

## Бизнес-авиация в России: особенности функционирования и перспективы развития

Д. В. Сливинский<sup>1</sup>, И. А. Фомина<sup>1</sup>, Д. Г. Меньших<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации, Санкт-Петербург, Россия

<sup>2</sup> ООО «Авиакомпания «Вельтал-авиа»», Омск, Россия

Исследование направлено на выявление роли бизнес-авиации в современной экономике и изучение особенностей ее развития в российских условиях.

**Цель.** Проанализировать развитие бизнес-авиации в России в ее взаимосвязи с экономическим развитием в целом.

**Задачи.** Выявить преимущества бизнес-авиации как одного из инструментов ведения бизнеса; изучить специфику отечественного рынка бизнес-авиации и проблемы его развития; определить факторы развития бизнес-авиации в России.

**Методология.** Используются методы сравнительного и ретроспективного анализа, межстрановых сопоставлений, системный подход, экспертно-аналитические методы исследования.

**Результаты.** Бизнес-авиация для России является новым сегментом гражданской авиации. Поэтому при управлении ее развитием следует опираться на зарубежный опыт. Во многих странах мира бизнес-авиация — самостоятельная отрасль, специализированная на оказании транспортных услуг широкому кругу корпоративных клиентов и/или частных лиц. Развитие отрасли тесно связано с темпами экономического роста и общим уровнем развития национальной экономики, а также зависит от национальной институциональной специфики. В статье раскрыты особенности развития бизнес-авиации в России и проблемы, с которыми приходится сталкиваться при организации и в процессе ведения данного вида предпринимательской деятельности.

**Выводы.** Выполненное исследование позволило сформировать систему факторов, влияющих на развитие бизнес-авиации в России, описать основные проблемы этой отрасли и предложить подходы к их разрешению. Результаты исследования могут использоваться при разработке (уточнении) стратегий развития бизнес-авиации в России, как на отраслевом, так и на корпоративном уровне, а также при реализации государственной политики в данной сфере.

**Ключевые слова:** бизнес-авиация, транспортная инфраструктура, стратегия развития, авиационные перевозки, государственно-частное партнерство.

**Для цитирования:** Сливинский Д. В., Фомина И. А., Меньших Д. Г. Бизнес-авиация в России: особенности функционирования и перспективы развития // *Экономика и управление*. 2020. Т. 26. № 1. С. 86–93. <http://doi.org/10.35854/1998-1627-2020-1-86-93>

## Business Aviation in Russia: Specific Features and Prospects of Development

D. V. Slivinsky<sup>1</sup>, I. A. Fomina<sup>1</sup>, D. G. Menshikh<sup>2</sup>

<sup>1</sup> St. Petersburg State University of Civil Aviation, St. Petersburg, Russia

<sup>2</sup> «Weltall-Avia» Airlines LLC, Omsk, Russia

The presented study determines the role of business aviation in the modern economy and examines the specific features of its development in Russia.

**Aim.** The study aims to analyze the development of business aviation in Russia and its correlation with economic development in general.

**Tasks.** The authors determine the benefits of business aviation as a business tool, examine the specific features of the Russian business aviation market and problems of its development, and identify factors that affect the development of business aviation in Russia.

**Methods.** This study uses the methods of comparative and retrospective analysis, cross-country comparison, systems approach, and expert analytics.

**Results.** Business aviation is a new segment of civil aviation for Russia. Therefore, it is advisable to rely on foreign practices in the management of its development. In many countries, business aviation is a separate industry that specializes in providing transport services to a wide range of corporate clients and/or individuals. The development of this industry is associated with the economic growth

rate and the development level of the national economy, and also depends on the national institutional specifics. This study describes the specific features of development of business aviation in Russia and problems arising in the organization and management of this type of business.

**Conclusions.** The authors develop a system of factors affecting the development of business aviation in Russia, describe the major problems of this industry, and propose solutions. The results of this study can be used in the development (adjustment) of business aviation development strategies in Russia both at the industrial and corporate level, and in the implementation of the national policy in this field.

