

СЕРВИС В АВИАЦИИ



СЕРВИС В АВИАЦИИ

- Основы авиационного сервиса
- Система воздушного транспорта
- Риски и страхование на авиатранспорте
- Тарифное регулирование
- Международные авиатарифы

Учебное пособие

Министерство науки и высшего образования
Российской Федерации

Владивостокский государственный университет
экономики и сервиса (ВГУЭС)

СЕРВИС В АВИАЦИИ

Учебное пособие

Владивосток
Издательство ВГУЭС
2019

УДК 338.46:656.7

ББК 39.5

С32

Рецензенты: *А.Н. Пестов*, заместитель генерального директора по авиационной безопасности и качеству ООО «Гранат»;
Р.В. Мороз, директор ООО «Аэротур»

Сервис в авиации : учебное пособие / Л.А. Королева, Е.В. Королев, И.А. Слесарчук, С.М. Учитель, И.А. Шеромова ; Владивостокский государственный университет экономики и сервиса. – Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2019. – 336 с.

ISBN 978-5-9736-0552-0

В первой главе учебного пособия рассмотрены основы авиационного сервиса. Подробно описана транспортная система государства и ее составляющие, представлен элементный состав. Дано определение системе воздушного транспорта. Выделены нормативные документы РФ, регламентирующие перевозки воздушным транспортом, акцентируя внимание на международных соглашениях по перевозкам воздушным транспортом, воздушном законодательстве РФ, правовой корпоративной системе аэропорта.

Вторая глава посвящена рассмотрению вопросов, связанных с рисками и страхованием на автотранспорте. Выделены особенности рисков на авиатранспорте и факторы, их обуславливающие. Описаны риски развития или обострения различных заболеваний у летного состава и пассажиров. Даны основные понятия в теории управления рисками, принципы, функции и характеристики риск-менеджмента. Определены преимущества и недостатки использования страхования как метода управления риском. Отмечены особенности рисков и управления ими в страховании. Приведены основные термины и понятия в области страхования, формы и виды страхования. Даны принципы государственного регулирования страховой деятельности.

Третья глава описывает процессы государственного тарифного регулирования воздушных перевозок. Рассмотрены международные авиатарифы. Приведены коды и виды тарифов, применяемых на воздушном транспорте, даны их характеристики. Показаны правила и условия применения авиационных тарифов. Обозначены принципы построения тарифа и правила расчета стоимости перевозки по маршруту на основе применяемых тарифов с учетом типа перевозок.

Для студентов, обучающихся по направлению подготовки 43.03.01 Сервис, профиль Сервис в авиации.

УДК 338.46:656.7

ББК 39.5

Гл. 1 – Слесарчук И.А., Учитель С.М.;

Гл. 2 – Королева Л.А., Королев Е.В.;

Гл. 3 – Шеромова И.А.

ISBN 978-5-9736-0552-0

© ФГБОУ ВО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса», оформление, 2019

© Л.А. Королева, Е.В. Королев, И.А. Слесарчук, С.М. Учитель, И.А. Шеромова текст, 2019

ВВЕДЕНИЕ

Сервис – это вид деятельности, направленный на удовлетворение потребности человека посредством оказания индивидуальных услуг. Это одна из перспективных и прибыльных сфер предпринимательской деятельности на всех видах транспорта в новых рыночных условиях.

Одним из видов профессиональной деятельности, в которой выпускники, освоившие программу бакалавриата по направлению подготовки 43.03.01 Сервис, могут осуществлять профессиональную деятельность является авиационный транспорт, а именно: организация обслуживания пассажиров в агентстве воздушных сообщений; моделирование процессов планирования и управления ресурсами авиапредприятия; управление коммуникативными связями между службами аэровокзала авиапредприятия; организация обслуживания пассажиров на борту воздушного судна; организация взаимодействия подразделений грузового терминала; организация обслуживания пассажиров в аэропорту; организация наземного обслуживания воздушных судов, наземное обслуживание авиапассажиров.

Авиатранспорт – понятие, включающее как собственно воздушные суда, так и необходимую для их эксплуатации инфраструктуру.

Структура и процесс управления деятельностью авиатранспорта в значительной степени обусловлены спецификой рынка авиаперевозок. Этот рынок имеет сложную структуру и является открытой системой, элементы которой взаимодействуют с внешней средой, где в качестве товара, предлагаемого авиапредприятиями на рынке, выступают перевозки пассажиров и грузов. Специфика товара свидетельствует о том, что основным рыночным продуктом авиапредприятий являются транспортные услуги, под которыми понимается деятельность хозяйствующего субъекта, направленная на изменение местонахождения людей или партий грузов и осуществляемая по предварительному согласию производителя услуги и клиента. Наряду с этим, авиапредприятия предлагают на рынке широкую гамму услуг, сопутствующих удовлетворению дополнительных потребностей пассажиров. Объем этих услуг достаточно велик и должен приниматься в расчет при оценке потенциального спроса на рынке авиаперевозок.

На нынешнем этапе развития науки и техники авиатранспорт является самым быстрым и одним из самых безопасных видов транспорта. Основная сфера применения воздушного транспорта — пассажирские перевозки на средние и дальние расстояния. Также осуществляются и грузовые перевозки, при этом авиатранспортом обычно перевозят скоропортящиеся продукты и особо ценные грузы, а также почту.

В общем виде структура воздушного транспорта включает пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей (потребители транспортных услуг); авиакомпании; аэропорты; агентства; организации управления воздушным движением; организации по организационному обеспечению полетов. Непосредственное выполнение воздушных перевозок осуществляется авиакомпаниями. Агентства, аэропорты и другие организации и предприятия по отношению к перевозчику в соответствии с правовыми нормами являются обеспечивающими. В общей структуре воздушного транспорта также участвуют общегосударственные, местные (региональные) органы власти. Под общегосударственными органами власти понимаются следующие органы: органы регулирования гражданской авиации; военные, пограничные и полицейские органы; таможенные и иммиграционные органы; ветеринарно-карантинные и санитарно-эпидемиологические органы, а также другие органы государственной власти. Общегосударственные и местные органы власти выполняют регулирующие, надзорные и контрольные функции.

По объективным причинам деятельность в области авиатранспорта сопряжена с множеством рисков, для управления которыми и их покрытия широко применяется такой финансовый инструмент, как страхование, о котором речь также пойдет в данном учебном пособии.

Особое место в деятельности авиапредприятий занимает сервисная деятельность, связанная в первую очередь с обслуживанием пассажиров. Это обуславливает необходимость вовлечения в деятельность авиапредприятий, прежде всего аэропортов и авиакомпаний, специалистов в сфере авиационного сервиса, владеющих не только основными профессиональными компетенциями, но и знающих структуру и организационные основы деятельности авиатранспорта, в том числе и на международном уровне, ее нормативно-правовую базу, знакомых с основами организации коммерческой деятельности авиапредприятий, залогом успешного осуществления которой является грамотная тарифная политика авиапредприятий, построенная с учетом действующих государственных и международных нормативно-правовых актов. Основная часть данного учебного пособия и посвящена рассмотрению данных вопросов и проблем.

Текстовая часть учебного пособия базируется на основных положениях законодательных и правовых актов и документов, используемых в сфере государственного регулирования деятельности авиатранспорта,

в том числе гражданский кодекс Российской Федерации, Федеральный закон «Воздушный кодекс Российской Федерации», закон о страховании, постановления Правительства РФ, приказы Минтранса, Федеральные авиационные правила, а также нормативные документы, принятые на уровне правительственных и неправительственных организаций, регулирующих воздушные перевозки на международном уровне.

Учебное пособие «Сервис в авиации» является первой учебно-методической разработкой в сфере сервисной деятельности на авиационном транспорте. При подготовке данного учебного пособия использованы материалы учебно-методических разработок Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации», Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Московский государственный технический университет гражданской авиации», Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Ульяновский институт гражданской авиации имени главного маршала авиации Б.П. Бугаева», авторов Г.С. Вороницыной, Л.Б. Бажова, В.Г. Афанасьева, Л.П. Волковой.

Коллектив авторов выражает благодарность заместителю генерального директора по организации летной работы ООО «Гранол» Л.Н. Песцову за оказанную методическую и консультационную помощь при подготовке учебного пособия.

Глава 1. ОСНОВЫ АВИАЦИОННОГО СЕРВИСА

- 1.1. *Транспортная система государства.*
- 1.2. *Система воздушного транспорта.*
- 1.3. *Нормативные документы, регламентирующие перевозки воздушным транспортом.*

1.1. Транспортная система государства

Современные рыночные условия ведения хозяйства, расширяющиеся международные связи и связи внутри страны требуют наличия специалистов не только со знаниями в области воздушного транспорта, но с пониманием специфики каждого вида транспорта и возможностей совместной работы. Поэтому вначале необходимо сформировать общие знания о транспортной системе России и рассмотреть воздушный транспорт как элемент такой единой транспортной системы.

1.1.1. Состав и элементы транспортной системы

Транспорт (от лат. *transporto* – перемещаю) представляет собой отрасль производства, обеспечивающую жизненно необходимую потребность общества в перевозке грузов и пассажиров.

Для того чтобы обеспечить выполнение основной функции транспорта – перевозки пассажиров и груза, транспорт должен рассматриваться как система взаимосвязанных элементов, взаимодействующих между собой для выполнения определенных работ: средств сообщения, путей сообщения и различных технических устройств и сооружений, обеспечивающих их нормальную деятельность, а также персонал, работающий в отрасли.

Транспортная система – это комплекс разнообразных видов транспорта, которые находятся в зависимости и взаимодействии при выполнении перевозок. Транспортная система (рис. 1.1) включает в себя:

- средства сообщения;
- объекты перевозок;
- транспортное пространство;
- персонал.



Рис. 1.1. Состав транспортной системы

Средства сообщения – это подвижной состав (автомобили, прицепы, полуприцепы – на автомобильном транспорте; локомотивы, вагоны – на железнодорожном транспорте; суда, баржи – на водных видах транспорта; вертолеты, самолеты – на воздушном транспорте).

Классификация подвижного состава воздушного транспорта представлена на рис. 1.2.

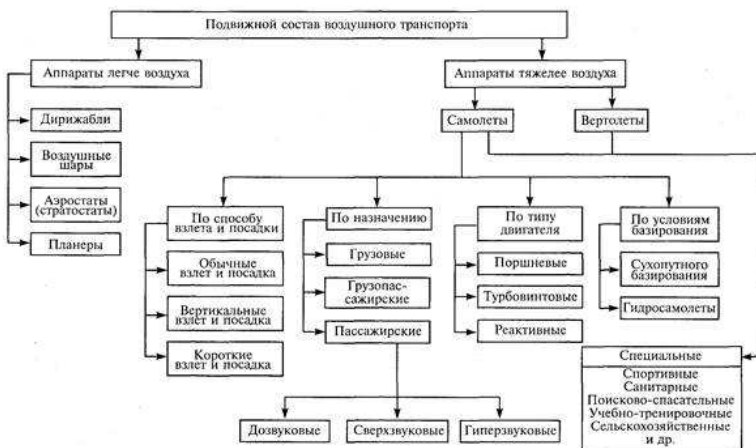


Рис. 1.2. Классификация подвижного состава воздушного транспорта

Объекты перевозок – пассажиры и грузы.

Транспортное пространство – совокупность зон земной поверхности, подземных пространств, водного и воздушного пространства, обустроенных для перемещения материальных и людских потоков с помощью или без транспортных средств, а также для управления потоками и транспортными средствами и поддержания их работоспособности:

- пути сообщения;
- технические устройства и сооружения.

Пути сообщения – это пути, специально предназначенные и оборудованные для движения подвижного состава данного вида транспорта (автомобильные дороги, железнодорожные, речные пути, воздушные трассы, трубопроводы, конвейеры, подвесные дороги).

Технические устройства и сооружения – это комплекс грузовых и пассажирских станций, терминалов, погрузочно-разгрузочных пунктов, ремонтных мастерских, заправочных станций, средств связи и сигнализации, систем управления и т.д.

1.1.2. Классификация видов транспорта

Классификация видов транспорта связана со средой, в которой осуществляется движение транспортных средств и потоков, а также со способом их перемещения и поддержки (рис. 1.3).



Рис. 1.3. Классификация видов транспорта

Городской транспорт представляет собой комплекс различных видов транспорта (метрополитен, трамваи, троллейбусы, автобусы и др.), функционирующих в городах.

Промышленный (производственный) транспорт – все виды транспорта, обслуживающие внутренние потребности промышленных, сельскохозяйственных, строительных, торговых предприятий и других организаций.

Одиночный подвижной состав сочетает в одном экипаже и силовую установку, и помещение для груза. К нему относятся автомобили, автобусы, самолеты, суда и т.д.

Сочлененный (секционный) подвижной состав имеет отдельную тяговую единицу, за которой следуют две и более единицы, везущие груз (подвижной состав железных дорог – локомотив и вагоны, в автомобильном транспорте – тягач с прицепами).

Универсальный транспорт способен осуществлять практически все виды перевозок – как грузовые, так и пассажирские.

Не универсальный транспорт – специализированный или специальный транспорт, предназначенный для выполнения только одного вида перевозок (грузовых или пассажирских) или для перемещения только одного вида грузов (штучных, жидких).

Дискретный транспорт – транспорт, на котором предметы объекта перевозок (грузы и пассажиры) перемещаются по линиям единицами или отдельными группами (партиями с помощью транспортных единиц, которые двигаются независимо).

Непрерывный транспорт – транспорт, посредством которого предметы перевозок перемещаются в виде непрерывного потока с помощью гибких лент, шнеков, эскалаторов, трубопроводов.

1.1.3. Технология и организация транспортных процессов

Перевозочный процесс – это комплекс операций, которые выполняются при доставке грузов и пассажиров из пунктов отправления к пунктам назначения. Перевозочный процесс можно представить в виде схемы (рис. 1.4).



Рис. 1.4. Схема перевозочного процесса

Показатели перевозочной работы разделяют на количественные и качественные.

К количественным показателям относят:

Перевозку груза, т;

Грузооборот, т/км;

Перевозку пассажиров, пассажиры;

Пассажирооборот, пкм.

Грузооборот – общий объем грузовой транспортной работы, который равняется сумме объема перевезенного груза на расстояние перевозки по каждой партии груза, измеряется в тонно-километрах.

Пассажиροоборот – общее количество пассажирской транспортной работы, равное произведению количества пассажиров на расстояние перевозки. Измеряется в пассажиро-километрах.

Главным качественным показателем перевозочной работы для каждого вида транспорта является скорость доставки груза и пассажиров на всем пути их следования от пункта отправления к пункту назначения.

Технология транспортного процесса определяет порядок выполнения соответствующих операций с указаниями их срока, последовательности использования инструмента и оборудования, расхода материалов и труда. Технология как совокупность и порядок проведения операций фиксируется в служебных документах.

Организация транспортного процесса – это комплекс принципиальных методов, положений, правил и специальных документов, которые предусматривают координацию деятельности отдельных звеньев и служб транспорта при выполнении ими перевозочного процесса в пределах более или менее больших подразделов транспорта или сети в целом.

1.1.4. Понятие транспортного сервиса

Сервис (обслуживание) – деятельность по предоставлению услуг, сопровождающая или обеспечивающая выполнение определенного процесса.

Важность и актуальность услуг подтверждается удельным весом этой сферы деятельности в валовом внутреннем продукте развитых стран, где он составляет 70...80%. В России доля услуг в валовом внутреннем продукте составляет в настоящее время немногим более 50%.

Транспортный сервис представляет собой часть системы обращения и распределения товаров, которая включает в себя, помимо перевозки груза и пассажиров, выполнение складских, погрузочно-разгрузочных и коммерческих операций.

Термин «транспортный сервис» начал использоваться в начале 1990-х гг., когда в условиях конкуренции между различными видами транспорта возникла потребность в маркетинговой привлекательности каждого из них.

Становление рыночной экономики в нашей стране дало возможность дальнейшего развития транспортного сервиса посредством решения необходимых задач в комплексе: это не только сама перевозка, а сложная взаимосвязанная цепь всевозможных услуг.

В обобщенном понимании *услуга* представляет собой некое действие, которое приносит пользу потребителю. По определению американ-

ского специалиста по маркетингу Ф. Котлера, услуга – это любое мероприятие, которое одна сторона может предложить другой. Особенность услуг, по сравнению с производством продукции, заключается в том, что услуга удовлетворяет потребности (общественные, производственные, личные) деятельностью, а не вещной, предметной формой.

Услуги подразделяются на материальные и нематериальные, или услуги производственных и непроизводственных отраслей. Главный признак материальной услуги в том, что люди воздействуют на материальные продукты природы, преобразуя их для человеческих потребностей. Нематериальные услуги являются результатом воздействия на самого человека (обращение, здравоохранение, различные виды искусства).

Таким образом, транспортные услуги как при перевозке грузов, так и при перевозке пассажиров относятся к материальным услугам.

Анализ отечественного и зарубежного опыта позволяет предложить следующую *классификацию услуг транспорта*:

- по признаку взаимосвязи с основной деятельностью предприятий транспорта услуги подразделяются на перевозочные (т.е. включающие в том или ином виде элемент перевозки) и не связанные с перевозкой;

- по характеру деятельности, связанной с предоставлением определенной услуги, – на технологические, коммерческие, информационные и т.д.;

- по размерам стоимости услуги разделяются на услуги высокой, средней и низкой стоимости. Услуги с небольшим уровнем оплаты могли иметь большую составляющую основных средств или активов. Примером такой услуги может служить аренда воздушного судна, услуга по воздушной перевозке. Услуги с высокой составляющей труда – услуги, оказываемые людьми, требующие высокого уровня профессионализма, например, консалтинг, услуги транспортного экспедирования и т.п.

К услугам транспорта (воздушном) в самом общем виде можно отнести:

- перевозку грузов и пассажиров;
- погрузочно-разгрузочные работы (погрузка, выгрузка, перегрузка, пересадка пассажиров, внутрискладские операции);
- хранение грузов на складах перевозчика;
- подготовку воздушного судна к перевозке;
- предоставление воздушного судна на условиях аренды (лизинга);
- агентское и экспедиторское обслуживание клиентуры;
- предоставление пакета всевозможных дополнительных услуг (гостиница, туризм, аренда автомобилей и т.д.);
- беспроцентная торговля (на борту и в залах терминала);
- техническое и коммерческое обслуживание транспортных средств;
- сдача техники в аренду;
- организация и продажа бортового питания.

Качество транспортных услуг определяется скоростью, временем и надежностью доставки точно в срок, степенью безопасности, сохранности грузов и пассажиров, тарифной стоимостью, наличием большого количества сопутствующих услуг и т.д.

К особенностям предоставления услуг при перевозке пассажиров можно отнести то, что транспорт не располагает большими возможностями для сглаживания неравномерности и пиков спроса, создание дополнительных мощностей для беспрепятственного удовлетворения всех колебаний спроса стоит весьма дорого.

Сервис авиационных перевозок — это совокупное предложение и платежеспособный спрос на перевозки людей и вещей воздушным транспортом (рис. 1.5).



Рис. 1.5. Классификация сервиса авиационных перевозок

Обязательным условием существования сервиса авиационных перевозок является наличие общественной потребности на перевозки воздушным транспортом и перевозчиков, способных удовлетворить эту потребность.

Следует различать сервис пассажирских перевозок и сервис грузовых перевозок. Существует еще сервис экспресс-перевозок, который в отличие от международных почтовых перевозок предполагает срочные отправки посылок, экспресс-почты и мелких грузов.

Сервис пассажирских перевозок, в свою очередь, можно разделить на сервис деловых перевозок и сервис туристических перевозок.

Под сервисом *деловых перевозок* следует понимать авиационные перевозки деловых людей, путешествующих как с личными, так и служебными целями, официальных делегаций, работников государственных учреждений, а также индивидуальных лиц, путешествующих с любой целью, кроме туризма и отдыха.

Сервис *туристических перевозок* – это сервис, где имеются потенциальные возможности для перевозки воздушным транспортом индивидуальных лиц и групп пассажиров, путешествующих с туристическими целями. Сервис туристических перевозок в настоящее время является наиболее емким потенциальным рынком авиаперевозок.

Сервис грузовых перевозок можно разделить на рынок товарных перевозок и рынок перевозок личных вещей. Под *товарными перевозками* следует понимать грузовые перевозки, при которых потребителями транспортной продукции являются предприятия, учреждения или фирмы, а предметом перевозок являются готовые изделия или сырье. Особенность товарных перевозок состоит в том, что в процессе перевозки добавляется стоимость к первоначальной стоимости товаров.

Под *перевозками личных вещей* следует понимать грузовые и багажные перевозки, в процессе которых стоимость перевозимых вещей не изменяется и они потребляются не промышленными предприятиями, а индивидуальными лицами.

По виду организации перевозок и уровню цен необходимо также различать сервис регулярных авиаперевозок и авиафраховый сервис.

К сервису *регулярных* авиаперевозок относится сервис, тяготеющий к воздушным перевозкам регулярными рейсами.

Сервис *авиафраховых* перевозок можно назвать сервис, тяготеющий к нерегулярным воздушным перевозкам на специально зафрахтованных для конкретной перевозки воздушных судах.

Авиафраховые или чартерные пассажирские и грузовые перевозки получили широкое распространение в мировом воздушном транспорте ввиду их относительной дешевизны по сравнению с регулярными перевозками. Выделение авиафрахового сервиса в самостоятельную категорию обусловлено тем, что к перевозкам на фраховых воздушных судах тяготеют такие виды перевозок, которые по уровню цен и другим условиям не были бы осуществлены регулярными рейсами (туристические перевозки больших групп, специальные грузовые перевозки и т.д.).

1.2. Система воздушного транспорта

1.2.1. История развития мирового воздушного транспорта

Авиация – сравнительно молодой, по сравнению с морским и наземным, вид транспорта. Хотя первые теоретические изыскания в области конструкции и применения летательных аппаратов проводились

еще Леонардо да Винчи, практическое развитие авиационной техники началось только во второй половине XIX века, с появлением двигателей внутреннего сгорания.

Первый в мире полет выполнили американцы Уилбер и Орвилл Райт в 1903 году. На сконструированном ими аэроплане «Флайер-1» был установлен самодельный бензиновый мотор мощностью 12 лошадиных сил. Сам «рейс» длился 12 секунд, за которые удалось преодолеть всего лишь 36,5 метра. Но тем не менее, это было началом авиации, а Америка стала родиной первого аэроплана. В дальнейшем она недолго удерживала пальму первенства. Через 5 лет в лидеры авиастроения вырвалась Франция. Что же касается России, то ее авиаконструкторская мысль также не бездействовала. В 1913 году состоялся полет первого в мире 4-моторного самолета «Русский витязь».

В начале 1917 года в стране действовало 20 авиа- и моторостроительных заводов, производивших оригинальные и лицензионные воздушные суда. Впрочем, наибольший технический успех в то время сопутствовал германскому конструктору профессору Г. Юнкерсу, фирма которого сумела создать и запустить в серию первый цельнометаллический самолет-моноплан «J-1» прообраз всех ныне существующих воздушных судов. Примерно в те же годы на противоположном конце Земли, в городе Сиэтле, на тихоокеанском побережье США, богатым лесопромышленником Уильямом Боингом была основана фирма по выпуску легких почтовых гидросамолетов, которая сегодня является компанией «Боинг» – крупнейшим в мире производителем магистральных лайнеров, используемых авиаперевозчиками всего мира. Возможно, лучшим доказательством превращения воздушного транспорта в действительно массовое средство передвижения явилось почти повсеместное создание в тот же период крупных коммерческих авиакомпаний.

Зачинателем выступила Россия, и весной 1923 года было образовано акционерное общество «добролет», активно занявшееся прокладкой авиалиний и формированием парка самолетов. Существующая до сего времени американская авиакомпания DELTA была создана лишь годом позже, как и британская Imperial Airways, а знаменитая ныне германская Lufthansa 2 года спустя. Далее, с 1933 года вступила в действие Air France, а быстро окрепшая American Airlines обозначилась в небе только в 1934 году.

Быстрое развитие авиационной техники и потребности в высокоскоростных перевозках особо ценных грузов, почты и пассажиров привели к тому, что стал быстро формироваться воздушный транспорт. Вначале техническая мысль была направлена не только на создание летательных аппаратов тяжелее воздуха, но и на использование дирижаблей.

Развитие авиации происходило стремительными темпами. В 1939 г. мировой воздушный транспорт уже обеспечил пассажирооборот поряд-

ка 2 млрд пасс./км. В 50-х годах авиатранспорт обогнал морской на основных океанских направлениях по числу перевезенных пассажиров. В начале 70-х годов общая протяженность воздушных трасс достигла 6250 тыс. км, число перевезенных пассажиров достигло 560 млн человек. Дальнейшее развитие авиационного транспорта осуществлялось также быстрыми темпами: к концу 90-х годов число пассажиров увеличилось до 2244 млн, включая 1252 млн на международных линиях.

В течение всего XX в., особенно во второй половине, возростали скорости машин и дальность их полета. В последние годы на первый план выдвинулась проблема топливной экономичности летательных аппаратов. Важное значение приобрели вопросы защиты окружающей среды.

К началу XXI столетия мировой авиационный транспорт подошел с несомненными успехами: быстрыми темпами развития, более надежными техническими средствами, улучшением качества обслуживания, повышением скоростей и грузоподъемности. По уровню спроса на авиаперевозки и интенсивности движения выделяются США, Европа и Дальний Восток.

Воздушное пространство Европы сегодня весьма насыщено пролетающими здесь авиатрассами, которые обеспечивают как интенсивные внутриевропейские перевозки, так и сообщение с другими континентами. Другой крупный регион по масштабам авиаперевозок расположен в Восточной Азии и включает Японию, КНР, Сингапур, Таиланд и Индонезию.

В Советском Союзе развитие гражданской авиации, которая пользовалась большой государственной финансовой и другой поддержкой, осуществлялось довольно быстрыми темпами. Плановое развитие авиатранспорта позволяло учитывать общегосударственные интересы, нужды населения, в том числе в отдельных регионах страны, поддерживать неплохой уровень безопасности, следить за развитием техники и т.д. К этому времени в СССР отечественное акционерное общество «Добролет» сменил единый государственный Аэрофлот, долгое время остававшийся крупнейшей авиакомпанией мира. Но, как и другие структуры, в начале 90-х годов Аэрофлот распался на множество приватизированных авиатранспортных предприятий. Сегодня его прямым наследником является ОАО «Аэрофлот – российские авиалинии», сохраняющее статус национального воздушного перевозчика.

Дальнейшее развитие авиационной техники в основном связано с внедрением в авиастроение высоких технологий, разработкой новых конструкционных материалов, повышением надежности агрегатов и систем летательных аппаратов.

В области авиационного двигателестроения, ориентированного на военное применение, большие перспективы сулит разработка двигате-

лей, оснащенных устройством для управления вектором тяги. Двигатели, создаваемые для гражданских ЛА, продолжают совершенствоваться с точки зрения топливной эффективности, а также снижения уровня шума и выбросов в атмосферу.

Расширяющееся и совершенствующееся применение композиционных материалов позволит создавать легкие, высокопрочные конструкции, повышающие весовую отдачу ЛА. График (рис. 1.6) показывает, что в настоящее время металлические конструкции, пройдя путь 60-летней эволюции, по существу, достигли максимума своей эффективности, поскольку рост технических характеристик, существующих металлических дюралевых сплавов, существенно замедлился.



Рис. 1.6. Основные этапы развития компоновочных и конструктивно-силовых схем гражданских самолетов

Дальнейшее повышение транспортной эффективности как за рубежом, так и в России связывают главным образом с внедрением в силовую конструкцию планера новых волокнистых композиционных материалов с высокими удельными прочностными характеристиками.

