

ГЛАВА 1

КОМПЛЕКСНАЯ МОДЕЛЬ АВИАТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ — ГЛАВНОГО ОПЕРАТОРА АЭРОПОРТА

1.1. ПОНЯТИЕ И СУЩНОСТЬ АВИАТРАНСПОРТНОГО АВИАПРЕДПРИЯТИЯ — ГЛАВНОГО ОПЕРАТОРА АЭРОПОРТА

Практикой функционирования мирового воздушного транспорта (МВТ) в условиях рыночной экономики сформированы два типа авиатранспортных предприятий: *авиакомпания* и *эксплуатант (оператор) аэропорта*.

В ст. 96 Конвенции о международной гражданской авиации (далее — Конвенция) дано следующее определение авиакомпании: «Авиакомпания — любое *предприятие* воздушного транспорта, которое в состоянии эксплуатировать или эксплуатирует международную воздушную линию».

В то же время ни одна из статей Конвенции не содержит определения *эксплуатанта (оператора) аэропорта* как авиатранспортного предприятия. Статьи 28, 68, 69 Конвенции определяют аэропорты

только как аэронавигационные сооружения, то есть комплексы зданий, сооружений и оборудования, обеспечивающие международную аэронавигацию [1].

Воздушный кодекс Российской Федерации содержит ряд статей (ст. 7.1, 8, 40–51), регламентирующих правовые основы деятельности аэропорта [2].

В ВК РФ, в частности, дается определение аэропорта (ст. 40 ВК) и предусматривается обязательная государственная регистрация аэропортов (ст. 41 ВК). Однако в ВК РФ пока не содержится понятия оператора аэропорта как юридического лица, а также не даны отдельные понятия и определения, например такие, как «администрация аэропорта», «оператор» и «главный оператор», «старший авиационный начальник аэродрома», употребляемые в ряде подзаконных нормативно-правовых актов Правительства РФ.

В процессе реорганизации монопольных объединений (объединенных авиаотрядов) гражданской авиации СССР были созданы фактически новые хозяйствующие субъекты — аэропорты в организационно-правовой форме акционерных обществ (юридические лица).

Одним из немногих нормативно-правовых актов, соответствующих новым экономическим реалиям в ГА РФ, является постановление Правительства РФ от 22 июля 2009 г. № 599 «О порядке обеспечения доступа к услугам субъектов естественных монополий в аэропортах», которым впервые определены понятия главного оператора и оператора аэропорта [3].

Главный оператор — хозяйствующий субъект, имеющий сертификат аэропорта и свидетельство о государственной регистрации и годности аэродрома к эксплуатации.

Оператор — хозяйствующий субъект, имеющий сертификаты на осуществление аэропортовой деятельности, имеющий и (или) использующий на любом законном основании комплекс сооружений, включающий в себя аэродром, и (или) аэровокзал, и (или) другие объекты инфраструктуры аэропорта, предназначенные для оказания комплекса или части услуг в аэропортах.

Указанное постановление Правительства РФ имеет меньшую юридическую силу, чем федеральный закон, и поэтому не может предусматривать всестороннего регулирования правоотношений

хозяйствующих субъектов в аэропортах, а содержит лишь фрагментарное правовое регулирование отдельных аспектов оказания услуг субъектами естественных монополий в аэропортах.

Кроме того, ст. 8 ВК РФ в редакции, введенной в действие с 18 июля 2015 г. Федеральным законом от 21 июля 2014 г. № 253-ФЗ [4], отменена сертификация аэропортов и аэропортовой деятельности, в связи с чем первая часть определений операторов утратила силу.

Вместе с тем в разделе V п. 57 ФАП, введенных в действие приказом Минтранса РФ от 25 сентября 2015 г. № 286 [5], сформулированы требования к организации деятельности оператора аэродрома гражданской авиации (эксплуатации аэродрома), противоречащие определению аэропорта, данному в ст. 40 ВК РФ, по которому аэродром является элементом аэропорта.

«3. Аэропорт — комплекс сооружений, включающий в себя аэродром, аэровокзал, другие сооружения, предназначенный для приема и отправки воздушных судов, обслуживания воздушных перевозок и имеющий для этих целей необходимое оборудование.

4. Международный аэропорт — аэропорт, который открыт для приема и отправки воздушных судов, выполняющих международные воздушные перевозки, и в котором в установленном законодательством Российской Федерации порядке функционирует пункт пропуска через Государственную границу Российской Федерации».

Таким образом, понятие аэропорта, закрепленное в п. 3 ст. 40 «Аэродромы и аэропорты» ВК РФ, соответствует только ст. 132 ГК РФ: аэропорт представляет собой имущественный комплекс, используемый для предпринимательской деятельности.

В п. 5 ст. 4 Федерального закона от 26 июля 2006 г. № 135-ФЗ «О защите конкуренции» дано следующее определение хозяйствующего субъекта.