**Keywords:** *business aviation, transport infrastructure, development strategy, air transportation, public-private partnership.*

**For citation:** Slivinskiy D.V., Fomina I.A., Menshikh D.G. Business Aviation in Russia: Specific Features and Prospects of Development. *Ekonomika i upravlenie = Economics and Management*. 2020;26(1): 86-93 (In Russ.). <http://doi.org/10.35854/1998-1627-2020-1-86-93>

## Введение

Современный мир за счет ускорившегося в конце XX — начале XXI в. технологического развития [1; 2], а также вследствие процессов глобализации [3; 4] стал значительно более связным, чем несколько десятилетий назад. При этом эта связность затронула и экономику (в формате глобальных и транснациональных цепочек создания ценности), и общество (в формате роста числа деловых и частных поездок, развития туризма, иных форм межстрановых и межрегиональных социальных контактов). Ответом на возникший запрос в повышении подвижности населения стало развитие различных магистральных видов транспорта.

Особое место среди них занимает авиационный транспорт, ключевым конкурентным преимуществом которого является высокая скорость перемещения пассажиров и грузов. При этом интересы ведения бизнеса зачастую требуют использования для перелетов не регулярных или чартерных авиарейсов, а специализированной бизнес-авиации, преимущество которой состоит в отсутствии привязки к сетке рейсов и возможности заказчика влиять практически на все показатели перелета, включая ключевые (его маршрут и время совершения).

Принято считать, что история бизнес-авиации началась в 1947 г., когда была образована Национальная ассоциация бизнес-авиации США (National Business Aviation Association, NBAA), объединившая действовавших до этого времени разрозненно авиаперевозчиков, оказывавших соответствующие услуги, с целью координации их деятельности, прежде всего в вопросах обеспечения безопасности и экономии расходов [5, р. 24]. В настоящее время NBAA представляет более 11 тыс. отраслевых компаний и специалистов [5]. История российской бизнес-авиации не столь длительна. Данная отрасль, как и многие другие отрасли отечественной экономики, начала формироваться и активно развиваться в постсоветское время. Значимость ее определяется следующим высказыванием, опубликованным на официальном сайте российского Федераль-

ного агентства воздушного транспорта: «Бизнес-авиация является одним из основных инструментов решения вопросов народного хозяйства во многих странах мира, а также существенным сегментом экономики при осуществлении авиационных перевозок» [6].

## Преимущества бизнес-авиации для ведения бизнеса

Бизнес-авиация с момента возникновения служит важным инструментом развития и обеспечения деловой активности. Как в деловом сообществе, так и среди ученых и аналитиков, тесно не соприкасающихся с этой отраслью, бытует мнение о том, что бизнес-авиация ориентирована исключительно на запросы топ-менеджмента крупных компаний. Данное мнение порой поддерживается и профессионалами отрасли. Так, например, разработчиками отечественного обзора авиационного рынка за 2017–2036 гг. при прогнозировании спроса на бизнес-джеты учитываются только магистральные самолеты с салоном повышенной комфортности. Согласно данным, приведенным в этом документе [7, с. 62], в 2016 г. в мире насчитывалось 276 подобных воздушных судов, а мировой спрос в 2017–2036 гг. оценивается в 415 воздушных судов.

Однако такой взгляд на бизнес-авиацию не соответствует действительности. Так, по оценке, приведенной в NBAA Business Aviation Fact Book, «большинство рейсов бизнес-авиации включают в себя срочные поездки сотрудников отдела продаж, технического и среднего звена, а не поездки топ-менеджеров... Хотя организации, полагающиеся на бизнес-авиацию, различны, у всех них есть одно общее: необходимость быстрого, гибкого, безопасного, надежного и экономически эффективного доступа к пунктам назначения по всему миру» [8, р. 5]. Основное преимущество бизнес-авиации состоит в том, что клиент может комфортно и безопасно осуществить свою поездку или организовать поездку для членов компании по удобному маршруту. Для предпринимателей оперативность бизнес-авиации выступает главным фактором конку-



Рис. 1. Причины использования бизнес-авиации [8, р. 9]

рентоспособности по сравнению с традиционной гражданской авиацией. Например, для руководящего состава торговых сетей, ведущих деятельность в масштабах страны, использование бизнес-авиации является инструментом, который помогает не только контролировать деятельность подразделений компании в регионах, но проводить обучающие семинары на местах.

По авторским оценкам, основанным на эмпирических данных, один–два раза в год руководство торговой сети и руководители филиалов могут использовать бизнес-авиацию. В случае применения гражданской авиации на решение управленческих задач, связанных с разъездами (перелетами), могло бы быть затрачено до полутора месяцев. Если же пользоваться услугами бизнес-авиации, то при грамотном составлении маршрутов можно посетить 10–15 филиалов, затратив на это до полутора недель. Экономия времени, по нашему мнению, очевидна и не требует комментариев.

