

Яковлев А.Ю.

ТРАНСФОРМАЦИИ ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВЫХ ФОРМ И СОСТАВА АКЦИОНЕРОВ (УЧАСТНИКОВ) АЭРОПОРТОВЫХ ХОЗЯЙСТВЕННЫХ ОБЩЕСТВ В РОССИИ

Yakovlev A.Y.

TRANSFORMATION OF ORGANIZATIONAL AND LEGAL FORMS AND COMPOSITION OF SHAREHOLDERS (PARTICIPANTS) OF AIRPORT COMPANIES IN RUSSIA

На текущем этапе развития человечества роль различных юридических лиц в зависимости от их отраслевой специфики отличается. В силу высокой степени глобализации мира имеет место рост значимости транспортных отраслей, среди которых одной из важнейших выступает аэропортовая. Аэропорты позволяют людям и грузам перемещаться между городами и странами с минимальными временными затратами. Однако сами воздушные гавани сильно отличаются друг от друга, в частности, по комфорту для пассажиров. Причины наличия существенной разницы в уровне обслуживания и иных параметрах во многом кроются в организационно-правовых формах конкретных аэропортовых организаций, сковывающих их развитие. Также большое значение имеет собственник аэропорта, определяющий стратегию его развития и систему управления им, которая время от времени меняется. По этим причинам в данной статье речь пойдет об эволюции организационно-правовых форм, учредителях (акционерах, участниках) аэропортовых юридических лиц в России и следствиям изменений в указанных областях.

Ключевые слова: организационно-правовая форма, акционерное общество, общество с государственным участием, состав акционеров, состав участников.

At the current stage of human development, the role of various legal entities depending on their industry specifics, is different. Due to the high degree of globalization of the world the importance of transport industries is growing. Among the most important transport industries are airport sphere. Airports allow people and goods to move between cities and countries with a minimum of time. The air harbors are very different. In particular, in terms of comfort for passengers. The reasons for the existence of a significant difference in the level of service and other parameters are differences in the organizational and legal forms of airport organizations. That hamper their development. The owner of the airport plays an important role. He determines the strategy of airport development and its management system (which changes from time to time). For these reasons this article will focus on the evolution of organizational and legal forms, founders (shareholders, participants) of airport legal entities in Russia and the consequences of changes in these areas.

Keywords: legal and organizational form, joint stock company, joint-stock company with state participation, composition of shareholders, composition of participants.

62

Гражданское
право



Гражданское законодательство, как и другие отрасли права, подвержено эволюционным преобразованиям. Вместе с

содержанием норм изменяются подходы к их исследованию и области повышенного внимания со стороны ученых и практи-

ков. Однако остаются сферы перманентно повышенного внимания. Одной из таковых выступают вопросы об организационно-правовых формах юридических лиц.

Организационно-правовая форма, будучи скелетом (базисом), в значительной степени предопределяет судьбу организации. Она наделяет юридическое лицо определенным набором качеств. Их спектр представляет важное значение для коммерческих организаций.

С течением времени, в зависимости от внешних обстоятельств и установок собственников, в выборе организационно-правовых форм происходят изменения. Они могут иметь больший или меньший масштаб, а также отраслевую специфику.

Интересным примером организационно-правовых трансформаций на уровне отрасли выступает аэропортовая сфера. Она представляет критически важное значение для подавляющего числа государств в современном мире, определяя темпы роста экономики.

В России, государстве-правопреемнике СССР, аэропортовая отрасль за прошедшие десятилетия постсоветской истории прошла достаточно большой путь преобразований.

Существенные трансформации затронули вопросы организационно-правовых форм и владельческого состава. Среди них:

- массовое акционирование федеральных и региональных аэропортовых унитарных предприятий;
- активная передача из федеральной собственности субъектам федерации акций аэропортов;
- приватизация сформированных на основе имущественных комплексов унитарных предприятий федеральных и региональных пакетов акций;
- образование частных аэропортовых холдингов;
- выделение из некогда существовавших советских объединенных авиаотрядов юридических лиц, выступающих оператором аэропорта, и организаций - эксплуатантов воздушных судов, осуществляющих воздушные перевозки (авиакомпаний);
- укрупнения государственных казенных учреждений;
- снижение статуса ряда аэродромов до взлетно-посадочных полос.

