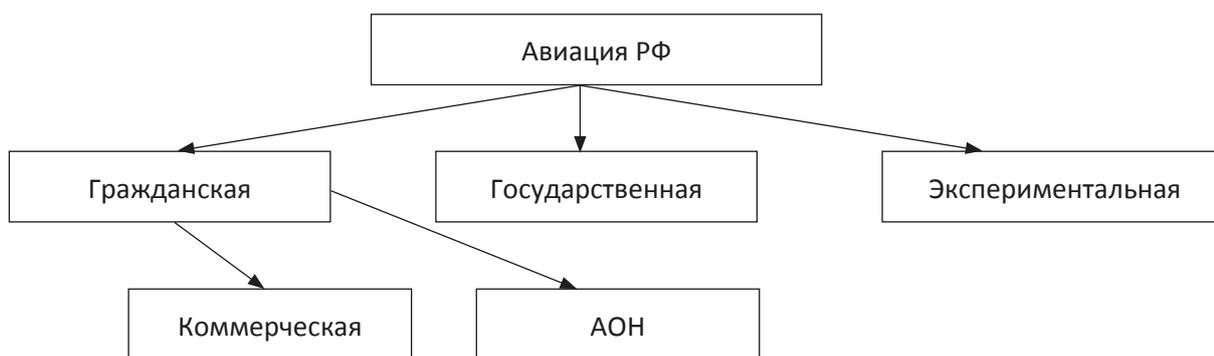


Рисунок. Виды авиации

Гражданская авиация, используемая для предоставления услуг по осуществлению воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, почты и(или) выполнения авиационных работ, относится к коммерческой гражданской авиации. Гражданская авиация, не используемая для осуществления коммерческих воздушных перевозок и выполнения авиационных работ, относится к авиации общего назначения.

Ошибочно относить бизнес-авиацию к авиации общего назначения. Подавляющее большинство всех рейсов (ориентировочно до 80 %), выполняемых операторами бизнес-авиации,— коммерческие, следовательно, в соответствии со ст. 21 ВК РФ данные рейсы не могут быть отнесены к АОН.

Стабильное развитие в столичных аэропортах страны необходимой инфраструктуры, которая унифицирована для обслуживания как рейсов АОН, так и коммерческих рейсов, до сих пор не оказало ключевого воздействия на государственные органы власти в целях разработки и утверждения законодательной базы. Бизнес-авиация в Российской Федерации не имеет обособленного узкоспециализированного правового поля, законодательной базы и нормативных документов.

Невозможность стабильного функционирования и развития в рамках существующего правового поля вынуждает как ключевых игроков рынка, так и остальных, занимающих значительно меньшую долю рынка, осуществлять свою профессиональную производственную и коммерческую деятельность методом собственных проб и ошибок, что приводит к существенным экономическим потерям.

Основной недостаток существующей нормативной базы гражданской авиации заключается в том, что она не отражает отраслевых особенностей бизнес-авиации и понуждает операторов и обслуживающие компании выполнять единые утвержденные правила. С другой стороны, особенности работы с бизнес-авиацией заключаются в наличии дополнительных требований к уровню обслуживания, а не к технологическим процессам обслуживания, в связи с чем отсутствует необходимость в создании отдельной нормативной базы.

С целью выявления наиболее значимых отраслевых проблем автором был изучен и проанализирован ряд действующих и утративших силу нормативных актов, оказавших (оказывающих) наиболее сильное влияние на развитие сферы наземного обслуживания бизнес-авиации и ее инвестиционную привлекательность.

13 августа 1996 г. было принято постановление Правительства РФ № 996 «Об утверждении временного

положения об авиации общего назначения Российской Федерации». Согласно п. 3 указанного постановления к деловой авиации относится часть авиации общего назначения, используемая субъектами авиации общего назначения с целью перевозки грузов и пассажиров, а также выполнения некоторых видов авиационных работ. Таким образом, указанное постановление законодательно закрепило понятие «деловая авиация» на основании определения из ст. 21 ВК РФ. В соответствии с п. 4 указанного постановления использование авиации общего назначения в Российской Федерации предусматривает для деловой авиации обязательную сертификацию субъектов авиации общего назначения в порядке, предусмотренном для коммерческих эксплуатантов воздушного транспорта, с соответствующими особенностями в процедуре сертификации. Данный пункт подчеркивает необходимость применения единых стандартов сертификации, в том числе к авиакомпаниям, выполняющим рейсы бизнес-авиации. Никаких иных понятий или требований к деловой авиации указанное постановление Правительства РФ не прописывает [3].