На рисунке 1 представлены результаты опроса клиентов, проведенного NВАА, о причинах использования деловой авиации. Очевиден тот факт, что только 1 % пассажиров бизнес-авиации использует ее для пересадки на рейсы регулярной авиации, то есть абсолютное большинство пассажиров бизнес-авиации пользуются ею, чтобы не прибегать к услугам регулярных авиалиний, чем подтверждается то обстоятельство, что бизнес-авиация представляет собой обособленное направление предоставления авиауслуг.

При этом 64 % пассажиров используют бизнес-авиацию в связи с тем, что по данным маршрутам гражданская авиация не выполняет полеты. 19 % пассажиров нужна деловая авиация, так как она помогает добраться до мест, где присутствуют регулярные авиарейсы, но авиакомпании гражданской авиации работают по неудобным графикам. Данные категории пассажиров могут быть объединены в одну группу — пассажиры, которые используют бизнес-авиацию в связи с неконкурентоспособностью регулярной гражданской

авиации. И только 6 % пассажиров пользуются услугами бизнес-авиации в связи с интересами личной или промышленной безопасности.

Среди основных преимуществ бизнес-авиации могут быть названы [8, р. 7–9] следующие:

- экономия рабочего времени сотрудников за счет минимизации времени нахождения в пути;
- повышение производительности использования времени нахождения в пути, безопасности и надежности перемещений;
- обеспечение возможности быстро и эффективно добраться до нескольких пунктов назначения в течение одной деловой поездки;
- обеспечение авиадоступа к территориям, не обслуживаемым регулярными рейсами авиакомпаний;
- четкое планирование и предсказуемость результатов транспортного обслуживания;
- поддержка разнообразных потребностей различных сотрудников компании в поездках;
- возможность организации быстрого перемещения критически важного оборудования;
- осуществление управленческого контроля над расписанием перелетов;
- минимизация времени нахождения сотрудников вдали от дома в нерабочее время;
- обеспечение большей доходности для акционеров (исследования показывают, что компании, пользующиеся услугами бизнес-авиации, как правило, имеют большую доходность);
- поддержание предпринимательского духа в компании;
- создание условий для реализации гуманитарных и благотворительных проектов.

### Специфика российского рынка бизнес-авиации и проблемы его развития

Причины использования бизнес-авиации в мире отличаются от причин ее использования в России. Анализ показывает, что для российских пассажиров бизнес-джетов главной причиной остается применение бизнес-авиации

в соответствии с их представлениями о комфорте, престиже, промышленной и личной безопасности, в то время, как на мировом уровне данная причина давно стала второстепенной.

«Усредненный портрет клиента бизнес-авиации сегодня выглядит следующим образом: в 70 % случаев — это топ-менеджер крупного или среднего бизнеса, в 15 % — высокопоставленный чиновник, еще в 5 % — частное лицо (в сумме эти оценки составляют 90 %, что, вероятно, связано с наличием 10 % неидентифицированных по типу клиентов — *прим. авт.*)» [9]. Данный фактор с учетом переживаемого российской экономикой периода низкого роста, близкого к стагнации, негативно влияет на состояние рынка бизнес-авиации в России. Как указано по этому поводу в специальном обзоре делового журнала Forbes, подготовленном в мае 2018 г., «клиенты начинают более осознанно пользоваться частными самолетами. Желаящих швырять деньги на ветер просто ради того, чтобы показать свои финансовые возможности, уже нет» [10].

Мнение о тесной взаимосвязи уровня развития бизнес-авиации и темпов экономического роста подтверждают и другие специалисты. Как отмечает К. К. Грек [11], растущий спрос на услуги бизнес-авиации в XX в. изначально связан с ростом американской экономики (около 70 % рынка бизнес-авиации приходилось на США). Поэтому после падения американской экономики в 2001 г. началось падение рынка бизнес-авиации; пассажиры отказывались от бизнес-джетов в пользу регулярных авиарейсов. В 2004–2008 гг., когда набирал силу мировой финансовый кризис, рынок бизнес-авиации, напротив, переживал период бурного роста: происходило формирование новых региональных рынков (Центральная и Восточная Европа), развивались сервисные службы, появилась инновационная форма владения бизнес-джетами на праве долевой собственности, возникли услуги авиатакси и т. д.