«Хозяйствующий субъект — коммерческая организация, некоммерческая организация, осуществляющая деятельность, приносящую ей доход, индивидуальный предприниматель, иное физическое лицо, не зарегистрированное в качестве индивидуального предпринимателя, но осуществляющее профессиональную деятельность, приносящую доход, в соответствии с федеральными законами на основании государственной регистрации и (или) лицензии, а также в силу членства в саморегулируемой организации» [6].

Предприятие имеет двойной правовой статус: с одной стороны, выступает как юридическое лицо, с другой — как имущественный комплекс.

«Юридическим лицом признается организация, которая имеет в собственности, хозяйственном ведении или оперативном управлении обособленное имущество и отвечает по своим обязательствам этим имуществом, может от своего имени приобретать и осуществлять имущественные и неимущественные права, исполнять обязанности, быть истцом и ответчиком в суде» (ст. 48 ГК РФ).

В приведенном определении закреплены следующие признаки юридического лица:

- организационное единство;
- имущественная обособленность;
- самостоятельная имущественная ответственность;
- возможность самостоятельно выступать в гражданском обороте от своего имени.

Организационное единство выражается в определении целей и задач организации, в установлении ее внутренней структуры, компетенции органов управления и порядке их деятельности. Закрепляется организационное единство в уставе юридического лица, либо в учредительном договоре и уставе, либо в общем (типовом) положении об организациях данного вида.

Признак *имущественной обособленности* предполагает, что имущество юридического лица обособляется от имущества других юридических лиц (в том числе вышестоящих), его учредителей (участников) и государственных или муниципальных образований. При этом юридическое лицо должно не просто иметь обособленное имущество, но и обладать им на правах собственности, хозяйственного ведения либо оперативного управления.

Самостоятельная имущественная ответственность юридического лица — следствие его имущественной обособленности (ст. 56 ГК).

Установлен принцип раздельной ответственности, согласно которому учредитель (участник) юридического лица или собственник его имущества не отвечают по обязательствам юридического лица, а юридическое лицо, в свою очередь, не отвечает по обязательствам

учредителя (участника) или собственника за исключением случаев, предусмотренных Гражданским кодексом (ГК) либо учредительными документами юридического лица. Юридические лица несут ответственность только по своим обязательствам, то есть по обязательствам, в которых являются стороной. Исключения могут быть предусмотрены в законе (например, п. 2 ст. 120 ГК РФ). Юридические лица отвечают по обязательствам всем принадлежащим им имуществом, то есть как основными, так и оборотными средствами.

Гражданская правоспособность юридического лица — способность иметь гражданские права и исполнять обязанности — возникает в момент его создания и прекращается в момент завершения ликвидации. Правоспособность юридического лица может быть общей и специальной (ст. 49 ГК РФ).

Коммерческие организации, за исключением унитарных предприятий и иных организаций, предусмотренных законом, наделены *общей правоспособностью* и могут осуществлять любые виды предпринимательской деятельности, не запрещенные законом, если в учредительных документах таких коммерческих организаций не содержится исчерпывающий перечень видов деятельности, которыми соответствующая организация вправе заниматься.

Возможность самостоятельно выступать в гражданском обороте от своего имени означает, что юридическое лицо может приобретать и осуществлять имущественные и личные неимущественные права, исполнять обязанности, быть истцом и ответчиком в суде только под своим именем, включающим наименование, содержащим указание на его организационно-правовую форму, а в предусмотренных законом случаях и указание на характер деятельности (п. 1 ст. 54 ГК РФ).

Предприятие выступает в качестве объекта различных сделок. Нормами ГК РФ предусмотрено, что предприятие в целом или его часть могут быть объектом купли-продажи, залога, аренды и других сделок, связанных с установлением, изменением и прекращением вещных прав [7].

Согласно п. 1 ст. 61 Воздушного кодекса (ВК) РФ под *авиационным предприятием* понимается юридическое лицо, основными целями деятельности которого являются осуществление за плату воздушных перевозок и (или) выполнение авиационных работ.

В соответствии со ст. 132 Гражданского кодекса РФ *предприятие* признается *имущественным комплексом*, используемым для осуществления предпринимательской деятельности. В состав предприятия как имущественного комплекса входят все виды имущества, предназначенные для его деятельности, включая земельные участки, здания, сооружения, оборудование, инвентарь, сырье, продукцию, права требования, долги. Кроме того, в состав предприятия входят права на обозначения, индивидуализирующие предприятие, его продукцию, работы и услуги (фирменное наименование, товарные знаки, знаки обслуживания), и другие исключительные права, если иное не предусмотрено законом или договором.