Необходимо отметить, что данное постановление утратило силу в связи с изданием постановления Правительства РФ от 14.12.2006 № 767 «Об изменении и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации по вопросам лицензирования отдельных видов деятельности».

По результатам вступления в силу постановления Правительства РФ от 14.12.2006 № 767 в отечественной авиационной отрасли перестало существовать понятие деловой (бизнес) авиации, закреплённое на законодательном уровне [4].

На протяжении 10 лет в современной истории Российской Федерации на законодательном уровне было закреплено понятие деловой авиации, которое должно было инициировать дальнейшую работу авиационных властей по созданию профильной нормативной базы в этой сфере. По неустановленным причинам дальнейшая законодательная работа не проводилась. Именно на период с 1996 по 2006 гг. пришлось становление первых отечественных авиакомпаний и центров бизнес-авиации, большая часть из которых осуществляет свою деятельность и является сегодня признанными лидерами рынка.

13 апреля 2001 г. был утвержден «Порядок регистрации и опубликования аэронавигационных и аэропортовых сборов, тарифов за обслуживание воздушных судов эксплуатантов Российской Федерации в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации

и цен на материально-технические ресурсы, предоставляемые эксплуатантам Российской Федерации в аэропортах Российской Федерации» № НА 1.15, который на основании п. 1.2 является обязательным к исполнению, в том числе со стороны обслуживающих компаний бизнес-авиации [5].

Согласно п.4.2.3. и в соответствии с п.3.1 указанного порядка обслуживающая компания обязана направить на регистрацию ставки сборов и тарифов (кроме цен на авиаГСМ — авиационный керосин, авиационный бензин, ПВК жидкость) при их увеличении не менее чем за 30 (тридцать) дней до ввода их в действие [5], в связи с чем обслуживающие компании сталкиваются со следующими наиболее острыми проблемами в своей производственной и коммерческой деятельности.

1. Отсутствует возможность предоставления дополнительных стимулирующих скидок на услуги для наиболее активной части эксплуатантов Российской Федерации или новых участников рынка с целью их косвенной мотивации к увеличению количества рейсов. Согласно НК РФ, ст. 40 «Принципы определения цены товаров, работ или услуг для целей налогообложения», юридическое лицо вправе повысить или понизить стоимость для своего клиента (группы клиентов).

2. В связи с сильными колебаниями курса национальной валюты обслуживающие компании не имеют возможности оперативно изменять стоимость своих основных наиболее доходных услуг, что способствует снижению рентабельности и конкуренции, а также своевременному увеличению объема налоговых отчислений в региональный бюджет.

Постановление Правительства РФ от 22 июля 2009 г. № 599 «О порядке обеспечения доступа к услугам субъектов естественных монополий в аэропортах» способствовало значительному усложнению работы как операторов бизнес-авиации, так и обслуживающих компаний, включая главных операторов — аэропортов [6]. Постановление четко регламентирует порядок доступа к инфраструктуре и подачи заявок, актуальный исключительно для авиакомпаний, выполняющих регулярные рейсы, расписание которых планируется за месяцы до выполнения. Легитимная возможность подачи заявок на обслуживание большинства рейсов бизнес-авиации в соответствии с указанным Постановлением отсутствует.

Данное постановление было принято в целях обеспечения недискриминационного доступа к услугам субъектов естественных монополий в аэропортах и в соответствии со ст. 10 федерального закона «О защите конкуренции».

В соответствии с п. 5. раздела 3 «Общий порядок доступа к услугам в аэропортах» указанного постановления лицо, которое намерено заключить договор об оказании услуг (далее — заявитель), направляет главному оператору (оператору) в письменной форме заявку об оказании услуг в аэропортах (далее — заявка) [6]. Форма заявки и содержание информации, указываемой в ней, утверждаются Министерством транспорта Российской Федерации, при этом для потребителей, являющихся авиаперевозчиками и (или) эксплуатантами, заявка в обязательном порядке содержит следующие основные сведения:

- а) перечень слотов;
- б) сведения о частоте полетов;

в) перечень типов воздушных судов, на которых заявитель планирует выполнять полеты;

г) потребность в заправке воздушных судов топливом.