Фактор зрелости рынка, наряду с общим уровнем развития национальной экономики и темпами ее роста, играет важную роль в формировании тенденций развития бизнес-авиации. Определяющее значение в данном случае, по нашему мнению, имеет эффект низкой базы. Рассмотрим в этой связи упоминавшийся выше пример региона Центральной и Восточной Европы. «С января 2017 г. по конец октября этого года количество деловых самолетов в Центральной и Восточной Европе увеличилось ровно на 16 процентов, от 148 до 172 машин... Быстрый рост деловых парков в Центральной Европе по сравнению с другими частями континента означает, что регион ЦВЕ систематически увеличивает свою рыночную долю в Европе с 6,3 процента в 2017 г. — до 7,6 процента в 2019 г.» [12].

Отечественный рынок бизнес-авиации в настоящее время пребывает в своеобразной точке бифуркации. Старые драйверы роста и рожденные ими тенденции исчерпали себя, а новые находятся в стадии формирования. За четыре года (предшествовавшие 2018 г.) российский рынок бизнес-авиации уменьшился в размере более чем на 30 %. Это связано как с объективными обстоятельствами (ухудшением внешнеполитического и внешнеэкономического фона и началом «войны санкций»), так и с субъективными, управленческими и организационными. В СМИ пишут: «Российский рынок находится на переломном этапе развития. Предприниматели, сделавшие состояния в девяностые годы, передают состояния и управленческие посты в компаниях своим наследникам» [10]. Итогом этого является то, что «отечественный рынок начал сжиматься, и более крупные игроки стали поглощать мелких, наступила эра консолидации» [10].

В современной России развитие бизнес-авиации нами связывается не только с экономическими успехами страны в целом, но и с компаниями сырьевого сектора, являющимися основными клиентами бизнес-авиации в России ввиду своих высоких экономических показателей. Как следует из рейтинга крупнейших отечественных компаний, составленного РБК по итогам 2018 г. и отраженного в таблице 1, в топ-10 российских компаний по объему выручки входят четыре нефтегазовых компании, на долю которых приходится почти 70 % выручки топ-10 и свыше 75 % прибыли. Эти компании имеют в собственности парк воздушных судов. Вместе с тем высокая стоимость приобретения и владения воздушными судами смещает рынок в направлении развития аренды бортов.

По нашему мнению, в России рынок частной авиации пока не достиг того уровня в своем развитии, когда использование бизнес-авиации воспринимается как стандартная услуга, для реализации которой существуют причины, представленные на рисунке 1. И это обусловлено как «молодостью» этого рынка, так и специфичностью развития отечественной экономики. По имеющимся прогнозным оценкам, такая ситуация сохранится и в среднесрочной перспективе. По данным Corporate Jet Investors, количество самолетов в мировой бизнес-авиации к 2024 г. составит 9 250 единиц, как видно из таблицы 2. При этом «российский парк деловых самолетов, включая воздушные суда, не зарегистрированные в нашей стране, но аффилированные с российскими частными владельцами и компаниями, составляет около 500 самолетов» [13].

Анализируя российский рынок бизнес-авиации, следует иметь в виду, что этот рынок глобален, то есть любой национальный оператор бизнес-авиации будет конкурировать

## Крупнейшие российские компании, 2018 г.

Ранг	Компания	Сектор	Выручка		Прибыль	
			млрд руб.	годовой прирост, %	млрд руб.	годовой прирост, %
1	Газпром	Нефть и газ	8 224	+26	1 456	+90
2	ЛУКОЙЛ	Нефть и газ	7 479	+37	619	+47
3	Роснефть	Нефть и газ	6 850	+36	549	+85
4	Сбербанк России	Финансы	3 160	+1	833	+11
5	Российские железные дороги	Транспорт	2 413	+7	35	-75
6	Сургутнефтегаз	Нефть и газ	1 537	+33	850	+337
7	X5 Retail Group	Торговля	1 533	+18	29	-9
8	ВТБ	Финансы	1 361	+2	179	+49
9	Магнит	Торговля	1 237	+8	34	-5
10	Росатом	Атомная промышленность	1 031	+7	н. д.	н. д.

Источник: Рейтинг российского бизнеса [Электронный ресурс] // РБК 500. URL: <https://www.rbc.ru/rbc500> (дата обращения: 30.01.2020).

Таблица 2

## Прогноз количества самолетов в бизнес-авиации к 2024 г.

Регион	Количество, ед.	Доля в мире, %
Северная Америка	4 620	50
Латинская Америка	850	9
Азиатско-Тихоокеанский регион	570	6
Китай	835	9
Европа, Ближний Восток и Африка	2 360	
в том числе Европа		26
Всего в мире	9 250	100

Источник: Рынок бизнес-джетов вновь демонстрирует рост [Электронный ресурс] // Aircargo News.ru. URL: <https://aircargonews.ru/2017/01/11/rynok-biznes-dzhetov-vnov-demonstriruet-rost.html> (дата обращения: 30.01.2020).

