

## **СВІТОВИЙ ДОСВІД ОРГАНІЗАЦІЇ МІЖНАРОДНОГО АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТНОГО СПОЛУЧЕННЯ**

У статті досліджено особливості світового досвіду організації міжнародного авіаційного транспортного сполучення. Визначено тенденції розвитку та проведено аналіз можливих напрямків вдосконалення організації міжнародного авіаційного транспортного сполучення.

В статье исследованы особенности мирового опыта организации международного авиационного транспортного сообщения. Определены тенденции развития и проведен анализ возможных направлений совершенствования организации международного авиационного транспортного сообщения.

In the article the features of the global experience of organizing in transport air communication. Identified trends and analysis of possible ways to improve the organization of international aviation transportation.

Ключові слова: організація міжнародного авіаційного транспортного сполучення, міжнародні економічні угоди, ICAO, IATA.

На сьогодні авіаційний транспорт є найбільш глобалізованим порівняно з автомобільним, залізничним, водним та трубопровідним. Система світового повітряного транспорту склалася завдяки міжнародному співробітництву. В даний час це вже сформована глобальна транспортна структура, за допомогою якої реалізуються процеси повітряних перевезень пасажирів, багажу, вантажів і пошти. Міжнародні перельоти регулюються багатьма міжнародними угодами, які в свою чергу дають змогу організовувати міжнародне авіаційне транспортне сполучення між державами та регіонами світу. В свою чергу, вони упорядковують авіаційні польоти, обслуговування повітряних суден та багато іншого, тобто дають змогу зробити авіацію більш ефективною та безпечною.

Проблема міжнародних економічних відносин досліджували такі вчені: Л.В.Бабій, В.І.Будкін, О.Г.Білорус, В.М.Геець, О.В.Кендюхов, Ю.Г.Козак, Ю.В.Макогон, Д.Г.Лук'яненко, Л.С.Логвінова, А.М.Поручник, Є.Г.Панченко, Ю.М.Пахомов, А.С.Філіпенко, О.П.Степанов, О.І.Рогач та інші. Проблеми пов'язані з міжнародною авіацією вивчали такі вчені: В.Г.Афанасьєв, Б.В.Артамонов, Д.О.Бугайко, О.М.Ложачевська, М.В.Новикова, О.В.Ільєнко, С.В.Сіденко, В.В.Матвеев, Н.О.Полянська, В.І.Чужиков, В.І.Щелкунов та інші. Також дослідженнями в авіаційній сфері займаються провідні міжнародні організації: ICAO, IATA та компанії-гіганти з виробництва літаків Boeing та Airbus.

Актуальність наукового дослідження пов'язана із необхідністю проаналізувати світовий досвід організації міжнародного авіаційного транспортного сполучення та виявлення особливостей формування в регіонах світу. Даному питанню на сьогодні не приділялося достатньої уваги, і тому воно не відображене у науково-дослідних напрацюваннях. Необхідність вирішення цього питання обумовило вибір теми даного дослідження.

Метою статті є дослідження практики організації міжнародного авіаційного транспортного сполучення та аналіз тенденцій та перспектив розвитку, можливих напрямків вдосконалення у світовому масштабі.

Організація міжнародного авіаційного транспортного сполучення – складний процес. Тому потрібно послідовно та системно розібратися в цьому.

Світовий повітряний транспорт є великою багатогранною динамічною системою, що складається з постійно взаємодіючих і взаємозалежних частин. Основними складовими цієї системи є такі основні ієрархічні підсистеми: підсистема авіакомпаній, підсистема світових аеропортів, підсистема регулювання повітряного транспорту, підсистема організації повітряного руху тощо [3, с.4].

Міжнародно-правове регулювання міжнародних повітряних перевезень включає в себе необхідність і обов'язковість виконання вимог:

- національного законодавства держави прапора перевізника, який здійснює міжнародні польоти;
- національного законодавства держави, на територію якого, з території якої або через територію якої виконується міжнародне перевезення;
- двосторонніх та багатосторонніх договорів, що регламентують міжнародні польоти та міжнародні перевезення [3, с.7].

