

УДК 341.018

М. РАСКАЛЄЙ, Науково-дослідний інститут фінансового права

ІНФОРМАЦІЙНА ГЛОБАЛІЗАЦІЯ В ГАЛУЗІ ПОВІТРЯНОГО ПРАВА*Анотація. Щодо розробки та прийняття нового Повітряного кодексу.*

Залежно від рівня соціально-економічного розвитку, географічного розташування, забезпечення територіальної цілісності, національної безпеки та суверенітету, що відображаються у концепції національного інтересу, будується зовнішня політика будь-якої держави. Відстоювати свої національні інтереси, забезпечувати власну національну безпеку – це майже обов’язок кожної держави, яка не має на меті втратити своєї самостійності та незалежності, адже наслідком для держави, яка буде неспроможна відповісти на загрози та виклики, пов’язані з глобалізацією, адекватним чином, може стати неминуче послаблення та деградація цієї держави.

Таким чином, виникає питання: що ж таке глобалізація? Термін “глобалізація” вживається не тільки в економіці, праві, але й у політиці, в суспільному житті та в усьому, що стосується світових процесів, які поширилися і продовжують поширюватися зараз. Проте, не зовсім зрозуміло, що ж таке глобалізація в її первісному значенні.

Єдиного поняття процесу глобалізації не існує. Наука на сьогодні має чимало визначень феномену глобалізації. Коротке, але змістовне, російського вченого М. Чешкова: *“Глобалізація – процес з’єднання різних компонентів людства під час його еволюції на противагу процесу диференціації людства”* [1]. Більш ґрунтовне і придатне для наших цілей – американського дослідника Т. Фридмана, у якого глобалізація – це *“нестримна інтеграція ринків, націй-держав і технологій, що дозволяє індивідам, корпораціям і націям-державам досягати будь-якої точки світу швидше, далі, глибше і дешевше, ніж будь-коли раніше... Глобалізація означає поширення капіталізму вільного ринку практично на всі країни світу. Глобалізація має свій власний набір економічних правил, які базуються на відкритості, дерегуляції й приватизації національних економік з метою зміцнення їх конкурентоспроможності і більшої привабливості для іноземного капіталу”* [2]. Але всі визначення не містять вичерпної характеристики глобалізації і не відповідають на питання, чому саме вона на початку нового тисячоліття стала причиною можливості зіткнення цивілізацій.

Можливо виділити загальні риси цього поняття. Перш за все необхідно зазначити, що глобалізація – це історичний процес, який відбувається впродовж багатьох століть, тобто це реальний процес, який розвивається у всіх галузях суспільного життя. Глобалізація розвивається та має певні мережі: телекомунікації, транспорт, фінанси. Добре, якщо ці мережі впорядковані та контрольовані [3]. Беручи до уваги напрям, що на сьогодні викликає найбільше зацікавлення, можна дати визначення глобалізації як посилення взаємозалежності національних економік та законодавств, переплетення соціально-економічних процесів, що відбуваються у різноманітних регіонах світу і спонукають уряди та юридичних осіб у процесі своєї діяльності до пошуку кращих умов діяльності, цей процес глобалізації є ключем до майбутнього розвитку світової економіки як неминучий процес. Існує точка зору про те, що глобалізація – це процес, направлений та керований, оскільки у ньому є лідери, хтось охоче бере в ньому участь, хтось за це платить, хтось опирається цьому процесу, хтось ним просто користується. Тобто глобалізація є процесом керованим, і успіх у керуванні нею залежить від уміння