сразу на международном уровне, а не только внутри страны. Это объясняется тем, что спрос на услуги бизнес-авиации, как правило, идет от пассажиров, которым интересны не только перемещения внутри страны, но и зарубежные перелеты. Данный фактор важно учитывать при формировании стратегий развития как отдельных компаний, так и отрасли в целом. Анализ показал, что к ключевым факторам отечественного рынка бизнес-авиации, которые наиболее существенно влияют на его развитие и функционирование, относятся:

1) сильная взаимосвязь роста цен на сырьевые активы и количества полетов — чем более положительна ценовая динамика по энергетическому сырью (нефть, газ и др.), тем больше количество полетов бизнес-авиации (особенно сильно данная взаимосвязь проявляется по маршрутам, проходящим через Москву и Санкт-Петербург, и определяется тем обстоятельством, что ведущую роль в экономике России играют нефтегазовые компании);

2) высокий суммарный налог при регистрации воздушного судна на территории Российской Федерации, в связи с чем большинство операторов бизнес-авиации предпочитают регистрировать свои воздушные судна за рубежом, что приводит к росту стоимости полетов, сдерживает развитие инфраструктуры, ведет к развитию теневого сектора, связанного с незаконным провозом бизнес-джетов на территорию РФ. Однако подвижки в направлении уменьшения таможенных ограничений происходят. Так, в июне 2019 г. Правительством РФ рассматривался законопроект, обнуляющий ставку НДС при ввозе на территорию РФ самолетов при условии регистрации воздушного судна на территории РФ [14];

3) недостаточное развитие инфраструктуры. Качественная инфраструктура для полетов бизнес-авиации в России была длительное время ограничена VIP-терминалами «Домодедово», «Шереметьево» и «Внуково»

в Москве, а также «Пулково» в Санкт-Петербурге. С течением времени появились терминалы для обслуживания в большинстве международных аэропортов РФ («Толмачёво» — Новосибирск, «Курумоч» — Самара, «Стригино» — Нижний Новгород и многих других). Тем не менее количество аэропортов, которые могут принимать рейсы бизнес-авиации, по сравнению со странами ЕС и США невелико. По сравнению с 15 тыс. аэропортов США в России только 300 сертифицированных аэродромов, причем около 100 имеют бетонную взлетно-посадочную полосу, а остальные — грунтовую. Главный вопрос дальнейшей экспансии отрасли, по нашему мнению, заключается в развитии инфраструктуры для полетов бизнес-авиации.

Положительный пример развития инфраструктуры — реконструкция аэропорта «Остафьево» (Южное Бутово, г. Москва) компанией «Газпром-авиа» для оказания услуг бизнес-авиации. В то же время, если оценивать ситуацию в отрасли в целом, то следует отметить, что «российскому бизнесу проще и выгоднее вкладывать деньги в развитие комплексов деловой авиации в сопредельных Эстонии, Латвии или Финляндии, большую часть времени держать свои бизнес-джеты именно там. И уже оттуда (учитывая небольшие расстояния) успешно удовлетворять все потребности в VIP-перевозках в Северо-Западном, Центральном, Приволжском, Южном и Северо-Кавказском федеральном округах» [9].

Стимулом к развитию бизнес-авиации в России была смена разрешительной системы полетов на уведомительную. В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. № 138 (в ред. 13 октября 2018 г.) «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации» уведомительный порядок подразумевает, что пользователи воздушного пространства могут выполнять полеты без диспетчерского разрешения.

Сегодня частные полеты могут выполняться практически над всей территорией России (исключая воздушное пространство над Москвой, резиденциями главы государства, а также иными особыми объектами). Поскольку большинство полетов происходит в зоне G, то перед вылетом пилот частной авиации должен отправить уведомительную заявку на специальный сайт, в которой будет содержаться информация о месте взлета и месте посадки. В настоящее время сохранен разрешительный порядок только для зоны C воздушного пространства (зоны, которую чаще всего используют реактивные самолеты). Но с учетом того, что большинство полетов деловой авиации происходит в зоне G, можно

говорить о реальных шагах исполнительной власти РФ по стимулированию развития бизнес-авиации в России [15].