Основними міжнародними договорами, які регулюють повітряні перевезення, є міжурядові угоди про повітряне сполучення. В цих угодах визначаються умови здійснення міжнародних польотів і виконання міжнародних перевезень між договірними державами (рис. 1). Зокрема, визначаються «договірні авіалінії», які кожна зі сторін угоди дозволяє експлуатувати призначеному для цієї мети авіапідприємству іншої договірної сторони та комерційні права, надані кожній з призначених авіакомпаній. Під комерційними правами розуміються права на здійснення перевезень пасажирів, багажу, вантажів і пошти на територію або з території договірних держав або на територію третіх країн.

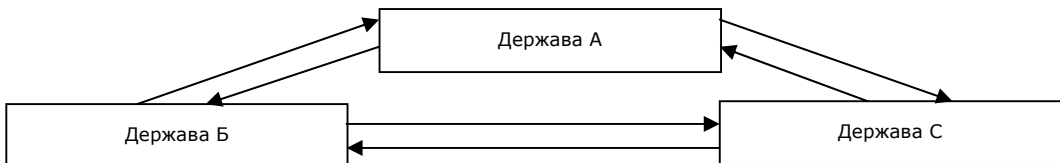


Рис. 1. Співробітництво держав шляхом підписання міжнародних угод

Крім міжурядових угод, умови міжнародних повітряних перевезень визначаються різними відомствами, документами та дозволами. Зокрема, призначене авіапідприємство має отримати дозвіл на експлуатацію договірних ліній від відомства цивільної авіації іншої сторони. Відомства цивільної авіації можуть видавати і тимчасові адміністративні дозволи на виконання міжнародних польотів у відповідну країну ще до офіційного укладення угоди про повітряне сполучення між країнами.

Відомства цивільної авіації видають в установленому порядку і спеціальні дозволи на виконання разових польотів, у тому числі для виконання додаткових, чартерних і спеціальних рейсів, якщо такі польоти не вимагають узгодження по дипломатичних каналах.

У міжурядових і міжвідомчих документах часто визначаються інші умови комерційної експлуатації міжнародних авіаліній, в тому числі регламентується порядок взаємовідносин між призначеними авіапідприємствами, між авіапідприємствами та користувачами повітряного транспорту (пасажирами і клієнтурою), а також третіми особами, в тому числі може визначатися рівень пасажирських і вантажних тарифів, відповідальність перевізників та ін.