Обозначенные выше изменения происходили постепенно на протяжении всего постсоветского периода, при этом, наибольший их масштаб имел место в последние 10 лет.

В начальный этап новой российской

истории отрасль перевозки людей и грузов состояла из объединенных авиаотрядов. Это были юридические лица, за которыми закреплялось государственное имущество в виде здания аэровокзала и иной аэропортовой инфраструктуры, воздушных судов и всего необходимого для их эксплуатации, включая заправочные комплексы, постепенно переходившие к иным юридическим лицам (к хозяйственным обществам, где аэропорт становился участником, так и к 3-м (посторонним) юридическим лицам). В авиаотрядах были внушительные штаты персонала, состоящие как из лиц, обслуживавших непосредственно аэропорт (инженерно-авиационная, аэродромная, пассажирская, грузовая, санитарно-технологическая, авиационной безопасности и иные службы, пожарная охрана и проч.), так и экипажи воздушных судов (пилоты, штурманы, бортпроводники), комбинаты бортового питания, гостиницы, кафе, кассы продажи авиабилетов и многое др. Подобные организации стали унитарными предприятиями с учредителем Российской Федерацией или российским регионом.

Постепенно воздушный парк, пришедший в упадок, а с ним и экипажи и иные работники, стал менее характерным для аэропортов. Стали сворачиваться иные обозначенные выше направления. Топливо-заправочные комплексы, кафе и магазины на территории аэровокзалов, гостиницы переходили в аренду и собственность сторонних юридических лиц, часто связанных с директором аэропорта (родственники, друзья и проч.). Одной из главных причин сворачивания сфер деятельности аэропортовых организаций и снижавших их эффективность была коррупция и злоупотребления со стороны должностных лиц бывших авиаотрядов и контролирующих их представителей учредителя [3].

Однако не все аэропортовые организации остались без авиапарков. До настоящего времени действуют юридические лица, совмещающие аэропортовую деятельность и авиаперелеты. Среди таковых можно выделить:

- организации, сохранившие исторические слова в своих наименованиях, - АО «2-ой Архангельский объединенный авиаотряд» и АО «Нарьян-Марский объединенный авиаотряд», действующие в населенных пунктах Архангельской области и Ненецком автономном округе;
- ПАО «Аэропорт Братск» эксплуатирующий одноименный аэропорт;
- АО «Вологодское авиационное пред-





приятие» и АО «Костромское авиапредприятие», осуществляющие перелеты из своих региональных центров на советской авиа и вертолетной технике;

– АО «Ижавиа» и АО «Нижневарттовскавиа», организующие перевозки соответственно из Ижевска на самолетах «Як» и Нижневарттовска на вертолетах «Ми»;

– АО «Комиавиатранс», охватывающий широкую сеть маршрутов из населенных пунктов Республики Коми и эксплуатирующий группу аэропортов в республике (аэропорты «Сыктывкар», «Воркута», «Инта», «Печора», «Ухта», «Усинск», «Усть-Цильма»).

Существуют и иные примеры в обозначенной нами области. Помимо этого, в стране аэропортами и авиапарками (вертолетами) обладают крупные холдинги по добыче полезных ископаемых. В частности, головные публичные акционерные общества являются участниками обществ с ограниченной ответственностью с соответствующими маркерами в наименованиях - ООО Авиапредприятие «Газпром авиа» (владеют аэропортами «Остафьево», «Бованенково», «Ямбург» и вертодромом «Пески») и ООО «Авиапредприятие «Северсталь» (принадлежит аэропорт «Череповец»). Данные организации совершают рейсы на разных типах отечественных и зарубежных судов внутри и за пределы России.