“сторін” домовляться між собою. Під “сторонами” в даному випадку розглядаються не держави в цілому, а транснаціональні корпорації (далі – ТНК) як вагомні економічні структури. Подекуди стверджують, що у глобалізації є явний лідер – США, а з цього випливає і ототожнення глобалізації з американізацією. За даними світового банку, 140 країн світу є біднішими, ніж найменша з 29 найбагатших ТНК. Отже, перевагами глобалізації скористалися, головним чином, багаті, бідні стали ще біднішими, залишившись постачальниками сировини та дешевої робочої сили. Так глобалізація виглядає як “змова багатих” для досягнення своїх економічних інтересів (незважаючи навіть на погіршення умов навколишнього середовища) проти решти світу. Саме для більш справедливого розподілу ресурсів та контролю над рухом капіталів (тобто для контролю над діяльністю “багатих”) створюються міжнародні організації (МВФ, СОТ, ООН, Світовий банк). Але неможливо однозначно говорити про роль таких організацій, оскільки вони є породженням глобалізованої економіки. Ці організації, за словами Дж. Штігліца, являють собою “глобальне управління” в своїх інтересах, оскільки переважна більшість учасників економічної діяльності, яких торкаються рішення цих інституцій, позбавлена права голосу, щоб адекватно відповісти на їхні дії. Опоненти глобалізації говорять про те, що, не зважаючи на спроби контролю, цей процес є тенденцією глибоко антидемократичною і експлуаторською за суттю. Протести лунають не тільки з “бідного” світу. Протестують також і у багатому світі, і навіть у американському, де відбувся один з найголосніших протестів – у Сіетлі 1999 року під час саміту СОТ.

У 1980 – 1990-х роках у науці спостерігався розпад біполярної системи світоустрою, перетворення тенденції глобалізації економіки на магістральний напрям розвитку світового господарства, формування “нового світового порядку”, що включатиме не тільки економіку, а й широке коло інших проблем – від глобалізації національних культур до екології та питань безпеки. Однак уже у середині 1990-х років у міру нагромадження різноманітності та варіативності властивостей глобалізаційних феноменів на методологічних підходах до їх пізнання стали позначатися суттєві хиби змістового та формального характеру [4].

Як відзначали з приводу проблем розвитку теорії глобальних змін співробітник Пітсбурзького університету (США) Р. Робертсон та викладач Національного університету Сингапуру Х. Хондкер, попри всі намагання дати визначення глобалізації, досвідчені фахівці з проблем дослідження сучасного світу – як цілісного в історичній перспективі – ледве тямлять, чим вони займаються. Склалася ситуація, коли поняття і теорії, сформульовані в серйозній науці про суспільство, втрачають свою аналітичну цінність.

Стверджується, що глобалізація, наче дев'ятий вал, захльостує планету, руйнуючи при цьому Вестфальсько-Філадельфійську систему як таку, що складається з понад двохсот суверенних держав з усталеним міжнародним правом. Висловлюються також думки, що глобалізація – просто модне слово, яке не має власного змісту. Справа в тому, що від невмілого користування, яке найчастіше йде від нерозуміння явища, термін “глобалізація” ладен перетворитися на “слово-пастку” (Дж. Сарторі), втратити свій первісний зміст та почати відображати щось інше [5].

З іншого боку глобалізація в цілому, як і суто інформаційна глобалізація, розглядається як процес, який шкодить світовому розвитку, збільшує ступінь нерівності серед різних країн, загрожує зайнятості й рівню життя й перешкоджає соціальному прогресу.

За останні декілька років Україна почала прискореними темпами рухатись у напрямі інтеграції з європейськими державами. У тому числі це стосується такої

