

УДК 351:629

Д. О. Демченко,
аспірант, Національна академія державного управління при Президентіві України

СПЕЦИФІКА АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЯК ОБ'ЄКТА ДЕРЖАВНОГО ВПЛИВУ: АНАЛІЗ СВІТОВОГО ДОСВІДУ

SPECIFICITY AIRLIFT AS OBJECT OF PUBLIC ADMINISTRATION: ANALYSIS OF WORLD EXPERIENCE

У статті здійснено узагальнення світового досвіду та визначено специфіку авіаційних перевезень як об'єкта державного впливу. Здійснено групування складових ринку вантажних авіаційних перевезень. На основі узагальнення розроблено схему функціонування ринку вантажних авіаційних перевезень як об'єкту державного впливу.

The article by summarizing the world experience and identified specific air transportation as an object of public exposure. Done grouping components market cargo air transportation. Based on summarizing scheme of market functioning cargo air transportation as an object of public exposure.

Ключові слова: авіаційні перевезення, держава, консолідація, регулювання, ринок.

Key words: air transportation, government, consolidation, regulation, market.

ВСТУП

Сучасний етап розвитку світової економіки характеризується все більшим прискоренням і підвищенням значущості процесів інтернаціоналізації та лібералізації господарської діяльності. На мікро- і мезоекономічному рівнях ці процеси проявляються, насамперед, у розширенні географічних меж виробництва, розширенні виробничих зв'язків, поширенні міжнародного виробничого аутсорсингу тощо. Крім того, розпочатий наприкінці 1970-х рр. процес переходу від фوردистської до постфوردистської моделі організації виробництва до теперішнього часу завершено не в усіх галузях та не у всіх країнах.

Питанням державного регулювання сфери авіації присвячені праці Бордунова В.Д., Михайлова Г.М., Холіної І.А., Хороманської О.Г., Шереметьєвої Є.Т. та ін. Разом із тим узагальненого дослідження особливостей та основних напрямів державної політики у сфері авіаційних перевезень в Україні не проводилось. Зокрема, необхідним є узагальнення світового досвіду та визначення специфіки авіаційних перевезень як об'єкта державного впливу.

Метою статті є визначення на основі узагальнення світового досвіду специфіки авіаційних перевезень як об'єкта державного впливу.

РЕЗУЛЬТАТИ

Як відомо, до середини 1970-х рр. лідерами на світовому ринку були американські виробники, які використовували концепцію фордизму, засновану на використанні в промисловому виробництві стандартизованих технологій, за допомогою яких досягалася економія на масштабах виробництва і знижувалися витрати на виробництво одиниці продукції. Проте з середини 1970-х рр. якість попиту в країнах Заходу суттєво зросла. Крім того, енергетична криза обумовила в багатьох галузях збитковість колишньої системи виробництва. Нові вимоги до виробництва були в найкращій мірі враховані японсь-

кими виробниками, які запропонували в післякризові роки нову систему "гнучкого" виробництва широкого асортименту товарів, що враховують запити споживачів з різними смаками, яка отримала назву постфордизм. Таким чином, можна спостерігати продовження процесу широкого поширення серед великих підприємств сучасних теорій організації виробництва, які зародилися в Японії та спрямовані на підвищення операційної ефективності виробництва. До таких теорій слід віднести, насамперед, концепції "бережливого виробництва" і "точно в строк".

У сучасних економічних умовах все більшого значення набуває можливість швидкого та надійного транспортування товарів. У свою чергу, це спричиняє підвищення попиту на авіаційні вантажоперевезення, оскільки саме повітряний транспорт в найкращій мірі відповідає вимогам надійності і швидкості доставки. Це підтверджується тим фактом, що в останні 15 років спостерігається досить активне зростання вантажних авіаперевезень, середньорічний темп зростання яких склав 6,4%.