1.2.2. Современный мировой воздушный флот

Современное понятие «авиация» (франц. aviation, от лат. avis – птица) трактуется, с одной стороны, как теория и практика передвижения в околоземном воздушном пространстве на летательных аппаратах

(ЛА) тяжелее воздуха, а, с другой – как совокупность таких летательных аппаратов и авиационной инфраструктуры.

В соответствии с Воздушным кодексом РФ (ст. 20–23) авиация как совокупность воздушных судов, аэродромов, аэропортов и другой авиационной инфраструктуры подразделяется на гражданскую, государственную и экспериментальную.

Авиация, используемая в целях обеспечения потребностей граждан и экономики, относится к гражданской авиации.

В свою очередь гражданская авиация подразделяется на коммерческую авиацию, которая используется для осуществления коммерческих воздушных перевозок и выполнения авиационных работ, и авиацию общего назначения, которая для таких целей не используется.

Авиация, используемая в целях осуществления функций государства и обеспечения решения задач в области обороны Российской Федерации Вооруженными Силами Российской Федерации, привлекаемыми в этих целях другими войсками, воинскими формированиями и органами, в области обеспечения безопасности Российской Федерации, сфере обеспечения безопасности объектов государственной охраны, сфере охраны общественного порядка, обеспечения общественной безопасности и противодействия преступности, а также в областях таможенного дела, космической деятельности, гражданской обороны, защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, в том числе обеспечения безопасности людей на водных объектах и пожарной безопасности, относится к государственной авиации.

Авиация, используемая для проведения опытно-конструкторских, экспериментальных, научно-исследовательских работ, а также испытаний авиационной и другой техники, относится к экспериментальной авиации.

В настоящее время существует множество вариантов конструкций и принципов функционирования летательных аппаратов.

Летательные аппараты используют для полетов в атмосфере тягу силовой установки и аэродинамическую подъемную силу крыла. В зависимости от используемых принципов для создания подъемной силы, позволяющей совершать установившийся полет в пределах атмосферы земли, летательные аппараты классифицируются следующим образом:

1. Самолеты, вертолеты, планеры (подавляющее большинство современных ЛА). Используется аэродинамический принцип, в основе которого лежит закон Бернулли. Подъемная сила в данном случае создается в результате разности давлений на верхней и нижней поверхностях несущей плоскости (крыло, лопасть несущего винта), находящейся в воздушном потоке.

2. Аэростаты и дирижабли. При их создании используют аэростатический принцип, в основе которого лежит закон Архимеда. Подъем-

ная сила в этом случае создается за счет наполнения оболочки ЛА легким газом (водород, гелий) таким образом, чтобы масса ЛА была меньше массы воздуха, вытесняемого данным ЛА.

3. При создании ракетно-космической техники, а в авиации самолетов вертикального взлета и посадки, а также различных экспериментальных ЛА индивидуального использования (т.н. «реактивные ранцы») используют реактивный принцип. В основе этого принципа лежит закон сохранения импульса. Подъемная сила в данном случае создается за счет отбрасывания части массы (сгорающее топливо) летящего тела в направлении, противоположном направлению движения самого тела.

Поскольку основу современной авиации составляют ЛА, использующие для создания подъемной силы аэродинамический принцип, остановимся на них более подробно.

Для возникновения аэродинамической подъемной силы необходимо, чтобы несущая плоскость двигалась в воздушном потоке. Достичь этого можно движением либо всего ЛА, либо только несущей плоскости, являющейся его частью. По данному признаку ЛА делятся на:

1. Аппараты с неподвижными несущими плоскостями (крыло). К данному типу относятся самолеты и планеры.

2. Аппараты с подвижными несущими плоскостями (несущий винт). Это вертолеты и автожиры.

3. Гибридные ЛА или конвертопланы.

Для того чтобы обеспечить движение несущей плоскости в воздушном потоке, необходима дополнительная сила, для создания которой применяются авиационные силовые установки (СУ). Авиационные СУ могут создаваться на основе:

1. Двигателей внутреннего сгорания (ДВС).

2. Газотурбинных двигателей (ГТД), к которым относятся турбовинтовые, турбовальные и турбореактивные двигатели.

3. Ракетных двигателей, использующих жидкое либо твердое топливо.

Наибольшее распространение в современной авиации получили силовые установки на основе ГТД.

Поскольку основу парка современной гражданской авиации мира составляют самолеты и вертолеты, остановимся более подробно на общей характеристике и классификации данных видов ЛА.

Самолет – это ЛА тяжелее воздуха для полетов в атмосфере с помощью силовой установки, создающей тягу, и неподвижного относительно других частей ЛА крыла, на котором при движении в воздушной среде образуется аэродинамическая подъемная сила. Основными частями самолета являются: фюзеляж, крыло, оперение, шасси, система управления, силовая установка, комплекс бортового оборудования (рис. 1.7). Самолеты используются для выполнения транспортных опе-

раций, в военных целях, для проведения сельскохозяйственных работ, патрулирования, аэрофотосъемки, мониторинга, занятия спортом, туризма и др.

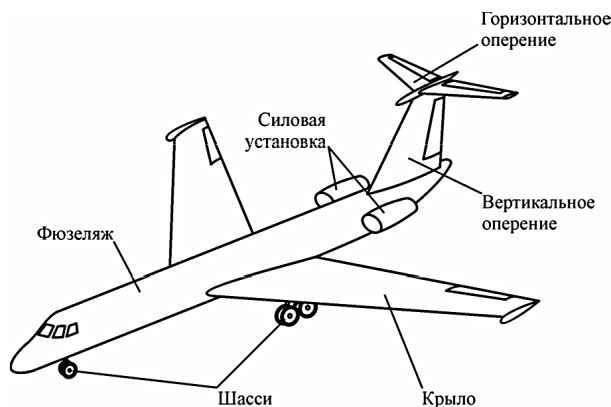


Рис. 1.7. Основные части самолета

Фюзеляж – это основная часть конструкции самолета, соединяющая в единое целое все его части и предназначенная для размещения экипажа, пассажиров, багажа, грузов и оборудования самолета.

Крыло является важнейшей частью конструкции ЛА и предназначено для создания подъемной силы, которая уравнивает силу тяжести, действующую на самолет, а также обеспечивает изменение траектории полета. Подъемная сила на крыле появляется во время движения самолета относительно окружающего воздуха. Этот эффект создается благодаря тому, что крыло имеет определенную форму. От формы крыла, размеров и расположения в большей степени зависят летно-технические характеристики ЛА.

Оперение самолета предназначено для обеспечения его устойчивости и управляемости. Оперение самолета делится на горизонтальное и вертикальное. Горизонтальное оперение по форме напоминает крыло, вертикальное оперение подобно полукрылу, но располагается оно в базовой плоскости самолета или в плоскости, ей параллельной.

Шасси самолета представляет собой систему опор, необходимых для взлета, посадки, передвижения и стоянки самолета на земле, воде и т.п. Конструкция опоры состоит из опорных элементов (колеса, лыжи, поплавки и др.), посредством которых самолет соприкасается с поверхностью места базирования, а также стоек и подкосов, соединяющих опорные элементы с элементами конструкции фюзеляжа или крыла. В конструкцию опор входят также амортизационная система и тормозные устройства.

Системы управления самолетом разделяются на основные и вспомогательные. К основным относят системы управления рулями самолета (руль высоты, руль направления и элероны). Вспомогательное управление – это управление двигателями, триммерами рулей, средствами механизации крыла, шасси, тормозами и т.д.

Вертолет (геликоптер) – это ЛА тяжелее воздуха, у которого подъемная сила и сила, необходимая для горизонтального полета (пропульсивная сила), создаются одним или несколькими несущими винтами (рис. 1.8).

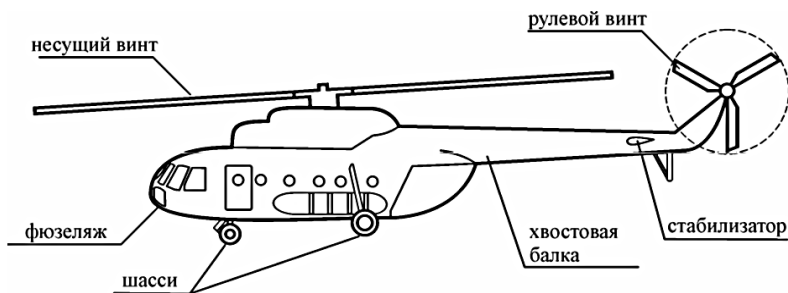


Рис. 1.8. Основные части вертолета

В отличие от самолета подъемная сила, на крыле которого создается только при поступательном движении, несущий винт вертолета может создавать подъемную силу без поступательного перемещения ЛА. Благодаря этому вертолет может совершать вертикальный взлет и посадку, а также находиться в режиме висения. Однако при прочих равных условиях (одинаковые взлетные массы и скорости полета) энергетические затраты на полет вертолета существенно больше, чем на полет самолета. Тем не менее, вертолеты широко используются как в военных целях, так и в гражданской авиации. Вертолеты бывают транспортные, сельскохозяйственные, санитарные, спасательные, вертолеты-краны для выполнения строительно-монтажных работ и др.

Основываясь на положениях Воздушного кодекса РФ, все ЛА по своему назначению классифицируются следующим образом:

1. Военные
 - Истребители
 - Истребители-бомбардировщики
 - Штурмовики
 - Бомбардировщики
 - Разведчики
 - РЭБ (радиоэлектронной борьбы)
 - Военно-транспортные

2. Специального назначения
 - Патрульные
 - Поисково-спасательные
 - Пожарные
3. Гражданской авиации
 - Пассажирские
 - Грузовые
 - Общего назначения

4. Экспериментальные (в т. ч. летающие лаборатории).

Однако не каждый летательный аппарат является воздушным судном с точки зрения закона.

Воздушный кодекс Российской Федерации¹ в пункте 1 статьи 32 определяет понятие воздушного судна (ВС). *Воздушное судно* (ВС) – летательный аппарат (ЛА), поддерживаемый в атмосфере за счет взаимодействия с воздухом, отличного от взаимодействия с воздухом, отраженным от поверхности земли или воды.

Понятие ВС не включает в себя ЛА, движущиеся только за счет реактивной силы тяги или по инерции (ракеты, космические корабли), а также суда на воздушной подушке, метеорологические шары, неуправляемые аэростаты без полезной нагрузки. Таким образом, с точки зрения закона воздушным судном будет являться любой летательный аппарат, кроме экранопланов, судов на воздушной подушке, ракет и космических аппаратов.

Для того, чтобы понять, какие именно летательные аппараты относятся к воздушным судам, в результате анализа норм главы V Воздушного кодекса РФ следует выделить следующие основные признаки воздушного судна:

- любое воздушное судно является разновидностью летательного аппарата;
- использует определённый в законе способ поддержания полёта (т.е. любой, кроме использования взаимодействия с воздухом, отраженного от поверхности земли или воды);
- подлежит государственному учету или регистрации;
- имеет специальные обозначения, например, государственный и регистрационный опознавательные знаки, дополнительные опознавательные знаки, бортовые номера, имена собственные, товарные знаки, геральдические знаки, зарегистрированные в установленном порядке, а также имеет собственный уникальный позывной радиосигнал;

¹ Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ: в ред. федер. закона от 03.08.2018 № 312-ФЗ // Собрание законодательства РФ, 24.03.1997. № 12. ст. 1383 (далее по тексту – ВК РФ, Воздушный кодекс РФ).

– соответствует всем требованиям по лётной годности (т.е. воздушное судно, авиационный двигатель и воздушный винт соответствуют сертифицированной типовой конструкции и способны к безопасной эксплуатации, о чём выдается сертификат).

Воздушные суда гражданской авиации классифицируются с использованием нескольких различных методик, в основе которых лежит оценка тех или иных лётно-технических характеристик.

В пунктах 2-5 статьи 32 Воздушного кодекса РФ отдельно выделяются разновидности воздушных судов в зависимости от их максимальной взлётной массы (табл. 1.1) и способа пилотирования.

Таблица 1.1

Классификация ВС по максимальной взлетной массе

Класс ВС	Максимальная взлетная масса (т)	
	Самолеты	Вертолеты
I	75 и более	10 и более
II	От 30 до 75	От 5 до 10
III	От 10 до 30	От 2 до 5
IV	До 10	До 2

Среди небольших воздушных судов в зависимости от их максимальной взлётной массы закон отдельно выделяет лёгкие и сверхлёгкие воздушные суда.

Лёгкое воздушное судно – воздушное судно, максимальная взлетная масса которого составляет менее 5700 килограммов, в том числе вертолет, максимальная взлетная масса которого составляет менее 3100 килограммов

Сверхлёгкое воздушное судно – воздушное судно, максимальная взлетная масса которого составляет не более 495 килограммов без учета массы авиационных средств спасания.

По способу пилотирования закон разделяет воздушные суда на пилотируемые и беспилотные.

Пилотируемое воздушное судно – воздушное судно, управляемое в полете пилотом, находящимся на его борту.

Беспилотное воздушное судно – воздушное судно, управляемое, контролируемое в полете пилотом, находящимся вне борта такого воздушного судна (внешний пилот).

В Российской Федерации принята также классификация самолетов по дальности полета (табл. 1.2).

Таблица 1.2

Классификация ВС по дальности полета

Класс ВС	Дальность полета (км)	Тип ВС
Дальние магистральные самолеты (ДМС)	Более 6500	
Средние магистральные самолеты (СМС)	От 2500 до 6500	
Ближние магистральные самолеты (БМС)	От 1500 до 2500	
Самолеты МВЛ (местных воздушных линий)	До 1500	

Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) разработана несколько иная классификация ВС. Согласно стандартам ИКАО все ВС по скорости разделены на 5 категорий. На основе этого разграничения производится определение посадочного минимума ВС и параметров захода на посадку. В другом нормативном документе – приложении №7 к Конвенции о международной гражданской авиации, принятой в Чикаго, 7 декабря 1944 г.¹ приводится классификация воздушных судов, представленная в табл. 1.3.

Таблица 1.3

Классификация воздушных судов в соответствии с Чикагской Конвенцией о международной гражданской авиации 1944 г

Класс	Вид	Группа	Подгруппа
Легче воздуха	Без двигателя	Свободный аэростат	Сферический
			Несферический
		Привязной	Сферический
			Несферический
	С двигателем	Дирижабль	Жесткий
			Полужесткий
Нежесткий			

¹ Конвенция о международной гражданской авиации, заключена в г. Чикаго 07.12.1944, с изм. от 26.10.1990 // Доступ из СПС «Консультант Плюс».

Класс	Вид	Группа	Подгруппа
Тяжелее воздуха	Без двигателя	Планер	Сухопутный
			Гидропланер
	С двигателем	Самолет	Сухопутный
			Гидросамолет
			Амфибия
		Винтокрыл	Автожир (сухопутный, гидрожир, амфибия)
			Вертолет (сухопутный, гидровертолет, амфибия)
		Орнитоптер	Сухопутный, гидроорнитоптер, амфибия

Далее необходимо обратиться к понятиям «аэродром» и «аэропорт», используемым в Воздушном кодексе РФ.

Согласно пункту 1 статьи 40 ВК РФ аэродром – участок земли или акватория с расположенными на нем зданиями, сооружениями и оборудованием, предназначенный для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов.

Законом выделяется особая разновидность аэродрома – вертодром, который является участком земли или определенным участком поверхности сооружения, предназначенным полностью или частично для взлета, посадки, руления и стоянки вертолетов.

Воздушным кодексом РФ аэропорт определяется как комплекс сооружений, включающий в себя аэродром, аэровокзал, другие сооружения и предназначенный для приема и отправки воздушных судов, обслуживания воздушных перевозок и имеющий для этих целей необходимое оборудование.

Разновидностью аэропорта является международный аэропорт, то есть аэропорт, который открыт для приема и отправки воздушных судов, выполняющих международные воздушные перевозки, в котором в установленном законодательством Российской Федерации порядке функционирует пункт пропуска через Государственную границу Российской Федерации.

Однако не каждое место для взлёта и посадки воздушных судов отвечает требованиям, предъявляемым законодательством к аэродромам и аэропортам, в результате чего в п. 7 ст. 40 ВК РФ выделяется такой особый объект авиационной инфраструктуры, как посадочная площадка, то есть участок земли, льда, поверхности сооружения, в том числе поверхно-

сти плавучего сооружения, либо акватория, предназначенные для взлета, посадки или для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов.

Аэродромы и вертодромы также подразделяются на аэродромы гражданской авиации, аэродромы государственной авиации и аэродромы экспериментальной авиации.

Парк воздушных судов мировой гражданской авиации. Основу парка мировой гражданской авиации составляют ВС производства двух гигантов авиастроения – Боинг (Boeing) и Эйрбас (Airbus), однако на мировом рынке гражданских (пассажирских и грузовых) ВС на сегодняшний день представляют свою продукцию и другие производители.

Ниже представлены краткие данные об основных производителях гражданских ВС и той технике, которую они поставляют на мировой рынок:

ATR – франко-итальянский производитель авиационной техники, созданный в 1981 году компаниями Aérospatiale (ныне EADS, Франция) и Aeritalia (ныне Alenia Aeronautica, Италия). Выпускает турбовинтовые региональные пассажирские самолёты ATR 42 (рис. 1.9) и ATR 72.









Рис. 1.9. Пассажирский самолет ATR 42-320 (авиакомпания ЮТЭйр)

Airbus SE – одна из крупнейших авиастроительных компаний в мире, образованная в конце 1960-х годов путём слияния нескольких европейских авиапроизводителей. Производит пассажирские, грузовые и военно-транспортные самолёты под маркой Airbus. Хотя компания считается «европейским» авиапроизводителем, с правовой точки зрения она является французским юридическим лицом со штаб-квартирой в Бланьяке (пригород Тулузы, Франция).

Штат сотрудников Airbus составляет порядка 50 тыс. человек и сосредоточен в основном в четырёх европейских странах: Франция, Германия, Великобритания, Испания. Окончательная сборка продукции осуществляется на заводах компании в городах Тулуза (Франция) и Гамбург (Германия).

Воздушные суда, выпускаемые корпорацией Airbus, представлены в табл. 1.4.

Воздушные суда, выпускаемые корпорацией Airbus

Мо- дель	Внешний вид ВС	Коли- чество поса- дочных мест	Дата вы- пуска	Описание
A220		130-160	Июль 2018	Турбореактив- ный СМС 2 двигателя, один проход бывший Bombardier C-Series
A318		105	Ап- рель 1999	Турбореактив- ный СМС 2 двигателя, один проход, A320 укорочен- ный на 6,17 м
A319		116	Июнь 1993	Турбореактив- ный СМС 2 двигателя, один проход, A320 укорочен- ный на 3,77 м
A320		180	Март 1984	Турбореактив- ный СМС 2 двигателя, один проход
A321		170	Но- ябрь 1989	Турбореактив- ный СМС 2 двигателя, один проход, A320 удлинен- ный на 6,94 м
A330		241-440	Июнь 1987	Турбореактив- ный ДМС 2 двигателя, два прохода

Мо- дель	Внешний вид ВС	Коли- чество поса- дочных мест	Дата вы- пуска	Описание
A350		260-350	Ок- тябрь 2005	Турбореактив- ный ДМС 2 двигателя, два прохода
A380		407-840	Де- кабрь 2002	Турбореактив- ный ДМС 4 двигателя, по 2 прохода на каждой палубе, двухпалубный

The Boeing Company — американская корпорация. Один из крупнейших мировых производителей авиационной, космической и военной техники. Штаб-квартира находится в Чикаго (штат Иллинойс, США). Место дислокации основных производственных мощностей и одновременно с этим место рождения корпорации – Сиэтл (штат Вашингтон).

Компания выпускает широкий спектр гражданской и военной авиационной техники, являясь наряду с Airbus крупнейшим производителем самолётов в мире. Помимо этого, Boeing выпускает широкий спектр авиационно-космической техники военного назначения (в том числе вертолёты), ведёт широкомасштабные космические программы (например, космический корабль CST-100).

Воздушные суда, выпускаемые корпорацией Boeing, представлены в табл. 1.5.









В структуре Boeing функционируют два крупных подразделения:

Boeing Commercial Airplanes, занимающееся строительством гражданских самолётов;

Integrated Defense Systems, осуществляющее космические и военные программы.

Заводы компании расположены в 67 странах мира. Компания производит свою продукцию в 145 стран мира. Boeing сотрудничает с более чем 5200 поставщиками в 100 странах.

Воздушные суда, выпускаемые корпорацией Boeing






Мо- дель	Внешний вид ВС	Коли- чество поса- дочных мест	Дата начала вы- пуска	Описание
B737 Clas- sic		132-168	Фев- раль 1984	Турбореактив- ный СМС 2 двигателя, один проход
B737 NG		130-215	1996	Турбореактив- ный СМС 2 двигателя, один проход
B737 MAX		126-230	2016	Турбореактив- ный СМС 2 двигателя, один проход
B747		220-594	1971	Турбореактив- ный ДМС 4 двигателя один проход на верхней палубе, два – на нижней
B757		200-280	1982	Турбореактив- ный СМС 2 двигателя, один проход
B767		216-325	1981	Турбореактив- ный ДМС 2 двигателя, два прохода
B777		300-451	1995	Турбореактив- ный ДМС 2 двигателя, два прохода
B787		242-330	2011	Турбореактив- ный ДМС 2 двигателя, два прохода

Bombardier Aerospace – канадская компания, подразделение Bombardier Inc., производитель самолётов и космической техники. Вместе с бразильской компанией Embraer претендует на место третьего крупнейшего производителя самолётов в мире вслед за Airbus и Boeing. Является производителем средних и ближних магистральных самолётов, а так же ВС для бизнес-авиации.

Воздушные суда, выпускаемые корпорацией *Bombardier Aerospace*, представлены в табл. 1.6.

Таблица 1.6

Воздушные суда, выпускаемые корпорацией Bombardier Aerospace

Модель	Внешний вид ВС	Количество посадочных мест	Описание
Bombardier Learjet			Самолет для бизнес-авиации
Bombardier Challenger			Самолет для бизнес-авиации
Bombardier Global			Самолет для бизнес-авиации
Bombardier CRJ100/ CRJ200		50	Турбореактивный БМС 2 двигателя
Bombardier CRJ700 CRJ900 CRJ1000		70-100	Турбореактивный БМС 2 двигателя
Bombardier DHC-8		37-90	Турбореактивный БМС 2 турбовинтовых двигателя



Embraer S.A. (Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A.) – бразильский авиастроительный конгломерат, один из лидеров мирового рынка пассажирских региональных самолётов. Штаб-квартира – в городе Сан-Жозе-дус-Кампус, штат Сан-Паулу.

Компания выпускает коммерческие (специализируется на региональных лайнерах), корпоративные, военные, сельскохозяйственные самолёты. Производственные мощности сконцентрированы в Бразилии. Компания располагает испытательной площадкой с одной из самых протяжённых взлётно-посадочных полос в мире (около 5000 м).

Воздушные суда, выпускаемые корпорацией *Embraer S.A.*, представлены в табл. 1.7.

Таблица 1.7





Воздушные суда, выпускаемые корпорацией Embraer S.A.

Модель	Внешний вид ВС	Количество посадочных мест	Описание
Embraer ERJ 145 ERJ 140 ERJ 135		37-44	Турбореактивный БМС 2 двигателя
Embraer E-Jet E-170 E-175 E-190 E-195		70-124	Турбореактивный СМС 2 двигателя

ПАО «Объединённая авиастроительная корпорация» («ОАК») – российское публичное акционерное общество, объединяющее крупнейшие авиастроительные предприятия России. Зарегистрировано 20 ноября 2006 года (до апреля 2015 года ОАО «ОАК»). Перед ПАО «ОАК» поставлена цель сохранить за Россией роль третьего в мире производителя самолётов.

Воздушные суда, выпускаемые корпорацией ОАК, представлены в табл. 1.8.

Воздушные суда, выпускаемые корпорацией ОАК

Модель	Внешний вид ВС	Количество посадочных мест	Описание
Ил-114		52-64	Турбовинтовой БМС 2 двигателя
SSJ-100		75-108	Турбореактивный СМС 2 двигателя
МС-21		132-211	Турбореактивный СМС 2 двигателя
Ил-96		305-370	Турбореактивный ДМС 4 двигателя

1.2.3. Мировая система воздушного транспорта

Мировой воздушный транспорт (МВТ) представляет собой большую многофакторную динамическую систему, состоящую из постоянно взаимодействующих и взаимозависящих частей.

Основными составляющими этой системы являются следующие основные иерархические подсистемы:

- 1) подсистема авиакомпаний;
- 2) подсистема мировых аэропортов;
- 3) подсистема регулирования воздушного транспорта;
- 4) подсистема организации воздушного движения и др.

Эти составляющие системы мирового воздушного транспорта взаимодействуют как между собой, так и с внешним окружением.

Внешним окружением по отношению к системе мирового воздушного транспорта является политическая система мира, экономическая система мирового хозяйства, включающая в себя мировую транспортную систему, с которыми система воздушного транспорта находится в диалектическом единстве и постоянной борьбе. Внешним окружением к системе мирового воздушного транспорта является также общая система международных экономических отношений, образующая сложную и неоднородную всемирную систему, которая, претерпевая глубокие изменения от сдвигов в соотношении сил на мировой арене, оказывает взаимонаправленное влияние и на развитие системы мирового воздушного транспорта.

Система воздушного транспорта мира включает в себя различные авиатранспортные системы, социально-экономические задачи и развитие которых существенно отличаются друг от друга. Это – воздушно-транспортные системы промышленно развитых и развивающихся стран.

На долю воздушного транспорта развитых стран приходится свыше 50% объема регулярных пассажирских, грузовых и почтовых перевозок. На международных линиях около 27% общего объема перевозок выполняются авиакомпаниями двух стран – США и Великобритании (17 и 10% соответственно). Помимо США и Великобритании входит воздушный транспорт таких государств, как Австралия, Австрия, Аргентина, Бельгия, Бразилия, Венесуэла, ФРГ, Греция, Дания, Израиль, Ирландия, Испания, Италия, Канада, Люксембург, Мексика, Нидерланды, Новая Зеландия, Норвегия, Португалия, Россия, Финляндия, Франция, Швейцария, Швеция и Япония. Воздушный транспорт промышленно развитых стран функционирует в условиях жесткой конкурентной борьбы как между авиационными компаниями, так и между авиакомпаниями и фирмами, представляющими другие виды транспорта. Основная цель деятельности крупнейших компаний промышленно развитых стран направлена на подавление конкурентов и получение монопольно высоких прибылей в постоянно меняющихся условиях мирового рынка авиационных перевозок.

Государственное регулирование воздушного транспорта развитых стран осуществляется в интересах авиатранспортных монополий с подчинением мелких компаний крупным как внутри отдельных стран, так и в международном масштабе, где межгосударственное регулирование подчинено той же цели, причем часто эта цель достигается за счет нарушения суверенитета и национальной независимости отдельных государств.

Воздушный транспорт развивающихся стран стал обособливаться в самостоятельную систему только в последние десятилетия. Она включает в себя воздушный транспорт стран, завоевавших государственную самостоятельность, но еще не ликвидировавших экономическую зависимость от своих бывших метрополий. Общая технико-экономическая отсталость этих стран, в частности отсутствие авиастроительной базы,

приводит к тому, что развитие воздушного транспорта происходит здесь в сложных условиях взаимодействия как с развитыми странами и их частными или корпоративными авиакомпаниями, так и с государственными авиатранспортными предприятиями других стран. При этом крупнейшие авиакомпании развитых стран рассматривают проникновение на рынок авиационных перевозок развивающихся стран как одно из средств экономической экспансии. Увеличивающийся разрыв в экономическом уровне промышленно развитых и развивающихся стран ярко проявляется в сфере воздушного транспорта. Развивающимся странам приходится отвлекать значительную часть национальных средств на модернизацию своего самолетного парка, аэродромов и аэронавигационных средств. Для многих развивающихся стран иметь свою национальную авиакомпанию – это вопрос престижа. Однако в современных условиях большинство национальных авиакомпаний развивающихся стран, сталкиваясь с суровой реальностью конкуренции, не выдерживают борьбы, если они не имеют финансовой поддержки своих государств, и теряют свою самостоятельность, становясь жертвами мощных авиакомпаний промышленно развитых государств, которые доминируют на международном рынке авиационных перевозок. Доступ на этот рынок для национальных авиакомпаний развивающихся стран весьма труден.

