

АТ(АБ)-14.1
Адебай Елнур

Содержание:

1. Основные понятия.
2. Международные пассажирские воздушные перевозки.
3. Грузовые воздушные перевозки.
4. Особенности внутренних и региональных пассажирских перевозок.
5. Особенности коммерческой деятельности на воздушном транспорте.

- Воздушные перевозки можно классифицировать по разным показателям: дальность, направление, объемы, коммерческое использование и т.д. По направлениям воздушные перевозки можно подразделить на международные и внутренние.
- По форме организации - на регулярные и нерегулярные (чартерные) перевозки. Чартерные перевозки - это перевозки, выполняемые в соответствии со специальным контрактом между перевозчиком и заказчиком. Каждый чартерный рейс выполняется по особому разрешению властей соответствующей страны.



Но независимо от критериев классификации всегда остается основная цель – перевозка пассажиров, багажа, грузов и почты.

Регламентация воздушных перевозок

- Вся деятельность воздушного транспорта является упорядоченным процессом, регламентированным специальными положениями международного и внутреннего уровня. Каждый год растет количество документов, обеспечивающих правовое обеспечение перевозочной деятельности, однако основными документами регламентации перевозок по воздуху неизменно остаются Варшавская и Чикагская конвенции.
- Варшавская конвенция 1929 года до сих пор является основным международным соглашением об условиях воздушных перевозок пассажиров и грузов между государствами. Полное наименование Варшавской конвенции - Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок. Конвенция была подписана в Варшаве в 1929 году, вступила в силу в 1933 году.
- Варшавская конвенция 1929 года установила основные правовые положения международных авиаперевозок пассажиров, багажа и грузов. Конвенция не применяется только в отношении перевозки почты.
- Участниками Соглашения к настоящему времени являются Азербайджанская Республика, Республика Армения, Республика Беларусь, Республика Грузия, Республика Казахстан, Кыргызская Республика, Республика Молдова, Российская Федерация, Республика Таджикистан, Туркменистан, Республика Узбекистан и Украина.
- В соответствии с установленными правилами и процедурами, МАК включен в Реестр международных межправительственных организаций Международной организации гражданской авиации и зарегистрирован в Содружестве Независимых Государств.
- МАК призван служить достижению целей проведения единой политики и координации деятельности в области авиации, а также использования воздушного пространства в соответствии с делегированными ему государствами-учредителями полномочиями.
- Основная деятельность воздушного транспорта – это перевозка пассажиров. В 2004 году мировой воздушный транспорт перевез 1887млн.пассажиров. Объем пассажирских перевозок каждой страны зависит от ее экономического состояния, поэтому вполне естественно, что ведущими странами мира по объему пассажирских авиаперевозок являются страны, имеющие и максимальные экономические показатели своего развития: США, Великобритания, Германия, Япония, Китай.

Таблица 1 Рейтинг стран по ВВП

№ Страна ВВП, млн. долл.

1 США 11 750 000

2 ЕС 11 650 000

3 Китай 7 262 000

4 Япония 3 745 000

5 Индия 3 319 000

6 ФРГ 2 362 000

7 Великобритания 1 782 000

8 Франция 1 737 000

9 Италия 1 609 000

10 Бразилия 1 492 000

11 Россия 1 408 000

57 Казахстан 118 400

- Испанская компания увеличила свои перевозки на 8 процентов, достигнув цифры 25,8 миллиона пассажиров и достаточно уверенно оторвавшись от своего итальянского соперника Alitalia. Далее следует SAS, за ней – Turkish Airlines. Появление турецкой компании в лучшей десятке Ассоциации европейских авиакомпаний с 11,44 миллиона пассажиров (+10,2 процента за 2004 год) в Европе расценивают как очевидный успех. Рекордсменом роста показателей в 2004 году ассоциация назвала сравнительно небольшую компанию BMI (бывшую British Midland). Она увеличила свои перевозки за год на 23,3 процента, достигнув цифры 6,88 миллиона пассажиров. 2004 год был успешным не только для франко-нидерландского авиасоюза, но и в целом для авиаперевозок во Франции.
- Каждый договор воздушной перевозки и его условия удостоверяются перевозочным документом, выдаваемым авиационным предприятием либо уполномоченными им организациями или лицами (агентами).