Значительные возможности развития бизнес-авиации в России связаны с реализацией инвестиционных проектов на основе государственно-частного партнерства. Такие инвестиционные проекты могут быть национальными или международными, региональными или локальными. Примером развития государственно-частного партнерства в исследуемой сфере является открытие аэропорта «Доброград» [16], который начал свою работу с 2017 г. Аэропорт «Доброград» — это площадка для малой авиации, оборудованная взлетно-посадочной полосой, перроном, отапливаемым ангаром и командно-диспетчерским центром. Поскольку подобные проекты дорогостоящие и, как правило, выходят за рамки федерального или регионального бюджета, механизм государственно-частного партнерства может стать одним из основных путей для развития инфраструктурных объектов в области авиации.

### Факторы развития бизнес-авиации в России

В современной экономике определяющее условие для развития любой отрасли или вида экономической деятельности — наличие спроса. Бизнес-авиация ввиду более индивидуализированной, чем у авиакомпаний, выполняющих регулярные рейсы, природы своих услуг, является более клиентоориентированной. Поэтому основной вектор ее развития связан с полной удовлетворения потребностей пассажиров. Факторы, воздействующие на развитие спроса на услуги бизнес-авиации в России, можно разделить на факторы неэкономического и экономического характера.

К факторам неэкономического характера, влияющим на спрос на услуги бизнес-авиации в России, относятся:

- 1) нежелание клиентов находиться в зависимости от графика перевозок регулярных авиалиний;
- 2) желание пассажиров сокращать время нахождения в пути;
- 3) стремление пассажиров передвигаться с высоким уровнем личной безопасности;
- 4) желание пассажиров передвигаться с высоким уровнем комфорта.

Экономическими факторами, которые будут воздействовать на развитие бизнес-авиации в России, являются следующие:

- 1) рост сектора бизнес-авиации на международном уровне;
- 2) процессы глобализации и региональной интеграции (развитие производственных сил и перенос производств в Юго-Восточную Азию, Восточную Европу и другие регио-

- ны мира приводят к тому, что российские бизнесмены будут активнее пользоваться услугами бизнес-авиации);
- 3) развитие экономик развивающихся стран и сотрудничества с ними российского бизнеса;
  - 4) развитие проектов государственно-частного партнерства;
  - 5) развитие механизмов долевой собственности на воздушное судно [17].

### Заключение

Таким образом, бизнес-авиация выступает в качестве важной составляющей современной экономики, выполняя значимую функцию оперативного транспортного обслуживания бизнесменов и частных лиц в случаях, когда другие виды транспорта не справляются с этой задачей. Без решения инфраструктурных и институциональных проблем, в частности строительства новых аэропортов и терминалов для бизнес-авиации, а также либерализации таможенных правил для ввоза самолетов на территорию России, в отрасли невозможно получить положительный эффект масштаба,

за счет которого будет расти конкуренция на рынке, произойдет снижение цен на услуги, а следовательно, увеличение спроса. В отличие от зарубежного рынка бизнес-авиации (в основном стран ЕС и США), где последняя применяется как инструмент ведения бизнеса крупными, средними, малыми компаниями, в России пользование услугами бизнес-авиации до сих пор остается «уделом избранных», а не услугой, развитие которой направлено на удовлетворение массового спроса. Это является существенным препятствием для развития отрасли.

Анализ показывает, что большая часть проблем, мешающих развитию бизнес-авиации в России, так или иначе связана с финансированием строительства и обновления инфраструктуры. Поэтому можно предложить в качестве решения этих проблем задействовать механизм государственно-частного и муниципально-частного партнерства при строительстве и модернизации терминалов и аэропортов для деловой авиации. Необходимо также совершенствование институциональной среды функционирования отрасли.