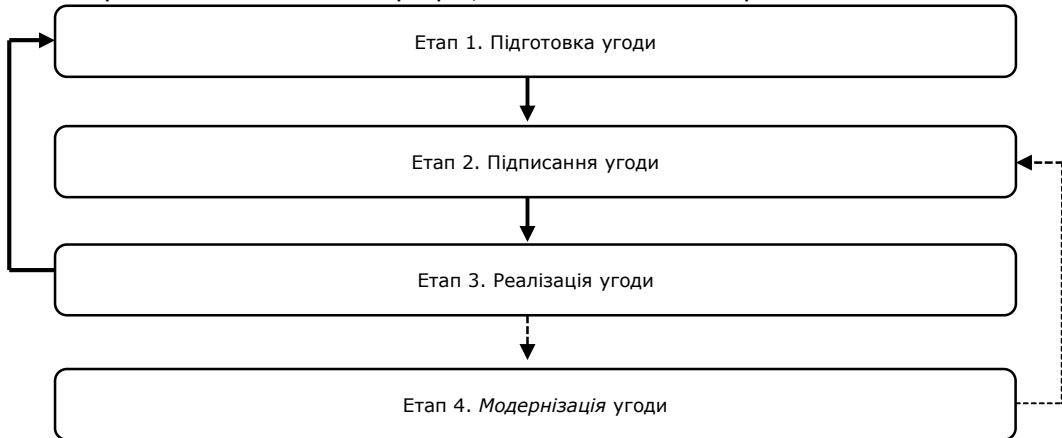


Рис. 2. Коротка схема життєвого циклу міжнародних угод

Крім міжурядових угод про повітряне сполучення між країнами та міжвідомчих документів, умови експлуатації міжнародних повітряних ліній та організації повітряних перевезень визначаються двосторонніми та багатосторонніми угодами, що укладаються між авіакомпаніями, а також різними комерційними угодами між авіакомпаніями і посередниками, наприклад, між авіакомпаніями та агентами з продажу перевезень тощо. Основними комерційними угодами є угоди про комерційне співробітництво, угоди про оформлення авіап перевезень, угоди про Генерального агента, пул-угоди, код-шерінгові угоди, інтерлайн-угоди та ін. В основі таких угод лежить виплата комісійних за забезпечення комерційного завантаження і продаж перевезень на рейси відповідних авіакомпаній, а також розподіл доходів між перевізниками [4, с.8].

Крім перерахованого, міжнародно-правове регулювання міжнародних повітряних перевезень здійснюється і на багатосторонньому рівні за допомогою механізму різних міжнародних конвенцій у галузі цивільної авіації, а також міжнародних авіатранспортних організацій, основними з яких є ІКАО та ІАТА. Держава, що вступила в Міжнародну організацію цивільної авіації (ІКАО), зобов'язується всіляко сприяти успішній і прибутковій експлуатації

міжнародних авіаліній. Економічні відносини між авіакомпаніями на багатосторонньому рівні регулюються тарифами і правилами Міжнародної асоціації повітряного транспорту (ІАТА).

До основних міжнародних організацій, які допомагають організовувати міжнародне авіаційне транспортне сполучення, можна віднести: Міжнародну організацію цивільної авіації (ІКАО) та Міжнародну асоціацію повітряного транспорту (ІАТА).

Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО) – спеціалізований орган ООН, який було створено в 1944 році для сприяння безпечного та впорядкованого розвитку міжнародної цивільної авіації в усьому світі. Організація є інструментом для співробітництва в усіх галузях цивільної авіації між 191 державами-членами органу [9].

ІКАО відіграє важливу роль у зміцненні співробітництва в галузі повітряного транспорту між державами, надає допомогу державам, що розвиваються, в створенні та зміцненні їх повітряного транспорту. Оскільки в цій міжнародній організації беруть участь суверенні держави, то цілком природно можна припустити, що в ній ведеться протиборство між ними за економічні та інші інтереси. Однак відносини між державами, що належать до різних соціально-економічних систем, в реальних умовах сучасного світу характеризуються діалектичною єдністю як елементів співпраці, так і елементів протиборства, що найбільш характерно проявляється у функціонуванні системи світового повітряного транспорту [9].

Міжнародна асоціація повітряного транспорту (ІАТА) – це всесвітня організація для всіх міжнародних авіаперевезень, заснована в 1919 році і реорганізована після закінчення Другої Світової війни у 1945 році. ІАТА є професійною асоціацією авіаційних компаній, які здійснюють міжнародні рейси. Головна її функція – упорядкування міжнародного комерційного авіаційного сполучення, введення єдиних для всіх членів правил і процедур та встановлення погоджених тарифів, пасажирські авіаперевезення на міжнародних маршрутах.

Встановлення тарифів – одна з найважливіших складових роботи ІАТА. Необхідність погодження тарифів серед усіх авіакомпаній-членів ІАТА – це одночасно і політика, і практика, оскільки всі тарифи міжнародних авіакомпаній контролюються урядами країн-власників авіакомпаній. Кожна країна – господар свого повітряного простору, може заборонити або дозволити переступити межі своєї території і поставити умови, які її влаштовують.

Членами ІАТА сьогодні є 240 авіакомпаній, які здійснюють міжнародні перельоти. Частка цих авіакомпаній складає близько 84% міжнародного регулярного сполучення.

Дослідження компанії Boeing показали, що протягом 20-ти років середній приріст авіаційних перевезень приблизно буде складати в середньому 5% у рік.