Перевозочными документами являются:

- * при перевозке пассажира — билет;
- * при перевозке вещей пассажира в качестве багажа — багажная квитанция.
- При покупке авиабилета пассажир может выбрать для себя разный уровень обслуживания. В любой авиакомпании мира существует три класса: первый (на билете обозначается буквой F), бизнес-класс (C) и экономический (Y). Первый класс — самый дорогой, экономический — самый дешевый. Главное отличие классов — в комфортности кресла, в качестве питания, в количестве бесплатно провозимого багажа и в качестве обслуживания в аэропорту. Если в эконом классе кресла узкие, расположенные близко друг от друга, то в бизнес и первом классах они значительно удобнее и расстояние между ними больше.
- В настоящее время формы приобретения авиабилетов необычайно разнообразны. Приобрести авиабилет можно в авиаагентствах, аэропортах, по интернету, в магазине, в санатории, в туристических агентствах и т.д.
- Во многих аэропортах мира в основном применяется основной способ регистрации, когда пассажиры заранее приезжают в аэропорт, чтобы лично у стойки авиакомпании предъявить документы и багаж на регистрацию. При регистрации в первую очередь проверяется действительность билета на данный рейс.
- В ряде аэропортов таможенный досмотр производится после регистрации пассажиров. В международных аэропортах США таможенный досмотр при вылете не предусмотрен. Пассажиры проходят в таможенный зал, заполняют таможенную декларацию и предъявляют свой багаж вместе с таможенной декларацией и паспортом таможенному инспектору.
- Паспортный контроль предполагает проверку наличия у вылетающих пассажиров действительных паспортов, выездных и въездных виз, а также в случае необходимости наличия транзитных виз страны трансфера.



- Вопросы обеспечения безопасности на воздушном транспорте в последние годы находятся под пристальным вниманием не только отраслевой администрации стран, но и мировой общественности. В аэропортах вводятся самые современные средства обнаружения запрещенных к перевозке предметов и веществ, применяются самые новые системы обнаружения потенциальных опасных авиапассажиров. Например: американские ученые создали устройство, которое позволяет разыскать в толпе нужное лицо, определить его, даже если в обзор попала только ничтожная часть лица, найти соответствующее в базе данных, если оно там есть, и отследить его передвижение. Это устройство перебирает варианты в базе данных со скоростью 60 миллионов лиц в минуту. То есть никто не пройдет незамеченным.
- Мировая торговля товарами и другие виды коммерческой деятельности в целом генерируют спрос на пассажирские и грузовые авиаперевозки. Около 40 % стоимости экспортируемой промышленной продукции приходится на товары, перевозимые по воздуху.
- Объемы грузовых авиаперевозок каждого государства в значительной степени зависят от его экономического состояния. Страны с наиболее высоким уровнем ВВП являются в основном и лидерами в области перевозок грузов воздушным транспортом. В настоящее время на рынке грузовых авиаперевозок лидируют страны, имеющие и максимальные экономические показатели своего развития, такие как США, Япония, Германия.

Таблица 1.Рейтинг стран по общему объему грузовых перевозок

1	США	37450	Ткм, млн.
2	Япония	8938	Ткм, млн.
3	Китай	8188	Ткм, млн.
4	ФРГ	8064	Ткм, млн.
5	Республика Корея	7969	Ткм, млн.
6	Сингапур	7193	Ткм, млн.
7	Великобритания	5698	Ткм, млн.
8	Франция	5584	Ткм, млн.
9	Нидерланды	4773	Ткм, млн.
10	Люксембург	4670	Ткм, млн.
17	Россия	1416	Ткм, млн.
55	Узбекистан	83	Ткм, млн.
69	Азербайджан	34	Ткм, млн.