Другая трудность, с которой сталкиваются развивающиеся страны в области воздушного транспорта, связана с тем, что практически вся авиационная промышленность сосредоточена в руках горстки развитых стран (США, Англии, Франции, ФРГ, Голландии, Швеции). В результате новые воздушные суда и соответствующее наземное оборудование разрабатываются и выпускаются с учетом удовлетворения в первую очередь запросов развитых стран. Запросы авиакомпаний развивающихся стран практически не принимаются во внимание. Развивающиеся страны часто не только не имеют современного парка воздушных судов, но и соответствующих аэродромов и аэронавигационного и наземного оборудования.

Международная организация гражданской авиации как специализированное учреждение ООН играет важную роль в укреплении сотрудничества в области воздушного транспорта между государствами с различными социально-экономическими системами и в оказании помощи развивающимся государствам в деле создания и укрепления их гражданской авиации.

За последние 25–30 лет под влиянием развития событий на мировой арене произошло существенное изменение соотношения сил, которое привело к ликвидации прозападного большинства и монополии узкой группы промышленно развитых стран в международных организациях воздушного транспорта.

Система мирового воздушного транспорта насчитывает около 700 авиатранспортных компаний и свыше 30 тыс. гражданских аэропортов. Это самые различные авиакомпании и аэропорты. Среди них –

крупнейшие авиатранспортные монополии, владеющие самолетным парком в несколько сотен самолетов, и малые, имеющие 2-3 самолета; авиакомпании, выполняющие регулярные перевозки по расписанию, и чартерные компании, выполняющие авиафрахтовые перевозки на разовой основе; внутренние компании, выполняющие перевозки только внутри своих стран, и международные, осуществляющие воздушные сообщения между различными странами. На международных воздушных линиях перевозки осуществляют около 200 авиакомпаний. Свыше 400 гражданских аэропортов принимают участие в обслуживании международных магистральных и региональных перевозок (рис. 1.10).

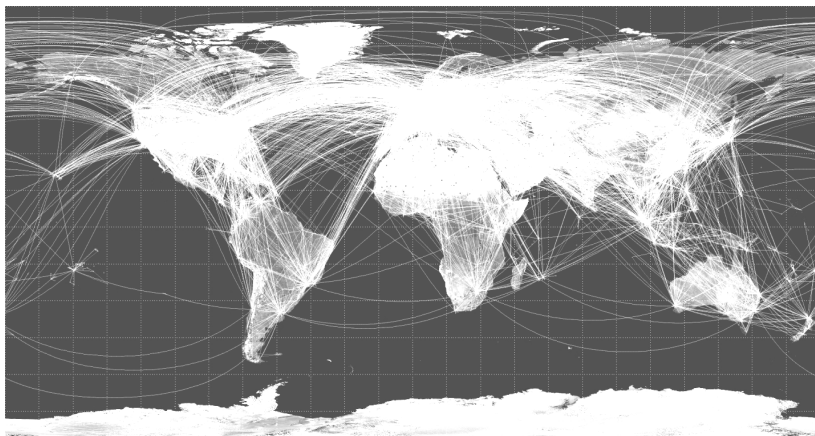


Рис. 1.10. Карта регулярных рейсов гражданской авиации

Классификация авиакомпаний мира. По принадлежности авиакомпании делятся на государственные, частные и корпоративные.

Государственными являются большинство авиакомпаний развивающихся стран и лишь незначительное количество авиакомпаний развитых стран, которые были основаны государством или национализированы. Это такие авиакомпании, как «Эр Франс» (Франция), КЛМ (Голландия) и др. Ряд авиакомпаний являются межнациональными объединениями, которыми владеют совместно несколько государств. Например, скандинавская авиакомпания SAS принадлежит Швеции, Дании и Норвегии; африканская авиакомпания «Эр Африк» – Бенину, ЦАР, Чаду, Конго, Берегу Слоновой Кости, Мавритании, Нигеру, Сенегалу, Того и Верхней Вольте.

Частные авиакомпании, принадлежащие одному владельцу или семье, – это незначительное число мелких авиакомпаний, а также так

называемые компьютерные авиакомпании и авиатакси. Из крупных и средних частных авиакомпаний известны только «Хьюз эйрвест» (США), ЮТА (Франция), БМИ (Великобритания), «Олимпик» (Греция) и несколько других. Остальные являются *корпоративными*, то есть их владельцами формально выступают акционерные общества. Фактически ими владеют группы инвесторов, держащих контрольные пакеты акций этих компаний.

По характеру выполнения полетов авиакомпании делятся на внутренние, международные и смешанные. *Внутренние* авиакомпании выполняют полеты только внутри своих стран. *Международные* авиакомпании выполняют перевозки только в международном воздушном сообщении. Однако чисто международных авиакомпаний сейчас уже практически не существует. Такой, например, была авиакомпания «Пан Америкэн эруэйз», которая до слияния с авиакомпанией «Нэшнл» в 1980 году имела право выполнять только международные перевозки. После слияния она стала смешанной, но вскоре обанкротилась. *Смешанные* авиакомпании выполняют как международные, так и внутренние перевозки.

По дальности и направлению полетов авиакомпании делятся на магистральные, региональные, местные и компьютерные.

Магистральные авиакомпании выполняют как международные, так и внутренние перевозки на расстояние 3000 км и более. К магистральным относятся, например, авиакомпании, выполняющие трансатлантические, трансазиатские, транстихоокеанские, трансамериканские, трансполярные, панамериканские и другие межрегиональные авиaperезвозки.

Региональные авиакомпании выполняют внутрирегиональные перевозки на расстояние не более 3000 км как внутри одной страны (например, США, Канады), так и международные. К региональным перевозкам можно отнести перевозки между Скандинавскими странами, внутриевропейские, внутриафриканские перевозки и т.д.

Местные авиакомпании – это, как правило, внутренние авиакомпании, выполняющие перевозки на авиалиниях протяженностью не более 1000 км.

Компьютерные или межлинейные авиакомпании выполняют регулярные челночные перевозки между близлежащими населенными пунктами в пределах 100–500 км. На расстояние менее 100 км полеты выполняются, как правило, только на вертолетах в труднодоступные районы, а также на специальных авиатакси. Стандартным расстоянием полетов компьютерных авиакомпаний является 175 км.

По типу основных перевозок авиакомпании делятся на пассажирские, грузовые и смешанные.

Пассажирские авиакомпании эксплуатируют самолеты, оборудованные для перевозки пассажиров. Как правило, помимо пассажиров они перевозят также грузы и почту в специальных грузовых отсеках. Кроме того, в настоящее время все больше начинают внедряться в эксплуатацию конвертируемые самолеты, которые (частично или полностью, в зависимости от потребности перевозки) могут быть быстро переоборудованы из пассажирских в грузовые и наоборот. Поэтому большинство пассажирских авиакомпаний можно отнести к смешанному типу авиакомпаний.

Грузовые авиакомпании выполняют только грузовые перевозки на специально оборудованных самолетах. Чисто грузовыми является незначительное количество авиакомпаний (около 60). Крупнейшие из них – «Федерал экспресс», ЮПС и др. Большинство авиакомпаний являются *смешанными* и выполняют все типы перевозок. Ряд крупнейших авиакомпаний имеет свои грузовые филиалы и дочерние компании («Люфтганза», Эр Кэнада» и др.).

По виду операции авиакомпании делятся на регулярные и чартерные.

Регулярные авиакомпании выполняют полеты по установленному расписанию на строго определенных правительством страны или межправительственными соглашениями авиалиниях. Регулярные авиакомпании могут выполнять также дополнительные, чартерные и специальные рейсы на нерегулярной основе.

Чартерные авиакомпании выполняют нерегулярные авиафрахтовые перевозки на основе специальных контрактов между перевозчиками и заказчиками. Такие перевозки могут осуществляться как между пунктами, связанными между собой регулярным воздушным сообщением, так и между пунктами, не связанными регулярными авиалиниями.

По величине основных фондов и объему транспортной продукции, а также другим технико-экономическим показателям, определяющим их место и значимость в мировой системе, авиакомпании могут быть классифицированы на крупные, средние и мелкие.

К *крупным* авиакомпаниям следует отнести авиакомпании, владеющие самолетомоторным парком в 50 и более тяжелых магистральных самолетов и имеющие персонал не менее 10 тыс., а также авиакомпании, перевозящие в год свыше 10 млн пассажиров и выполняющие грузооборот свыше 10 млн т/км в год.

Ведущее место по объему внутренних и международных перевозок занимают авиакомпании США (табл. 1.9). Российские авиакомпании пока не занимают лидирующее положение в международных авиаперевозках. Крупнейшая среди авиакомпаний России Аэрофлот занимает 16 место в мире.

Рейтинг авиакомпаний мира

№ п/п	Наименование авиакомпании	Страна	Пасс/оборот, млн пасс/км	Кол-во пасс., млн чел.
1	American Airlines Group	США	364 191	199.6
2	Delta Air Lines Group	США	350 299	196.4
3	United Continental	США	347 963	148.1
4	Emirates	ОАЭ	292 221	58.5
5	Lufthansa Group	Германия	261 156	130.0
6	IAG (British, Iberia, Vueling, Aer Lingus)	Великобритания	252 819	104.8
7	Air France – KLM	Франция	248 476	83.9
8	China Southern Airlines Group	Китай	230 697	126.3
9	Southwest Airlines	США	207 802	157.8
10	Air China Group	Китай	201 090	101.6
11	China Eastern Airlines	Китай	183 152	110.8
12	Ryanair	Ирландия	160 000	130.3
13	Qatar Airways	Катар	146 023	29.2
14	Air Canada Group	Канада	136 985	48.1
15	Turkish Airlines	Турция	136 947	68.6
16	Aeroflot Group	Россия	130 222	50.1
17	Singapore Airlines	Сингапур	129 798	33.7
18	Cathay Pacific Group	Гонконг	129 663	34.8
19	Hainan Airlines Group	Китай	121 223	71.7
20	Qantas Group	Австралия	121 178	53.7
21	LATAM Airlines Group	Чили	115 693	67.1
22	Etihad Airways	ОАЭ	90 240	18.2
23	EasyJet	Великобритания	89 685	80.2
24	ANA Holdings	Япония	89 405	53.9
25	Alaska Air Group	США	84 210	44.0

№ п/п	Наименование авиакомпании	Страна	Пасс/оборот, млн пасс/км	Кол-во пасс., млн чел.
26	Korean Air	Южная Корея	77 842	26.9
27	JetBlue Airways	США	76 009	40.0
28	Thai Airways	Тайланд	68 102	20.0
29	Japan Airlines Group	Япония	67 656	42.6
30	Norwegian	Норвегия	63 320	33.1
31	Saudia	Сауд. Аравия	63 201	31.4
32	Thomas Cook Group	Великобритания	62 943	18.5
33	IndiGo	Индия	52 503	49.2
34	AirAsia Group	Малайзия	50 805	39.1
35	Wizz Air	Венгрия	47 210	29.6
36	Jet Airways	Индия	46 414	27.0
37	Garuda Indonesia	Индонезия	46 300	36.2
38	EVA Air	Тайвань	45 841	12.1
39	SkyWest Inc.	США	45 503	51.5
40	Air India	Индия	44 729	20.7
41	Asiana Airlines	Южная Корея	44 211	19.3
42	Lion Group	Индонезия	43 913	51.8
43	Sichuan Airlines	Китай	42 285	24.5
44	WestJet	Канада	41 680	24.1
45	Avianca	Колумбия	40 243	29.5
46	China Airlines	Китай	40 171	15.1
47	SAS	Швеция	40 078	30.0
48	Grupo Aeromexico	Мексика	39 836	20.7
49	Spirit Airlines	США	39 590	24.2
50	Virgin Australia Holdings	Австралия	37 576	24.2
51	Gol	Бразилия	37 230	32.4

К *средним* авиакомпаниям отнесены авиакомпании, владеющие парком тяжелых магистральных самолетов до 30 единиц, с персоналом не менее 10 тыс., со среднегодовыми перевозками пассажиров, превышающими 5 млн, и объемом грузовых перевозок свыше 10 млн т/км в год.

К *мелким* авиакомпаниям отнесены авиакомпании, парк которых составляет до 10 самолетов, персонал не превышает 1 тыс., пассажирские перевозки не превышают 1 млн пассажиров в год и объем грузовых перевозок не превышает нескольких десятков тонно-километров в год.

Классификация аэропортов. Аэропорты мира являются важнейшей составляющей системы мирового воздушного транспорта и играют существенную роль в развитии экономических отношений в области гражданской авиации. В систему аэропортов мира входит свыше 30 тыс. гражданских аэропортов, причем только около 400 из них обслуживают международные магистральные и региональные перевозки, остальные являются аэропортами местного значения.

Как и авиакомпании, мировые аэропорты также резко отличаются друг от друга как по своей величине, так и по своему экономическому положению, которое в свою очередь зависит от их пропускной способности, а также от того, являются ли аэропорты государственными или муниципальными, и, соответственно, получающими субсидии от государств или не получающими таковых. По своей пропускной способности мировые аэропорты также ранжируются от аэропортов с пропускной способностью в несколько десятков миллионов пассажиров в год до нескольких сотен пассажиров, от нескольких сотен тысяч самолетов-вылетов до нескольких десятков взлето-посадок в год; от аэропортов, принимающих крупнейшие широкофюзеляжные самолеты типа «Боинг-747», ДС-10, аэробусы А-340 и др., до аэропортов, принимающих только мелкие легкомоторные самолеты.

По принадлежности аэропорты делятся на государственные и муниципальные. К *государственным* относятся аэропорты, являющиеся собственностью государства и управляемые государственными органами. Большинство аэропортов развитых и развивающихся стран являются государственными. Исключение составляют США, где только 2 аэропорта – Даллес и Нэшнл в г. Вашингтоне являются государственными, остальные – муниципальными.

Муниципальные аэропорты принадлежат муниципальным органам городов, провинций штатов или группы штатов и управляются администрацией аэропортов, подотчетной этим муниципалитетам.

По типу операций аэропорты делятся на международные, внутренние и смешанные.

Международными называются аэропорты, в которые или из которых выполняются международные полеты. Обязательным для любого международного аэропорта является наличие иммиграционного, тамо-

женного и санитарно-карантинного контроля и других специальных служб. Международные аэропорты могут выполнять как международные, так и внутренние операции.

Внутренними называются аэропорты, в которые, из которых или через которые осуществляются авиаперевозки только внутри данной страны.

Смешанными называются аэропорты, выполняющие как внутренние, так и международные операции. Например, смешанным будет считаться внутренний аэропорт, имеющий специальный сектор для обслуживания международных перевозок, или международный аэропорт, из которого выполняются внутренние полеты. Большинство магистральных аэропортов являются смешанными.

По пропускной способности аэропорты могут быть разделены на крупнейшие, крупные, средние и мелкие. Под пропускной способностью понимается среднегодовое количество пассажиров, отправляемых и принимаемых аэропортом, количество тонн грузов и почты, обрабатываемых аэропортом, и количество парных операций (взлето-посадок), выполняемых в данном аэропорту.

Крупнейшие аэропорты – аэропорты с пропускной способностью более 30 млн пассажиров в год, выполняющие более 400 тыс. взлето-посадок и обрабатывающие более 100 тыс. т. грузов и почты в год. В соответствии с этой классификацией к крупнейшим относятся 25 аэропортов мира (табл. 1.10). Из крупнейших аэропортов мира первое место по пропускной способности занимает аэропорт Атланта.

Таблица 1.10

Рейтинг аэропортов мира

№	Город	Аэропорт	Страна	Пасс. в год (тысяч)
1	Atlanta	Hartsfield Int'l	США	103 903
2	Beijing	Capital	Китай	95 786
3	Dubai	International	ОАЭ	88 242
4	Tokyo	Haneda International	Япония	85 263
5	Los Angeles	International	США	84 558
6	Chicago	O'Hare International	США	79 828
7	London	Heathrow	Великобритания	77 988

Продолжение табл. 1.10

№	Город	Аэропорт	Страна	Пасс. в год (тысяч)
8	Hong Kong	International	Гонконг	72 867
9	Shanghai	Pudong International	Китай	70 001
10	Paris	Charles de Gaulle	Франция	69 471
11	Amsterdam	Schiphol	Нидерланды	68 400
12	Dallas/Fort Worth	International	США	67 092
13	Guangzhou	Baiyun International	Китай	65 807
14	Frankfurt	International	Германия	64 500
15	Istanbul	Ataturk International	Турция	63 727
16	Delhi	Indira Gandhi Int'l	Индия	63 452
17	Jakarta	Soekarno Hatta Int'l	Индонезия	63 016
18	Singapore	Changi	Сингапур	62 220
19	Seoul	Incheon International	Южная Корея	62 082
20	Denver	International	США	61 379
21	New York	JFK	США	59 345
22	Bangkok	Suvarnabhumi	Тайланд	59 080
23	Kuala Lumpur	International	Малайзия	58 517
24	San Francisco	International	США	55 833
25	Madrid	Barajas	Испания	53 403
26	Chengdu	Shuangliu Int'l	Китай	49 802
27	Las Vegas	McCarran Int'l	США	48 500
28	Barcelona	El Prat	Испания	47 285
29	Mumbai	International	Индия	47 204
30	Toronto	Pearson International	Канада	47 130
31	Seattle	Tacoma Int'l	США	46 934
32	Charlotte	Douglas	США	45 910

Продолжение табл. 1.10

№	Город	Аэропорт	Страна	Пасс. в год (тысяч)
33	Shenzhen	Baonan International	Китай	45 611
34	London	Gatwick	Великобритания	45 562
35	Taipei	Taoyuan International	Тайвань	44 879
36	Mexico City	Benito Juarez Int'l	Мексика	44 732
37	Kunming	Changshui International	Китай	44 728
38	Orlando	International	США	44 611
39	Munich	International	Германия	44 595
40	Miami	International	США	44 071
41	Phoenix	Sky Harbor	США	43 922
42	Newark	Liberty International	США	43 393
43	Sydney	Kingsford Smith Int'l	Австралия	43 324
44	Manila	Ninoy Aquino Int'l	Филиппины	42 000
45	Shanghai	Hongqiao Int'l	Китай	41 884
46	Xian	Xianyang Int'l	Китай	41 857
47	Rome	Fiumicino	Италия	40 972
48	Houston	George Bush	США	40 696
49	Tokyo	Narita International	Япония	40 687
50	Москва	Шереметьево	Россия	39 641
51	Chongqing	Jiangbei International	Китай	38 715
52	Boston	Logan Int'l	США	38 412
53	Minneapolis/St. Paul	International	США	38 034
54	Sao Paulo	Guarulhos Int'l	Бразилия	37 750
55	Bangkok	Don Mueang Int'l	Тайланд	37 184
56	Melbourne	Tullamarine	Австралия	36 492

Продолжение табл. 1.10

№	Город	Аэропорт	Страна	Пасс. в год (тысяч)
57	Hangzhou	Xiaoshan Int'l	Китай	35 570
58	Doha	International	Катар	35 500
59	Detroit	Wayne County	США	34 701
60	Jeddah	King Abdulaziz Int'l	Сауд. Аравия	34 070
61	Fort Lauderdale	Hollywood Int'l	США	32 500
62	Paris	Orly	Франция	32 042
63	Istanbul	Sabiha Gokcen International	Турция	31 316
64	Bogota	El Dorado Int'l	Колумбия	30 990
65	Москва	Домодедово	Россия	30 658
66	Jeju	International	Южная Корея	29 600
67	Dublin	International	Ирландия	29 600
68	Philadelphia	International	США	29 586
69	New York	LaGuardia	США	29 502
70	Zurich	Zurich	Швейцария	29 400
71	Copenhagen	Kastrup	Дания	29 200
72	Osaka	Kansai Int'l	Япония	27 983
73	Palma de Mallorca	Palma de Mallorca	Испания	27 971
74	Manchester	International	Великобритания	27 800
75	Oslo	Gardermoen	Норвегия	27 500
76	Lisbon	Lisbon	Португалия	26 670
77	Stockholm	Arlanda	Швеция	26 600
78	Baltimore	Washington Int'l	США	26 390
79	Antalya	International	Турция	26 346
80	London	Stansted	Великобритания	25 900
81	Nanjing	Lukou International	Китай	25 823
82	Seoul	Gimpo International	Южная Корея	25 100

Продолжение табл. 1.10

№	Город	Аэропорт	Страна	Пасс. в год (тысяч)
83	Bengaluru	Kempegowda International	Индия	25 047
84	Riyadh	King Khalid International	Сауд. Аравия	25 000
85	Brussels	National	Бельгия	24 800
86	Dusseldorf	International	Германия	24 641
87	Xiamen	Gaoqi International	Китай	24 485
88	Vienna	Vienna	Австрия	24 400
89	Zhengzhou	Xinzheng Int'l	Китай	24 299
90	Salt Lake City	International	США	24 199
76	Lisbon	Lisbon	Португалия	26 670
77	Stockholm	Arlanda	Швеция	26 600
78	Baltimore	Washington Int'l	США	26 390
79	Antalya	International	Турция	26 346
80	London	Stansted	Великобритания	25 900
81	Nanjing	Lukou International	Китай	25 823
82	Seoul	Gimpo International	Южная Корея	25 100
83	Bengaluru	Kempegowda International	Индия	25 047
84	Riyadh	King Khalid International	Сауд. Аравия	25 000
85	Brussels	National	Бельгия	24 800
86	Dusseldorf	International	Германия	24 641
87	Xiamen	Gaoqi International	Китай	24 485
88	Vienna	Vienna	Австрия	24 400
89	Zhengzhou	Xinzheng Int'l	Китай	24 299
90	Salt Lake City	International	США	24 199

№	Город	Аэропорт	Страна	Пасс. в год (тысяч)
91	Vancouver	International	Канада	24 166
92	Washington	Reagan National	США	23 928
93	Changsha	Huanghua International	Китай	23 765
94	Abu Dhabi	International	ОАЭ	23 500
95	Okinawa	Naha	Япония	23 400
96	Qingdao	Liuting International	Китай	23 211
97	Brisbane	Brisbane	Австралия	23 206
98	Wuhan	Tianhe International	Китай	23 129
99	Cancun	International	Мексика	23 000
100	Washington	Dulles International	США	22 893

Крупные аэропорты – аэропорты с пропускной способностью до 20 млн пассажиров в год; на них совершается до 200 тыс. взлетов-посадок и отправляется не менее 50 тыс. т грузов и почты в год.

Средние аэропорты – аэропорты с пропускной способностью до 5 млн пассажиров в год; в которых выполняется свыше 50 тыс. парных операций и из которых отправляется свыше 50 тыс. т грузов и почты в год.

Мелкие аэропорты – международные, а также магистральные и региональные аэропорты с пропускной способностью до 1 млн пассажиров в год, выполняющие менее 30 тыс. взлетов-посадок в год и отправляющие менее 30 тыс. т грузов и почты в год.

Как следует из приведенных в табл. 1.10 данных, аэропорты существенно различаются по своей пропускной способности, от которой, в свою очередь, зависит их экономическое положение. Источниками доходов большинства аэропортов являются сборы за взлет-посадку, а также за аэронавигационное и коммерческое обслуживание воздушных судов, которые они взимают с авиакомпаний-владельцев самолетов. В результате аэропорты и авиакомпании вступают между собой в экономические отношения, которые носят сложный и противоречивый характер. В настоящее время прослеживается тенденция к глобализации воздушного транспорта, когда крупнейшие авиакомпании приглашают в свои альянсы и средние региональные авиакомпании, чтобы овладеть большей долей рынка мировых авиаперевозок.

1.2.4. Система воздушного транспорта России

Созданная в 1923 году отечественная гражданская авиация (ГА) в короткий исторический срок превратилась в важную составную часть транспортной системы России. В настоящее время она оснащена парком воздушных судов (ВС) международного класса, имеет мировую сеть воздушных линий как в России, так и за ее пределами, располагает значительной современной инфраструктурой и необходимым кадровым потенциалом.

Воздушная транспортная система Российской Федерации – это единство закономерно расположенных и находящихся во взаимосвязи частей организации передвижения по воздуху воздушными судами людей и грузов. Основной целью деятельности воздушной транспортной системы является обеспечение потребностей граждан и экономики в сфере предоставления услуг по осуществлению воздушных перевозок и выполнения авиационных работ.

В общем виде структура воздушного транспорта включает: потребителей транспортных услуг (пассажиры, грузоотправители, грузополучатели); авиакомпании; аэропорты; агентства; организации управления воздушным движением; организации по организационному обеспечению полетов.

В общей структуре воздушного транспорта также участвуют общегосударственные, местные (региональные) органы власти. Под общегосударственными органами власти понимаются следующие органы: регулирующие гражданскую авиацию; военные, пограничные и полицейские; таможенные и иммиграционные; ветеринарно-карантинные и санитарно-эпидемиологические; другие органы государственной власти.

Функциями общегосударственных органов власти является обеспечение безопасности страны и государственное регулирование участия процесса авиаперевозки (рис. 1.11).

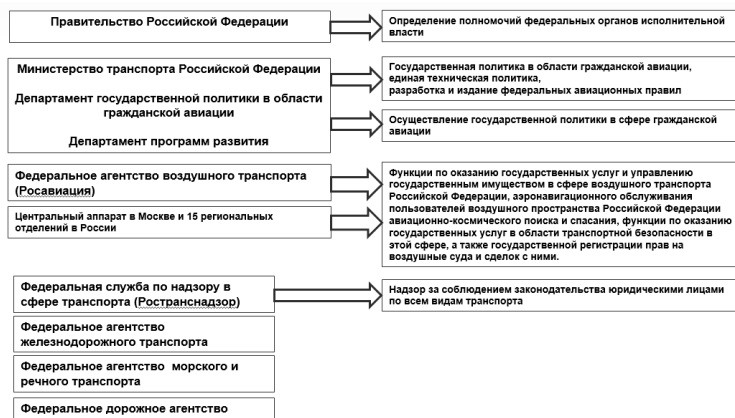


Рис. 1.11. Государственное регулирование участников процесса авиаперевозки

Основной функцией государственной единой системы управления воздушным движением является организация воздушного движения и управление воздушными судами во внеаэропортовых зонах.

ГА России является сложной, широко разветвленной системой, состоящей из предприятий-авиаперевозчиков, выполняющих пассажиро- и грузоперевозки; предприятий, выполняющих различные виды авиационных работ; обеспечивающей инфраструктуры, а также управляющих, контролирующих и учебных учреждений. Авиационная отрасль включает в себя спектр сфер деятельности по разработке, производству, эксплуатации, обслуживанию и ремонту воздушных судов. Большое количество предприятий и компаний из множества секторов науки и промышленности связаны с авиационной промышленностью, т.к. выполняют их заказы и разработки. Таким образом, ГА РФ представляет собой систему являющуюся органической совокупностью взаимодействующих между собой элементов, все структурные подразделения которой связаны между собой. В состав авиационной транспортной системы входят: персонал, воздушные суда, авиакомпании, аэропорты, предприятия по организации воздушного движения, организации по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов, центры подготовки персонала, научно-исследовательские организации, учебные заведения (рис. 1.12).



Рис. 1.12. Структура авиатранспортной системы ГА России

Примерная численность персонала в гражданской авиации составляет около 220 тысяч человек, из них летный состав примерно 14,2 тысяч человек, лица, осуществляющие организацию воздушного движения – 40 тысяч человек, технический состав – 12,3 тысяч человек.