Одна з найважливіших тенденцій у ЦА сьогодні – лібералізація регулювання міжнародних повітряних сполучень. Сьогодні все більше держав стають учасниками домовленостей про повний доступ до ринку. На національному рівні низка держав почали процес перегляду своєї авіатранспортної політики у світлі глобальної тенденції до більшої лібералізації. Деякі з цих концепцій спрямовані на лібералізацію повітряних сполучень повністю або частково в односторонньому порядку без вимог замість порівняних прав від партнерів за двосторонніми угодами. Інші спрямовано на лібералізацію внутрішніх ринків повітряних перевезень і також на дозвіл більшій кількості перевізників виконувати польоти за міжнародними маршрутами [5]. Лібералізація авіаринків дозволяє істотно підвищити активність пасажирських та вантажних авіаперевезень.

	Африка	Латинська Америка	Середній Схід	ЄС	Північна Америка	Східна Азія, Південно-Східна Азія, Океанія
Східна Азія, Південно-Східна Азія, Океанія	8,1	5,7	7,2	5,9	5,1	7,0
Північна Америка	6,4	5,4	7,3	3,6	2,3	
ЄС	4,6	4,8	5,4	4,0		
Середній Схід	6,4	-	5,0			
Латинська Америка	6,0	6,7				
Африка	5,1					

Рис. 3. Темпи росту пасажирських авіаційних перевезень по регіонах світу з 2010 по 2030 рр. (у %) [11]

На двосторонньому рівні понад 70% двосторонніх угод про повітряне сполучення, які були нещодавно укладені або переглянуті, містили деякі форми домовленостей, що лібералізували деякі аспекти авіаційної взаємодії країн, такі як необмежені комерційні права (права третьої, четвертої і, в ряді випадків, п'ятої свобод), призначення декількох перевізників з обмеженнями або без обмежень маршрутів, вільне введення місткостей, ліберальні режими встановлення тарифів і вільніші критерії для володіння авіаперевізниками та їх контролю. До важливих змін належить значне збільшення кількості угод типу «відкритого неба», які надають повний доступ до ринку без обмежень по пунктах призначення, маршрутах, провізних спроможностях, частот, спільного використання кодів і тарифів. За останнє десятиріччя було укладено понад 85 таких угод між 70 державами. Ці угоди включали не тільки розвинуті країни, але і зростаючу кількість держав, що розвиваються (які беруть участь у понад 60% угод) [5].

Драйвери авіаційних перевезень – це ті фактори, які є основною рушійною силою авіаційних перевезень.

Проблеми світової політики зачіпають функціонування міжнародного повітряного транспорту в багатьох його аспектах. На сьогодні об'єктивною

реальністю є існування повітряного транспорту груп країн у рамках єдиної системи світового повітряного транспорту. Економічні умови розвитку повітряного транспорту у кожній з груп країн значно різняться. Доводиться також констатувати, що багато економічних проблем повітряного транспорту розв'язуються залежно від політичної обстановки в світі.

Особливості укладання міжнародних угод:

- 1) тривалість процедур розроблення й укладання угод у часі;
- 2) залежність процедур розроблення й укладання угод від політичних чинників тощо.

У сучасній економіці найважливішим економічним ресурсом стає час, а ключовим фактором конкурентоспроможності – швидкість економічних процесів. В таких умовах найбільші темпи зростання будуть демонструвати найменш бюрократизовані і регламентовані економічні системи [7, с.13]. Також будуть вітатися неординарні способи прийняття рішень (інноваційний підхід).

Тому, виходячи з вищевикладеного, для підвищення ефективності міжнародних авіаційних угод, зменшення часу та зменшення витрат на підписання та ін. розроблено концепцію, яка дасть змогу ефективніше укладати транспортне сполучення та дати нове дихання розвитку міжнародної авіації (рис. 4.).