Исходя из изложенного, акционерные общества РФ, созданные в 1990-х гг. на базе имущественных комплексов аэропортов и имеющие свидетельства о государственной регистрации и годности аэродрома к эксплуатации, следует признать юридическими лицами (авиатранспортными предприятиями) — главными операторами аэропортов (ГОА) с внесением необходимых дополнений и изменений в ВК РФ.

По своей экономической сущности предприятие — это производственно-хозяйственная и социальная (социотехническая) система, главными целями которой является удовлетворение потребностей общества в товарах определенного вида (работах, услугах) и предоставление рабочих мест гражданам как источников заработка, необходимого для обеспечения их жизнедеятельности.

1.2. МЕТОДЫ СИНТЕЗА КОМПЛЕКСНОЙ МОДЕЛИ ГЛАВНОГО ОПЕРАТОРА АЭРОПОРТА

Функциональные подсистемы каждого авиапредприятия представляют собой совокупность объектов и средств, контролирующих органов, а также необходимой документации, взаимодействие которых позволяет реализовать определенную строго заданную (целевую) базовую функцию. По этим признакам авиапредприятие целесообразно рассматривать как типичную сложную (большую) организационно-техническую систему (БОТС).

В таблице 1 представлены существенные отличительные признаки сложной организационно-технической системы [8].

Таблица 1 — Сравнительные признаки сложных систем

Сложная система	Признак
По структуре	Большое, как правило, сменяющееся число элементов, организованных в виде входов (воздействие внешней среды), собственно элементов системы и выходов (воздействия на внешнюю среду)
По связи между элементами	Сложность и разнообразие изменяющихся качественно и количественно во времени прямых и обратных связей, имеющих иерархическую организацию
По управлению	Наличие многоуровневой подсистемы управления, обеспечивающей управляемость (качество) системы, характеризующейся гибкостью управления, ее оперативностью, точностью способности выработки эксплуатационно-технических решений, на основе которых формируются управляющие воздействия
По поведению	Обязательное наличие единой целевой функции, реализуемой в некотором, как правило, ограниченном множестве операций (целенаправленных действий) с наложением системы нелинейных ограничений (поведение всегда характеризуется большей или меньшей функциональной неопределенностью)

Главный оператор аэропорта (ГОА) обладает всеми признаками, позволяющими рассматривать его как БОТС. Действительно:

- существование авиапредприятия как отдельного самостоятельного хозяйствующего субъекта имеет смысл только в рамках системы более высокого уровня — экономической системы страны — и характеризуется четко выраженными, общими для всего предприятия линией и стратегическими целями развития, подчиненными миссии и стратегическим целям развития системы более высокого уровня;
- структура авиапредприятия может быть представлена как взаимосвязанная совокупность отдельных элементов, каждый из которых функционирует в интересах достижения отдельной подцели. Совокупность же подцелей дает возможность реализовать системозначимые свойства отдельных элементов;

- именно за счет реализации данных свойств формируется процесс реализации общей цели всего предприятия;
- на структуру авиапредприятия наложены единые упорядоченные и внутренне управляемые системы материальных, информационных и нормативно-правовых связей;
- из состава элементов, входящих в структуру, всегда можно выделить один управляющий элемент, имеющий функции ЛПР (лица, принимающего решение), основной прерогативой которого является право определения конкретных направлений и способов расходования всех ресурсов предприятия для достижения его долгосрочных, среднесрочных и краткосрочных целей;
- в рамках существующей структуры авиапредприятия создана и действует система ненаполненных связей как совокупность взаимосвязанной подсистемы задания и контроля частных показателей результативности работы каждого элемента по однозначно сформулированным управляющим элементом подцелям.

Исходя из изложенного, методологический подход к решению проблемы синтеза комплексной модели авиатранспортного предприятия — главного оператора аэропорта — предполагает последовательность следующих трех основных этапов:

- системного анализа: рассмотрения структуры и порядка функционирования ГОА, с одной стороны, как субъекта рынка аэропортовых услуг РФ, то есть элемента экономической системы страны, и с другой — как относительно самостоятельной большой организационно-технической системы;
- системного моделирования: формализованного описания объективных основных и устойчивых связей между показателями, характеризующими структуру и порядок взаимодействия отдельных элементов авиапредприятия, и показателями, определяющими выполнение его миссии и стратегических целей по отношению к экономической системе страны;
- системного управления: разработки взаимосвязанной совокупности общих методов, применение которых обеспечит

возможность разработки, адаптации к конкретным условиям и постоянного совершенствования инженерных методик решения практических задач стратегического, текущего планирования и оперативного управления деятельностью авиапредприятия данного типа [8, 9].

Стратегия практической реализации изложенного подхода представлена на рисунке 1.1 в виде блок-схемы.



Рисунок 1.1 — Блок-схема последовательности разработки комплексных методов моделирования и совершенствования системы управления главного оператора аэропорта (ГОА)