Основным структурным элементом авиационной транспортной системы гражданской авиации является парк воздушных судов. В настоящее время в гражданской авиации эксплуатируется 2528 воздушных

судов, а в государственном реестре числится более 5500 воздушных судов. Разницу составляют воздушные суда, которые в большинстве своем уже не могут быть восстановлены для полетов, а это примерно 54% от всего парка. Парк воздушных судов гражданской авиации морально и физически устарел. Только 10% из парка магистральных и региональных пассажирских воздушных судов России можно отнести к современным. До 70% провозной мощности регионального и магистрального пассажирского парка воздушного транспорта обеспечивают воздушные суда, не соответствующие современным международным нормам по уровню выброса нормируемых в настоящее время загрязняющих веществ.

Далеко не полностью реализованы возможности взаимодействия воздушного транспорта с отечественным авиастроением, отраслями нефтехимии, приспособления и связи, а также координации и взаимодействия с другими видами транспорта.

Крупнейшие российские компании отрасли. На сегодняшний день около 59% рынка внутренних перевозок и 46% международных перевозок обеспечивается пятью компаниями такими как Аэрофлот – Российские авиалинии, S7, «Россия», «Уральские авиалинии» и «ЮТэйр». При этом на долю 20 компаний приходится 80% всех перевозок, более 150 компаний делят оставшиеся 20%. В таблице 1.13 приведены основные показатели российских авиакомпаний за 2017 год по данным Росавиации.

Таблица 1.13

**Основные показатели российских авиакомпаний за 2017 год
по данным Росавиации**

№	Авиакомпания	Кол-во пассажиров, чел	Прирост, %	Пассажирооборот, тыс. п-км	Прирост, %
1	Аэрофлот	32 845 182	13,3	91 809 930,70	11
2	Россия	11 152 738	37,7	28 118 583,79	50,2
3	S7 Airlines ³	9 947 624	4,6	19 100 308,00	5,9
4	Уральские авиалинии	8 000 474	23,7	19 196 917,83	25,1
5	ЮТэйр	7 300 240	9,7	11 731 603,48	8,2
	Итого по 5 авиакомпаниям	69 246 258	16	169 957 343,80	16,7
6	Победа	4 582 755	6,9	7 929 382,92	18,1
7	Глобус	4 305 231	18,4	10 720 566,00	18,5
8	Azur Air	3 747 710	59,9	17 964 634,07	47,7

№	Авиакомпания	Кол-во пассажиров, чел	Прирост, %	Пассажирооборот, тыс. п-км	Прирост, %
9	Nordwind Airlines	3 548 210	98,4	8 526 223,84	48,8
10	ВИМ-Авиа	2 136 764	2,9	5 809 176,61	18,4
11	АТК «Ямал»	1 790 178	23,1	3 683 124,15	26,6
12	Red Wings	1 617 719	75,5	3 148 643,19	81,7
13	Аврора	1 548 221	12,5	2 363 653,30	6,4
14	Royal Flight	1 499 102	50,8	6 524 289,20	47,9
15	Nordstar	1 398 820	8,7	3 059 840,93	8,7
Итого по 15 авиакомпаниям		95 420 968	19,5	239 686 878,01	20,9

ОАО «Аэрофлот – Российские авиалинии» – крупнейшая авиакомпания страны. Перевозит более 32 млн человек в год. В начале 2010 года было принято решение о присоединении к «Аэрофлоту» всех государственных авиакомпаний страны. Изначально планировалось передать государственные пакеты акций таких авиакомпаний как «Владивосток Авиа», «Сахалинские авиатрассы», «Саратовские авиалинии» и полностью государственные «Оренбургские авиалинии», «Кавминводьявиа» и ГТК «Россия». В результате такого слияния планировалось, что объединённая авиакомпания будет перевозить ежегодно более 17,5 млн пассажиров и занимать 35% внутреннего рынка[29]. Но некоторые планы были впоследствии пересмотрены, в частности, «Аэрофлот» отказался от «Саратовских авиалиний», а 51% акций компании были проданы частным инвесторам. По состоянию на март 2016 года:

- 61,17% акций принадлежит государству (в лице Федерального агентства по управлению государственным имуществом);
- 34,04% – в собственности юридических лиц, в том числе у дочернего ООО «Аэрофлот-Финанс» – 5,13158%;
- 4,79% – принадлежит физическим лицам; часть акций компании находится в свободном обращении (тикер AFLT на Московской бирже).

Авиакомпания «Россия» – (юридическое название АО «Авиакомпания «Россия») – российская авиакомпания, входящая в группу Аэрофлот. Компания базируется в Санкт-Петербурге и выполняет более 50 % всех авиаперевозок из аэропорта Пулково, являющегося для неё узловым. Ещё двумя хабами авиакомпании являются московские аэропорты Внуково и Шереметьево. Рейсы авиакомпании, нумерация которых начинается на 6, выполняются под кодом Аэрофлота, рейсы, начинающиеся на 5, под собственным кодом FV.

По итогам 2017 года авиакомпания перевезла свыше 11 млн человек и заняла второе место в списке крупнейших авиакомпаний страны по этому показателю.

С 2016 года под брендом «Россия» начала операционную деятельность новая обновленная авиакомпания, включающая в себя три дочерние авиакомпании Аэрофлота – саму авиакомпанию «Россия», Донавиа и Оренбургские авиалинии. Новый перевозчик позиционируется в среднем ценовом сегменте.

S7 Airlines (юридическое наименование – ПАО «Авиакомпания «Сибирь») – российская авиакомпания, выполняющая внутренние и международные пассажирские авиаперевозки. Имеет хабы в новосибирском аэропорту Толмачёво и московском аэропорту Домодедово, а также дополнительные хабы в Иркутске, Хабаровске и Владивостоке.

Вместе с авиакомпанией Глобус образует холдинг S7 Group, специализирующийся на продаже авиабилетов и пакетных туров, подготовке лётного персонала, ремонте воздушных судов и других авиационных услугах. Сама S7 Airlines является 2-й в стране крупнейшей авиакомпанией, обслужившей за 2017 год свыше 14,2 млн пассажиров, уступая по этому показателю лишь национальному перевозчику Аэрофлоту. Входит в перечень системообразующих организаций России.

С 15 ноября 2010 года авиакомпания является десятым полноправным участником глобального авиационного альянса Oneworld.

Штаб-квартира авиакомпании расположена в городе Оби Новосибирской области вблизи аэропорта Толмачёво.

Уральские авиалинии – российская пассажирская авиакомпания, занимающаяся регулярными и чартерными внутренними и международными перевозками. Штаб-квартира расположена в Екатеринбурге.

Парк воздушных судов авиакомпании «Уральские Авиалинии» состоит из самолетов семейства A320 концерна Airbus. У компании есть хабы в екатеринбургском аэропорту «Кольцово» и московском аэропорту «Домодедово», а также центры технического обслуживания судов в аэропортах «Кольцово» (Екатеринбург), «Домодедово» (Москва), «Курумоч» (Самара) и «Баландино» (Челябинск). Авиакомпания работает и с аэропортом «Жуковский».

Авиакомпания выполняет регулярные и чартерные рейсы из более чем 25 аэропортов России, а также нескольких десятков аэропортов ближнего и дальнего зарубежья. Наибольшее число рейсов выполняется из аэропортов «Домодедово» (50 направлений), «Кольцово» (более 45 направлений), «Пулково» (более 30 направлений), «Шереметьево» (3 направления). «Уральские авиалинии» осуществляют полеты на условиях пятой свободы воздушного пространства (в частности, из России в Бангкок через аэропорты Китая).

С 25 марта 2018 года «Уральские авиалинии» начали выполнять новые региональные рейсы из Международного аэропорта Шереметьево в Екате-

ринбург, Симферополь и Сочи. Полёты выполняются на лайнерах Airbus A320. Шереметьевские рейсы дополняют имеющиеся вылеты из Екатеринбурга в аэропорт Домодедово. В настоящий момент «Уральские авиалинии» – единственная авиакомпания Уральского региона, которая может предложить пассажирам выбор вылета сразу в два аэропорта столицы.

Авиакомпания «ЮТэйр» (*UTair Aviation*) – создана в 2002 году на базе ОАО «Авиакомпания «Тюменьавиатранс». Российская авиакомпания, образующая вместе со своими многочисленными дочерними структурами, такими как Ютэйр-Вертолётные услуги, Ютэйр Карго и другими, один из крупнейших в стране авиахолдингов – Группа «Ютэйр», занимающимся выполнением пассажирских и грузовых авиарейсов по России и за рубежом, а также техническим обслуживанием воздушных судов (самолётов и вертолётов) и подготовкой персонала.

Авиакомпания имеет крупнейший в мире по размерам и грузоподъемности действующий вертолётный флот, работающий как в России, так и в других странах и континентах. По объёму пассажиропотока и пассажирооборота Ютэйр занимает 5-е место в России после Аэрофлота, Россия и S7 Airlines. За 2017 год авиакомпания перевезла на внутренних и международных направлениях 7,3 млн пассажиров (+9,6% к 2016 году).

Крупнейшим узловым аэропортом авиакомпании является московский аэропорт Внуково. Штаб-квартира авиакомпании расположена в Сургуте.

1.2.4. Система обеспечения полетов воздушных судов

Обеспечение полётов организуется и осуществляется с целью безопасного, регулярного и эффективного выполнения рейсов ВС ГА. Для выполнения функциональных задач в аэропорту организуются основные подразделения, отделы, службы, характеристика которых дана в табл. 1.14.

Таблица 1.14

Характеристика основных служб аэропорта

№	Наименование службы	Функции
1	Служба лётной эксплуатации	Организация лётной работы: – организация подготовки лётного состава; – выполнение полётов
2	Штурманская служба	Штурманское обеспечение: – разработка схем маневрирования ВС в районе аэродрома; – штурманская подготовка летного состава (ЛС); – доведение аэронавигационной информации; – контроль готовности ЛС к выполнению полётов

№	Наименование службы	Функции
3	Служба аэронавигационной информации (САИ)	Обеспечение аэронавигационной информацией: – предоставление ЛС аэронавигационной информации; – трассы, карты, поправки, НОТАМ (NOTAM англ. NOtice To AirMen) – оперативно распространяемая информация (извещения) об изменениях в правилах проведения и обеспечения полётов и аэронавигационной информации
4	Управление воздушным движением (УВД)	Обеспечение управления воздушным движением: – планирование и координирование ВД; – непосредственное УВД; – контроль за соблюдением экипажами ВС порядка использования воздушного пространства
5	Метеорологическая	Метеорологическая информация о фактической и ожидаемой погоде на аэродромах и маршрутах полетов ВС (облачность, видимость, ветер, осадки, гроза, опасные явления)
6	Инженерно-авиационное обеспечение	– содержание авиатехники в исправном состоянии; – своевременное и качественное техобслуживание, осмотры, доработки и ремонт ВС; – обеспечение высокого уровня безопасности полётов; – анализ причин отказов АТ и выработка мер по их предупреждению; – контроль за соблюдением правил технической эксплуатации ВС
7	Инженерно-авиационная служба	Авиационно-техническое обеспечение, в том числе непосредственное техническое обслуживание и подготовка ВС к полёту
8	Аэродромная служба (АС)	Аэродромное обеспечение: – проведение мероприятий по эксплуатационной готовности взлетно-посадочной полосы (ВПП), рулежной дорожки (РД); – подготовка лётного поля и зоны радиомаячных систем посадки; – зимнее содержание аэродрома
9	База электросветотехнического обеспечения полетов (ЭСТОП)	Электросветотехническое обеспечение полетов: – техническое обслуживание и содержание СТО в исправном состоянии; – энергоснабжение, резервные источники питания, прожектора, огни высокой и малой интенсивности (ОВИ, ОМИ)

№	Наименование службы	Функции
10	База радиотехнического обеспечения (ЭРТОС)	Радиотехническое обеспечение: – обеспечение органов УВД необходимыми радиотехническими средствами (РТС), средствами связи и контроля за движением ВС; – содержание средств РТО в исправном состоянии (радиолокаторы, посадочные маяки и системы и др.)
11	Орнитологическая	Орнитологическое обеспечение, в том числе проведение мероприятий по предупреждению столкновений ВС с птицами
12	Комплексное наземное обеспечение перевозок (КНОП)	Комплексное наземное обеспечение перевозок, в том числе непосредственное обеспечение подготовки ВС на перроне
13	Производственно-диспетчерская служба предприятия (ПДСП)	Обеспечение оперативного управления производством, в том числе руководство и координация действий звеньев авиапредприятий для выполнения плановых заданий и операций, предусмотренных технологическими графиками подготовки ВС
14	Служба авиационной безопасности (САБ)	Режимно-охранное обеспечение: – досмотр пассажиров, их ручной клади и багажа; – спец. осмотр ВС; – охрана авиационной техники и объектов; – ограждение аэродромов; – пропускной режим.
15	Медико-санитарная служба	Медицинское обеспечение (): – медицинское освидетельствование ЛС и лиц УВД; – контроль санитарно-гигиенического состояния рабочих мест, специального снаряжения.
16	Поисково-спасательная служба (ПСС)	Поисково-спасательное и аварийно-спасательное обеспечение: – поиск и спасение пассажиров и экипажей ВС, потерпевших бедствие; – оказание помощи населению.
17	Служба организации пассажиров бортовым питанием (ОПБК)	Обеспечение бортовым питанием
18	Служба бортпроводников	Обслуживание клиентов на борту ВС

№	Наименование службы	Функции
19	Отдельный отряд пограничного контроля (ООПК)	Пограничное обеспечение Таможенное обеспечение Санитарно-карантинное обеспечение Ветеринарное обеспечение Фитосанитарное обеспечение Иммиграционный контроль
20	Служба спецавтотранспорта	Оперативное обеспечение всех служб спецавтотранспортом, оборудование машин проблесковыми огнями, обеспечение безопасности движения, подготовки авиарейса, оперативное коммерческое обеспечение авиарейса

В современных условиях самостоятельности авиатранспортных предприятий вышеперечисленные службы в некоторых аэропортах имеют иное название.

Аэропорт может создавать собственные службы для технического обслуживания воздушных судов (инженерно-авиационную службу и др.).

Конкретный перечень, названия и состав служб и подразделений устанавливаются аэропортом самостоятельно (кроме служб, обеспечивающих безопасность полетов и авиационную безопасность), в зависимости от объема и структуры перевозок в аэропорту, состава находящихся на балансе аэропорта зданий и сооружений, особенностей организации управления в аэропорту, распределения ответственности между службами аэропорта и арендаторами, концессионерами по реализации отдельных видов работ, услуг в аэропорту. Но независимо от названия подразделений, должно быть обеспечено выполнение следующих основных задач наземных служб и взаимодействие со службой движения, руководителем полетов.

Все службы аэропорта выполняют работы на аэродроме только с разрешения руководителя полетов аэропорта (РПА), после согласования их проведения с ответственным лицом аэродромной службы, под руководством ответственных лиц службы, выполняющей эти работы.

Руководитель полетов на основании доклада и записи в журнале должностного лица аэродромной службы о состоянии летного поля и личного осмотра летного поля делает заключение о его готовности к полетам и расписывается в журнале.

Записи в журнале состояния летного поля производятся при заступлении на смену, при изменении состояния поверхности летного поля, после окончания работ по подготовке летного поля к полетам.

Должностные лица службы ЭСТОП, базы ЭРТОС и других служб накануне дня проведения работ сообщают аэродромной службе характер работ, место и время проведения в целях совмещения их выполнения по времени.

Выезд на взлетно-посадочную полосу (ВПП), рулежную дорожку (РД) и прилегающие полосы безопасности автомашин и механизмов для содержания аэродромных покрытий, обслуживания посадочных средств и выполнения служебных обязанностей должностными лицами производится по указанию РПА и с разрешения диспетчера.

При выполнении работ на летном поле организацию безопасности движения аэродромных машин, а также контроля за их работой обеспечивает начальник аэродромной службы или ответственное лицо за проведение работ, который обязан по указанию диспетчера, в случае необходимости, принимать меры к немедленному удалению машин, механизмов и людей с летного поля.

Во всех случаях летная полоса и критические зоны радиомаячной системы инструментального захода на посадку (РМС) должны быть свободны от аэродромной техники не позднее, чем за 5 мин до расчетного (уточненного) времени посадки ВС.

При необходимости временного прекращения по техническим причинам приема и выпуска воздушных судов службой движения дается информация о времени начала и окончания работ в адреса, предусмотренные табелем сообщений о движении воздушных судов, но не позднее, чем за 2 часа до начала работ.

1.3. Нормативные документы, регламентирующие перевозки воздушным транспортом

Интенсивное развитие международных воздушных сообщений сопровождается постоянным созданием новых и совершенствованием уже принятых норм и принципов международного и внутригосударственного права, регулирующего взаимоотношения государств и авиапредприятий при авиаперевозках.

Надежность, безопасность и регулярность международных и внутригосударственных воздушных сообщений во многом зависит от выполнения государствами юридических и коммерческих прав, которые устанавливаются и регулируются нормами правовой системы ГА, участвующей изменения и совершенствования этих норм и правил.

Правовая система воздушных сообщений ГА и аэропортов состоит из четырех уровней: международный; государственный; отраслевой и корпоративный.

Международная правовая система воздушных сообщений ГА определяется документами, разрабатываемыми на основе международного

права, международного воздушного права, многосторонних и двусторонних договоров, международных стандартов и рекомендаций Международной организации ГА «ИКАО» и других международных авиационных организаций.

Государственная правовая система воздушных сообщений ГА определяется документами, разработанными на основе Воздушного законодательства РФ, которое состоит из Воздушного кодекса РФ (ВК РФ), федеральных законов, указов Президента РФ, постановлений Правительства РФ, федеральных правил, федеральных авиационных правил, а также принимаемых в соответствии с ними иных нормативных правовых актов РФ.

Отраслевая правовая система воздушных сообщений ГА определяется документами, разработанными на основе отраслевых стандартов (ОСТов), действующих в авиационной сфере.

Корпоративная правовая система аэропорта/авиакомпания определяется документами, разработанными авиапредприятием и согласованными с Воздушным законодательством РФ.

Правовая система гражданской авиации России приведена на схеме (рис. 1.13).



Рис. 1.13. Правовые основы управления деятельностью гражданской авиации

1.3.1. Международные соглашения по перевозкам воздушным транспортом

Международная правовая система воздушного транспорта ГА, устанавливающая правовой режим использования воздушного пространства и регулирующая отношения, в связи с его использованием при ме-

ждународных воздушных перевозках, основывается на принципах и нормах международного воздушного права. Схема международной системы правовых отношений приведена на рис. 1.14.

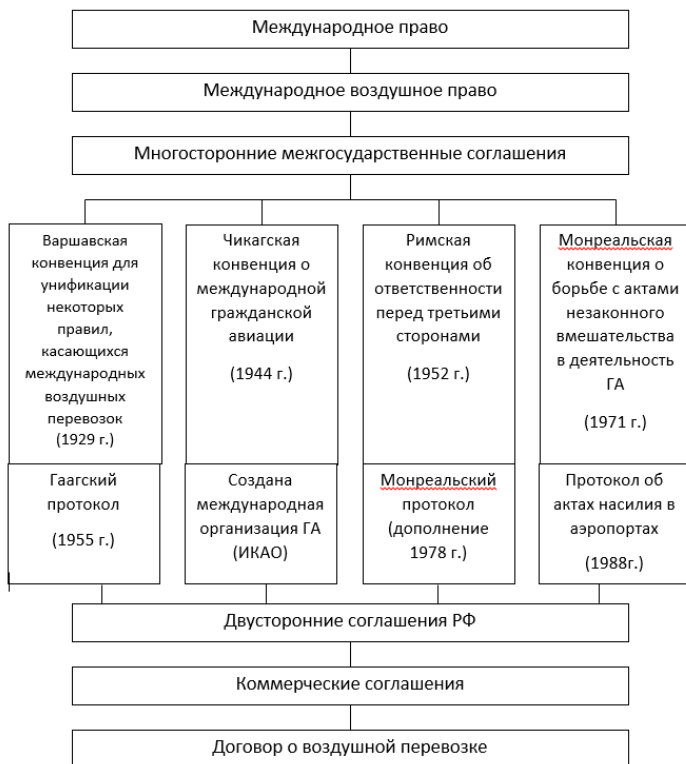


Рис. 1.14. Международная система правовых отношений воздушного транспорта

Международное воздушное право. Международное воздушное право является отдельной отраслью международного права, представляющей собой систему норм и принципов, регулирующих отношения между государствами в связи с использованием воздушного пространства в целях осуществления международных воздушных сообщений и обеспечения их безопасности.

Документы международного воздушного права основываются на общепризнанных понятиях и принципах международного права. К этим принципам относятся:

- суверенное равенство государств;
- взаимный отказ от применения силы и угрозы силой;

- территориальная целостность государств;
- мирное урегулирование споров;
- невмешательство во внутренние дела государства;
- сотрудничество государств;
- добросовестное выполнение государствами своих международных обязательств.

Принципы и нормы международного воздушного права, касающиеся международных воздушных сообщений, в своей совокупности определяют правовой режим воздушного пространства нашей планеты, права и обязанности государств в области международных воздушных сообщений и перевозок пассажиров и грузов, функции и полномочия международных организаций по вопросам гражданской авиации, правовой статус авиапредприятий, права и обязанности эксплуатирующих (авиакомпаний), обслуживающих (аэропорты) авиапредприятий, а также экипажа воздушных судов, пассажиров, отправителей и получателей груза.

Принципы международного воздушного права представлены на рис. 1.15.

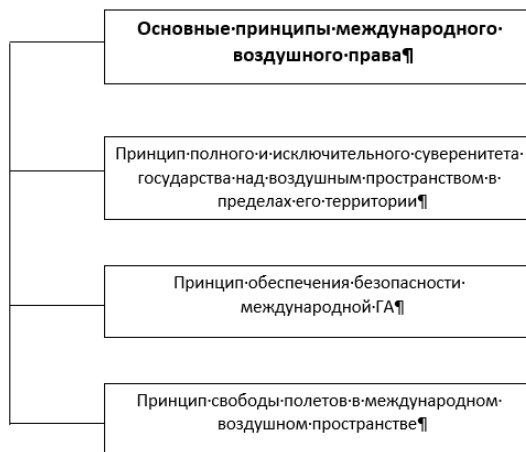


Рис. 1.15. Основные принципы международного воздушного права

Система норм и принципов международного воздушного права, регулирующая воздушные сообщения, затрагивает многосторонние интересы различных государств. Установление таких норм и принципов потребовало участия заинтересованных государств, т.е. создания и принятия многосторонних государственных договоров (соглашений).

Многосторонние государственные договоры (соглашения). Международный договор является основным источником норм и принципов

международного воздушного права. Международный договор является юридической формой соглашения между субъектами международного воздушного права, главным образом между государствами, при создании или изменении определенного правила в качестве нормы международного воздушного права. В международном воздушном праве существуют различные наименования такого соглашения: договор, конвенция, протокол, различие в названиях не влияет на статус этих документов.

Варшавская конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (1929 год)

С ростом воздушных перевозок особое место в международном праве занял вопрос об ответственности эксплуатанта воздушного судна перед пассажиром, право приемниками и грузовладельцами за вред, который может быть причинен в результате воздушной перевозки. 12 октября 1929 г. в Варшаве представители 23 государств подписали «Конвенцию для унификации некоторых правил, касающихся международной воздушной перевозки». СССР ратифицировал Варшавскую конвенцию 7 июля 1934 года. Варшавская конвенция унифицировала в однообразном порядке условия международных воздушных перевозок в отношении документов, употребляемых для этих перевозок, определила порядок и пределы ответственности перевозчика, основные принципы предъявления исков и претензий и ряд других вопросов.

Ее участниками в настоящее время являются 127 государств. Варшавская конвенция установила перечень и формы единообразных по содержанию перевозочных документов, которые используются в практике воздушных перевозок и в настоящее время:

- пассажирский билет;
- багажная квитанция;
- грузовая накладная;
- квитанция сверхнормативного багажа;
- багажная и грузовая бирки.

С развитием международных авиaperезовок и гражданской авиации в целом отдельные положения Варшавской конвенции потребовали уточнения.

Гаагский протокол 1955 года

28 сентября 1955 года в Гааге представителями 27 государств, в том числе СССР, был подписан Протокол, внесший ряд поправок в Варшавскую конвенцию.

Гаагский протокол изменил редакцию отдельных статей, упростил статьи по оформлению перевозочной документации и увеличил вдвое пределы ответственности перевозчика перед пассажиром, установил сроки подачи претензий при неисправностях воздушной перевозки багажа и груза.

Конвенция и Протокол должны читаться и истолковываться вместе как единый документ и называются Варшавская конвенция с изменениями, внесенными в Гааге в 1955 году. Гаагский протокол подписали 113 государств.

Варшавско-Гаагская система ответственности является основой для регулирования ответственности авиаперевозчиков, являющихся ее участниками.

США не ратифицировали Варшавскую конвенцию и применяют более высокие пределы ответственности.

Варшавская система ответственности авиаперевозчика является основой ст. 116 Воздушного кодекса Российской Федерации 1997 года «Общие принципы ответственности», определяющей ответственность перевозчика при международных перевозках.

Чикагская конвенция «О международной гражданской авиации»

Особое место в международном воздушном праве занимает Конвенция о международной гражданской авиации «Чикагская конвенция».

В 1944 году США предложили союзникам и ряду нейтральных стран, всего 55 государствам, обсудить на конференции проблемы развития гражданской авиации в послевоенный период. Конференция состоялась в ноябре 1944 года в Чикаго, на ней при участии представителей 52 стран была принята Чикагская конвенция о международной гражданской авиации. Целью Конвенции, как об этом сказано в преамбуле к ней, является: «стремление к более широкому развитию международной гражданской авиации и международных связей, что будет способствовать развитию и укреплению дружбы и взаимопонимания между нациями и народами всего мира».

На сегодняшний день это основной международно-правовой документ, регулирующий деятельность гражданской авиации и порядок использования воздушного пространства.

Конвенция о международной гражданской авиации состоит из преамбулы и четырех частей, включающих 22 главы и 96 статей.

Часть 1. «Аэронавигация»; Часть 2. «Международная организация гражданской авиации (ИКАО)»; Часть 3. «Международный воздушный транспорт»; Часть 4. «Заключительные положения».

В первой части конвенции «Аэронавигация» в главе 1. «Общие принципы и применения Чикагской конвенции» «признается полный и исключительный суверенитет государства над воздушным пространством над его территорией, которая включает сухопутные территории и прилегающие к ним территориальные воды, а также территории, находящиеся под суверенитетом, сюзеренитетом, протекторатом или мандатом государства члена ИКАО».

Данное положение конвенции лежит в основе воздушного законодательства РФ, главы 1 Воздушного кодекса России: «Российская Феде-

рация обладает полным и исключительным суверенитетом в отношении воздушного пространства Российской Федерации».

Чикагская конвенция применима только к гражданской авиации и не применяется к государственной авиации, используемой на военной, таможенной и полицейской службах.

Такое же определение авиации устанавливает и Воздушный кодекс РФ глава III (ст. 20–26) «Государственное регулирование деятельности в области авиации».

После ратификации Чикагской конвенции законодательными органами 26 стран 4 апреля 1947 года было объявлено об образовании Международной организации гражданской авиации (ИКАО), основное назначение которой состоит в том, «чтобы международная гражданская авиация могла развиваться безопасным и надлежащим образом и чтобы международные воздушные сообщения могли устанавливаться на основе равных возможностей и осуществляться надежно и экономично».

К настоящему времени членами ИКАО являются 187 государств, СССР вступил в ИКАО в 1970 году, а в 1977 году стал членом Совета ИКАО.