### Литература

1. Черенков В. И., Цой Е. В. Дилемма глобальной диффузии инноваций и осуществимость всеобщего устойчивого развития // Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета. 2019. № 5–1 (119). С. 15–23.
2. Руденко М. Н., Грибанов Ю. И. Тенденции цифровизации и сервисизации экономики // Теория и практика сервиса: экономика, социальная сфера, технологии. 2019. № 2 (40). С. 5–8.
3. Стиглиц Д. Ю. Глобализация: тревожные тенденции / пер. с англ. М.: Мысль, 2003. 302 с.
4. Конкурентоспособность и прорывное позиционирование в посткризисный период: коллективная монография. СПб.: КультИнформПресс, 2011. 298 с.
5. 2018 NBAA annual report. Washington, DC: National Business Aviation Association, 2018. 36 p. URL: <https://nbaa.org/wp-content/uploads/2019/04/2018-nbaa-annual-report.pdf> (дата обращения: 10.12.2019).
6. Федеральное агентство воздушного транспорта [Электронный ресурс]: офиц. сайт. URL: <https://m.favt.ru/novosti-aktualnaja-informacija/> (дата обращения: 10.12.2019).
7. Обзор рынка 2017–2036 / Объединенная авиастроительная корпорация. М. 64 с. URL: <https://www.forbes.ru/biznes/360701-krutoe-pike-pochemu-v-rossii-obrushilsya-rynok-biznes-aviacii> (дата обращения: 10.12.2019).
8. National Business Aviation Association (NBAA) Business Aviation Fact Book. Washington, DC. 2014. 40 p. URL: <https://nbaa.org/wp-content/uploads/2018/01/business-aviation-fact-book.pdf> (дата обращения: 10.12.2019).
9. Анализ российской деловой авиации // BizavNews. 2019. 7 мая. URL: <http://bizavguide.ru/237/21274> (дата обращения: 10.12.2019).
10. Клочков Е. Крутое пике: почему в России обрушился рынок бизнес-авиации [Электронный ресурс] // Forbes. 2018. 2 мая. URL: <https://www.forbes.ru/biznes/360701-krutoe-pike-pochemu-v-rossii-obrushilsya-rynok-biznes-aviacii> (дата обращения: 10.12.2019).
11. Грек К. К. Развитие мирового рынка деловой авиации // Транспортное дело России. 2009. № 5. С. 29–32.
12. Бочкарев А. Центральная и Восточная Европа лидируют по темпам роста деловой авиации [Электронный ресурс] // Aviav TM. URL: <https://aviav.ru/czentralnaya-i-vostochnaya-evropa-lidiruyut-po-temпам-rosta-delovoj-aviaczii.html> (дата обращения: 13.12.2019).
13. Зубарева И. Взлет разрешается // Российская газета. 2017. 17 апреля. URL: <https://rg.ru/2017/04/17/eksperty-v-2017-godu-v-rossii-vyrastet-spros-na-biznes-aviaciiu.html> (дата обращения: 13.12.2019).
14. Ввоз самолетов могут освободить от НДС при регистрации в России [Электронный ресурс] // ТАСС. URL: <https://tass.ru/ekonomika/6543607> (дата обращения: 13.12.2019).
15. Сидоров К. Как сегодня в нашей стране обстоят дела в бизнес-авиации [Электронный ресурс] // Business Traveller. URL: <https://www.businesstraveller.com.ru/articles/komanda-vozdukh> (дата обращения: 13.12.2019).
16. Аэропорт «Доброград» // Доброград. URL: <https://gorod-dobrograd.ru/benefits/air/> (дата обращения: 13.12.2019).
17. Паршикова И. Е., Немчинов О. А. Особенности развития рынка деловой авиации // Актуальные проблемы авиации и космонавтики. 2013. Т. 2, № 9. С. 198–199.