суспільно важливої галузі, як транспортна, зокрема авіаційна. У розвитку зовнішньоекономічних зв'язків та реалізації геополітичного потенціалу України як транзитної держави все більшого значення набуває авіатранспорт. Темпи зростання ринку пасажирських авіаперевезень залишаються найшвидшими з-поміж усіх видів транспорту. Загалом, за станом на 2007 рік, роботу авіаційної галузі забезпечують 92 авіакомпанії, 42 аеропорти та аеродроми, ДП ОПР “Украєвротрух”, а також ряд інших спеціалізованих підприємств [6]. Необхідно зауважити, що як на внутрішніх, так і на міжнародних авіалініях спостерігається зростання обсягів перевезень. На даний час транспортна система України не повною мірою готова до забезпечення перевезень у таких обсягах, насамперед через недостатній розвиток нормативно-правової бази і низький інвестиційний потенціал ТДК (транспортно-дорожнього комплексу), внаслідок чого збільшується зношення технічних засобів, погіршується їх структура, не забезпечується належна безпека руху, зростає негативний вплив діяльності транспорту на навколишнє природне середовище та здоров'я. А якщо взяти до уваги ще й жорстку конкуренцію, яка існує в світі, то неважко помітити, що все це призводить до витіснення українських перевізників з міжнародних ринків транспортних послуг, знижує якість обслуговування вітчизняних підприємств і населення, що в свою чергу створює реальну загрозу економічній безпеці держави. Для створення умов, що сприяють підвищенню конкурентоспроможності національних авіаперевізників та експедиторів на міжнародних і внутрішньому ринках авіатранспортних послуг, необхідно формувати єдине правове поле діяльності підприємств транспорту з урахуванням міжнародних норм шляхом уніфікації національних правових норм з міжнародним транспортним правом щодо перевезень та їх транспортно-експедиційного обслуговування і приєднання України до ряду міжнародних конвенцій та багатосторонніх угод, а також шляхом визначення ефективного механізму входження в міжнародні транспортні організації та активної участі в їх діяльності.

На сьогодні відповідна нормативно-правова база в Україні недостатньо опрацьована, галузь працює переважно за нормативними актами, що були розроблені ще в СРСР. Зрозуміло, що таке становище не тільки стримує інтеграцію України до Євросоюзу, а й заважає національним авіаперевізникам працювати за зрозумілими для всіх правилами та стандартами, що відповідають міжнародним вимогам та повністю покривають діяльність даної галузі. Саме у вирішенні цього питання інформаційну глобалізацію можна розуміти як таку, що несе позитивні результати для розвитку цієї галузі. Більшість наукових досліджень, що провадилися, були спрямовані на аналіз економічних або технічних факторів та шляхів удосконалення української авіаційної галузі. Проте рідко хто зосереджує свою увагу на такому важливому аспекті, як правова основа діяльності авіаційної галузі, інтеграція та погодження зі світовими нормами права.

В загальному вигляді діяльність авіакомпаній регулюється на чотирьох рівнях:

1. На світовому рівні відносини у повітряному сполученні регулюються великою кількістю конвенцій, серед них виділяють такі основні: Чиказька конвенція 1944 р. з 18 додатками; Варшавська конвенція 1929 р.; Гаазький протокол 1955 р.; Монреальська конвенція 1971 р. та Гвадалахарська конвенція 1999 р. Необхідно також зазначити, що діяльність міжнародних організацій у галузі повітряного сполучення (ІКАО, ІАТА) теж має велике значення, оскільки впливає на розвиток відносин у цій галузі шляхом створення нових програм, внесення пропозицій та взагалі здійснення політики в цій сфері.

2. Наступним рівнем, на якому відбувається регулювання авіаційної діяльності, є регіональний. Для вирішення питань, які виникають при здійсненні діяльності в рамках регіонів, було створено регіональні організації цивільної авіації: африканська – АСЕКНА, латиноамериканська – ЛАКАК, центральноамериканська – КОКЕСНА, арабських держав – КАКАС [7].

3. Третім рівнем є двостороннє регулювання (міжурядові угоди).