В настоящее время Чикагская конвенция является действующим рабочим документом, регулирующим деятельность воздушных сообщений, документом, который создается и совершенствуется по мере необходимости, новые положения которого передаются в качестве информации, регламентирующей деятельность гражданской авиации государств-членов ИКАО в виде «Стандартов и рекомендуемой практики ИКАО». Принимаемые положения вносятся как дополнения и изменения к уже принятым нормам и принципам международного воздушного права.

Римская конвенция об ответственности перед третьими лицами 1952 года

Уже начиная с 30-х годов отдельными государствами предпринимались попытки урегулирования других важных вопросов международного воздушного права, к ним относились вопросы по возмещению вреда, причиненного воздушным судном третьим лицам на поверхности. В настоящее время действует конвенция о возмещении вреда, причиненного иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности – Римская конвенция 1952 года. Конвенция устанавливает объективную ответственность владельца (эксплуатанта) воздушного судна за ущерб, причиненный третьим лицам на поверхности (исключали эту ответственность только небрежность, неправомерные действия или упущения потерпевшего, а также военный конфликт или гражданские беспорядки, прямым следствием которых был причиненный вред). Пределы ответственности для каждого воздушного судна и в каждом отдельном случае зависят от взлетной массы воздушного судна.

Конвенция ратифицирована 39 государствами. СССР присоединился к Конвенции в 1982 году.

В Монреале 27 сентября 1978 года был подписан Протокол об изменениях этой конвенции. В соответствии с этим Протоколом значительно повышаются пределы ответственности, вносятся ряд изменений и упрощений текста конвенции.

На перевозчике (эксплуатанте) воздушного судна по российскому законодательству лежит обязанность возместить причиненный им вред третьим лицам на поверхности в размере, установленном статьями 130 и 131 Воздушного кодекса РФ «Размеры ответственности за вред, причиненный при воздушной перевозке» и «Обязательное страхование ответственности владельца воздушного судна перед третьими лицами».

Монреальская конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, 1971 год

Резкий рост числа актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации вызвал законное беспокойство международного сообщества. Для применения правовых норм в этих случаях разработан и принят ряд международно-правовых документов, направленных на борьбу с этим явлением: «Конвенция о преступлениях и некоторых других действиях, совершенных на борту воздушного судна» (Токио, 1963 г.), «Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов» (Гаага, 1970 г.), «Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации» (Монреаль, 1971 г.). Российская Федерация является участником всех этих конвенций. В 1988 г. подписан также «Протокол о борьбе с незаконными актами, направленными против насилия в аэропортах», дополняющий «Конвенцию о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации», принятую в Монреале 23 сентября 1971 года.

Этими документами создана система борьбы с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. Определены признаки, характеризующие соответствующие преступления, условия и порядок применения механизма борьбы с этими преступлениями. При решении вопросов выдачи и наказания преступников действует принцип: «выдай или накажи сам».

В Российской Федерации на основе этих документов разработано постановление Правительства РФ «О федеральной системе обеспечения защиты деятельности ГА от актов незаконного вмешательства».

Непосредственно о выдаче или возвращении лиц, совершающих акты незаконного захвата воздушных судов, большинство государств заключают двусторонние договора. Россия имеет ряд двусторонних соглашений о сотрудничестве в предотвращении угона гражданских воздушных судов (с Финляндией, Ираном, Афганистаном и др.), предусматривающих, в частности, выдачу преступников. Основные положен-

ния обязательств Международных конвенций и соглашений, имеющих целью обеспечение безопасности и порядка международных воздушных сообщений, «защищенности авиации от незаконного вмешательства в деятельность в области авиации», закреплены и представлены в главе XII Воздушного кодекса РФ «Авиационная безопасность» и во внутригосударственном (административном, гражданском, уголовном, воздушном) праве, регулирующем отношения между физическими и юридическими лицами, возникающие в процессе осуществления воздушных сообщений.

Международные стандарты и рекомендации ИКАО и ИАТА. Международная организация гражданской авиации (ИКАО) – International Civil Aviation Organization (ICAO). Любое государство-член Организации Объединенных Наций (ООН), входившее во время второй мировой войны в антигитлеровскую коалицию, и нейтральные страны становятся членами ИКАО на тридцатый день после направления правительству США извещения о присоединении к Чикагской конвенции.

Если Генеральная Ассамблея ООН рекомендует исключить какое-либо государство из всех международных организаций, являющихся специализированными учреждениями ООН или входящих в систему ООН, или если такое государство исключено из ООН, то оно автоматически перестает быть членом ИКАО.

ИКАО имеет высший орган – Ассамблею и управляющий орган – Совет. Ассамблея собирается не реже одного раза в три года, созывается Советом. Каждому государству, входящему в организацию, предоставляется право одного голоса. Решения Ассамблеи принимаются большинством голосов, за исключением случаев, предусмотренных Конвенцией. На Ассамблее подробно обсуждаются техническая и экономическая деятельность организации, а также вопросы правовой и технической помощи, разрабатываются руководящие документы для использования другими учреждениями ИКАО. Хотя руководящим органом ИКАО является Ассамблея, управление организацией осуществляет Совет, состоящий из 30 представителей, при выборе которых учитывается вклад государства в развитие воздушного транспорта и их географическое положение. Одной из основных задач и обязанностей Совета является разработка международных стандартов и рекомендаций. После утверждения этих документов они включаются в Приложения к Конвенции, всего таких Приложений 18.

Структура ИКАО и состав приложений к Чикагской конвенции приведен на рисунке 1.16.

Основной источник доходов ИКАО – членские взносы государств-членов. Размеры взносов определяются Советом по шкале взносов на трехгодичный срок и утверждаются Ассамблеей ИКАО. Принципы определения членских взносов устанавливаются Ассамблеей.



Рис. 1.16. Структура ИКАО и состав приложений к Чикагской конвенции

Размеры членских взносов государств определяются следующими двумя основными факторами:

- платежеспособностью государства;
- заинтересованностью государства в гражданской авиации и его вкладом в гражданскую авиацию.

В ИКАО работают комитеты по трем направлениям: техническому, экономическому и юридическому.

Одна из главных задач экономического комитета ИКАО состоит в разработке и внедрении в практику мероприятий, способствующих упрощению и стандартизации государственных правил, регулирующих порядок въезда на территорию государства пассажиров и их выезда с этой территории, а также ввоза и вывоза грузов воздушным транспортом. К таким правилам относятся требования органов паспортного контроля, таможенных учреждений, санитарно-карантинной инспекции, валютно-финансовых органов и др.

Программа деятельности ИКАО в этой области включает разработку стандартов и рекомендаций, объединенных в Приложении 9 к Чикагской конвенции.

Деятельность юридических комитетов ИКАО направлена прежде всего на изучение проблем, связанных с пересмотром действующих и разработкой новых конвенций или соглашений по вопросам международного воздушного права. Подготовительная работа в этой области осуществляется Юридическим комитетом ИКАО.

Кроме того, ИКАО проводится постоянная работа по совершенствованию так называемого «внутреннего права» организации – изменению процедурных, административных и прочих правил. Рабочие органы ИКАО регистрируют ратификации и дают толкование Чикагской конвенции 1944 г. и других международных соглашений, регистрируют такие соглашения и осуществляют сбор национальных законов и правил. Вся документация хранится в библиотеке ИКАО.

Комитет ИКАО по техническим вопросам оказывает техническую помощь через Бюро технической помощи по таким направлениям, как:

- наземные службы и средства, необходимые для обеспечения деятельности воздушного транспорта;
- службы обеспечения безопасности полетов, включающие разработку норм летной годности, летной эксплуатации;
- экономика воздушного транспорта;
- организация и управление гражданской авиацией;
- воздушное право и законодательство;
- подготовка летного и технического персонала.

В настоящее время техническая помощь странам оказывается главным образом в трех формах: командирование экспертов, предоставление стипендий для подготовки специалистов за рубежом и поставка оборудования.

Положения Конвенции о международной гражданской авиации, касающиеся единообразия правил, стандартов, процедур и организации в области гражданской авиации, конкретизируются в Приложениях к Конвенции.

В 1948 г. Советом ИКАО были приняты Приложения 1, 2, 3, 5, 6; в 1949 г. – 4, 7, 8, 9, 10; в 1950 г. – 11, 12; в 1951 г. – 13, 14; в 1971 г. – 15, 16; в 1974 г. – 17; в 1983 г. – 18.

Приложение 1. Требования к личному составу гражданской авиации при выдаче свидетельств.

Определяются требования к квалификации, необходимой для получения свидетельств членами летного экипажа и наземного персонала гражданской авиации, устанавливаются медицинские требования для получения этих свидетельств.

Приложение 2. Правила полетов.

Определяются общие правила полетов с целью обеспечения их безопасности, правила визуальных полетов и полетов по приборам.

Приложение 3. Метеорология.

Определяются требования к метеорологическому обслуживанию международной аэронавигации и органам, обеспечивающим такое обслуживание.

Приложение 4. Аэронавигационные карты.

Определяются требования к аэронавигационным картам, необходимым для выполнения международных полетов воздушных судов.

Приложение 5. Единицы измерения, подлежащие исполнению при связи «воздух-земля».

Определяется размерность единиц, используемых для двусторонней связи самолета с землей. Приводится таблица единиц измерения ИКАО.

Приложение 6. Производство полетов.

Часть 1. Международные коммерческие воздушные перевозки.

Часть II. Международная авиация общего применения.

Определяются минимальные требования по производству полетов при регулярных международных воздушных сообщениях и нерегулярных международных воздушных перевозках, выполняемых по найму и за плату, а также по производству любых полетов авиации общего применения, за исключением выполнения авиационных специальных работ.

Приложение 7. Государственные и регистрационные знаки воздушных судов.

Определяются минимальные требования к маркировке для указания государственной принадлежности и регистрационных знаков воздушного судна в соответствии со ст. 20 Конвенции о международной гражданской авиации.

Приложение 8. Летная годность воздушных судов.

Определяется минимальный уровень летной годности, который необходим для признания государствами-членами ИКАО, в соответствии со ст. 33 Конвенции о международной гражданской авиации, сертификатов летной годности других государств, воздушные суда которых выполняют полеты на территорию этих государств или над их территорией.

Приложение 9. Упрощение формальностей при международных воздушных перевозках.

Определяются требования в отношении упрощения паспортно-визового и санитарно-карантинного контроля, таможенных формальностей, формальностей при выезде, въезде и транзите пассажиров, а также порядка оформления прибытия и убытия воздушных судов.

Приложение 10. Радионавигация и радиосвязь.

Состоит из двух томов. В первом рассматриваются оборудование и системы радиосвязи и используемые радиочастоты, во втором – процедуры связи. Определяются требования к посадочным и трассовым радионавигационным средствам, рассматриваются системы связи и порядок использования радиочастот.

Приложение 11. Службы воздушного движения.

Определяются общие требования к обслуживанию воздушного движения, виды обслуживания воздушного движения, требования к диспетчерскому и полетно-информационному обслуживанию воздушного движения, к аварийному оповещению.

Приложение 12. Поиск и спасение.

Устанавливаются принципы создания и работы служб поиска и спасения договаривающегося государства, а также организации взаимодействия с аналогичными службами соседних государств.

Приложение 13. Расследование авиационных происшествий. Устанавливаются общие принципы расследования авиационных происшествий, ответственность и обязанности государств в отношении проведения расследования и предоставления информации об авиационных происшествиях.

Приложение 14. Аэродромы.

Содержит Стандарты и Рекомендации, определяющие требования к физическим и техническим характеристикам аэродромов и оборудованию, которое должно быть обеспечено на аэродромах, используемых для международной авионавигации.

Приложение 15. Аэронавигационная информация.

Определяются общие требования к аэронавигационной информации, функции органов, обеспечивающих эту информацию, и требования к формам представления аэронавигационной информации, таким как АИП и НОТАМ.

Приложение 16. Авиационный шум.

Устанавливаются требования к минимально допустимому уровню шума воздушных судов для выдачи сертификата летной годности.

Приложение 17. Безопасность. Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства.

Устанавливаются Стандарты и Рекомендации в отношении административных и организационных мер пресечения актов незаконного

вмешательства, а также в отношении разработки и осуществления программы безопасности для международных аэропортов и эксплуатантов воздушных судов.

Приложение 18. Перевозка опасных грузов.

Устанавливают правила и требования, предъявляемые к участникам перевозки грузов.

Влияние ИКАО на сегодняшнюю ситуацию в гражданской авиации России в основном сводится к вопросам безопасности полетов. Одна из наиболее важных сейчас программ – это программа, которая дает право и даже обязывает ИКАО выезжать в договаривающиеся страны и оценивать общее состояние безопасности авиaperевозок. Проверяются пилотские свидетельства, техническое обслуживание воздушных судов, проверяются административные документы и деятельность служб авиационной безопасности аэропортов и авиакомпаний. В ноябре 2000 года закончилась проверка России. Результатами проверки комиссия удовлетворена.

Однако есть претензии непосредственно к самой технике, к используемым воздушным судам, в основном – к характеристикам по шумам. Отдельные страны Европы и США в настоящее время уже накладывают ограничения на шум. Некоторые наши воздушные суда, не имеющие соответствующего противозумового оборудования, не могут выполнять полеты туда, где такие ограничения уже введены.

Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) – International Air Transport Association (IATA). Группу Международных неправительственных экономических авиационных организаций возглавляет Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА), которая объединяет авиакомпании, выполняющие регулярные коммерческие перевозки на пяти континентах мира.

ИАТА является международной неправительственной организацией, созданной в Гаване в 1945 году и объединяющей более 200 авиакомпаний. При создании ИАТА насчитывала 57 членов из 31 страны, в основном Европы и Северной Америки. Сейчас в ИАТА входит 270 членов из более 130 государств. ИАТА имеет две штаб-квартиры: одна – в Монреале, другая – в Женеве и региональные бюро. К настоящему времени ИАТА превратилась в организацию, являющуюся второй по важности после ИКАО всемирной организацией, играющей важную роль в организации и координации экономического сотрудничества на международном воздушном транспорте.

Основные цели и задачи ИАТА сформулированы в ст. III ее Устава следующим образом:

– содействовать развитию безопасного, регулярного и экономичного воздушного транспорта в интересах народов мира, поощрять авиационную коммерческую деятельность и изучать связанные с этим проблемы;

– обеспечивать развитие сотрудничества между авиатранспортными предприятиями, принимающими прямое или косвенное участие в международных воздушных сообщениях;

– сотрудничать с Международной организацией гражданской авиации и другими международными организациями и региональными ассоциациями авиакомпаний.

Осуществляя эти цели и задачи, ИАТА ведет активную деятельность на основе специально разработанного «стратегического плана» развития, пересматриваемого раз в три года. В этом плане предусматриваются меры по выправлению финансового положения авиакомпаний путем совместных действий всех членов ИАТА, проведению мероприятий технического, коммерческого, финансового и иного характера. В технической области ИАТА проводит большую работу по оптимизации маршрутов и сокращению дальности полетов, улучшению системы управления воздушным движением и эшелонирования полетов, а также повышению уровня безопасности полетов и тренировки летного персонала. Меры по сокращению маршрутов полета по международным авиалиниям позволяют получить большую экономию топлива.

В области авиaperевозок и эксплуатации аэропортов ИАТА разрабатывает и предлагает для внедрения специальные процедуры обслуживания пассажиров и обработки багажа, грузовой почты и проводит значительную работу по автоматизации и стандартизации эксплуатационной деятельности аэропортов, сокращению размеров ставок и сборов за пользование аэропортами и аэронавигационным оборудованием на маршрутах.

В коммерческой области ИАТА содействует развитию многостороннего коммерческого сотрудничества между авиакомпаниями, разработке программ деятельности генеральных агентов авиакомпаний, а также предлагает меры по организации контроля за продажей авиабилетов. Благодаря усилиям ИАТА внедрена специальная банковская система расчетов с агентами для упрощения продажи авиабилетов, отчетности и перевода денег, которая охватывает около 9 тыс. агентов и обрабатывает 30 млн стандартных перевозочных документов.

Для упрощения взаиморасчетов между авиакомпаниями и расширения финансовой деятельности ИАТА создала центр расчетов – Клиринговую палату, которая осуществляет взаиморасчеты между авиакомпаниями.

Высшим органом ассоциации является ежегодное Генеральное совещание ИАТА. Все активные члены имеют равное право в проведении его обсуждений. В ИАТА работает три постоянных комитета: технический, финансовый и авиaperевозок. Структура ИАТА приведена на рис. 1.17.

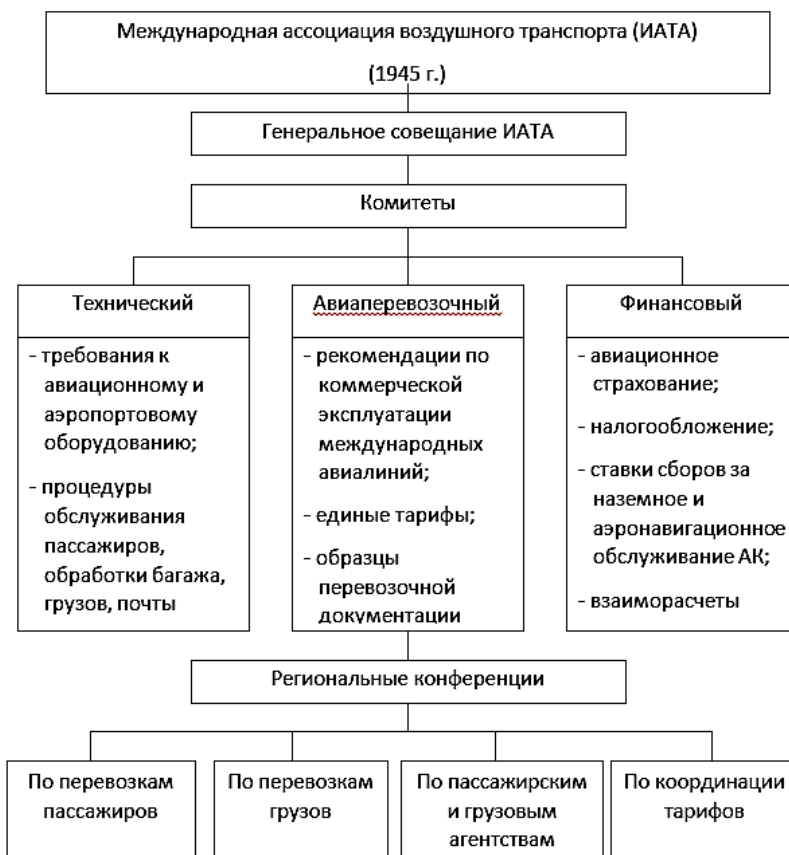


Рис. 1.17. Структура ИАТА

В комитеты входят эксперты, назначаемые авиакомпаниями. Комитет ИАТА по перевозкам организует работу конференций по перевозкам. Конференции ИАТА по перевозкам состоят из четырех процедурных конференций и различных конференций по координации тарифов.

Структура конференции ИАТА по процедурам предназначена для координации коммерческой практики и включает:

- конференцию ИАТА по пассажирским перевозкам, отвечающую за обслуживание пассажиров, включая обработку багажа и документацию, обслуживание пассажиров, процедуры, правила и положения, резервирование, продажу билетов, расписание и стандарты по автоматизации;

- конференцию ИАТА по пассажирским агентствам, ответственную за связь между авиакомпаниями и признанными коммерческими

агентствами по пассажирским перевозкам и другими посредниками, но исключая вопросы, связанные с уровнем вознаграждения;

- конференцию ИАТА по грузовым перевозкам, ответственную за упрощение формальностей и улучшение процессов обработки авиагруза путем стандартизации процедур, систем обмена данными с извлечением максимальных преимуществ для таможенных служб, участвующих перевозчиков, отрасли и соответствующих сторон;

- конференцию ИАТА по грузовым агентствам, ответственную за связь между авиакомпаниями и посредниками, занимающимися распространением и/или обработкой международного авиагруза, но исключая вопросы, связанные с уровнем вознаграждения;

- объединенные совещания конференций ИАТА по пассажирским и грузовым тарифам.

Тремя зонами конференций ИАТА по координации тарифов являются:

- зона 1, которая включает весь континент Северной Америки и Южной Америки и прилегающие к нему острова, а также Гренландию, Бермудские острова, Вест-Индию и острова Карибского моря, Гавайские острова;

- зона 2, которая включает всю Европу (в том числе европейскую часть Российской Федерации) и прилегающие к ней острова, Исландию, Азорские острова, всю Африку и прилегающие к ней острова, остров Вознесения и часть Азии к западу от Исламской Республики Иран и включая ее;

- зона 3, которая включает всю Азию и прилегающие к ней острова, за исключением части, включенной в зону 2, всю Ост-Индию, Австралию, Новую Зеландию и прилегающие к ней острова, а также острова Тихого океана, за исключением островов, включенных в зону 1.

Процесс координации тарифов ИАТА заключается в ведении переговоров участвующими авиакомпаниями в отношении уровней пассажирских и грузовых тарифов и условий, а также в отношении уровня комиссионных для агентств с целью разработки и принятия соглашений (в форме резолюций) для дальнейшего представления правительствам на утверждение.

Наряду с координацией тарифов и ранее описанными конференциями по процедурам ИАТА осуществляет три определенных вида профессиональной деятельности:

- определенные основные функции, включая представительство от имени отрасли, связь между правительствами и пользователями, обучение персонала авиакомпаний, техническая деятельность и автоматизация отрасли;

- различные другие виды деятельности по координации деятельности отрасли, включая упрощение формальностей и предотвращение незаконных действий;

– различные виды самофинансирования, такие как: публикация, финансовое обслуживание, аккредитация агентств и обучение персонала, программы по управлению доходами.

Среди наиболее заслуживающих внимания видов деятельности ИАТА, связанных с регулированием в области воздушного транспорта, являются:

– конференция ИАТА по координации расписаний, проводимая два раза в год, где авиакомпании координируют свои расписания и «окна» аэропортов (конкретное время, выделяемое воздушному судну для посадки или взлета);

– система урегулирования взаиморасчетов (BSP), которая обеспечивает автоматическую обработку расчетов между авиакомпаниями и их пассажирскими агентствами;

– система урегулирования расчетов за грузовые перевозки (CASS), обеспечивающая автоматизированную обработку расчетов между авиакомпаниями и их грузовыми агентствами;

– клиринговая палата, которая предоставляет услуги по пропорциональному распределению доходов и позволяет авиакомпаниям-членам урегулировать между собой кредиты и долги в одном месте, тем самым сводя к минимуму необходимость осуществлять трансферные денежные операции;

– система ИАТА/СИТА (система WORLD TRACER) поиска зарегистрированного багажа, который потерян или отправлен не по назначению;

– многосторонние соглашения о совместных перевозках между авиакомпаниями в отношении обычного признания пассажирских билетов и авиагрузовых накладных других перевозчиков.

Международный совет аэропортов (АСИ) – Airports Council International (ACI – World). Международные аэропорты – технически сложные и крайне дорогостоящие комплексы, содержание которых обходится очень дорого, и зачастую получаемых доходов недостаточно для покрытия расходов по их эксплуатации. Все это требует от администрации аэропортов вести постоянные поиски улучшения их технического и финансового состояния. В свою очередь, это стимулирует международное сотрудничество между аэропортами, обслуживающими международные воздушные сообщения. Организации, объединяющие международные аэропорты, образуют большую группу неправительственных организаций.

Одной из основных и наиболее деятельных организаций в настоящее время является Международный совет аэропортов.

Международный совет аэропортов отстаивает свои интересы в ИКАО, ИАТА и других международных организациях гражданской авиации при решении ими проблем, связанных с развитием и эксплуатацией гражданских аэропортов.

Эта международная организация аэропортов мира была создана 1 января 1991 года и первоначально носила название Международный совет ассоциаций аэропортов (Association Council International, ААСИ).

Члены АСИ подразделяются на три категории: действительными членами могут стать гражданские аэропорты всех стран независимо от их правового статуса, ассоциированными – организации, занимающиеся общими вопросами по проектированию, управлению и эксплуатации аэропортов, почетными – лица, внесшие крупный вклад в деятельность АСИ или гражданских аэропортов вообще. Кандидаты, желающие вступить в члены ассоциации, должны быть рекомендованы двумя действительными членами АСИ.

Основные задачи АСИ:

- способствовать принятию законов, инструкций и международных соглашений, которые защищают интересы аэропортов, входящих в состав АСИ;

- вносить вклад в расширение кооперации, взаимопомощи, обмена информацией и возможностей обучения для аэропортов, входящих в АСИ;

- предоставлять членам ассоциации аэропортов своевременную информацию и анализ внутренних и международных событий;

- разрабатывать и способствовать внедрению программ, которые стимулируют общественное понимание экономического и социального значения аэропортов;

- разрабатывать программы и оказывать услуги, необходимые членам ассоциации, сохранять и наращивать число членов ассоциации.

АСИ сотрудничает с многочисленными международными организациями, в частности, с Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) и другими агентствами Организации Объединенных Наций, связанными с деятельностью гражданской авиации, а также тесно сотрудничает с Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА). Регулярные контакты поддерживаются с Международной федерацией ассоциаций линейных пилотов, Международной федерацией ассоциаций авиадиспетчеров, Международной торговой палатой, Международным координационным советом ассоциаций авиакосмической промышленности и многими другими международными организациями во всем мире.

Высшее руководство АСИ осуществляется Генеральной ассамблеей, которая избирает Руководящий Совет.

АСИ имеет пять постоянных комитетов, которые в рамках своей компетенции формулируют политику аэропортов в следующих конкретных областях: экономика, охрана окружающей среды, обслуживание пассажиров, обеспечение безопасности, по техническим вопросам и безопасности полетов.

Экономический комитет занимается:

- системой аэропортовых сборов;
- сборами за безопасность;
- сборами за шум;
- сборами за обслуживание пассажиров;
- консультациями с пользователями;
- увеличением доходов от концессий;
- установлением цен в периоды пиковых ситуаций;
- переводом твердых/мягких валют;
- финансовой статистикой;
- финансированием аэропорта;
- вопросами собственности;
- государственным режимом налогообложения;
- экономическими последствиями для аэропортов таких факторов, как дерегулирование деятельности авиакомпаний и их объединение;
- заключением соглашений по совместному обслуживанию авиалиний;
- контролем за конкуренцией между авиационным транспортом и другими высокоскоростными видами транспорта;
- использованием автоматизированных систем бронирования.

Комитет по охране окружающей среды занимается вопросами:

- сертификации реактивных и винтовых воздушных судов и вертолетов по уровню шума;
- ограничения по использованию определенных типов воздушных судов, связанного с высоким уровнем шума;
- контроля допустимого уровня вредных выбросов от двигателей и загрязнения воздуха в районах аэропортов;
- использования земли в районе аэропорта;
- наземного испытания двигателей;
- применения химикатов для предотвращения и удаления обледенения;
- хранения топлива и борьбы с его просачиванием в грунт;
- использования противотуманных средств;
- контроля сточных вод;
- борьбы со скоплением птиц вблизи аэропортов.

Комитет по обслуживанию пассажиров занимается вопросами:

- обслуживания пассажиров, перевозки багажа, грузов и почты;
- автоматизирования услуг для пассажиров, перевозки грузов и почты;
- развития сети наземного транспорта для доступа в аэропорты;
- перевозки опасных грузов;

- разработки мер по предотвращению перевозки наркотиков;
- соблюдения баланса между комитетом обслуживания и комитетом безопасности.

Комитет по безопасности занимается вопросами:

- безопасности при проектировании аэропорта;
- проверки пассажиров и багажа;
- пропускного режима в аэропортах;
- технологии обеспечения безопасности;
- влияния требований безопасности на работу аэропорта.