Про важливість ролі, яку відіграє повітряний транспорт у світовій економіці говорять результати дослідження, проведеного Оксфордським університетом. Згідно з даними дослідженнями світова авіаційна індустрія є безпосереднім роботодавцем для 5,5 млн осіб. Через мультиплікативний ефект авіаіндустрія додатково створює ще більше 15 млн робочих місць. Крім того, авіаційний транспорт є важливим стимулятором не тільки для торгівлі, але й для розвитку інвестиційних процесів та економічного зростання. Більше половини всіх опитаних компаній вважають, що в найближчі 10 років роль повітряного транспорту в їх бізнесі буде підвищуватися, у той час як тільки 12% всіх компаній вважають, що будуть менше залежати від повітряного транспорту [4].

Інтерес представляє також дослідження, проведене IATA, згідно з яким близько 80% всіх комерційних фірм вважають, що повітряний транспорт відіграє важливу роль у підвищенні ефективності свого бізнесу. При цьому 60% компаній зазначили, що повітряний транспорт

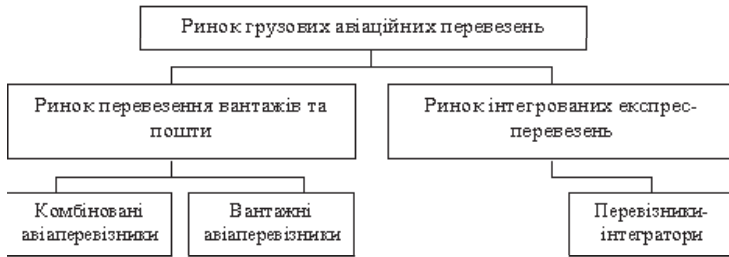


Рис. 1. Структура ринку вантажних авіаційних перевезень

життєво важливий для їхнього бізнесу [5].

Відзначимо також, що в даний час в міжнародній торгівлі повітряним транспортом перевозиться близько 35% всіх товарів у вартісному виразі і близько 6% у ваговому виразі.

У порівнянні з іншими видами транспорту авіаційний має свої переваги і недоліки. До переваг повітряного транспорту відносяться: висока швидкість доставки товарів при перевезеннях на середні і довгі дистанції; висока надійність і безпека повітряного перевезення; більш низькі вимоги до якості транспортної упаковки вантажу (в силу короткого часу перевезення); більш низькі витрати на страхування вантажів (в силу надійності й безпеки перевезення); можливість більш точного прогнозування часу перевезення. До недоліків зазвичай відносять: висока вартість перевезення; низька пропускна спроможність (обмеження за вагою і габаритами вантажу).

Переваги і недоліки повітряного транспорту визначають природу попиту на авіаційні перевезення і обумовлюють вибір вантажовідправниками даного виду перевезень. Фактори попиту на авіаційні вантажоперевезення, або першопричини, за якими вантажовідправники здійснюють вибір на користь перевезення вантажів повітряним транспортом, на нашу думку, можна розділити на кілька груп. Перша група включає фактори попиту, зумовлені фізичними або економічними характеристиками вантажів. Друга група складається з факторів, обумовлених завданнями оптимізації фінансів і ланцюгів поставок підприємства. Також на вибір виду транспорту може вплинути непередбачена терміновість у доставці вантажу і географічна доступність пунктів відправлення і призначення.

Необхідно відзначити, що більш висока вартість послуг повітряного транспорту не завжди означає, що у вантажовідправника будуть більш високі загальні витрати. При високій ціні перевезення авіадоставка дозволяє заощадити, зокрема, на упаковці, страхуванні вантажів, уникнути тривалого зберігання. Крім того, завдяки широкому розповсюдженню процедури консолідації невеликих вантажів, іноді ціна перевезення авіатранспортом може бути навіть нижче в порівнянні з іншими видами транспорту. Як правило, авіакомпанії і експедитори на ринку авіаперевезень встановлюють тариф на перевезення одиниці ваги або обсягу вантажу. Автомобільні перевізники, на відміну від авіакомпаній, як правило, не мають таких тарифів і в більшості випадків перевезення малогабаритного вантажу вагою 1 кг буде коштувати стільки ж, скільки перевезення малогабаритного вантажу вагою 10—20 кг. Крім того, у автотранспортних компаній пошук попутного вантажу зазвичай займає більше часу, ніж у авіатранспортних підприємств.