- Грузовые перевозки приносят авиатранспортной индустрии мира 10% общего объема доходов, что представляет весьма большую в абсолютном исчислении величину около 50 млрд. долларов США. Из них доходы грузовых авиакомпаний США составляют ориентировочно 36 млрд. долл. США (74%), Азии - 6 млрд. долл. США (12%), Европы - 5.2 млрд. долл. США (10%), СНГ - 0.75 млрд. долл. США (1.5%).[11]
- Динамично развивающаяся экономика Казахстана стабилизировала в основном деятельность транспортного комплекса страны в области перевозки грузов. За последние десять лет объем перевозки грузов всеми видами транспорта Казахстана вырос почти в два раза. И если до 2000 года темпы роста ВВП преобладали над темпами роста объемов перевозок грузов, то после 2000 года транспортная система Казахстана набрала обороты и в настоящее время темпы прироста объемов перевозки грузов превышают темпы прироста ВВП страны.
- Объем грузовых авиаперевозок последние годы в Казахстане стабильно повышается, в 2004 году грузооборот на воздушном транспорте составил 68,28 млн. тонно-километров. С 2000 года по 2004 год в Республике Казахстан только на международных регулярных авиалиниях наблюдался рост грузовых авиаперевозок с 2,09 тыс. тонн до 3,64 тыс. тонн. Объем грузовых авиаперевозок за 2001 год составил 9,4 тыс. тонн, а за 2002 год составил 15,9 тыс. тонн, в 2003 году было перевезено 24,2 тыс. тонн. В 2004 году объем перевозки грузов воздушным транспортом несколько снизился и составил 18,3 тыс. тонн. Причиной снижения грузооборота явился запрет на полеты в Китай самолетами Ил-76 с мая по сентябрь в аэропорт Урумчи - основной пункт посадки для казахстанских самолетов в Китае.

Грузовая накладная

- Грузовая авиаперевозка, выполняемая с соблюдением существующего международного и государственного регулирования, представляет собой транспортный процесс с определенными юридическими отношениями между отправителем и перевозчиком. Быстрая перевозка грузов по воздуху невозможна без правильно составленных документов.
- Главным документом, регламентирующим взаимоотношения грузоотправителя (грузополучателя) и перевозчика, права и обязательства сторон, пределы ответственности, является грузовая авианакладная, служащая подтверждением заключения договора воздушной перевозки груза.
- Авианакладная – наиболее значительный документ, используемый на авиа транспорте, она выдается перевозчиком или его уполномоченным агентом. Этот документ служит нескольким целям:
 - * обеспечивает документальное подтверждение заключения контракта на перевозку;
 - * обеспечивает доказательство получения груза;
 - * действует как грузовая накладная;
 - * действует как подтверждение страховки, если страховка была запрошена;
- - работает как инструкция для персонала перевозчика при обработке, отправке и доставке груза.
- Декларация составляется и подписывается грузоотправителем. Ни при каких обстоятельствах декларация не должна заполняться и/или подписываться консолидатором, форвардером или грузовым агентом. По требованию грузового агента перевозчика, информация, внесенная в Декларацию, может быть проверена уполномоченным лицом, назначенным таким грузовым агентом.
- Современная транспортировка грузов требует наличия средств контейнерной транспортировки в локальные центры сбора и распределения с доставкой их к самолетам, осуществляющим перевозку грузов. Грузы, перевозимые воздушным транспортом, размещаются в багажных и грузовых отсеках пассажирских и грузовых самолетов, выполняющих регулярные и чартерные рейсы. Таким образом, в аэропортах должны
- иметься средства для доставки грузов, их погрузки и выгрузки из самолета. Часто такие грузы, состоящие из отдельных предметов и товаров, принадлежащих разным клиентам, работники аэропорта сортируют и объединяют в партии, загружая их в грузовые пакеты или специальные контейнеры, предназначенные для отправки в один и тот же пункт назначения.