Комитет по техническим вопросам и безопасности полетов занимается вопросами:

- предотвращения пробок в воздушном пространстве и в аэропортах;
- состояния аэронавигационных систем;
- физических характеристик взлетно-посадочных полос, рулежных дорожек и мест стоянок воздушных судов;
- состояния визуальных навигационных средств;
- оборудования аэропорта и его оснащения;
- безопасности при работе аэродромных транспортных средств;
- планирования действий во время чрезвычайной ситуации, спасательных мероприятий и мер противопожарной безопасности;
- удаления вышедших из строя воздушных судов.

На сегодняшний день ACI-World объединяет 1250 международных аэропортов из 147 стран и территорий. В ACI-World входят шесть географических регионов:

- ACI-Africa;
- ACI-Asia;
- ACI-Europe;
- ACI-America (Латино-Американский Совет);
- Латинская Америка и страны Карибского бассейна с 31 членом из 28 стран и территорий;
- ACI-Norte-America;
- ACI-Pacific (Тихоокеанский Совет).

Штаб-квартира ACI расположена в аэропорту Женевы. Кроме того, ACI имеет региональные отделения.

ACI выпускает журнал «*ACI World Report*», публикуемый в Англии, дает обзор деятельности ACI, ее Руководящего Совета, Исполнительного комитета, постоянных комитетов и оперативных групп. Он также содержит информацию о деятельности региональных организаций, о многостороннем сотрудничестве с другими международными организациями, освещая аспекты их участия в основных авиационных конференциях. Другая постоянная рубрика посвящена ежемесячному статистическому отчету по объему авиаперевозок в основных аэропортах.

Аэропорты России и государств-участников СНГ являются членами Европейского филиала – ACI-Europe. В 1999 году членами ACI-Europe являются 345 аэропортов, в т.ч. из России 22 и СНГ – 8 аэропортов.

В 1990 году была создана Ассоциация «Аэропорт» ГА стран СНГ. С 2004 года членами Ассоциации являются 220 предприятий, деятельность которых связана с ГА, в том числе 104 крупных аэропорта и авиа-предприятия; 92 завода и производственные филиалы, научно-исследовательские институты и высшие учебные заведения, расположенные на территории России и стран СНГ, Балтии, а также 24 зарубежных фирмы из Германии (10), Франции (2), Швейцарии (3), Финляндии (2), Чехии (1), США (1), Австрии (1), Великобритании (1), Испании (1), Кипра (1) и Латвии (1). Ассоциация «Аэропорт» ГА является негосударственной и некоммерческой организацией.

Ассоциация создана для координации деятельности ее членов, расширения их возможностей, представления и защиты общих имущественных интересов.

Организационный принцип деятельности Ассоциации – представительство ее членов в постоянно действующих комитетах, сформированных по основным направлениям деятельности Ассоциации.

Предметом деятельности Ассоциации является оказание комплекса услуг, связанных с анализом, освоением и внедрением достижений мирового опыта в практику деятельности аэропортовых комплексов и связанных с ними инфраструктур на территории России и стран-участниц СНГ.

Перечень услуг, оказываемых Ассоциацией, включает:

- информационное обслуживание;
- организацию обучения и повышения квалификации персонала;
- рекламирование возможностей членов Ассоциации;
- консультирование их в правовых и финансовых вопросах;
- содействие в формировании коммерческой политики;
- организацию обмена опытом между собой и с внешними организациями;
- представительство интересов своих членов в органах государственной власти и управления, а также в международных организациях.

В соответствии с этими направлениями в Ассоциации работают 10 комитетов:

- Комитет по технике и оборудованию;
- Комитет по аэродромному обеспечению;
- Юридически-правовой комитет;
- Экономический комитет;
- Комитет авиационных горюче-смазочных материалов;
- Комитет по авиационной безопасности;

- Комитет по экологии;
- Комитет по информационным технологиям;
- Комитет по энергетике;
- Комитет по проблемам аэропортов регионального и местного значения.

Комитеты Ассоциации «Аэропорт» ГА являются ее основными рабочими органами, деятельность которых направлена на рассмотрение и обобщение основных проблем гражданской авиации, с которыми сталкиваются члены Ассоциации, и формирование предложений о путях их решения.

Разработанные предложения комитетов направляются в аэропорты России и стран СНГ как рекомендательный материал или входят как дополнения или изменения в руководящие документы органов Государственного управления ГА стран СНГ (Наставления, Положения, Руководства).

Заседания комитетов проводятся по мере необходимости, но не реже двух раз в год.

Основные задачи и направления деятельности комитетов

Технический комитет рассматривает вопросы по созданию, внедрению и эксплуатации:

- спецмашин и механизмов для технического обслуживания воздушных судов;
- средств перронной и внутривокзальной механизации и автоматизации;
- систем и средств обслуживания пассажиров и обработки багажа и грузов;
- а также по решению ряда смежных проблем.

Комитет по аэродромному обеспечению:

- рассмотрение вопросов зимнего и летнего содержания аэродромов;
- создание, внедрение и эксплуатация аэродромной техники и оборудования;
- контроль состояния и ремонта взлетно-посадочных полос, светосигнального оборудования и электроснабжения аэропортов;
- проектирование и строительство аэродромов;
- сертификация и лицензирование аэропортов, аэродромов, оборудования и персонала;
- охрана окружающей среды и решение задач, связанных с орнитологией;
- разработка нормативных документов по задачам Комитета.

Юридически-правовой комитет:

- содействие интеграционным процессам между странами СНГ и Балтии, а также с мировым авиационным сообществом путем формиро-

вания непротиворечивой законодательно-правовой базы функционирования гражданской авиации;

- содействие формированию отраслевой нормативно-правовой базы, не ущемляющей интересы аэропортов;
- анализ деятельности и оценки соответствия существующей законодательно-правовой базы аэропортов и выработка рекомендаций по ее развитию, совершенствованию и соответствию международным нормам и правилам;
- формирование базы данных по существующей законодательно-правовой базе функционирования гражданской авиации в целом и аэропортов в частности;
- подготовка в случае необходимости рекомендаций для органов государственной власти и управления и обращений к ним.

Объектами внимания комитета являются: проекты законов об аэропортах; проекты воздушных кодексов стран СНГ; нормативные документы по сертификации аэропортов и их комплексов; условия лицензирования деятельности аэропортов; нормы, правила, рекомендации международных организаций гражданской авиации (ИКАО, ИАТА и др.).

Экономический комитет:

- взаимоотношения между аэропортами и авиакомпаниями;
- разработка рекомендаций по единым тарифам и ставкам сборов за обслуживание воздушных судов;
- анализ статистики;
- прогнозирование объема перевозок, экономического эффекта от либерализации воздушного транспорта, конкуренции между воздушным и другими видами транспорта;
- подготовка и переподготовка кадров;
- решение ряда смежных проблем.

Комитет по авиаГСМ:

- рассмотрение вопросов о взаимоотношениях служб топливозаправочных комплексов (ТЗК) аэропортов с производителями и поставщиками авиаГСМ;
- вопросы сертификации служб авиаГСМ и лицензирования деятельности ТЗК аэропортов;
- консультации по созданию, внедрению и эксплуатации техники и оборудования для заправки воздушных судов;
- вопросы содержания и хранения авиаГСМ;
- помощь в разработке организационно-правовых норм деятельности ТЗК аэропортов, повышение квалификации ведущих специалистов.

Комитет по авиационной безопасности:

- распространение передового опыта в области авиационной безопасности;

- оказание содействия в сертификации аэропортов по авиационной безопасности;
- подготовка и повышение квалификации руководителей и специалистов служб авиационной безопасности аэропортов;
- оказание содействия в проведении научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по авиационной безопасности;
- участие в разработке проектов законодательных и нормативных актов, в той или иной степени затрагивающих интересы обеспечения авиационной безопасности аэропортов.

Комитет по экологии:

- подготовка и переработка нормативных документов в области охраны окружающей среды применительно к аэропортам;
- внедрение новых экологически чистых технологий в аэропортах;
- системы мониторинга авиационного шума и загрязнения воздуха в районе аэропорта;
- проблемы снижения эмиссии авиадвигателей;
- подготовка и переподготовка кадров, занимающихся вопросами охраны окружающей среды в аэропортах.

Комитет по информационным технологиям (ИТ):

- анализ состояния дел по внедрению ИТ в аэропортах России и за рубежом; выявление проблем создания и развития систем управления для авиационно-транспортных узлов; пути их решения и приоритетность; прогнозирование тенденций развития ИТ на ВТ;
- разработка методологии и основных принципов построения КИС аэроузлов;
- научно-техническая экспертиза проектных решений, обоснование рекомендаций и предложений для реализации и внедрения;
- координация и организационно-методическое руководство работ по разработке и внедрению типовых решений в отрасли;
- систематизация опыта внедрения и эксплуатации АСУ, АСУ ТП, КИС и распространение его по отрасли;
- организация работы системы взаимного информирования, обмена опытом и повышения квалификации в отрасли;
- организация и участие в разработке отраслевых и межотраслевых стандартов в области управления информацией;
- разработка концепции Центра единых нормативных информационных баз отрасли и организация его создания.

За период своей деятельности Ассоциация организовала и провела 29 Международных конференций и выставок, которые являются наиболее продуктивной формой обмена передовым отечественным и мировым опытом, а также стимулирования разработок и производства новых типов техники и оборудования.

Двусторонние соглашения государств. Как видно из вышеизложенного, все основные принципы и нормы международного воздушного права, имеющие непосредственное отношение к воздушным сообщениям, созданы на основе норм, принципов и положений, разработанных многосторонними межгосударственными соглашениями (конвенциями) и на основе дополнений приложений к конвенциям и документов, разработанных международными организациями воздушного транспорта.

Однако процедура заключения многосторонних соглашений достаточно сложна в основном из-за необходимости образования специальных учреждений или организаций для процедуры их проведения в жизнь, а также из-за существующих особенностей и противоречий в национальных законодательствах различных государств. Достаточно эффективно работают лишь те межгосударственные соглашения, которые были приняты на раннем этапе развития воздушных сообщений, устанавливая основополагающие нормы воздушных сообщений.

В настоящее время большинство государств заключают двусторонние соглашения по взаимному использованию воздушного пространства и коммерческой деятельности, регулирующие воздушные сообщения непосредственно между договаривающимися государствами, устанавливая нормы прямого действия, касающиеся непосредственно деятельности конкретных авиапредприятий.

Двусторонние соглашения о воздушном сообщении между правительствами договаривающихся стран на сегодняшний день являются основным международно-правовым документом, определяющим порядок осуществления воздушного сообщения между этими странами. Международные воздушные сообщения Российской Федерации строятся на основе двусторонних соглашений о воздушном сообщении, заключенных правительством бывшего СССР и правительством Российской Федерации, являющейся его правопреемником, с правительствами соответствующих государств. В настоящее время такие соглашения заключены со 137 странами.

Как правило, соглашения о воздушном сообщении содержат перечень договорных линий, по которым каждая из сторон разрешает полеты воздушным судам другой стороны, а также коммерческие права, которые могут использоваться при выполнении предусмотренных соглашением полетов.

Основным положением двустороннего соглашения является назначение авиапредприятия – основного субъекта правоотношений между государствами – авиакомпаний и аэропортов.

Двусторонние соглашения могут содержать положения об аэропортовых и аэронавигационных сборах, о праве свободной продажи перевозок и назначения агентов по продаже, об освобождении от двойного налогообложения доходов авиапредприятий и работников представи-

тельств и некоторые другие вопросы. Структурный состав двустороннего соглашения представлен в табл. 1.15.

Таблица 1.15

Структурный состав двустороннего соглашения

1	ПРЕАМБУЛА	
2	ОПРЕДЕЛЕНИЯ	
3	<p>СТАТЬИ:</p> <p>О предоставлении прав.</p> <p>О справедливой и равной возможности.</p> <p>О назначениях и полномочиях.</p> <p>Об отмене или приостановлении разрешения на эксплуатацию.</p> <p>О емкости.</p> <p>О тарифах.</p> <p>О статистике.</p> <p>О коммерческих операциях.</p> <p>О летной годности.</p> <p>Об авиационной безопасности.</p>	<p>О таможенных пошлинах.</p> <p>О налогах.</p> <p>О сборах с пользователей.</p> <p>О применении законов.</p> <p>О консультациях.</p> <p>Об урегулировании спорных вопросов.</p> <p>О денонсации</p> <p>О многостороннем соглашении.</p> <p>О регистрации.</p> <p>О вступлении в силу.</p> <p>Положение о подписании.</p>
4	<p>ПРИЛОЖЕНИЯ:</p> <p>Права на маршруты (таблицы маршрутов).</p> <p>Права на перевозку.</p> <p>Права на эксплуатацию.</p> <p>Права на емкость.</p> <p>Права на чартерные рейсы и пр.</p>	
5	<p>ПРОТОКОЛ:</p> <p>Дополнение к соглашению.</p> <p>Уточнение соглашения.</p> <p>Изменение соглашения</p>	
6	<p>ОБМЕН ПИСЬМАМИ:</p> <p>Изложение и уточнение позиций</p>	

1.3.2. Воздушное законодательство Российской Федерации

Воздушное законодательство Российской Федерации (РФ), обеспечивающее правовую и организационную деятельность гражданской авиации (ГА), занимает особое место в системе нормативно-правовых обязательств государства, так как оно не должно находиться в противо-

речии с нормами Международного воздушного права; с нормами и правилами Конвенций, участниками которых является государство; стандартами и рекомендуемой практикой ИКАО и одновременно должно соответствовать нормам и требованиям национального законодательства: Конституции РФ, Гражданскому кодексу и другим федеральным законам.

Воздушное законодательство РФ устанавливает в первую очередь: правовые основы использования воздушного пространства над территорией РФ, в том числе воздушное пространство над внутренними водами и территориальным морем; обеспечение коммерческой деятельности при использовании воздушного пространства собственными и иностранными авиаперевозчиками; обеспечение наземного обслуживания авиаперевозок на территории РФ и иностранной территории.

Принципы и нормы Воздушного законодательства РФ разработаны на основе: Воздушного кодекса (ВК); Федеральных законов; указов Президента; постановлений Правительства; Федеральных правил использования воздушного пространства; Федеральных авиационных правил, а также принимаемых в соответствии с ними иных нормативных правовых актов РФ (рис. 1.18).



Рис. 1.18. Воздушное законодательство РФ

Воздушное законодательство предусматривает государственное регулирование воздушного транспорта путем установления норм правоотношений между субъектами, использующими, эксплуатирующими и обслуживающими перевозки.

Государственное регулирование деятельности авиапредприятий на основе воздушного законодательства представлено на схеме (рис. 1.19).

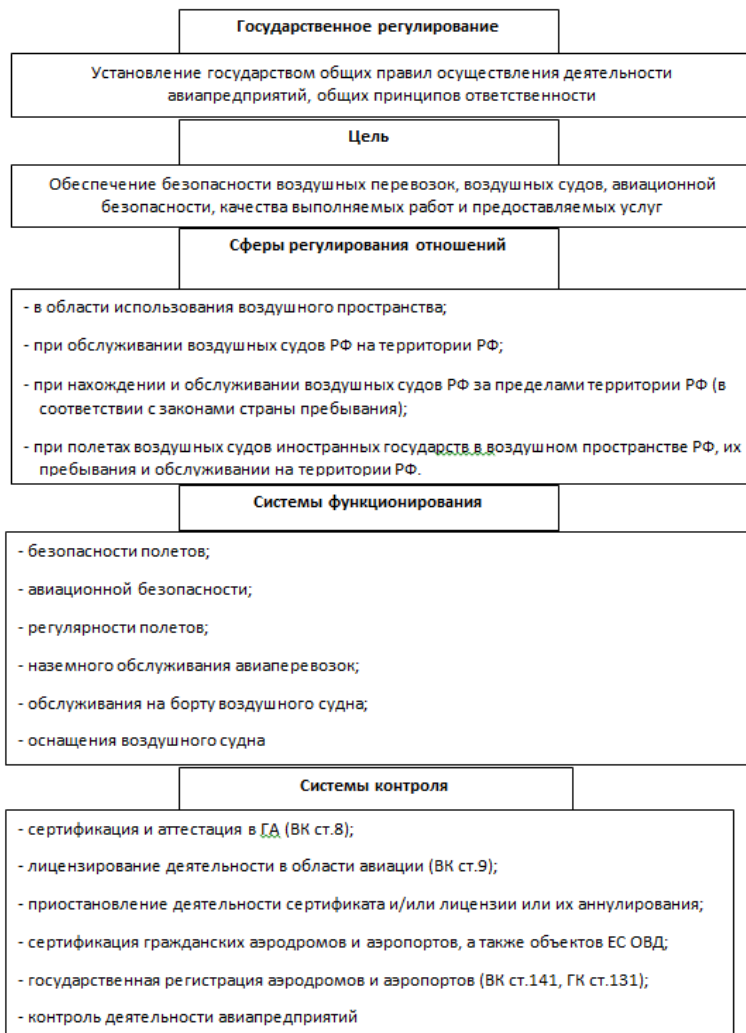


Рис. 1.19. Государственное регулирование деятельности авиапредприятий

Государственная система правовых отношений, несмотря на различные формы собственности авиапредприятий, устанавливает общие правила деятельности авиапредприятий и общие принципы ответственности, которые и должны обеспечить безопасность на воздушном транспорте, а также регулярность авиаперевозок при их качественном обслуживании.

Представленные на схеме сферы регулирования отношений при авиаперевозках обеспечиваются большим количеством различных систем, служб и производств и технического обслуживания. Для обеспечения их безопасной и качественной работы необходим контроль со стороны государства, который в первую очередь требует сертификации, аттестации используемого оборудования, технических средств, средств механизации и прочее, а также лицензирование аэропортовой деятельности.

Воздушный кодекс Российской Федерации. 1 апреля 1997 года введен в действие новый Воздушный кодекс РФ (ФЗ №60 от 19 марта 1997 г.). Настоящий кодекс устанавливает «правовые основы использования воздушного пространства РФ и деятельности в области авиации». Воздушный кодекс РФ создавался в новых экономических условиях, в условиях становления рыночных отношений и частной собственности, соответственно, правовые нормы Воздушного кодекса, прежде всего, устанавливают правовые отношения к имуществу, к защите прав коммерческой деятельности в сфере авиаперевозок и авиационных работ, а также в сфере взаимоотношений между разделившимися авиапредприятиями – аэропортами, авиакомпаниями и индивидуальными предпринимателями, не зависимо от их форм собственности.

В результате появились авиапредприятия с различной формой собственности. Состав и формы собственности авиапредприятий представлены в табл. 1.16.

Таблица 1.16

Состав и формы собственности авиапредприятий

Авиапредприятия	Форма собственности
Авиапредприятия: – госпредприятия; – казенные предприятия; – акционерные общества закрытого и открытого типа; – самостоятельные предприятия	государственная; – частная; – смешанная; – акционерная; – различные формы собственности

Авиапредприятия	Форма собственности
Аэропорты: – госпредприятия федерального значения; – госпредприятия регионального значения; – госпредприятия муниципального значения; – самостоятельные предприятия; – акционерные общества	– государственная; – частная; – смешанная; – акционерная
Авиакомпании: акционерные общества закрытого и открытого типа	– государственная; – частная; – смешанная; – акционерная
Ассоциации: Эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ); Международная ассоциация аэропортов (АСИ); «Авиаинвест»	– акционерная; – смешанная
Новые структуры: «АвиаГСМ»; «Авиатехсервис»; «Аэротранс»	– акционерная

Воздушный кодекс 1997 года отличается от кодекса 1983 года тем, что вводит гражданскую авиацию в рыночную экономику. Прежде всего, это представлено ст. 7 Воздушного кодекса, по которой «имущество гражданской и экспериментальной авиации – воздушные суда, аэродромы, аэропорты, технические средства и другие, предназначенные для обеспечения полетов воздушных судов, средства могут находиться в собственности юридических лиц. В собственности граждан Российской Федерации могут находиться гражданские воздушные суда».

Установление «частной собственности на имущество авиации» требует, с одной стороны, сохранения ответственности государства за его эксплуатацию и за обеспечение безопасности при авиационной дея-

тельности и одновременно – обеспечения коммерческих интересов государства при эксплуатации этой собственности.

В Воздушном кодексе организационно-правовое обеспечение со стороны государства возлагается на «специально уполномоченные органы», деятельность которых заключается в регулировании и контроле деятельности авиапредприятий ГА. Авиапредприятия получили свободу в хозяйственной деятельности и теперь со стороны государства осуществляется только регулирование, контроль и надзор за этой деятельностью. Функции государственного регулирования сводятся к разработке политики развития ГА и нормативно-правовой базы по конкретным сферам деятельности, определяющим как интересы государства, так и непосредственно и интересы авиапредприятий.

Государственному регулированию подлежат следующие сферы деятельности:

- приватизация авиапредприятий;
- регистрация формы собственности авиапредприятий;
- разгосударствление, разделение объединенных авиаотрядов на аэропорт и авиакомпанию;
- заключение международных договоров и соглашений;
- сертификация и лицензирование авиационной деятельности;
- формирование и организация деятельности органов управления и контроля авиапредприятий;
- финансирование авиапредприятий;
- налогообложение авиапредприятий;
- отвод земли для строительства земли и реконструкции аэропортов;
- инвестирование развития инфраструктуры аэропортов;
- формирование ставок сборов и тарифов за наземное обслуживание авиаперевозок;
- формирование Единой системы организации воздушного движения (ЕСОВД) и др.

Контролирующие функции в ГА заключаются в том, что государство требует и обеспечивает сертификацию авиационных предприятий, аттестацию авиационного персонала, а также лицензирование на конкурсной основе авиационной деятельности.

«Обязательной сертификации подлежат юридические лица – разработчики и изготовители воздушных судов и другой авиационной деятельности; юридические лица, осуществляющие техническое обслуживание и ремонт авиационной техники; аэродромы, аэропорты, образовательные учреждения и др., а также юридические лица, деятельность которых непосредственно связана с обеспечением безопасности полетов воздушных судов и авиационной безопасностью. Проведение обязательной сертификации осуществляется возмездно».

Помимо контролирующей функции на государственные органы возлагаются функции по разработке документов, регулирующих деятельность авиапредприятий в отношении:

- стабилизации рынка воздушных перевозок (контроль финансов – экономического состояния авиапредприятий – аэропортов);
- структурной демополизации авиапредприятий, разделения аэропортовой и авиатранспортной деятельности;
- антимонопольного регулирования ценовой политики, аэропортовых ставок сборов, тарифов и цен за наземное обслуживание и тарифов на авиaperевозки путем создания конкурентной среды без дискриминационных условий естественных монополий – аэропортов и чартерных перевозчиков;
- контроля за приватизацией госимущества и повышения эффективности его использования;
- государственной поддержки отдельных авиапредприятий и принятия решений о банкротстве;
- кадровой и социальной политики;
- развития международного сотрудничества и внешнеэкономических связей РФ с международными организациями и др.

Принимаемые по этим вопросам решения, с одной стороны, должны устанавливать объективный и четкий порядок процедуры оценки деятельности авиапредприятий, с другой – защищать интересы государства с учетом новых экономических взаимоотношений.

На данном этапе организационно-правовые нормы отрасли приобрели форму более жесткого регулирования со стороны государства в силу сложившейся ситуации в стране и, соответственно, применения более жестких мер по усилению обеспечения безопасности авиаперевозок. Обеспечение авиационной безопасности в ВК представлено в новой главе «Авиационная безопасность», которая понимается как «состояние защищенности авиации от незаконного вмешательства в деятельность в области авиации». Обеспечение авиационной безопасности возлагается на службы авиационной безопасности, которые имеют право задерживать для передачи правоохранительным органам лиц, нарушивших требования авиационной безопасности. Сотрудникам служб авиационной безопасности при исполнении служебных обязанностей разрешается ношение и применение служебного оружия.

Обязательному предполетному досмотру подлежат: воздушное судно, его бортовые запасы, члены экипажа, пассажиры, багаж, в том числе вещи, находящиеся при пассажире, а также грузы и почта.

При отказе пассажира от предполетного досмотра договор воздушной перевозки с ним считается расторгнутым.

Правила проведения предполетного досмотра устанавливаются федеральными авиационными правилами.

В настоящее время при расширении и увеличении объема международных авиаперевозок все больше возрастает роль международных институтов и международного воздушного права. Воздушное законодательство РФ и основные статьи ВК разработаны на основе Международных Конвенций, стандартов и рекомендуемой практики ИКАО.

Вопрос отношения к правовым нормам международных договоров, подписанных РФ, решаются в ВК на основании Конституции РФ, а именно: «если международным договором РФ установлены иные правила, чем те, которые предусмотрены настоящим кодексом, принимаются правила международного договора».

Особое место в Воздушном кодексе занимает новая глава «Авиационные предприятия». Под *авиационным предприятием* понимается юридическое лицо независимо от его организационно-правовой формы и формы собственности, имеющее основными целями своей деятельности осуществление за плату воздушных перевозок и (или) авиационных работ.

Российские авиационные предприятия и российские индивидуальные предприниматели вправе осуществлять коммерческую деятельность при наличии сертификата эксплуатанта и соответствующей лицензии.

«Под *эксплуатантом* понимается – гражданин или юридическое лицо, имеющее воздушное судно на праве собственности, на условиях аренды или ином законном основании, использующее воздушное судно для полетов и имеющее сертификат (свидетельство) эксплуатанта. Требования к эксплуатанту определяются федеральными авиационными правилами».

Создание на территории РФ авиапредприятия с участием иностранного капитала допускается при условии, что доля иностранного капитала не превышает сорок девять процентов уставного капитала авиационного предприятия, его руководитель является гражданином РФ и количество иностранных граждан в руководящем органе авиационного предприятия не превышает одну треть его состава.

Иностранные авиационные предприятия, международные эксплуатационные агентства и иностранные индивидуальные предприниматели вправе осуществлять коммерческую деятельность на территории РФ в соответствии с российским законодательством, соответствующими международными договорами и лицензиями, полученными от российских властей. Внутренние перевозки на территории РФ могут ими осуществляться только на основании специального разрешения уполномоченного органа в области гражданской авиации.

На территории РФ признается действительным свидетельство эксплуатанта, выданное в иностранном государстве и соответствующее признаваемым стандартам в Российской Федерации.

Предусмотрены контроль за деятельностью авиапредприятий и юридических лиц и меры воздействия при нарушении ими законодательства, международных договоров и условий, выданных им лицензий в виде: предупреждения, лишения соответствующих разрешений, сертификата, лицензии, либо приостановления или ограничения действия этих документов, наложения штрафа.

В отдельной главе ВК представлены определения аэродрома, аэропорта и объектов единой системы воздушного движения.

«Аэродром – это участок земли или поверхности воды с расположенными на нем зданиями, сооружениями, оборудованием, предназначенным для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов. Аэродромы подразделяются на гражданские аэродромы, аэродромы государственной авиации и аэродромы экспериментальной авиации».

«Аэропорт – это комплекс сооружений, включающий в себя аэродром, аэровокзал, другие сооружения, предназначенные для приема и отправки воздушных судов, обслуживания воздушных перевозок, и имеющий для этих целей необходимые оборудование, авиационный персонал и других работников».

С правовой точки зрения аэропорт – это авиационное предприятие, являющееся юридическим лицом независимо от его организационной и правовой формы собственности, обеспечивающее за соответствующую плату наземное обслуживание воздушных перевозок пассажиров, багажа, груза и почты. Деятельность аэропорта осуществляется в интересах пассажиров и других клиентов – потребителей авиауслуг.

«Международный аэропорт – это аэропорт, который открыт для приема и отправки воздушных судов, выполняющих международные воздушные перевозки, и в котором осуществляется таможенный, пограничный, санитарно-карантинный и иной контроль».