Необхідно відзначити, що в рамках авіаційного

перевезення досить часто використовуються інші види транспорту, як правило автомобільний. Це обумовлено тим, що договір повітряного перевезення вантажу (авіаційна накладна) не обмежує авіакомпанію у виборі виду транспорту. Так, наприклад, фідерна доставка вантажу від аеропорту призначення до складу одержувача зазвичай покривається авіаційною накладною, і вантаж вважається доставленим повітряним транспортом. Більш того, якщо вважати, що авіаційне перевезення являє собою будь-яке перевезення вантажу з використанням авіаційної

накладної, то бувають випадки, коли авіавантажі взагалі не піднімаються в повітря і перевозяться виключно наземним видом транспорту. Наприклад, авіакомпанія, у разі відсутності у неї вільних провізних ємностей на повітряному судні, можуть відправити вантаж в аеропорт призначення автомобільним транспортом.

Світовий ринок авіавантажних перевезень можна умовно розділити на ринки перевезень вантажів і пошти, а також інтегрованих експрес-перевезень (рис. 1). Історично першими на ринку з'явилися комбіновані і спеціалізовані вантажні авіаперевізники, які надавали транспортні послуги тільки експедиторам. Комбіновані авіаперевізники — це авіакомпанії, що здійснюють перевезення, як пасажирів, так і вантажів. Повітряний флот комбінованих перевізників може складатися або тільки з пасажирських літаків, або з пасажирських і вантажних літаків. Спеціалізовані вантажні авіаперевізники, на відміну від комбінованих, здійснюють виключно вантажні перевезення і мають у своєму флоті тільки вантажні літаки. Вантажні та комбіновані авіакомпанії зазвичай відносять до традиційних учасників ринку вантажних авіаперевезень. У кінці 1970-х років в США на ринок вантажних авіаперевезень вийшли нові учасники — перевізники-інтегратори, які, на відміну від традиційних авіаперевізників, поєднували в собі функції авіакомпанії та експедитора, тобто являли собою вертикально інтегровані структури. Поява інтеграторів змінила ринок вантажних авіаперевезень і в даний час ці учасники здійснюють значний вплив на розвиток авіавантажної індустрії, конкуруючи з традиційними авіакомпаніями і експедиторами.

За оцінками Air Cargo Management Group (ACMG), співвідношення обсягів перевезених вантажів традиційними перевізниками та інтеграторами становить 9:1. При цьому, 50% всіх авіавантажів перевозиться у вантажних відсіках пасажирських повітряних суден, 25% вантажів перевозиться на вантажних повітряних суднах, оперованих комбінованими перевізниками. Решта 25% вантажів перевозяться спеціалізованими вантажними авіакомпаніями і авіакомпаніями-інтеграторами [6].

Основними учасниками авіавантажного ринку є: авіакомпанії, аеропорти, відправники та експедитори. Крім того, учасниками даного ринку є й інші організації, які виконують забезпечувальні функції: обслуговуючі компанії-агенти (організації з наземного обслуговування літаків та вантажів), автомобільні перевізники, агенти з продажу авіаперевезень та поштові організації. У рамках даного дослідження необхідно також проаналізувати взаємозв'язки різних учасників ринку вантажних авіаційних перевезень та визначити етапи процесу авіавантажного перевезення, які забезпечуються вищев-

казаними учасниками. В сучасних економічних концепціях велика увага приділяється виявленню зв'язків підприємств у ланцюзі додавання вартості, оскільки це дає важливу інформацію про розподіл доходів і витрат організації та дозволяє виробити рекомендації для поліпшення конкурентоспроможності досліджуваного об'єкта.

Запропонована автором узагальнена схема взаємодії учасників ринку вантажних авіаційних перевезень у процесі створення ланцюга доданої вартості в рамках надання послуг авіаційного перевезення вантажу як об'єкта державного впливу представлена на рис. 2.