Саме тут важливого значення набуває питання стосовно вибору виду міжурядових угод. Тут ідеться про визначення найбільш прийнятної для країни шляху розвитку авіаційного сполучення: стандартні угоди чи “відкрите небо”? Вирішення питання лібералізації є дискусійним, оскільки, по-перше, в процесі повітряних перевезень беруть участь три сторони – авіаційна компанія, аеропорти та інші обслуговуючі фірми. По-друге, згідно з угодою про “вільне небо” на сьогодні всі відносини між сторонами набувають іншого вигляду, оскільки, насамперед, більш жорсткою стає конкуренція, і не лише між вітчизняними суб’єктами авіаційних відносин. Таким чином, постає закономірне питання: чи вигідна лібералізація країні в цілому? Чи вигідна вона вітчизняним авіаційним компаніям? Чи вигідна вона аеропортам та іншим обслуговуючим фірмам? Чи виграють від цього національні споживачі, роботодавці та ті, хто бажає отримати роботу?

4. І, нарешті, діяльність в галузі авіації регулюється на території (в межах) певної країни, тобто йдеться про державне регулювання. Активна робота саме на цьому рівні є найбільш актуальним питанням для України.

В умовах існування великої кількості не адаптованих до вимог сьогодення, часто взаємовиключаючих або неповних нормативних актів, які регулюють діяльність авіаперевізників на різних рівнях, вітчизняним компаніям важко працювати. Щоб полегшити діяльність та підвищити їх конкурентоспроможність на міжнародному рівні, необхідно привести національне законодавство в цій галузі у відповідність з міжнародними нормами та стандартами, оскільки існуюча нормативно-правова база, яка регулює відносини авіаційного сполучення та значною мірою впливає на діяльність суб’єктів цих відносин, дуже розрізнена.

Як було вказано у затвердженій Міністерством транспорту та зв’язку України “Концепції розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року”, інтеграція України в європейську та світову транспортні системи є одним з пріоритетних напрямів розвитку [8]. Для досягнення цієї мети, серед інших, варто визначити і деякі правові заходи: уніфікація національної нормативно-правової бази вітчизняного транспорту і транспортної діяльності в Україні з відповідними міжнародно-правовими нормами; уніфікація національних правових норм з міжнародним транспортним правом щодо міжнародних перевезень та їх транспортно-експедиційного обслуговування і приєднання України до ряду міжнародних конвенцій та багатосторонніх угод.

Більш ніж десять років тому велика кількість держав спрямувала свою діяльність на лібералізацію регулювання міжнародного транспорту, про що свідчить збільшення кількості держав, які беруть участь у діяльності будь-яких механізмів, що забезпечують повний доступ до ринку. Але така лібералізація тягне за собою більш жорсткі умови конкуренції, і, як наслідок, у галузі авіаперевезень відбуваються великі структурні трансформування (утворення альянсів, злиття та придбання компаній). Розглянемо, наприклад, Андську угоду про “відкрите небо” (у 1969 р. п’ять держав Південної Америки у рамках Картагенської угоди утворили так звану “Андську групу”, до якої входили Болівія, Колумбія, Перу, Чилі, яка вийшла з неї у 1976 р., та Еквадор, в 1973 р.

до групи приєдналась Венесуела), за якою одним із завдань цієї групи було забезпечення збалансованого та стійкого розвитку шляхом розширення економічної інтеграції та співробітництва [9]. Запланований кінцевий строк утворення вільної торговельної зони в цьому регіоні – 1993 р. За цей час у 1991 році було розпочато здійснення авіатранспортної політики “відкритого неба” на субрегіональній основі. Крім цього, було проведено лібералізацію системи ціноутворення авіакомпаній шляхом введення режиму встановлення тарифів країною початку перевезення. Така політика створила сприятливі умови для стимулювання економічної діяльності та розширення можливостей комерційних авіакомпаній. Незважаючи на юридичні обов’язки в рамках політики “відкритого неба”, темпи проведення лібералізації мають суттєві відмінності через розбіжності в економічному становищі та у процесі розвитку приватизації. В той час як Колумбія і Венесуела намагалися розвинути процес лібералізації, Перу тимчасово (до 1997 р.) відкликала всі свої зобов’язання у межах програм лібералізації. І все ж таки, незважаючи на значне збільшення обсягу повітряних перевезень, деякі приватизовані національні авіакомпанії у регіоні припинили свою діяльність завдяки великого тиску, який чинять конкурентні авіаперевізники із Сполучених Штатів Америки та Європи. А що відбуватиметься з вітчизняними авіаперевізниками в теперішніх умовах жорсткої конкуренції?