Интересно, что несмотря на разный состав ключевых акционеров (у ПАО «Газпром» - через юр. лица Российская Федерация, у ПАО «Северсталь» - частное лицо), оба холдинга имеют свои авиационные хозяйственные общества.

Если взять всю массу действующих аэропортов и провести их анализ с точки зрения организационно-правовых форм и состава собственников, то получим следующую картину.

Большинство аэропортов находятся в частной собственности в составе имущественных комплексов хозяйственных обществ. Часть входит (управляется) в негосударственные холдинговые структуры. В частности, ООО «Новпорт Холдинг» - 16, АО УК «Аэропорты Регионов» - 7, ООО «Базэл аэро» - 3 аэропорта. Среди государственных фигурирует уже отмеченное выше АО «Аэропорт Южно-Сахалинск» с 7, а также АО «Аэропорт Южно-Сахалинск» с 5 аэропортами.

Продолжают действовать федеральные казенные предприятия, под управлением которых множество аэропортов: ФКП «Аэропорты Красноярья» - 11, ФКП «Аэропорты Севера» - 33, ФКП «Аэропорты Чукотки» - 10, ФКП «Аэропорты Камчатки» - 12, ФКП «Аэропорты Дальнего Востока» - 8 аэропортов.

В федеральной собственности до сегодняшнего дня сохранились акции 2-х аэропортов полностью – АО «Аэропорт Элиста» и АО «Международный аэропорт Магнитогорск», в 2-х неконтрольные пакеты - АО «Международный аэропорт «Внуково» и ПАО «Международный аэропорт Шереметьево». Общества со 100% участием выставлены на продажу и вероятно скоро сменят своих акционеров.

Многие преобразования и негативные события, имевшие место в аэропортовой отрасли, произошли из-за пробелов и несовершенства нормативных правовых актов, затрагивающих как непосредственно вопросы деятельности аэропортовых юридических лиц, так и связанных с этим сфер общественных отношений [1; 2]. Развитие аэропортов не будет простым и быстрым без ликвидации имеющихся правовых препятствий. В данной связи, юристам вместе с представителями отрасли предстоит достаточно большая работа.

Литература

1. Олимпиев А.Ю., Майорова Е.И. Некоторые аспекты совершенствования правового регулирования и реализации конституционного права граждан на обращения // Вестник Московского университета МВД России. - 2020. - № 1. - С. 32-34.
2. Шагиева Р.В., Рычкова К.А. Акты органов местного самоуправления в системе источников российского муниципального права: проблемы теории и практики // Образование и право. - 2019. - № 5. - С. 22-29.
3. Яковлев А.Ю. Проблемы коррупции и злоупотреблений в акционерных обществах с государственным участием // Проблемы права. - 2020. - №4. - С. 98-100.

References

1. Olimpiyev A.Y., Mayorova E.I. Nekotoryye aspekty sovershenstvovaniya pravovogo regulirovaniya i realizatsii konstitutsionnogo prava grazhdan na obrashcheniya // Vestnik Moskovskogo universiteta MVD Rossii. - 2020. - № 1. - S. 32-34.
2. Shagieva R.V., Rychkova K.A. Akty organov mestnogo samoupravleniya v sisteme istochnikov rossiyskogo munitsipal'nogo prava: problemy teorii i praktiki // Obrazovaniye i pravo. - 2019. - № 5. - S. 22-29.

3. Yakovlev A.Y. Problemy korruptsii i zloupotrebleniy v aktsionernykh obshchestvakh s gosudarstvennym uchastiyem // Problemy prava. - 2020. - №4. - S. 98-100.

ЯКОВЛЕВ Александр Юрьевич, доктор политических наук, ведущий научный сотрудник Института экономики Российской академии наук. 117218, Москва, Нахимовский просп., 32. E-mail: gosypravlenie@yandex.ru.

YAKOVLEV Alexander Yurievich, Doctor of Political Science, leading researcher of Institute of Economics of the Russian Academy of Sciences. 32, Nakhimovskiy prosp., Moscow, 117218. E-mail: gosypravlenie@yandex.ru.