Погрузочные средства: контейнеры и паллеты

- Перевозка грузов в самолетах осуществляется россыпью, на паллетах и в специальных контейнерах. Перевозка грузов в контейнерах и на паллетах позволяет сократить расходы на тару, снизить потери при транспортировке, обеспечить применение комплексной механизации погрузочно-разгрузочных работ. При указанных перевозках особенно значителен эффект от сокращения простоя транспорта и увеличения их оборота, а также от сокращения расходов на грузовые операции с использованием средств механизации. Кроме того, обработка грузов на поддонах при наличии соответствующей инфраструктуры в аэропорту прибытия и назначения (запасного комплекта паллет и оборудования для операций с ними) гораздо более эффективна, нежели погрузка-разгрузка навалом - и по времени (в несколько раз) и по удобству операций с грузами. В результате, например, у авиакомпании «Ист Лайн» с началом использования паллет налет часов на Ил-76 увеличился в 1,6 раза - со 150 часов в месяц до 240-250 часов.
- Термин ULD используется для обозначения устройств перевозки грузов воздушным транспортом. В отличие от других видов транспорта, где обычно широко используются мультимодальные контейнеры ISO, самолетные контейнеры абсолютно другие. Самолетные контейнеры ULD созданы таким образом, чтобы максимально полно использовать пространство грузовых отсеков самолета в рамках контура фюзеляжа и часто, по этой причине, имеют странную форму.

Пассажирские и грузовые самолеты

- С самого зарождения авиации наиболее дешевым способом перевозки груза было использование для этой цели пассажирских самолетов. Счастливым совпадением является выполнение большинства пассажирских полетов в выходные дни, а грузовых – в рабочие. Поэтому появилась возможность в рабочие дни догружать пассажирские самолеты грузами. В последнее время, однако, стали появляться грузовые самолеты как реакция на возросший спрос на авиационные грузовые перевозки. Для сравнения, из 70 авиалиний, проходящих через английский аэропорт Хитроу, только три - чисто грузовые. Проходящие через Хитроу 500тыс. т груза все еще перевозится на пассажирских самолетах.
- Грузовые перевозки развивались традиционно как дополнение к пассажирским перевозкам и только в последнее десятилетие стали обособливаться. Отсюда основными формами организации перевозки грузов воздушным транспортом являются:
 - * смешенные грузовые (пассажирско-грузовые) перевозки;
 - * специальные грузовые (отдельные грузовые) перевозки.
- В Казахстане основополагающим документом для деятельности всех видов транспорта является Закон «О транспорте в Республике Казахстан» принятый в 1994 г.

Закон определяет:

- условия установления формы собственности на средства транспорта;
- систему государственного регулирования и управления деятельностью транспорта;
- основы экономической и хозяйственной деятельности транспорта РК;
- порядок определения тарифов;
- права и обязанности перевозчика и клиента;
- порядок организации смешанных и транзитных перевозок;
- ответственность перевозчика за сохранность грузов, багажа и почты;
- порядок определения сроков доставки и ответственность за просрочку в доставке;
- порядок охраны грузов на транспорте;
- порядок обеспечения безопасности и экологических норм на транспорте.



- Для воздушного транспорта основной документ - Указ Президента Республики Казахстан (имеющий силу закона) «Об использовании воздушного пространства и деятельности авиации Республики Казахстан». Указ действует с 1996г. и распространяется на всю гражданскую авиацию в пределах Республики Казахстан и на все гражданские воздушные суда Республики Казахстан во время их нахождения за пределами Республики Казахстан. В области организации авиаперевозок Указом определены следующие положения:
- порядок допуска воздушных судов к эксплуатации;
- порядок аренды воздушных судов;
- порядок подготовки и допуска к профессиональной деятельности авиационного персонала;
- порядок регулирования воздушных перевозок;
- перечень перевозочных документов;
- условия чартерного договора;
- ответственность перевозчика за утрату, недостачу или повреждение груза. Размер ответственности;
- ответственность перевозчика при отмене или задержке рейса;
- порядок составления коммерческих актов;
- обеспечение авиационной безопасности и многое другое.