Лібералізація в повітряному сполученні впливає на авіаперевізників по всьому світу. У 2004 р. відбулося злиття французького та голландського національних авіаперевізників, у результаті чого з’явилася нова найбільша в Європі авіакомпанія Air France KLM. Завдяки такому об’єднанню, навіть з урахуванням примусової передачі 94 слотів у день в аеропортах Амстердаму і Парижу конкурентам, витрати було знижено, а прибуток виріс на 20 %. Незважаючи на те, що ціни на нафту значно зросли (до 50\$ за баррель), що потягло за собою підвищення цін на авіаційне паливо (до 33 %), а з цього впливає і підвищення вартості квитків, керівництво компанії вважало ці труднощі тимчасовими [10]. Так, у 2006 – 2007 фінансовому році прибуток авіакомпанії зріс на 32,5 %, а вже у I кварталі 2007 – 2008 фінансового року чистий прибуток зріс на 70,1 – до 415 млн. євро порівняно з 244 млн. євро, що були отримані за аналогічний період у минулому році. Ці данні містяться у звіті компанії Air France KLM, яка пов’язує зростання прибутку із скороченням видатків, що здійснювалося з моменту злиття двох компаній у 2004 р., а також із збільшенням пасажиропотоку, що компенсувало підвищення цін на авіаційне паливо [11]. Для розширення кола своїх споживачів авіакомпанії Air France та KLM запустили сервіс мобільної реєстрації на рейси з використанням підтвердження шляхом надсилання SMS-повідомлення. Окрім Air France та KLM, сервіс мобільної реєстрації надають тільки декілька компаній у світі, включаючи Air Canada, Southwest та SAS [12].

В жовтні 2007 р. німецька авіакомпанія Lufthansa Cargo, яка займає третю позицію у вантажних авіаперевезеннях (перша належить Air France KLM, а друга – Korean Air), зробила стратегічно важливий крок, зумовлений саме процесом лібералізації, об’єднавшись з Deutsche Post. Нове підприємство з міжконтинентальних вантажних перевезень почне свою роботу у 2009 р. – саме тоді, коли спливає термін дії угоди, за якою співробітництво концернів на трансконтинентальних маршрутах курирує компанія Aerologic. Завдяки цьому альянсу DHL стає більш ефективною, ніж американські служби експрес-доставки. Lufthansa Cargo, в свою чергу, закріплює свої позиції на ринку вантажоперевезень оскільки залучає до співпраці важливого клієнта. Окрім цього, нова авіакомпанія планує своє базування в аеропорту Лейпциг, де DHL має намір побудувати новий міжнародний вантажний термінал. Прогнозується, що все це значно збільшить

вантажобіг аеропорту, завдяки чому аеропорт Лейпциг стане одним з трьох найбільших хабів DHL [13].

Отже, можна побачити тенденції до об'єднання авіакомпаній для підвищення їх конкурентоспроможності на ринку в умовах лібералізації. Причому спостерігається не об'єднання компаній-конкурентів, а фінансове об'єднання декількох компаній, які доповнюють одна одну але продовжують діяти під своїми торговими марками, розширюючи свої можливості, зменшуючи витрати та збільшуючи прибутки.

Вітчизняні перевізники без узгодження вітчизняного законодавства з міжнародним, перебуватимуть в складній системі правових відносин, що тягне правову невизначеність. Ряд претензійних позовів по відношенню до компанії, неузгодженість політики регулювання (взаємодії) між суб'єктами ринку авіаперевезень в кінцевому випадку призводить як до фінансових втрат самих суб'єктів, так і до погіршення їх іміджу.