Решение об открытии аэродрома для выполнения международных полетов воздушных судов или международного аэропорта принимается Правительством РФ. Порядок открытия или закрытия аэродрома либо аэропорта устанавливается федеральными авиационными правилами.

Гражданские аэродромы и аэропорты подлежат государственной регистрации с включением данных о них, соответственно, в Государственный реестр гражданских аэродромов и аэропортов РФ только при наличии сертификатов (свидетельств) годности. Аэропорты и аэродромы ГА подлежат обязательной сертификации. Порядок сертификации аэропортов и аэродромов, их оборудования и перечень этого оборудования определяются федеральными авиационными правилами.

Обслуживание воздушных судов на аэродромах и в аэропортах должно обеспечиваться на единообразных условиях. Они могут быть закрыты для приема и отправки воздушных судов только в связи с тех-

ническими метеорологическими условиями, угрожающими безопасностью полетов или в соответствии с решением Правительства РФ.

Международные полеты воздушных судов в воздушном пространстве Российской Федерации выполняются в соответствии с законодательством Российской Федерации, общепринятыми принципами и нормами международного права и международными договорами Российской Федерации.

Правила международных полетов воздушных судов, аэронавигационная информация относительно международных воздушных трасс, международных аэропортов и открытых для международных полетов воздушных судов аэродромов, а также другая информация, необходимая для осуществления международных воздушных сообщений, публикуются в Сборнике аэронавигационной информации Российской Федерации (АИП).

Взлет и посадка воздушных судов Российской Федерации и воздушных судов иностранных государств при выполнении международных полетов в воздушном пространстве Российской Федерации производятся в международных аэропортах и на открытых для международных полетов воздушных судов аэродромах, за исключением случаев, установленных законодательством Российской Федерации.

«Внутренняя воздушная перевозка – воздушная перевозка, при которой пункт отправления, пункт назначения и все пункты посадок расположены на территории РФ. Международная воздушная перевозка – воздушная перевозка, при которой пункт отправления и пункт назначения расположены, соответственно, на территории двух государств; на территории одного государства, если предусмотрен пункт (пункты) посадки на территории другого государства».

Что касается непосредственно правил авиаперевозок, то в главе «Воздушные перевозки» определяются общие принципы их регулирования, предоставляя перевозчикам возможность самим решать конкретные вопросы по обеспечению воздушных перевозок.

«Перевозчики вправе устанавливать свои правила перевозок. Эти правила не должны противоречить общим правилам воздушной перевозки и ухудшать уровень обслуживания пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей. Перевозчиком признается эксплуатант, который имеет лицензию на осуществление авиаперевозки пассажиров, багажа, грузов или почты на основании договора воздушной перевозки».

Правила формирования и применения тарифов, применения сборов и продажи перевозок устанавливаются специально уполномоченным органом в области гражданской авиации. Конкретные тарифы определяются с учетом вышесказанного перевозчиками.

Для чартерных перевозок могут устанавливаться договорные цены. В целях защиты регулярных воздушных перевозок могут устанавли-

ваться минимальные цены на выполнение чартерных рейсов по тем же маршрутам.

Статьи в ВК, касающиеся договора перевозки, перевозочных документов, договорных обязательств, предоставляемых услуг и льгот пассажирам, а также отдельные правила перевозки багажа и грузов полностью повторяют соответствующие статьи Гражданского кодекса Российской Федерации (ГК РФ) без учета специфики отрасли.

Отдельная глава ВК устанавливает ответственность перевозчика за причинение вреда жизни или здоровью пассажира ВС, за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, а также вещей, находящихся при пассажире, это глава тоже взята из ГК РФ.

Ответственность перевозчика, эксплуатанта и грузоотправителя выделена в главу, регулирующую вопросы авиационного страхования. Хотя правовое регулирование этих вопросов в условиях конкуренции между авиапредприятиями на рынке перевозок в настоящее время имеет большое значение.

Представленные в ВК виды и нормы обязательного страхования ответственности приведены в табл. 1.17.

Таблица 1.17

Страхование ответственности при воздушных перевозках

Обязательное страхование ответственности	Размер страховой суммы
Перевозчика перед пассажирами	За вред, причиненный жизни и здоровью – не менее чем 1000 мин размеров оплаты труда. За вред, причиненный багажу – не менее чем 2 мин размера оплаты труда. За вред, причиненный находящимся при пассажире вещам – не менее чем 10 мин размеров оплаты труда
Перевозчика перед грузоотправителем	За утрату, недостачу или повреждение груза – не менее чем 2 мин размера оплаты труда за каждый кг груза
Владельца ВС перед третьими лицами	За вред, причиненный жизни или здоровью либо имуществу третьих лиц – не менее чем 2 мин размера оплаты труда за каждый кг max взлетного веса ВС
Эксплуатанта при авиационных работах	За вред, который может быть причинен в связи с выполнением авиационных работ

Обязательное страхование ответственности	Размер страховой суммы
Страхование жизни и здоровья членов экипажа ВС	За каждого члена экипажа ВС – не менее чем 1000 min размеров оплаты труда
При выполнении международных полетов: не менее размера, предусмотренного законодательством иностранного государства по соответствующему виду страхования	

Довольно консервативно владельцы отдельных комплексов и операторы аэропортов относятся к страхованию деятельности в аэропорту. Однако эффективное функционирование аэропортов зависит от большого количества различного вида рисков.

Случаи обязательного страхования ответственности аэропортовой деятельности и виды рисков:

1. Виды рисков, подлежащих страхованию «застрахованные риски»:

- причинение вреда жизни и здоровью физических лиц;
- причинение вреда имуществу физических и/или юридических лиц.

2. Территория ответственности аэропорта «застрахованная территория»:

- территория зданий, сооружений аэропорта;
- территория воздушного пространства, закрепленная за службами УВД аэропорта.

3. Аэропортовая деятельность – «застрахованная аэропортовая деятельность»:

- ангарное обслуживание ВС;
- диспетчерская служба УВД;
- хранение ГСМ;
- погрузочно-разгрузочные операции;
- орнитологическое обеспечение;
- складское хранение;
- обслуживание пассажиров;
- аварийно-спасательное обеспечение;
- радиотехническое обеспечение;
- очистка ВС;
- электрические цепи, сигнальные и осветительные огни;
- обеспечение бортовым питанием и т.д.

Мировая практика и практика отечественных аэропортов и авиапредприятий доказывает необходимость этого вида деятельности, так как обязательное страхование ответственности является инструментом

контроля за деятельностью авиапредприятия со стороны государственных органов, определяющим имущественные возможности ответственности перед пользователями услуг. С другой стороны, это необходимый финансовый механизм обеспечения экономической жизнеспособности самого авиапредприятия – аэропорта.

Основанием для определения ответственности при авиаперевозках является Законодательство Российской Федерации, международные договоры Российской Федерации, а также договор перевозки.

Международные договоры, касающиеся ответственности перевозчика и эксплуатанта – это рассмотренные ранее Варшавская и Римская конвенции и протоколы об изменениях и дополнениях к этим конвенциям. Все они действуют в отношении конкретно оговоренных в них случаев и не применяются к любым международным перевозкам (Варшавская конвенция, Гаагский протокол) или любым международным полетам (Римская конвенция).

Российское законодательство применяется при определении ответственности при внутренних перевозках и полетах, а также при международных перевозках, не подпадающих под действие соответствующих международных договоров.

Согласно Воздушному кодексу ответственность перевозчика при внутригосударственных перевозках за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира, определяется правилами главы 59 ГК РФ. Это означает отказ от общепринятого в мировой практике особого режима ответственности перевозчика, предусматривающего установление пределов такой ответственности.

Перевозчик несет ответственность за жизнь и здоровье пассажира с момента прохождения им предполетного досмотра и до момента, когда пассажир под наблюдением уполномоченных лиц перевозчика покинул аэродром.

Перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение багажа, груза, а также вещей, находящихся при пассажире, если не докажет, что им были приняты все необходимые меры для предотвращения причинения вреда или что такие меры невозможно было принять. Установлены пределы такой ответственности в размере двух установленных федеральным законом минимальных размеров оплаты труда за килограмм веса багажа или груза. В отношении вещей, находящихся при пассажире, возмещение выплачивается в размере их стоимости, а в случае невозможности ее установления в размере не более чем десять установленных федеральным законом минимальных размеров оплаты труда. Такой разный подход к режиму ответственности за зарегистрированный и незарегистрированный багаж представляется необоснованным, тем более что он не соответствует мировой практике.

Совершенно по-новому решен в Воздушном кодексе вопрос об ответственности перевозчика «за просрочку доставки пассажира, багажа

или груза в пункт назначения». Перевозчик уплачивает штраф в размере двадцати пяти процентов установленного федеральным законом минимального размера оплаты труда за каждый час «просрочки», но не более чем пятьдесят процентов провозной платы. Перевозчик освобождается от уплаты штрафа, если докажет, что «просрочка» имела место вследствие непреодолимой силы, устранения неисправности воздушного судна, угрожающей жизни или здоровью пассажиров, либо иных обстоятельств, не зависящих от перевозчика.

Такой подход не соответствует принципу возмещения вреда или ущерба, применяемого мировой практикой.

Отсутствие определения понятия «задержка» применительно к перевозке пассажира, багажа и груза затрудняет использование данной статьи ВК.

На схеме (рис. 1.20) приведены виды и пределы ответственности перевозчика при внутренних и международных перевозках.



Рис. 1.20. Пределы ответственности при воздушных перевозках

Воздушный кодекс определяет порядок и сроки предъявления претензий к перевозчику при возмещении вреда при авиаперевозке. На схеме (рис. 1.21) представлены условия, сроки подачи претензий и условия, сроки подачи иска.

ВК установил основополагающие правовые и организационные нормы государственного регулирования воздушного транспорта и, естественно, оставил возможность для дальнейшего их уточнения и дополнения с учетом меняющихся условий и взаимоотношений государства и

авиапредприятий ГА путем разработки Федеральных авиационных правил и соответствующих нормативных актов.



Рис. 1.21. Условия подачи претензии и иска

Федеральные законы Российской Федерации. Воздушное законодательство РФ помимо Воздушного кодекса основывается на правовых нормах, федеральных законах и документах правительства РФ. Основные законы, постановления Правительства РФ, федеральные авиационные правила, определяющие государственное регулирование воздушного транспорта, приведены в списке рекомендуемой литературы к настоящей главе.

Из представленных федеральных законов следует выделить закон «О техническом регулировании», который устанавливает правовые нормы, регламентирующие систему стандартизации технических отраслей, в том числе и воздушного транспорта.

Существующие отраслевые стандарты и большое количество отраслевой документации по этому закону отменяются или при соответствующей переработке могут носить рекомендательный характер.

Закон вводит новое понятие в законодательство РФ «Техническое регулирование». Установленные нормы по этому закону переносятся в новый вид документов – «технические регламенты». «Технические регламенты определяются в целях: защиты жизни или здоровья граждан, имущества физических или юридических лиц, государственного или муниципального имущества; охраны окружающей среды, жизни или здоровья животных и растений; предупреждения действий, вводящих в заблуждение приобретателей. Принятие технических регламентов в иных целях не допускается».

В гражданской авиации этот закон определяет «технические регламенты» авиационной деятельности, порядок их установления, исполнения и контроля со стороны государства (надзоры, инспекции, лицензирование и т.п.). В результате разработанная на основе технических регламентов отечественная нормативная база будет приведена в соответствие с международными стандартами, что обеспечит соответствие функционирования российских аэропортов мировой системе авиаперевозок.

По закону под «техническим регламентом» понимается Федеральный закон, постановление Правительства, указ Президента РФ либо международный договор, участником которого является РФ.

Все остальные нормативные документы перестают носить обязательный характер, в этом случае ведомства могут оставить их в ранге документов рекомендательного характера. Законом задаются только существенные требования – эксплуатационные, то есть безопасность, экология, при этом по стандартизации видов деятельности, определяющихся этими техническими регламентами, остаются два вида документов – это национальный стандарт и стандарт авиапредприятия.

Контроль и надзор по закону над производством отменяется. По закону запрещается совмещать контрольные и надзорные функции с функцией сертификации.

По закону аэропорты и их деятельность рассматриваются с точки зрения существующих международных договоров и с учетом международных обязательств РФ в соответствии с Чикагской конвенцией о международной гражданской авиации и другими конвенциями. В связи с этим государствам потребуется определение соответствия существующих документов отрасли требованиям и стандартам ИКАО.

В связи с введением закона «О техническом регулировании» установлен срок пересмотра существующих стандартов, постановлений, правил, федеральных авиационных правил и других нормативных актов, применяемых в аэропортах гражданской авиации, этот срок определен в 7 лет.

Большой круг вопросов по функционированию аэропортов затрагивает Федеральный закон «О лицензировании отдельных видов деятельности» (Федеральный закон № 128 от 10.02.2002 г.). Закон «регулирует

отношения, возникающие между федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов РФ, юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями в связи с осуществлением лицензирования отдельных видов деятельности».

Этот закон не включает полный перечень авиационных работ, от которых зависит безопасность воздушных перевозок, а в некоторых статьях сокращен перечень лицензируемых видов работ в ГА, и этим значительно осложнил деятельность комиссий по лицензированию, а тем самым уменьшил значение контроля и инспектирования отдельных видов деятельности при авиаперевозках.

В настоящее время работа по лицензированию авиационной деятельности проводится в соответствии с постановлением Правительства РФ «О лицензировании деятельности в области гражданской авиации» и закон не внес существенных изменений в это постановление. Постановление основывается на статье 9 ВК «Лицензирование деятельности в области авиации». В статье дается перечень видов деятельности, подлежащих лицензированию, этот перечень отражает весь спектр работ в области авиации:

- деятельности по осуществлению и обеспечению авиаперевозок на коммерческой основе;
- деятельность по обслуживанию воздушного движения, а также обслуживанию воздушных судов, пассажиров, обработке багажа, груза и почты на аэродромах и в аэропортах;
- авиационные работы для обеспечения потребностей граждан и юридических лиц;
- подготовка специалистов соответствующего уровня;
- деятельность общественных организаций в области авиации.

Федеральный закон уменьшил перечень некоторых видов деятельности, что не способствует обеспечению безопасности авиаперевозок.

Не менее важные вопросы, касающиеся деятельности аэропортов, содержит Федеральный закон «О государственных и муниципальных унитарных предприятиях», определивший участников (субъектов) правоотношений, деятельность которых регулируется государственным законодательством. Закон защищает государственные интересы и способствует более эффективному использованию государственного имущества.

Закон содержит определение унитарного предприятия, устанавливает его права, ответственность и организационно-правовые основы деятельности аэропортов:

- унитарным предприятием признается коммерческая организация, не наделенная правом собственности на имущество, закрепленное за ней собственником;
- имущество унитарного предприятия принадлежит ему на праве хозяйственного ведения или на праве оперативного управления, являясь неделимым и не может быть распределено по вкладам (долям, паям), в том числе между работниками унитарного предприятия;

– филиалы и представительства унитарного предприятия не являются юридическими лицами, наделяются имуществом создавшим их унитарным предприятием и др.

В законе четко прописаны правовые нормы государственного регулирования деятельности аэропорта и нормы, защищающие интересы государства, однако не учтены возникшие в нашей стране новые формы собственности и системы управления аэропортами, применяемые в большинстве зарубежных стран.

Следует отметить два проекта законов. Один закон касается обеспечения безопасности в ГА. В связи с резко возросшей угрозой террористических актов требуется разработка новых форм их предотвращения, позволяющих более эффективно устранять акты незаконного вмешательства в деятельность авиации, исключать возможность использования воздушных судов в качестве орудия уничтожения людей и наземных объектов. Эти обстоятельства потребовали разработки специального Федерального закона «О государственном регулировании безопасности авиационной деятельности». Закон устанавливает правовые и организационные основы государственного регулирования и государственных гарантий обеспечения безопасности авиационной деятельности.

Проект второго закона рассматривает актуальные вопросы, касающиеся совершенствования управления авиационной и неавиационной деятельностью отдельных агентов, компаний, работающих в аэропортах. Это Федеральный закон «О концессиях». Закон устанавливает правила и нормы взаимоотношений между участниками наземного обеспечения авиaperевозок и направлен на эффективное использование государственного и муниципального имущества на условиях концессионных соглашений. Такая форма деятельности в аэропортах широко применяется в зарубежной практике, устанавливая взаимовыгодные отношения между государством и руководством аэропортов.

Федеральные авиационные правила (ФАП). Во многих статьях Воздушного кодекса предусматривается разработка Федеральных авиационных правил (ФАП).

В Воздушном кодексе представлены основные правовые и организационные нормы, требующие юридического толкования, а конкретные правила и нормы, определяющие деятельность аэропорта, порядок применения той или иной нормы, а также контроль за их исполнением, входят в состав Федеральных авиационных правил. Поэтому в ВК отдельные статьи имеют отсылки к правилам. Федеральные авиационные правила по отдельным видам деятельности (статьям ВК) объединены в соответствующие блоки, структура блоков приведена в табл. 1.18.

Федеральные авиационные правила

Блок 1	Блок 6	Блок 7	Блок 8	Блок 9	Блок 11
Общие и процедурные правила	Эксплуатанты и субъекты ГА Сертификация, регистрация и эксплуатация (Приложение 6ИКАО)	Сертификационные организации и объекты ГА (Приложение 14)	Аэропорты и организации, занимающиеся аэропортовой деятельностью (Приложение 14)	Авиационная электросвязь. Оборудование аэродромов и воздушных трасс. Объекты ЕСОВД (Приложение 10ИКАО)	Организация воздушного движения (Приложение 11ИКАО)
Блок 14	Блок 15	Блок 16	Блок 17	Блок 18	Блок 20
Аэродромы и посадочные площадки (Приложение 14ИКАО)	Метеорологическое обеспечение (Приложение 3ИКАО)	Охрана окружающей среды от воздействия деятельности авиации (Приложение 16ИКАО)	Авиационная безопасность (Приложение 17ИКАО)	Воздушные перевозки и авиационные работы (Приложение 18ИКАО)	Экономические правила

Каждый блок состоит из определенного количества правил, регламентирующих конкретный вид деятельности ГА. Блоки Федеральных авиационных правил корреспондируются с международными правилами FAR/CAP, соответствуют конкретным приложениям ИКАО и соответствующим статьям ВК.

Всего разрабатывается более 120 Федеральных авиационных правил, часть из них действует, часть находится в стадии разработки или уточнения. В табл. 1.19 представлен состав восьмого блока правил, определяющих функционирование аэропортов и аэродромов.

ФАПы, указанные в табл. 1.19, соответствуют авиационным правилам США и Великобритании.

Состав восьмого блока ФАП

№ FAR и CAP	№ ФАП	Наименование правил	Статьи ВК	Состояние
FAR CAP	98	«Сертификация аэропортов. Процедуры»	8,48	Введены в действие
FAR	121	«Сертификационные требования к юридическим лицам, осуществляющим аэропортовую деятельность по аэродромному обеспечению полетов гражданских воздушных судов»	48	Введены в действие
FAR	150	«Сертификационные требования к юридическим лицам, осуществляющим аэропортовую деятельность по обеспечению обслуживания пассажиров, багажа, грузов и почты»	8, 9, 10	Введены в действие
FAR CAP	139	Сертификация аэродромов «Сертификационные правила к аэродромам»	48, 49	Введены в действие
FAR	149	«Сертификационные требования к юридическим лицам, осуществляющим аэропортовую деятельность по электросветотехническому обеспечению полетов»	48	Введены в действие

Все разработанные в настоящее время ФАПы должны соответствовать стандартам ИКАО или техническим регламентам, установленным на этот вид деятельности аэропортов.

«FAR» – федеральным авиационным правилам, согласованным с Федеральным авиационным управлением США («FAA»), и «CAP» – авиационным правилам, согласованным с управлением гражданской авиации Великобритании (CAA).

Авиационные правила. Часть 139, разработанные Международным авиационным комитетом (МАК), содержат общие положения и определения основных элементов аэродрома. В правилах регламентируются: рабочая площадь аэродрома и ее составляющие; ограничения и учет препятствий при установленных схемах полетов; визуальные средства обеспечения полетов; радиотехническое и метеорологическое обеспече-

ние; электрообеспечение и электротехническое оборудование; обеспечение безопасности на аэродроме (ограждение, контрольно-пропускной режим и пр.); аварийно-спасательное и противопожарное обеспечение полетов на аэродроме; аэронавигационная информация и приложения по конкретному применению рекомендаций, норм и методов расчета соответствующих параметров и показателей разделов правил.

Федеральные авиационные правила №150, разработанные Министерством транспорта России, содержат общие положения и определения основных видов работ по обслуживанию пассажиров, обработке багажа, груза и почты:

- регистрация билетов и оформление багажа к перевозке;
- оформление перевозочной документации на воздушную перевозку пассажиров и багажа, проведение расчета центровочного графика;
- доставка пассажиров к месту стоянки ВС и организация посадки пассажиров на ВС;
- доставка багажа к месту стоянки ВС, погрузка багажа и его швартовка на борту ВС;
- встреча пассажиров при выходе из ВС, доставка пассажиров в здание аэровокзалов;
- выгрузка багажа и ВС, транспортировка багажа и выдача его пассажирам;
- техническое обслуживание и ремонт наземной техники, используемой при обслуживании пассажиров и багажа;
- информационное обеспечение авиaperевозок пассажиров и багажа;
- прием груза и/или почты от грузоотправителей;
- временное хранение груза, его комплектование для последующей воздушной перевозки;
- оформление перевозочной документации на воздушную перевозку груза и почты, проведение расчета центровочного графика;
- доставка груза и почты к месту стоянки ВС;
- погрузка груза и почты, их швартовка на борту ВС;
- выгрузка груза и почты и ВС, доставка груза и почты на территории грузового комплекса;
- раскомплектование груза по прилету, временное хранение груза и почты;
- техническое обслуживание и ремонт наземной техники, используемой при обслуживании груза и почты;
- информационное обеспечение авиaperевозок груза и почты.

ФАП-150 содержат также общие сертификационные требования к организациям различных производственных подразделений и служб, осуществляющих деятельность в аэропорту, а также представлен перечень документации, необходимый для организации обслуживания пассажиров и обработки багажа, грузов и почты.

1.3.3. Правовая корпоративная система аэропорта

Основные документы. Деятельность авиапредприятий ГА (аэропортов, авиакомпаний) осуществляется на основе правовых норм Международного воздушного права, Воздушного законодательства РФ и непосредственно на основе нормативных организационных, инструктивных, руководящих корпоративных документов самого авиапредприятия.

Состав и количество этих документов может быть различным, но они составляют нормативную и организационно-распорядительную систему, обеспечивающую эффективную деятельность авиапредприятия, содержат планы перспективного развития конкретного авиапредприятия, а также обеспечивают безопасность, регулярность, пунктуальность и качество обслуживания авиаперевозок. Состав, а главное содержание этих документов отвечает требованиям, предъявляемым к ним со стороны государственных и межгосударственных правовых и организационных систем. Основной состав этих документов приведен на рис. 1.22.

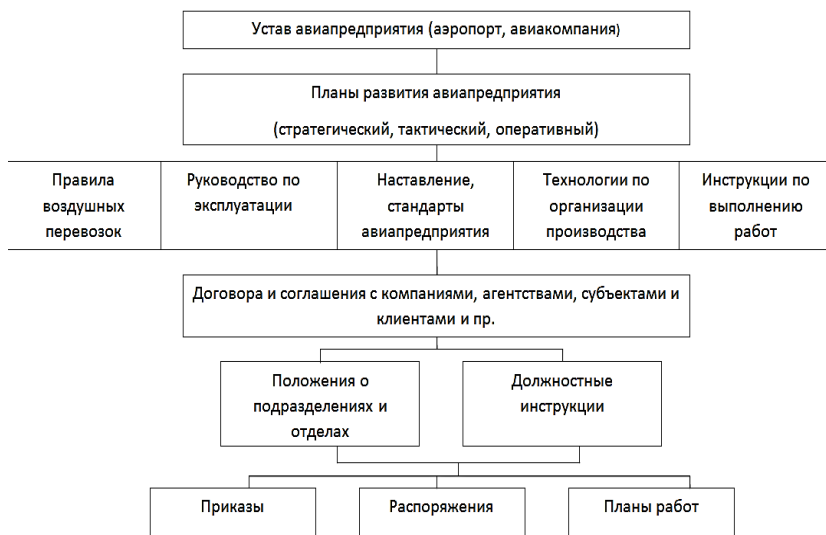


Рис. 1.22. Состав документов правовой корпоративной системы аэропорта

На основании статьи ВК «Перевозчики вправе устанавливать свои правила воздушных перевозок. Эти правила не должны противоречить общим правилам воздушной перевозки и ухудшать уровень обслуживания пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей».

Правила воздушных перевозок относятся к любым перевозкам пассажиров, багажа, груза и почты, осуществляемым за плату. Правила содержат

нормативные требования к субъектам, использующим, эксплуатирующим и обслуживающим авиаперевозки, а также указывают возможности авиаперевозчика и возможности аэропорта, предоставляющего услуги по наземному обслуживанию авиаперевозок. В Правилах определяются права и обязанности сторон по договору авиаперевозки. Структура состава Правил, рекомендуемых ИАТА, приведена на схеме (рис. 1.23).

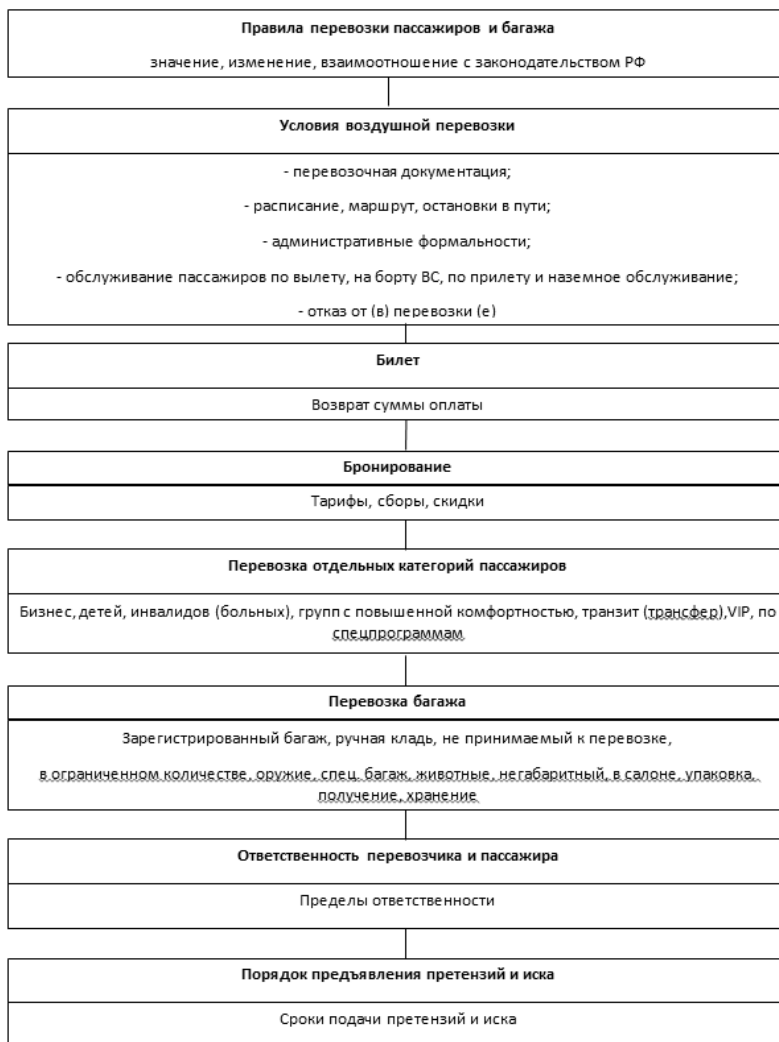


Рис. 1.23. Структура состава правил воздушных перевозок

Правила, Руководства по эксплуатации, Постановления, Стандарты предприятия – это документы, разрабатываемые непосредственно в аэропорту и содержащие нормативно-организационное руководство по выполнению конкретных видов работ данного аэропорта. К этим документам, помимо правил, относят:

- Руководство по эксплуатации аэропорта;
- Руководство по производству полетов (РПП);
- Руководство по воздушным перевозкам пассажиров и багажа;
- Руководство по воздушным перевозкам грузов и почты;
- Руководство по подготовке авиационного персонала (РПАП);
- Руководство по технической эксплуатации воздушных судов;
- Постановление по организации международных воздушных перевозок;
- Стандарт предприятия «Обслуживание пассажиров в аэропорту»;
- Стандарт предприятия «Обслуживание международных авиаперевозок» и др.