Ключовими учасниками на ринку вантажних авіаційних перевезень є авіакомпанії. У цьому зв'язку важливо розглянути класифікацію авіакомпаній різних типів. Виділяють наступні види авіакомпаній, що надають послуги з перевезень вантажів: змішані (комбіновані) авіакомпанії, що здійснюють як вантажні, так і пасажирські перевезення; спеціалізовані вантажні авіакомпанії, що здійснюють виключно вантажні перевезення; інтегратори, які здійснюють вантажні авіаперевезення в складі послуг з комплексного транспортно-експедиторського обслуговування клієнтів.

У рамках зазначених груп авіакомпаній можна виділити кілька підгруп у залежності від застосовуваної бізнес-моделі. Так, у рамках змішаних авіакомпаній виділяють кілька моделей ведення авіавантажного бізнесу.

По-перше, вантажні перевезення виконуються дочірньою структурою авіакомпанії. У цьому випадку бізнес вантажоперевезень виділений в окрему компанію, яка повністю або частково належить материнській авіакомпанії, при цьому основним бізнесом материнської авіакомпанії є пасажирські перевезення. Дочірня компанія розпоряджається вільними вантажними ємностями на пасажирських повітряних суднах материнської авіакомпанії. Також дочірня авіакомпанія може мати у власності вантажні повітряні судна або здійснювати управління вантажними повітряними судами, що знаходяться у власності материнської авіакомпанії.

По-друге, вантажні перевезення виконуються департаментом вантажних перевезень у складі змішаної авіакомпанії. У цьому випадку відносини департаменту вантажних перевезень будуються на тих же принципах, що й відносини дочірньої і материнської компанії. Відмінність полягає в більшому обмеженні в прийнятті рішень та обмеженій фінансовій свободі департаменту.

По-третє, вантажні перевезення виконуються відділом вантажних перевезень у складі змішаної авіакомпанії. Така бізнес-модель вантажних перевезень