В соответствии с п. 7 раздела 3 «Общий порядок доступа к услугам в аэропортах» указанного постановления главный оператор (оператор) рассматривает заявку в течение трех рабочих дней со дня ее получения на предмет соответствия ее требованиям, установленным пунктом 5 настоящих правил. При оформлении заявки с нарушением требований заявка в указанные сроки возвращается заявителю. При оформлении заявки надлежащим образом главный оператор (оператор) в течение 15 календарных дней со дня ее получения рассматривает и подтверждает ее путем направления заявителю подписанного проекта договора или направляет письменный мотивированный отказ от его заключения.

В связи с вышеописанным порядком получения соглашения на выполнение полетов в аэропорты Российской Федерации отечественная отрасль бизнес-авиации должна была ликвидироваться еще в октябре 2009 г. по причине невозможности соблюдения установленных требований со стороны операторов бизнес-авиации. Срок вступления указанного постановления в силу неоднократно переносился на более поздние даты, и оно вступило в силу 01.06.2012. Отдельно автор считает необходимым подчеркнуть, что, по имеющейся у него информации, ни один из действующих аэропортов Российской Федерации не осуществляет взаимодействие с операторами бизнес-авиации в соответствии с указанным постановлением. Данный нормативный акт еще сильнее ослабил интерес со стороны прежде всего потенциальных иностранных инвесторов к отечественной отрасли наземного обслуживания бизнес-авиации. При разработке инвестиционной модели одним из главных критериев является уровень риска возврата инвестиций в проект, значение которого в том числе напрямую зависит от возможности легального ведения экономической деятельности.

Приказ от 17 июля 2012 г. № 241 «Об аэронавигационных и аэропортовых сборах, тарифах за обслуживание воздушных судов в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации» упорядочил процесс формирования ставок и тарифов, а также определил единый порядок их применения, но исключительно по отношению к авиакомпаниям, выполняющим регулярные рейсы и нерегулярные чартерные рейсы и по отношению к главным операторам — аэропортам [7].

Согласно п.1.10 приложения №1 указанного приказа ставки аэронавигационных и аэропортовых сборов, тарифы за наземное обслуживание, цены на материально-технические ресурсы, а также понижающие коэффициенты, применяемые организациями ГА в соответствии с пунктами 2 и 8 Правил взимания рассчитанной на основе тарифов и сборов платы за обслуживание воздушных судов в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации, регистрируются и (или) публикуются в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

Компании, оказывающие услуги по наземному обслуживанию рейсов бизнес-авиации, не имеют законных оснований осуществлять конкурентное ценообразование по отношению к эксплуатантам РФ по причине

обязательного исполнения п. 8 приложения № 2 приказа № 241: организации ГА вправе взимать плату при обслуживании воздушных судов в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации с применением понижающих коэффициентов. При этом применение понижающего коэффициента осуществляется на единообразных условиях для всех потребителей и на срок не более двух календарных лет в отношении одного потребителя.

В соответствии с п. 9 приложения № 2 указанного приказа взимание и применение не зарегистрированных и (или) не опубликованных в установленном порядке сборов, тарифов за наземное обслуживание, понижающих коэффициентов, предусмотренных пунктами 2 и 8 настоящего приложения, цен на материально-технические ресурсы, не допускается. Указанный нормативный акт также существенно влияет на снижение инвестиционной привлекательности сферы наземного обслуживания рейсов бизнес-авиации в части ведения легальной конкурентной борьбы за привлечение отечественных эксплуатантов и прогнозирования финансового результата от деятельности по их обслуживанию.

По мнению автора, все вышеуказанные пункты обозначенных нормативных документов, регламентирующих порядок формирования, опубликования и взимания платы за оказанные услуги, препятствуют как привлечению в отрасль инвестиций, так и конкурентной борьбе между эксплуатантами Российской Федерации и иностранными эксплуатантами. Необходимо дополнительно отметить, что на сегодняшний день подавляющее большинство рейсов бизнес-авиации по запросам юридических и физических лиц РФ выполняется иностранными эксплуатантами, в том числе по территории Российской Федерации и стран Таможенного союза, что является дополнительным подтверждением необходимости развития наземного обслуживания в региональных аэропортах инфраструктуры для бизнес-авиации, наличие которой является обязательным условием для иностранных авиакомпаний при выборе агента по наземному обслуживанию.