Тобто глобалізація в цьому питанні може мати позитивні результати тільки в тому випадку, коли йдеться про спрощення системи регулювання відносин повітряного сполучення. А для досягнення цієї мети доцільно було б створити таку інформаційну систему, яка б включала в себе всі нормативні документи, включаючи конвенції, міждержавні угоди, та інші нормативні акти, як зовнішні, так і внутрішні, які стосуються повітряного права. Необхідно сюди додати також судову практику та коментарій щодо застосування таких нормативних актів. Це могло б значно полегшити діяльність суб'єктів авіаперевезень, покращити практику вирішення спорів у судовому порядку і, взагалі, вдосконалити відносини в цій галузі.

Така інформація має цінність ще й тому, що виходячи з подій, які відбуваються у світі останнім часом, вона має більш чітко зорієнтувати вітчизняних авіаперевізників, зайнятих у міжнародних авіаперевезеннях, в особливостях правового режиму “відкритого неба”, а це знання, які мають великий практичний сенс при роботі на ринку перевезень у таких країнах. Крім того, така робота може значно розширити уявлення про діяльність, що проводиться ІКАО в інтересах встановлення загальних техніко-юридичних правил у галузі міжнародної аеронавігації та міжнародного повітряного транспорту.

Це дослідження буде чи не найпершою в Україні спробою комплексного, ґрунтовного та всебічного аналізу впливу норм міжнародного повітряного законодавства на діяльність авіатранспортної галузі в Україні, а також перспектив її подальшої інтеграції до міжнародних організацій та об'єднань, відповідності існуючих нормативно-правових актів міжнародним вимогам та шляхів подальшого розвитку і адаптації української законодавчої бази. Це має велике значення, оскільки в Україні на сьогодні гостро постає питання розробки нового основного нормативного акта, який би займався регулюванням діяльності авіатранспортної галузі. В даному випадку йдеться про розробку та прийняття нового Повітряного кодексу, оскільки чинний не відповідає сучасним вимогам та потребам.

Використана література

1. Чешков М. Глобализация: сущность, нынешняя фаза и перспективы / Pro et Contra. – 1999. – С. 114.
2. Friedman Th. Understanding Globalization. The Lexus and the Olive Tree. – N. Y., 2000, p. 9.
3. Парахонський Б.О. Національні інтереси України (духовно-інтелектуальний аспект). – К.: НІСД, 1993. – 43 с.
4. Стратегії економічного розвитку в умовах глобалізації: монографія; за ред. д.е.н., проф. Д.Г. Лук'яненка. – К.: КНЕУ, 2001. – 215 с.

5. Хайек Ф. Пагубная самонадеянность. – М., 1992. – С. 184-202; Sartori G. The Theory of Democracy Prevised. Chatom Hous.
6. Підсумки роботи за I півріччя 2007 року. Державіадміністрація. – (Прес-служба МТЗУ. – 2007, 18 липня) //www.mintrans.gov.ua/mintrans/control/uk/publish/article?art_id=73066&cat_id=42549 – 50 к.
7. Бордунов В.Д. Правовой механизм деятельности международных воздушных организаций. – М.: Наука, 1989. – 168 с.
8. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року / Міністерство транспорту та зв'язку України // www.mintrans.gov.ua/mintrans/control/uk/publish/article?art_id=43124&cat_id=42258–148 к.
9. Всемирная авиатранспортная конференция “Проблемы и возможности либерализации”. – Монреаль, 2003.
10. Air France и KLM: годовщина брака //www.ratanews.ru/news/news_23052005_20.stm – 51 к.
11. Авиакомпания Air France-KLM увеличила чистую прибыль на 70,1 % / MyForex – Forex portal. – 09.08.2007.
12. Air France и KLM запустили мобильную регистрацию // ITnews.com.ua. – 02.07.07.
13. Соб. инф. и по материалам информагентств. Актуально в мировых компаниях / Комп&ньон. – 2007. – № 39. – С. 14-15.

~~~~~ \* \* \* ~~~~~