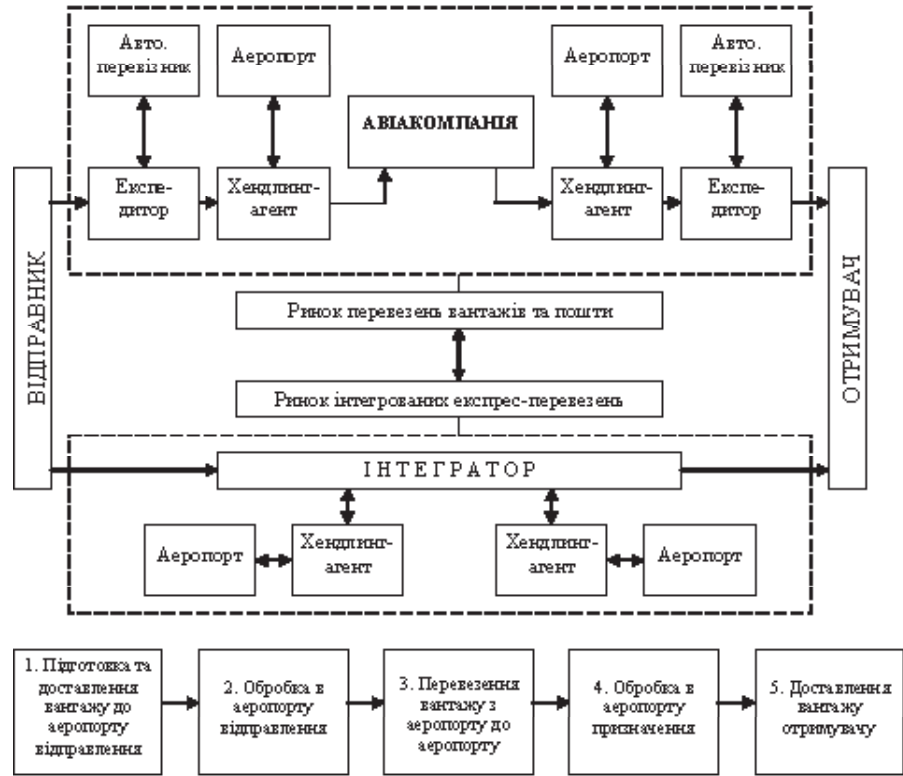


Рис. 2. Ринку вантажних авіаційних перевезень як об'єкт державного впливу

застосовується авіакомпаніями, які не розглядають бізнес вантажних перевезень в якості одного з основних видів діяльності та значущого джерела доходів. Такі авіаперевізники не мають у своєму флоті вантажних літаків і здійснюють перевезення вантажів виключно у вантажних відсіках пасажирських повітряних суден. Ціна перевезення, як правило, мінімальна, у зв'язку з чим ці авіакомпанії є основними конкурентами на ринку вантажних авіаперевезень.

По-четверте, бізнес авіавантажних перевезень повністю передається на аутсорсинг іншій компанії. Така бізнес-модель з'явилася лише в 2000-х рр. і полягає в тому, що авіакомпанія передає повний контроль над вільними вантажними ємностями і право продажу вантажних перевезень сторонньої компанії, яка отримує певну частину доходу від ведення авіавантажного бізнесу.

У рамках спеціалізованих вантажних авіакомпаній виділяють також дві бізнес-моделі. Перша передбачає повноцінного вантажоперевізника. Така бізнес-модель припускає самостійне управління авіакомпанією власним повітряним флотом і надання нею послуг з перевезення вантажів переважно від аеропорту до аеропорту. Крім того, такі авіакомпанії можуть надавати послуги з доставки вантажу від аеропорту до складу одержувача (фідерні операції). Для фідерної доставки вантажу авіакомпанія, як правило, звертається до автомобільного перевізника.

Друга модель — "АСМІ-перевізник" (англ. "літак — екіпаж — підтримка льотної придатності — страхування") передбачає, що перевізники мають власний флот вантажних повітряних суден, але не надають безпосередньо послуг із вантажоперевезень. Замість цього вони здають свої повітряні судна в мокрий лізинг іншим авіакомпаніям, стягуючи з них фіксовану плату за час використання повітряних суден. Такі компанії роз-

глядають свої послуги швидше як товар і мають низькі операційні витрати.

Необхідно відзначити, що бізнес-моделі перевізників-інтеграторів не мають принципових відмінностей і спрямовані на більш повне забезпечення потреб своїх клієнтів шляхом надання широкого спектра логістичних послуг, а також максимальної швидкості доставки вантажу, використовуючи переваги вертикально-інтегрованої структури.

Проведений аналіз структури, учасників і взаємозв'язків між учасниками світового ринку вантажних авіаційних перевезень вимагає також урахування міжнародно-правового режиму, який визначає для учасників основні правила ведення діяльності.

Систему міжнародного повітряного права зручно розглядати, розділивши її на інститути: "права міжнародних польотів" та "права міжнародних повітряних сполучень і перевезень" [1]. Перевагою такої конструкції є реалізація принципів системного підходу в розгляді міжнародно-правового режиму ринку вантажних авіаційних перевезень.

Право міжнародних польотів утворює принципи і норми, що визначають правовий статус і режим використання повітряного простору над державною територією і за її межами з метою міжнародних польотів національної цивільної авіації. Повітряний простір, що належить державам, має статус суверенного повітряного простору. Ще в 1919 р. держави вирішили відкрити свій повітряний простір для міжнародних польотів цивільних повітряних суден, але тільки за умови отримання дозволу. З цього часу дозвільний порядок польотів став основним принципом режиму міжнародних польотів над державною територією.

Право міжнародних польотів регулюється Чиказькою конвенцією, двосторонніми угодами про повітряне сполучення, регіональними угодами про аеронавігаційне обслуговування і забезпечення, конвенціями по боротьбі з викраденням і захопленням літаків.