До 1 марта 2014 г. действовал обязательный, закрепленный на законодательном уровне порядок получения соответствующих сертификатов на такие виды деятельности как: организационное обеспечение коммерческих воздушных перевозок, обеспечение обслуживания пассажиров и багажа и аэродромное обеспечение. Для получения сертификата организация была обязана иметь в штате обученный персонал, обладать всем необходимым оборудованием и производственными площадями, а также пройти специальную процедуру проверки на соответствие требованиям. После получения сертификата обслуживающая компания с периодичностью один раз в год проходила инспекционный контроль на соответствие требованиям.

В соответствии с приказом Минтранса РФ № 469 от 17.12.2013 с 01.03.2014 утратил силу приказ Федеральной авиационной службы РФ от 30.10.1998 № 342 «Об утверждении и введении в действие федеральных авиационных правил по сертификации организаций, осуществляющих деятельность по организационному обеспечению полетов воздушных судов» [9].

С 01.03.2014 любое юридическое лицо вне зависимости от наличия опыта, обученного персонала и не-

обходимого оборудования получило возможность осуществлять деятельность по наземному обслуживанию рейсов бизнес-авиации. Законодательный барьер, препятствовавший появлению недобросовестных и непрофессиональных участников рынка, был официально снят. Исходя из своего опыта, автор считает, что проведением подобной либерализации развитию отрасли был нанесен ущерб, а также были созданы предпосылки к ее деградации. Обоснованием объективности данного утверждения является тот факт, что вновь образованные представители рынка по наземному обслуживанию, не имея собственных средств, оборудования, техники и соответствующего персонала, осуществляли свое взаимодействие с авиакомпанией бизнес-авиации посредством перевыставления счетов главного оператора (аэропорта) с повышающим коэффициентом и добавлением в счет несуществующих и реально не предоставленных услуг. Таким образом, происходит (в том числе в настоящее время) необъективное значительное завышение стоимости наземного обслуживания без направления минимальных инвестиций в развитие данной сферы с целью создания необходимой инфраструктуры и дополнительных рабочих мест.

Несмотря на все усилия Объединенной национальной ассоциации деловой авиации (ОНАДА), которая была сформирована в июле 2009 г., а также ведущих игроков (операторов, обслуживающих компаний, брокеров) рынка, необходимая нормативная база по-прежнему не разработана соответствующими уполномоченными государственными органами. С 2018 года наметилась положительная тенденция общения между ФАВТ и ОНАДА в части разработки проектов новых нормативных документов и внесения изменений в действующие, касающиеся обслуживания рейсов бизнес-авиации.

В ноябре 2018г. от имени ОНАДА и также по инициативе автора, являющегося членом правления и председателем комитета операторов наземного обслуживания ОНАДА, в адрес ФАВТ был направлен запрос касательно освобождения обслуживающих компаний бизнес-авиации от исполнения требований «Порядка регистрации и опубликования аэронавигационных и аэропортовых сборов, тарифов за обслуживание воздушных судов эксплуатантов Российской Федерации в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации и цен на материально-технические ресурсы, предоставляемые эксплуатантам Российской Федерации в аэропортах Российской Федерации».

Как уже неоднократно отмечал автор, вышеозначенные нормативные документы логически продолжают тенденцию, которая исходит от Воздушного кодекса Российской Федерации. В ключевом и основополагающем профильном документе полностью отсутствует понятийный аппарат в части бизнес-авиации. Направление бизнес-авиации в Российской Федерации, которое развивается уже более двадцати пяти лет, до сих пор не внесено и не упомянуто ни в одном действующем нормативном документе.

Подводя итоги проведенного исследования, автор сформулировал основные проблемы в сфере наземного обслуживания рейсов бизнес-авиации, влияющие на ее инвестиционную привлекательность и экономический рост, а также пути возможного решения (табл. 1 на стр. 350).