- Ведомственным документом для авиакомпаний и аэропортов утверждены и введены в действие на территории Казахстана приказом Председателя Комитета Гражданской Авиации Мин. Транспорта и коммуникаций Республики Казахстан 25 апреля 2003 года № 182 «Правила перевозки пассажиров, багажа и грузов на воздушных линиях Республики Казахстан».
- Этим документом установлены основные права и обязанности сторон при заключении договора воздушной перевозки, порядок ее оформления, условия изменения договора, порядок оплаты, условия перевозки некоторых категорий пассажиров, багажа и грузов, административные формальности, ответственность сторон.
- На основании Правил пассажир может отказаться от перевозки если перевозчик:
 - отменил рейс;
 - не обеспечил соблюдение расписания;
 - заменил один тип воздушного судна или класс обслуживания другим;
 - не смог предоставить пассажиру ранее забронированное место или не обеспечил стыковку с рейсом, на который у пассажира было забронировано место. В этих случаях, принимая во внимание разумные интересы пассажира, перевозчик обязан:
 - перевезти пассажира другим регулярным рейсом перевозчика, на котором имеются свободные места, или обеспечить перевозку пассажира в пункт назначения по другому маршруту регулярным рейсом перевозчика или регулярным рейсом иностранного перевозчика, или обеспечить перевозку пассажира средствами наземного транспорта.

- Перевозчик не должен требовать оплаты дополнительных тарифов и сборов в связи с такими изменениями в перевозке. Однако, если пассажирский тариф и тариф за перевозку багажа сверх нормы бесплатного провоза по измененному маршруту окажутся ниже оплачиваемой суммы, то разница должна быть возвращена пассажиру.
- Перевозчик имеет право отказать в перевозке (как первоначальной, так и последующей), аннулировать произведенное для пассажира бронирование или снять пассажира с борта воздушного судна:
 - 1. в целях обеспечения безопасности полета;
 - 2. в целях предотвращения нарушений соответствующих законов, постановлений, правил и предписаний государственных органов любой страны на территорию, с территории или через территорию которой осуществляется перевозка;
 - 3. когда пассажир имеет неправильно оформленные документы;
 - 4. когда поведение, возраст, психическое или физическое состояние пассажира таковы, что:
 - а. требуют особой помощи перевозчика;
 - б. создают беспорядок, неудобства или вызывают возражение со стороны других пассажиров;
 - с. представляют опасность или риск для самого пассажира, других лиц или для их имущества;
 - 5. вследствие отказа пассажира выполнять правила и инструкции перевозчика.

В сочетании с совместным использованием кодов осуществляется:

- блокирование мест;
- сотрудничество в обработке багажа и/или наземном обслуживании,
- координация в разработке расписания рейсов;
- координация программы для часто летающих пассажиров;
- координация деятельности, связанной с обслуживанием в полете;
- координация деятельности служб технического обслуживания;
- координация деятельности, связанной с закупками топлива, бортового оборудования и в области страхования;
- обмен акциями;
- совместное предприятие;
- совместный маркетинг;
- совместное использование аэропортовыми средствами;
- разрешение использовать коммерческие права на перевозки.

- Авиакомпании договариваются о том, что одна из них выполняет рейс, получает доходы и несет все расходы по его выполнению, а другая получает блок мест на рейсе своего партнера. На это количество мест производится продажа перевозок, а авиакомпании, выполняющей рейс, перечисляются только деньги за борт питание и пассажирский сбор. Примерно 90% доходов остается авиакомпании, получившей блок. Такое соглашение является завуалированной формой выплаты компенсации за предоставленное право выполнения полетов на авиалинии и одновременно способствует укреплению имиджа авиакомпании, получившей блок мест, так как она также обозначается как перевозчик на указанной авиалинии.