Особлива група принципів і норм, регулюючих діяльність міжнародного повітряного транспорту, утворює інститут "права міжнародних повітряних сполучень і перевезень". До нього входять принципи і норми, що стосуються встановлення та експлуатації міжнародних повітряних сполучень, надання та використання комерційних свобод повітря. Відносини, що охоплюються даним інститутом права, носять виражений публічно-правовий характер.

Одним із ключових джерел даного інституту права є Варшавська конвенція 1929 р., розроблена з метою створення однакових умов виконання міжнародних авіаперевезень між державами, усунення відмінностей у національному законодавстві. Варшавська конвенція заклала ряд життєво важливих правил міжнародних повітряних перевезень, визначила загальноприйнятий режим відповідальності при перевезеннях пасажирів, багажу та вантажів, встановила вимоги до форми і змісту авіатранспортних документів і ввела основні правила, що стосуються процедури пред'явлення претензій і позовів до перевізників. Згодом Варшавська конвенція була доповнена рядом протоколів (найважливіший з яких — Гаазький протокол) та Гвадалахарською конвенцією. Ці нормативні документи формують так звану Варшавську

систему регламентації міжнародних авіаперевезень. Однією з серйозних проблем Варшавської системи є те, що далеко не всі держави підписали всі нормативні акти Варшавської системи.

Підраховано, що різні комбінації Варшавської системи, положень національного законодавства, угод про повітряне сполучення породжують 44 можливих варіанти режиму відповідальності авіаперевізника. Навіть визнані експерти в галузі повітряного права не завжди можуть визначити, під який режим потрапляє те чи інше перевезення. Крім того, прийнята на ранньому етапі становлення міжнародної цивільної авіації Варшавська конвенція вже не може враховувати в повній мірі реалії сучасного ринку міжнародних авіаперевезень.

Недоліки Варшавської системи підштовхнули ряд держав до укладення нової конвенції, покликаної замінити Варшавську систему — Монреальська конвенція 1999 р. Перевагою Монреальської конвенції є її цілісність, відсутність доповнюючих документів. У порівнянні з Варшавською конвенцією вона значно збільшує межі відповідальності авіаперевізників.

Важливу групу становлять також норми, що регулюють доступ на ринки авіаперевезень, користування міжнародними повітряними маршрутами над державною територією та їх експлуатацію призначеними авіаперевізниками. Такі норми, в основному, закладаються в двосторонніх міждержавних угодах про міжнародне повітряне сполучення. Неодмінним атрибутом будь-якої двосторонньої міжурядової угоди про повітряне сполучення виступають домовленості сторін про комерційні права авіакомпаній країн-учасниць.

ВИСНОВОК

У цілому слід зазначити, що специфікою розвитку системи регулювання авіаційних перевезень в останні роки є поява значної кількості угод, спрямованих на лібералізацію ринку міжнародних авіаперевезень, у тому числі вантажних. Про суттєву активізацію процесу лібералізації ринку авіаперевезень свідчить той факт, що США (лідер за кількістю угод про "відкрите небо") 53 з 79 своїх угод про "відкрите небо" уклали після 1998 р., тобто лише за останні 15 років. Крім того, в рамках СОТ постійно йдуть дебати з питань поширення дії Генеральної угоди про торгівлю послугами (ГАТС) на послуги з авіаперевезень, які поки виключені зі сфери діяльності даної угоди.

Література:

1. Бордунов В.Д. Международное воздушное право. — М.: НОУ ВКШ "Авиабизнес"; изд-во "Научная книга", 2007. — 464 с.
2. Шереметьєва Є.Т. Теоретичні та методологічні основи дослідження повітряного права України / Є.Т. Шереметьєва // Юридичний вісник. — 2009. — № 1 (10). — С.7—11.
3. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. №2292 // Відомості Верховної Ради України. — 2011. — № 48—49. — Ст. 536.
4. Aviation: The Real World Wide Web // Oxford Economics. — Onward Publishing, Jnc, cop. — June 2010. — P. 4.
5. Airline Network Benefits [Electronic resource]. — Electronic data. — IATA, 2009. — Mode access: <http://>