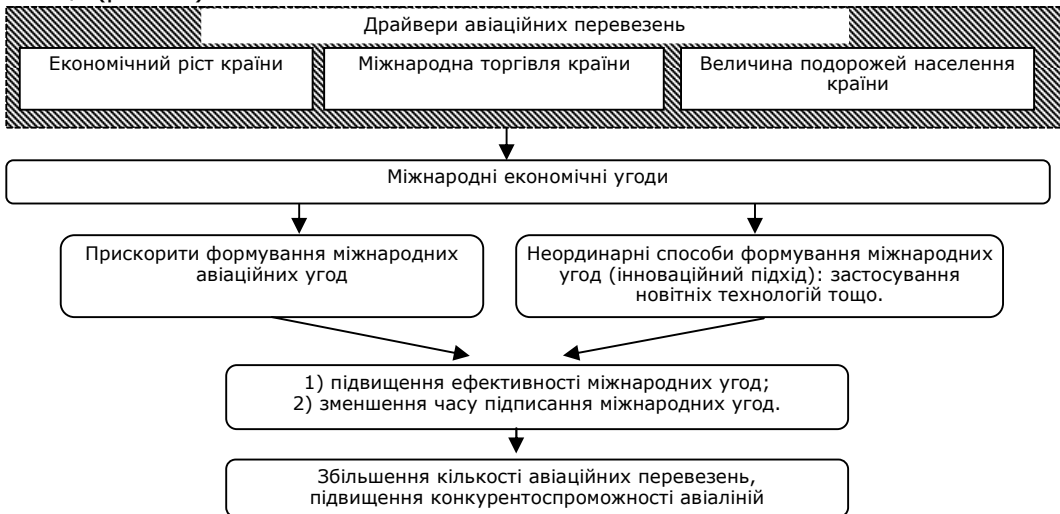


Рис. 4. Процес удосконалення процедури міжнародних угод

Міжнародні угоди є підґрунтям організації міжнародного авіаційного транспортного сполучення та виступають інструментом розвитку міжнародних авіаційних транспортних перевезень пасажирів та вантажів. Таким чином, підсумовуючи вищезазначене, можна зробити висновок, що потрібно прискорити процес підписання міжнародних угод, а також знаходити неординарні способи розв'язання проблем.

**Список використаних джерел:**

1. Артамонов Б.В. Рынок международных воздушных перевозок: особенности и проблемы развития. – М.: Воздушный транспорт, 1992.
2. Афанасьев В.Г. Коммерческая эксплуатация международных воздушных линий. – М.: Транспорт, 1987. – 278.
3. Афанасьев В.Г. Организация заграничной работы на воздушном транспорте. – М.: МГТУ ГА, 2002.
4. Афанасьев В.Г. Международное сотрудничество в сфере гражданской авиации. – М.: МГТУ ГА, 2008.
5. Бугайко Д.О., Похиленко К.О. Шляхи підвищення ефективності експлуатації міжнародних повітряних ліній у сучасних умовах розвитку світової цивільної авіації. – 2009. – Режим доступу до статті: <http://www.nbu.gov.ua>.
6. Бугайко Д.О. Аналіз тенденцій і перспектив розвитку світової цивільної авіації // Проблеми системного підходу в економіці. – 2007. – Режим доступу до статті: <http://www.nbu.gov.ua>.
7. Кендюхов О.В. Время – экономический ресурс / Бизнес №47 (982), 2011, с.12.
8. Полянская Н.Е. Организация коммерческой работы на воздушном транспорте. Монография . – 2-е изд. – К.: НАУ, 2006. – 396с.
9. Офіційний веб-сайт Міжнародної організації цивільної авіації / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.icao.int>.
10. Офіційний веб-сайт Міжнародна асоціація повітряного транспорту / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.iata.org>.
11. Current Market Outlook 2011-2030 [Electronic resource]. Chicago, USA: Boeing corporation, 2012. – Mode of access: <http://www.boeing.com>.
12. World air cargo forecast 2010-2011 [Electronic resource]. Chicago, USA: Boeing corporation, 2011. – Mode of access: <http://www.boeing.com>.
13. Aviation policy and geopolitics 2012 [Electronic resource]. Chicago, USA: Boeing corporation, 2012. – Mode of access: <http://www.boeing.com>.
14. Global Market Forecast 2011-2030 [Electronic resource]. France: Airbus, 2011. – Mode of access: <http://www.airbus.com>.