Таблица 1

Основные проблемы и пути их решения

Проблема	Возможный вариант решения
1. Отсутствие профильной законодательной базы в сфере наземного обслуживания бизнес-авиации	Доработка профильной законодательной базы гражданской авиации, учитывающей специфику наземного обслуживания бизнес авиации
2. Нехватка узкоквалифицированных кадров по разработке проектов законодательной базы в сфере бизнес-авиация	Открытие новых специализаций на базе профильных высших государственных учебных заведений. Организация долгосрочной программы по обмену опытом между представителями ФАВТ и ведущими игроками рынка бизнес-авиации (членами правления ОНАДА)
3. Минимальный объем инвестиций со стороны коммерческих компаний и частных лиц в объекты аэропортовой инфраструктуры на базе государственных аэропортовых комплексов	Развитие схемы взаимодействия по линии государственно-частного партнерства с гарантированным объемом концессионных выплат до момента утверждения профильной законодательной базы, регулирующей сферу бизнес-авиации

В качестве порядка разработки и утверждения профильной нормативной базы автор предлагает рассмотреть следующую последовательность действий как со стороны государственных органов, так и со стороны представителей бизнес-сообщества (табл. 2).

Таблица 2

Порядок разработки и утверждения профильной нормативной базы

№ этапа	Действие коммерческих структур	Действие государственных органов
1	Создание экспертного совета из наиболее авторитетных представителей гражданской авиации и отрасли наземного обслуживания бизнес-авиации*	Делегирование наиболее опытных и влиятельных должностных лиц ФАВТ для участия в работе совета
2	Анализ действующего законодательства в сфере наземного обслуживания в РФ	Предоставление всех запрашиваемых экспертным советом нормативных документов
3	Привлечение ведущих иностранных участников рынка наземного обслуживания бизнес-авиации с целью изучения возможности применения имеющегося опыта**	Содействие в получении доступа на любые гражданские объекты аэропортовой инфраструктуры для иностранных граждан
4	Разработка комплексного проекта нормативной базы в сфере наземного обслуживания бизнес-авиации исходя из имеющихся и полученных знаний	Согласование и внесение изменений и дополнений в представленный комплексный проект нормативной базы
5	Корректировка комплексного проекта в сфере наземного обслуживания бизнес-авиации с учетом полученных дополнений	Финальное согласование комплексного проекта в сфере наземного обслуживания бизнес-авиации
6	Разработка проекта постатейных нормативных документов согласно утвержденному комплексному проекту	Согласование и внесение изменений и дополнений в представленные проекты постатейных документов
7	Корректировка разработанных статей с учетом полученных дополнений	Финальное согласование проектов постатейных документов
8		Официальное утверждение и внесение изменений в действующее законодательство гражданской авиации (ВК РФ, ФАП и т. д.) с целью фиксации ее отдельной части — бизнес-авиации

* Высшее руководство центров бизнес-авиации, члены правления ОНАДА, представители ФАВТ.

** Высшее руководство и собственники наиболее востребованных FBO, члены правления EBAA, NBA.

Заключение

Кардинальное изменение ситуации в сфере наземного обслуживания бизнес-авиации в части привлечения инвестиций в объекты аэропортовой инфраструктуры возможно исключительно при разработке и утверждении профильного законодательства. Предлагаемый порядок разработки и утверждения может быть реализован в течение двух-трех лет с момента формирования экспертного совета и надлеж-

щей работы всех задействованных и заинтересованных лиц.

Наличие собственной нормативной базы в совокупности с новой региональной инфраструктурой для бизнес-авиации позволит увеличить количество частных воздушных судов, базирующихся в региональных аэропортах страны, создать дополнительные сервисные компании и, как следствие, предаст новый существенный импульс экономическому росту региональной экономики.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Ярош А. В. Проблемы развития деловой авиации (ДА) в России // Научный вестник МГТУ ГА. 2005. № 88(6). С. 208–210.
2. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ. (ред. от 03.08.2018) (с изм. и доп., вступ. в силу с 14.08.2018). URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_13744/
3. Постановление Правительства РФ № 996 «Об утверждении временного положения об авиации общего назначения Российской Федерации» от 13.08.1996. URL: <http://base.garant.ru/136566/>

4. Постановление Правительства РФ № 767 «Об изменении и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации по вопросам лицензирования отдельных видов деятельности» от 14.12.2006. URL: <http://base.garant.ru/12151123/>

5. «Порядок регистрации и опубликования аэронавигационных и аэропортовых сборов, тарифов за обслуживание воздушных судов эксплуатантов Российской Федерации в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации и цен на материально-технические ресурсы, предоставляемые эксплуатантам Российской Федерации в аэропортах Российской Федерации» от 13 апреля 2001 г. № НА 1.15.