## References

1. Cherenkov V.I., Tsoi E.V. The dilemma of global diffusion of innovation and the feasibility of global sustainable development. *Izvestiya Sankt-Peterburgskogo gosudarstvennogo ekonomicheskogo universiteta*. 2019;(5-1):15-23. (In Russ.).
2. Rudenko M.N., Gribanov Yu.I. Digitalization and service trends in the economy. *Teoriya i praktika servisa: ekonomika, sotsial'naya sfera, tekhnologii*. 2019;(2):5-8. (In Russ.).
3. Stiglitz J.E. Globalization and its discontents. London: Penguin Books; 2003. 320 p. (Russ. ed.: Stiglitz J.E. Globalizatsiya: trevozhnye tendentsii. Moscow: Mysl'; 2003. 302 p.).
4. Competitiveness and breakthrough positioning in the post-crisis period. St. Petersburg: Kul'tInformPress; 2011. 298 p. (In Russ.).
5. 2018 NBAA annual report. Washington, DC: National Business Aviation Association; 2018. 36 p. URL: <https://nbaa.org/wp-content/uploads/2019/04/2018-nbaa-annual-report.pdf> (accessed on 10.12.2019).
6. Official website of the Federal Air Transport Agency. URL: <https://m.favt.ru/novosti-aktualnaja-informacija/> (accessed on 10.12.2019). (In Russ.).
7. Market overview 2017-2036. United Aircraft Corporation. Moscow: UAC; 2017. 64 p. URL: <https://ua-crussia.ru/upload/iblock/9f3/9f381b3b71c64fc49e94e91076549c2d.pdf> (accessed on 10.12.2019). (In Russ.).
8. NBAA business aviation fact book. Washington, DC: National Business Aviation Association; 2014. 40 p. URL: <https://nbaa.org/wp-content/uploads/2018/01/business-aviation-fact-book.pdf> (accessed on 10.12.2019)
9. Analysis of Russian business aviation. BizavNews. May 07, 2019. URL: <http://bizavguide.ru/237/21274> (accessed on 10.12.2019). (In Russ.).
10. Klochkov E. Steep dive: Why business aviation market crashed in Russia. Forbes. May 02, 2018. URL: <https://www.forbes.ru/biznes/360701-krutoe-pike-pochemu-v-rossii-obrushilsya-rynok-biznes-aviacii> (accessed on 10.12.2019). (In Russ.).
11. Grek K.K. Development of the global business aviation market. *Transportnoe delo Rossii = Transport Business of Russia*. 2009;(5):29-32. (In Russ.).
12. Bochkarev A. Central and Eastern Europe lead in business aviation growth. Aviaiv TM. URL: <https://aviaiv.ru/czentralnaya-i-vostochnaya-evropa-lidiruyut-po-tempam-rosta-delovoj-aviaczii.html> (accessed on 13.12.2019). (In Russ.).
13. Zubareva I. Take-off is permitted: Business aviation is in demand. Rossiiskaya gazeta. Apr. 17, 2017. URL: <https://rg.ru/2017/04/17/eksperty-v-2017-godu-v-rossii-vyrastet-spros-na-biznes-aviaciiu.html> (accessed on 13.12.2019). (In Russ.).
14. The import of aircraft can be exempted from VAT upon registration in Russia. TASS Agency. June 12, 2019. URL: <https://tass.ru/ekonomika/6543607> (accessed on 13.12.2019). (In Russ.).
15. Sidorov K. How things are in business aviation in our country today. Business Traveller. URL: <https://www.businesstraveller.com.ru/articles/komanda-vozdukh> (accessed on 13.12.2019). (In Russ.).
16. "Dobrograd" Airport. Dobrograd. URL: <https://gorod-dobrograd.ru/benefits/air/> (accessed on 13.12.2019). (In Russ.).
17. Parshikova I.E., Nemchinov O.A. Features of the development of the business aviation market. *Aktual'nye problemy aviatsii i kosmonavтики*. 2013;2(9):198-199. (In Russ.).

### Сведения об авторах

#### Д. В. Сливинский

кандидат экономических наук, доцент  
Санкт-Петербургский государственный университет  
гражданской авиации  
196210, Санкт-Петербург, ул. Пилотов, д. 38, Россия  
(✉) e-mail: [slivinskiy.dv@mail.ru](mailto:slivinskiy.dv@mail.ru)

#### И. А. Фомина

кандидат экономических наук, доцент  
Санкт-Петербургский государственный университет  
гражданской авиации  
96210, Санкт-Петербург, ул. Пилотов, д. 38, Россия  
(✉) e-mail: [irinaafomina@yandex.ru](mailto:irinaafomina@yandex.ru)

#### Д. Г. Меньших

коммерческий директор  
Авиакомпания «Вельталь-авиа»  
644122, г. Омск, ул. Красный Путь, д. 34, Россия  
(✉) e-mail: [d.menshikh@icloud.com](mailto:d.menshikh@icloud.com)

### Author information

#### D. V. Slivinsky

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor  
Saint Petersburg State University of Civil Aviation  
38 Pilotov Str., St. Petersburg, 196210, Russia  
(✉) e-mail: [slivinskiy.dv@mail.ru](mailto:slivinskiy.dv@mail.ru)

#### I. A. Fomina

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor  
Saint Petersburg State University of Civil Aviation  
38 Pilotov Str., St. Petersburg, 196210, Russia  
(✉) e-mail: [irinaafomina@yandex.ru](mailto:irinaafomina@yandex.ru)

#### D. G. Menshikh

Commercial Director  
«Weltall-Avia» Airlines LLC  
34 Krasnyy Put' Str., Omsk, 644122, Russia  
(✉) e-mail: [d.menshikh@icloud.com](mailto:d.menshikh@icloud.com)

Поступила в редакцию 23.12.2019  
Подписана в печать 24.01.2020

Received 23.12.2019  
Accepted 24.01.2020