6. Постановление Правительства РФ № 599 «О порядке обеспечения доступа к услугам субъектов естественных монополий в аэропортах» от 22 июля 2009 г. URL: <http://base.garant.ru/12168581/>

7. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации № 241 «Об аэронавигационных и аэропортовых сборах, тарифах за обслуживание воздушных судов в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации» от 17 июля 2012 года. URL: <http://base.garant.ru/70212130/>

8. Приказ Федеральной авиационной службы РФ № 342 «Об утверждении и введении в действие федеральных авиационных правил по сертификации организаций, осуществляющих деятельность по организационному обеспечению полетов воздушных судов» от 30 октября 1998 г. URL: <http://base.garant.ru/180211/>

9. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации № 469 «О признании утратившими силу приказов Федеральной авиационной службы России от 30 октября 1998 г. № 342, Федеральной службы воздушного транспорта России от 18 мая 2000 г. № 182, Министерства транспорта Российской Федерации от 13 августа 2007 г. № 116» от 17.12.2013. URL: <http://www.ato.ru/content/prikaz-mt-rf-ot-17122013-no469>

10. Официальный сайт Федерального агентства воздушного транспорта. URL: <http://www.favt.ru>

REFERENCES

1. Yarosh A. V. Business aviation development problems in Russia // Civil Aviation High Technologies. 2005. No. 88(6). Pp. 208–210. (In Russ.).

2. Air Code of the Russian Federation dated 19.03.1997 No. 60-FL. (In Russ.). URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_13744/

3. Government of the Russian Federation Act No. 996 “On approval of temporary provision on the general aviation of the Russian Federation” dated 13.08.1996. (In Russ.). URL: <http://base.garant.ru/136566/>

4. Government of the Russian Federation Act N 767 “About changing and recognizing as invalid some acts of the Government of the Russian Federation on licensing certain types of activities”. (In Russ.). URL: <http://base.garant.ru/12151123/>

5. The Procedure of air navigation and airport charges, tariffs for servicing aircraft of Russian operators at airports and airspace of the Russian Federation and prices for material and technical resources provided to operators of the Russian Federation at airports of the Russian Federation registration and publication dated 13.04.2001. No. NA 1.15. (In Russ.).

6. Government of the Russian Federation Act N 599 “On the procedure for ensuring access to the services of natural monopolies at airports” dated 22.07.2009. (In Russ.). URL: <http://base.garant.ru/12168581/>

7. The Russian Federation Ministry of Transport Act N 241 “On the air navigation and airport charges, fees for handling aircraft at airports and the airspace of the Russian Federation” dated 17.07.2012. (In Russ.). URL: <http://base.garant.ru/70212130/>

8. The Russian Federation Federal Aviation Service Act N 342. “On approving and enacting the federal aviation regulations for the certification of organizations engaged in the organizational support of aircraft operations” dated 30.10.1998. (In Russ.). URL: <http://base.garant.ru/180211/>

9. The Russian Federation Ministry of Transport Act N 469 “On recognition of acts of the Russian Federation Federal Aviation Service” dated October 30, 1998 No. 342 invalid; Russian Federation Federal Air Transport Service dated May 18, 2000 No. 182, Russian Federation Ministry of Transport dated August 13, 2007 No. 116” dated 17.12.2013. (In Russ.). URL: <http://www.ato.ru/content/prikaz-mt-rf-ot-17122013-no469>

10. Russian Federation Federal Air Transport Agency official web site. (In Russ.). URL: <http://www.favt.ru>

Как цитировать статью: Цуцкарёв В. К. Влияние законодательства на инвестиционную привлекательность и экономический рост сферы наземного обслуживания бизнес-авиации // Бизнес. Образование. Право. 2019. № 1 (46). С. 345–351. DOI: 10.25683/VOLBI.2019.46.124.

For citation: Tsutskarev V. K. Legislation factors affecting for the business aviation groundhandling investment attractiveness and economic growth // Business. Education. Law. 2019. No. 1 (46). Pp. 345–351. DOI: 10.25683/VOLBI.2019.46.124.