Документы по технологиям представляют конкретные положения по выполнению технологических операций, состав персонала и требуемые средства механизации для выполнения различного вида работ.

Инструкции представляют более конкретные функции исполнителя, выполняющего данные технологические операции.

В настоящее время коммерческая деятельность аэропорта основывается на заключении различного рода договоров и соглашений, касающихся непосредственно авиационной деятельности аэропорта, авиаперевозчиков и их агентов, а также договоров и соглашений, заключаемых для осуществления неавиационной деятельности самим аэропортом и авиаперевозчиками, использующими услуги данного аэропорта.

Основными соглашениями, регулирующими авиационную коммерческую деятельность аэропорта, являются:

«Договор о взаимном предоставлении услуг» – заключается аэропортом с авиаперевозчиком (авиакомпанией) на предоставление всего комплекса услуг по обеспечению вылета, прилета воздушных судов, обслуживанию пассажиров, экипажа, обработке багажа и груза, заправке топливом, обеспечению безопасности, улучшению условий обслуживания в аэропорту;

Соглашение о взаимных воздушных перевозках «Интерлайн» – обеспечивает взаимное признание перевозочных документов авиакомпаний в обслуживающем их аэропорту;

«Договор о наземном обслуживании» – заключается аэропортом с авиакомпанией о предоставлении наземного обслуживания в данном аэропорту силами аэропорта или его агентов;

«Договор о генеральном агенте» – предусматривает взаимное назначение авиакомпаниями и аэропортами генеральных агентов на территориях, определенных в соглашениях;

«Договор чартера» – может быть заключен аэропортом с авиаперевозчиком на обслуживание одной чартерной перевозки или нескольких перевозок на определенный период времени.

Таким образом, деятельность аэропортов по обслуживанию воздушных перевозок регулируется межгосударственными многосторонними и двухсторонними соглашениями и договорами; законодательством стран, на территории которых они находятся и осуществляют свою деятельность, коммерческими соглашениями, которые они заключают непосредственно с аэропортами, авиакомпаниями, турфирмами, агентствами; а также корпоративными документами, разработанными с учетом конкретных условий и возможностей данного аэропорта.

Руководство по эксплуатации аэропорта. Руководство по эксплуатации аэропорта является основным документом, устанавливающим требования ко всем производственным подразделениям и службам аэропорта при обеспечении взлетно-посадочных операций, технического обслуживания воздушных судов и обслуживания пассажиров, обработке багажа, груза и почты.

Руководство по эксплуатации представляет собой документ с описанием различных видов работ аэропорта и содержит все документы, которые обязательны и необходимы для выполнения этих работ, а также содержат общую информацию об аэропорте и его персонале.

Функционирование даже сравнительно небольшого аэропорта – достаточно сложный процесс. В крупном аэропорту деятельность всех подразделений еще более многофункциональна и разнообразна по техническим и технологическим операциям.

Руководство по эксплуатации описывает аэропорт (как единое целое) и все процедуры, которые необходимы для различных условий его эксплуатации. В руководстве приводится описание основных элементов инфраструктуры и оборудования аэропорта.

Руководство по эксплуатации является стандартом предприятия, регламентирующим функционирование аэропорта. Руководство разрабатывается по отдельным подразделениям и отдельным производственным процессам. Ниже представлен примерный состав общего руководства по функционированию аэропорта, учитывающий различные функции аэропорта:

Введение

Назначение и содержание руководства.

Форма и перечень содержания.

Техническая область управления

Статус, класс аэропорта, годовое количество авиаперевозок.

Юридический статус, адрес аэропорта, сертификат и лицензия.

Общее число часов функционирования.

Географические широта и долгота аэропорта, сеть основной энергетической системы, место аэропорта относительно контрольных пунктов, превышение перронных стоянок ВС и порогов ВПП, температура воздуха, характерная для аэропорта, высота местоположения.

Длина ИВПП и их ориентирование.

Описание перронных стоянок ВС и рулежных дорожек.

Аварийно-спасательная и противопожарная службы.

УВД. Служба (ЕС ОВД).

Радионавигационные средства аэропорта.

Служба аэронавигационной информации.

Организационная структура администрации аэропорта: фамилии и адреса основных лиц руководящего состава.

Статистические данные о деятельности аэропорта: пассажиропотоки, выполняемые операции, обслуживаемые авиакомпании, основные типы обслуживаемых ВС.

Статистические данные по аэропорту: число штатных работников, аэропорта и отдельно сферы материального обеспечения.

Административные процедуры

Процедуры для составления документов об авиационных происшествиях.

Процедуры публикации отчетов по функциональному состоянию оборудования.

Процедуры по регистрации движения ВС.

Процедуры по управлению строительством объектов, влияющих на безопасность полетов.

Процедуры по управлению доступом в аэропорт и контроль движения автомобилей в то время, когда они находятся в функциональных зонах аэропорта.

Процедуры для контроля работ на перронных стоянках самолетов.

Процедуры по приему, хранению, сортировке, контролю и доставке авиационного топлива.

Процедуры эвакуации аварийных самолетов и т.д.

Характеристики аэродрома

Планы с обозначением общего расположения аэропорта и его элементов в нескольких масштабах и обязательно в масштабе 1:2000. Элементы, которые должны быть указаны на них, включают контрольные точки аэропорта, расположение ИВПП, рулежных дорожек, перронных стоянок для ВС, светотехническую систему, включая светосигнальную систему VASIS (систему визуальной индикации глиссады и освещения препятствий), расположение навигационного оборудования вдоль кромок ИВПП, а также расположение зданий аэровокзала, аварийно-спасательной и противопожарной служб.

Описание и высота расположения препятствий, которые ограничивают использование поверхностей летного поля.

Данные, необходимые для изготовления карты ИСАО типа «А», которая обеспечивает экипаж ВС необходимыми сведениями, дающими возможность осуществлять свою деятельность в соответствии с ограничениями на характеристики ИВПП, в зонах за ИВПП, свободных от препятствий, концевой полосы безопасности и поверхности набора высоты при взлете.

Данные о заявленных дистанциях взлетной полосы аэропорта и метод их подсчета (РДР – располагаемая дистанция разбега при взлете, РДВ – располагаемая дистанция взлета, РДПВ – располагаемая дистанция прерванного взлета, РДП – располагаемая посадочная дистанция).

Данные о допустимых нагрузках на поверхности ИВПП, рулежных дорожках и перронных стоянках самолетов.

Маркировка порогов ИВПП и других элементов ИВПП.

Эксплуатационные процедуры

Процедуры управления наземным движением – правила проезда, правостороннее движение, разметка препятствий для транспорта.

Ответственность и процедуры выполнения штатных эксплуатационных операций на перронной стоянке самолетов, включая оповещение, размещение на перронной стоянке и обслуживание ВС.

Процедуры штатной инспекции зон движения, включающих полосы захода на ИВПП, перронные стоянки ВС, грунтовые участки, дренаж и рулежные дорожки.

Процедуры измерения и обозначения условий состояния поверхности ИВПП – ответственность за сообщения, измерения коэффициента сцепления на ИВПП, глубины и плотности снега, слякоти, льда или воды.

Детальный план обеспечения работы аэропорта при снегопадах, включая прогноз снега и льдообразования; предварительные и конечные прогнозы с указанием продолжительности и интенсивности снегопада; действующие инструкции для работы в условиях выпадения снега; оборудование для технического обслуживания и поддержания необходимых условий эксплуатации аэропорта; мероприятия по очистке ИВПП, рулежных дорожек, перронных стоянок ВС, подъездных путей к аэропорту, а также других зон на территории аэропорта и использование дополнительного оборудования.

Операции по очистке и уборке ИВПП, рулежных дорожек и перронных стоянок ВС.

Подробный план защиты от птиц, включая такие методы, как защита с помощью технических средств, отстрел пернатых, изменение условий окружающей среды.

Специальный уход за ИВПП, рулежными дорожками, перронами, участками с грунтовым покрытием, зонами со строениями и другими зонами.

Аварийно-спасательная и противопожарная служба

Назначение аварийных служб

Категории авиационных происшествий: авиационное происшествие с ВС, авиационное происшествие на земле, катастрофа, локальная авария, аварийная ситуация, связанная с погодой, угроза подрыва ВС, угроза подрыва зданий аэропорта, угол ВС, акт незаконного вмешательства на земле, пожар здания, аварийный заход на посадку в пределах 15 км от аэропорта.

Категория ИСАО для аэропорта.

Радиус действия аварийно-спасательной и противопожарной служб в пределах аэропорта и вне его.

Перечень приспособлений и огнетушительных средств, необходимых для обеспечения требований ИСАО.

Структура аварийных служб аэропорта: организация работы, квалификация персонала и последовательность команд.

Другие сферы ответственности: предупреждение пожаров, хранение опасных грузов.

Процедуры эвакуации поврежденного ВС: общие процедуры для различных ВПП, ликвидация последствий авиационного происшествия, назначение поисковой группы и ее ответственность, выработка плана поиска, этапы поиска.

Медицинские вопросы: количество имеющегося медицинского оборудования, перечень лиц квалифицированного персонала, структура медицинской организации и управления, договоренность о получении медицинской помощи от внешних медицинских учреждений, медицинские процедуры в случае авиационного происшествия, доставка пострадавших в госпиталь.

Ответственность в случае чрезвычайных обстоятельств: управление воздушным движением, аварийно-спасательная и противопожарная службы аэропорта, службы охраны аэропорта, наземные службы, парк транспортных средств, технические службы аэропорта, представители авиакомпаний, персонал администрации аэропорта.

План обеспечения охраны аэропорта (общее описание и надежность охраны)

Ответственные за охрану аэропорта: администрация аэропорта и директора аэропорта, авиакомпании и другие представители власти.

Организационная структура обеспечения охраны аэропорта.

Степени охраны: 1) нормальная; 2) период повышенной готовности; 3) набат.

Светосигнальная система аэропорта

Степень освещенности ВПП, включая огни, обозначающие зону захода на посадку, и огни порога ВПП.

Светосигнальная система аэропорта: метод функционирования, общая схема включения и отдельные контурные схемы, управление дополнительным освещением, пульт управления.

Процедуры эксплуатации и процедуры программы проверки.

Нарушения технического обслуживания и процедуры по их обнаружению.

Развертывание запасных источников энергии.

Технические схемы всех блоков светосигнальных средств.

Расположение световой сигнализации у препятствий как в пределах аэропорта, так и вне его; ответственность за обслуживание.

Метеорологические службы

Организация и структура метеорологических служб: штатная структура и обязанности.

Класс службы и выдаваемая информация – форма сообщений.

Оборудование – использование и обслуживание.

Службы УВД

Описание системы УВД в границах воздушного пространства в районе аэропорта, включая организацию и ответственность служб УВД; аэронавигационная информационная служба.

Правила регулирования воздушного пространства и УВД: общие правила полетов. Руководящие правила выбора ИВПП и установление схем с указанием курса посадки.

Штатные процедуры.

Мероприятия по снижению шума.

Тревога для обеспечения поиска и спасения.

Метод получения и распределения метеорологической информации, включая условия полетов по правилам визуального полета (RVR).

Общие правила сертификации и эксплуатации гражданского ВС: летная годность, обслуживание, осмотры, ремонт, замена или изменение типа самолета, оборудование ВС, радиооборудование, формуляры на двигатель и воздушный винт, схемы распределения масс грузов на ВС при загрузке, требования к экипажу, ответственность персонала, загрузка ВС, предполетный контроль, работа радиосвязи с ВС.

Связь и аэронавигационное обслуживание

Описание и процедуры для использования радиосвязи воздух-земля и функционирование наземной радиосвязи.

Описание оперативных процедур для радиолокационных навигационных средств: процедуры установки, осмотр и обслуживание.

Сигналы и маркировка

Расположение сигнальной зоны: процедуры индикации временных и постоянных сигналов.

Обеспечение подъездных путей к аэропорту

План расположения аэропорта, указывающий региональную сеть дорог и маршруты общественного транспорта.

Подъездные пути в непосредственной близости от аэропорта.

Обеспечение парковки: число и расположение мест, обязанности персонала стоянок парковки.

Прокат такси и автомобилей.

Информационная система транспортного обслуживания пассажиров.

Обслуживание пассажиров в аэровокзале

Организационно-штатная структура администрации аэровокзала: описание и обязанности.

Информационная система обслуживания пассажиров: масштаб, оборудование, процедуры обслуживания, стандартные информационные сообщения.

Общая информация: направление рейсов авиакомпаний из аэропорта; авиакомпании, сами обслуживающие ВС и пассажиров; соглашения, регулирующие отношения между отдельными авиакомпаниями.

Схема расположения аэровокзалов для пассажиров. Прилет ВС, методы обслуживания пассажиропотоков.

Вылет пассажиров: методы обслуживания пассажиропотоков, определения количества багажа, допустимого для перевозки в салоне ВС, меры безопасности, выявление опасного багажа и грузов.

Специальные виды обслуживания пассажиров; процедуры и оборудование для помощи пассажирам-инвалидам, несопровождаемым несовершеннолетним детям и VIP-пассажирам.

Служба организации перевозок – регистрация пассажиров. Службы по неавиационным услугам.

Службы аэропорта и концессии: процедуры функционирования: стоек регистрации билетов и оформления нормативного и сверхнормативного багажа; расположение и обязанности концессионеров, например, магазины беспощинной торговли, продовольственные ларьки, банки, пункты проката автомобилей, отделения страхования, бюро услуг, справочная о магазинах и гостиницах, почтовая и телефонная службы.

Описание и целесообразное размещение оборудования для встречающих, провожающих и других клиентов.

Описание и целесообразное размещение обеспечивающего оборудования в аэропорту для персонала авиакомпании и другого штатного персонала, работающего в зоне пассажирского аэровокзала.

Оборудование для обработки багажа

Организационная структура администрации аэропорта, авиакомпаний и других организаций, обрабатывающих багаж в багажной зоне.

Расположение оборудования и схема организации работ.

Процедуры обработки багажа: экспорт и импорт, включая выполнение таможенных требований.

Описание аэропортовой компьютерной системы таможенного досмотра.

Процедуры по обработке почты.

Процедуры по обработке грузов отдельных авиакомпаний

Деловая авиация.

Описание и схема оборудования для деловой авиации.

Основные правила, регулирующие функционирование деловой авиации.

Процедуры по обслуживанию прилетающих ВС.

Процедуры по обслуживанию улетающих из аэропорта ВС.

Тарифная шкала ставок сборов, форма оплаты.

Аэронавигационная информационная служба, метеослужба и места отдыха для пассажиров деловой авиации.

Приложения

Корректировочные процедуры.

Оглавление руководства по эксплуатации.

Необходимые телефонные номера: авиакомпаний, концессионеров, агентов по персоналу аэропорта, других аэропортов.

Устав и инструкции аэропорта.

Двухбуквенные коды авиакомпаний.

Трехбуквенные коды аэропортов.

Знаки стандартной информации, применяемые в аэропорту.

Список рекомендуемой литературы к главе 1

1. Бажов, Л.Б. Авиатранспортные системы: учеб. пособие / Л.Б. Бажов. – Ульяновск: УВАУ ГА(И), 2013. – 98 с.
2. Афанасьев, В.Г. Организация заграничной работы на воздушном транспорте (теория и практика). Ч. I: Изучение рынков мирового воздушного транспорта / В.Г. Афанасьев. – М.: Московский государственный технический университет гражданской авиации (МГТУ ГА). – 2002. – 102 с.
3. Афанасьев, В.Г. Основы международных воздушных сообщений / В.Г. Афанасьев. – М.: НОУ ВКШ «Авиабизнес», 2010.
4. «Воздушный кодекс Российской Федерации» от 19.03.1997 № 60-ФЗ: в ред. федер. закона от 03.08.2018 № 312-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 24.03.1997. № 12. Ст. 1383.

5. Ефимова, М.Г. Авиация в системе транспортных коммуникаций / М.Г. Ефимова. – М.: МГТУ ГА, 2006. – 108 с.
6. «Конвенция о международной гражданской авиации», заключена в г. Чикаго 07.12.1944, с изм. от 26.10.1990 // Доступ из СПС «КонсультантПлюс».
7. «Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок», заключена в г. Монреале 28.05.1999 // Бюллетень международных договоров. 2017. № 10.
8. Котлер, Ф. Маркетинг от А до Я / Ф. Котлер. – Изд-во: Альпина Паблишерс, 2010. – 211 с.
9. Развитие авиационных конструкций / под ред. М.Ч. Зиченкова, Г.Н. Замулы, Ю.А. Свирского (ЦАГИ) // Форсайт развития авиационной науки и технологий до 2030 года. – 2012.
10. «Конвенция о международной гражданской авиации», заключена в г. Чикаго 07.12.1944, с изм. от 26.10.1990 // Доступ из СПС «Консультант Плюс».
11. Чернышова, И.А. Сервис на транспорте: сб. лекций / И.А. Чернышова. – Хабаровск: Изд-во ДВГУПС, 2011. – 102 с.
12. Журнал Airline Business [Электронный ресурс]. URL: https://www.airlines-inform.ru/rankings/world_airports_2018.html
13. Припадчев, А.Д. Концепция и методологические основы синтеза парка воздушных судов в новых экономических условиях: автореф. дис. ...д-ра техн. наук по специальности 05.02.22 «Организация производства (транспорт)» / А.Д. Припадчев. – Оренбург, 2010.
14. Костромина, Е.В. Авиатранспортный маркетинг / Е.В. Костромина. – М.: НОУ ВКШ «Авиабизнес», 2012.

Контрольные вопросы для самостоятельного освоения материалов главы 1

Контрольные вопросы к разделу 1.1. Транспортная система государства

1. Дайте определение понятию «транспортная система» и перечислите ее элементы.
2. Как формируются транспортные потоки?
3. Что представляет собой перевозочный процесс?
4. Дайте общую характеристику организации пассажирских перевозок.
5. Назовите подсистемы транспорта и их особенности.
6. Приведите основную классификацию видов транспорта.
7. Назовите подсистемы транспорта и их особенности.
8. Приведите основную классификацию видов транспорта.
9. Дайте определение понятию «транспортное пространство».
10. Виды объектов перевозок, их краткая характеристика.

11. Дайте определение транспортного сервиса.
12. Какие виды авиационного сервиса вы знаете?
13. Понятия «сервис», «услуга», «класс обслуживания пассажиров воздушных перевозок».
14. Какие услуги предоставляются клиентам авиаперевозчиками?
15. Классификация видов услуг при обслуживании потребителей на воздушном транспорте.
16. Обязательные и дополнительные услуги, предоставляемые пассажирам на ВТ.
17. Платные и бесплатные услуги, предоставляемые пассажирам на ВТ.
18. Авиационные и неавиационные услуги аэропорта.
19. Составляющие сервиса на авиатранспорте (технологические, технические, социальные, культурно-развлекательные, питание).

Контрольные вопросы к разделу 1.2. Система воздушного транспорта

1. Дайте определение понятию «аэропорт». Назовите основные задачи деятельности аэропорта.
2. Приведите классификацию аэропортов.
3. Назовите основные технико-эксплуатационные особенности и достоинства воздушного транспорта.
4. Перечислите недостатки воздушного транспорта.
5. Приведите структуру управления воздушным транспортом России.
6. Как классифицируются ЛА использующие аэродинамический принцип создания подъемной силы?
7. Какие двигатели применяются для создания авиационных силовых установок?
8. Как классифицируются ЛА по своему назначению?
9. Какие вы знаете принципы создания подъемной силы?
10. Какие типы классификации ВС приняты в РФ?
11. Какие ВС относятся к дальнемагистральным и среднемагистральным?
12. Какие ВС относятся к ближнемагистральным и ВС МВЛ?
13. Как классифицируются ВС по максимальной взлетной массе?
14. Назовите пять крупнейших авиакомпаний мира.
15. Назовите основные проблемы развития воздушного транспорта и предложите варианты их решения.
16. Дайте классификацию материально-технической базы воздушного транспорта.
17. Назовите основные показатели работы авиатранспорта.
18. Классификация зарубежных и российских авиакомпаний, их коды и узловые аэропорты (хабы).

Контрольные вопросы к разделу 1.3 Нормативные документы, регламентирующие перевозки воздушным транспортом:

1. Нормативные документы, регламентирующие внутренние перевозки на воздушном транспорте.
2. Воздушный кодекс Российской Федерации (структура и содержание, основные понятия, принятые в сфере авиации).
3. Международные соглашения по перевозкам воздушным транспортом.
4. Международная организация гражданской авиации ИКАО (основные направления деятельности, цели и задачи, организационная структура).
5. Международная ассоциация воздушного транспорта IATA (основные направления деятельности, цели и задачи, организационная структура).

Глава 2. РИСКИ И СТРАХОВАНИЕ НА АВИАТРАНСПОРТЕ

2.1. Страховой риск и его виды. Общие принципы классификации рисков. Риски на авиатранспорте: виды и характеристика.

2.2. Риски на авиатранспорте.

2.3. Управление рисками (риск-менеджмент).

2.4. Понятие страхования. Страхование как метод управления риском. Самострахование.

2.5. Субъекты и объекты страхования. Основные термины и понятия в области страхования. Перестрахование.

2.6. Формы и виды страхования.

2.7. Договоры страхования.

2.8. Отдельные разновидности договоров страхования в области авиации.

2.9. Государственное регулирование страховой деятельности.

В настоящем учебном пособии вопросы рисков и страхования будут рассматриваться в тех рамках, которые определены понятиями «воздушное судно», «аэродром», «аэропорт» и «гражданская авиация» (п.1.2.1).

2.1. Страховой риск и его виды. Общие принципы классификации рисков. Риски на авиатранспорте: виды и характеристика

Происхождение термина «риск» восходит к греческим словам *ridsikon*, *ridsa* – утес, скала. В итальянском языке *risiko* – опасность, угроза; *risicare* – лавировать между скал. Во французском *risque* – угроза, рисковать (буквально объезжать утес, скалу).

В словаре Ожегова «риск» определяется как «возможность опасности» или как «действие наудачу в надежде на счастливый исход»¹.

¹ Цит. по кн.: Гранатуров В.М. Экономический риск: сущность, методы измерения, пути снижения: учеб. пособие. – М.: Дело и сервис, 2002. – С. 8.

2.1.1. Понятие «Риск». Риск как экономическая категория

Существующая литература характеризуется неоднозначностью в трактовке черт, свойств и элементов риска, в понимании его содержания, соотношения объективных и субъективных сторон. Разнообразие мнений о сущности риска объясняется его многоаспектностью и практически полным его игнорированием в существующем хозяйственном законодательстве, недостаточным использованием в реальной экономической практике и управленческой деятельности.

В разных источниках приводятся существующие подходы к пониманию категории «риск»:

– «риск – это вероятность возникновения убытков или недополучения доходов по сравнению с прогнозируемым вариантом»;

– «под «риском» принято понимать вероятность (угрозу) потери предприятием части своих ресурсов, недополучения доходов или появления дополнительных расходов в результате определенной производственной и финансовой деятельности»;

– «возможность отрицательного отклонения между плановым и фактическим результатами, т.е. опасность неблагоприятного исхода на одно ожидаемое явление, называется риском»;

– «риск – это действие (деяние, поступок), выполняемое в условиях выбора (в ситуации выбора в надежде на счастливый исход), когда в случае неудачи существует возможность (степень опасности) оказаться в худшем положении, чем до выбора (чем в случае несовершения этого действия)»;

– «риск – это деятельность, связанная с преодолением неопределенности в ситуации неизбежного выбора, в процессе которой имеется возможность количественно и качественно оценить вероятность достижения предполагаемого результата, неудачи и отклонения от цели». Данное определение является наиболее полным.

В явлении «риск» выделяются следующие элементы, взаимосвязь которых и составляет его сущность:

– возможность отклонения от предполагаемой цели, ради которой осуществлялась выбранная альтернатива;

– вероятность достижения желаемого результата;

– отсутствие уверенности в достижении поставленной цели;

– возможность материальных и др. потерь, связанных с осуществлением выбранной в условиях неопределенности альтернативы.

Важным элементом риска является наличие вероятности отклонения от выбранной цели. При этом возможны отклонения как отрицательного, так и положительного свойства.

Указанные элементы, их взаимосвязь и взаимодействие отражают содержание риска.

В литературе существуют не только различия в понимании содержания понятия «риск», но и разные точки зрения по поводу объектив-

ной и субъективной природы риска. При этом преобладает последняя – о субъективно-объективной природе риска.

Риск связан с выбором определенных альтернатив, расчетом вероятностей их исхода – в этом его субъективная сторона. Помимо этого, она проявляется и в том, что люди неодинаково воспринимают одну и ту же величину экономического риска в силу различия психологических, нравственных, идеологических ориентаций, принципов, установок и т.д.

Существование риска непосредственно связано с наличием неопределенности, которая неоднородна по форме проявления и по содержанию.

Основными причинами неопределенности и источниками риска являются:

1. Спонтанность природных процессов и явлений, стихийные бедствия. Проявления стихийных сил природы – землетрясения, наводнения, бури, ураганы, а также отдельные неприятные природные явления – мороз, гололед, град, гроза и др. могут оказать серьезное отрицательное влияние на результаты предпринимательской (производственной) деятельности, стать источником непредвиденных затрат.

2. Случайность. Вероятностная сущность многих социально-экономических и технологических процессов, многовариантность материальных отношений, в которые вступают субъекты производственной деятельности, приводят к тому, что в сходных условиях одно и то же событие происходит неодинаково, т.е. имеет место элемент случайности. Это предопределяет невозможность однозначного предвидения наступления предполагаемого результата.

Весьма заметное и не всегда предсказуемое влияние на результаты производственной деятельности оказывают:

- различного рода аварии – пожары, взрывы, и т.п.;
- выход из строя оборудования;
- несчастные случаи на транспорте, производстве и многое другое.

Как показывает практика, несмотря на принимаемые меры, направленные на уменьшение вероятности их появления и снижение величины причиняемого ими ущерба, указанные выше случайные события остаются возможными, их не могут исключить самые дорогостоящие инженерно-технические меры;

3. Наличие противоборствующих тенденций, столкновение противоречивых интересов. Проявление этого источника риска весьма многообразно – от войн и межнациональных конфликтов, до конкуренции и простого несовпадения интересов.

Так, в результате военных действий предприятие может столкнуться с запретом на экспорт или импорт, конфискацией изделий, лимитированием иностранных инвестиций замораживанием или экспроприацией активов, или доходов за рубежом и др.

Конкуренты могут увеличить номенклатуру выпускаемой продукции, улучшить ее качество, уменьшить цену и т.п. Существует недобросовестная конкуренция, при которой один из конкурентов усложняет другому осуществление предпринимательской (производственной) деятельности незаконными, нечестными действиями, включая подкуп должностных лиц, опорочивание конкурента, нанесение ему прямого ущерба.

Наряду с элементами противодействия может иметь место простое несовпадение интересов, которое также способно оказывать негативное воздействие.

Таким образом наличие противодействующих и противоборствующих тенденций в общественно-экономическом развитии вносит в социально-экономическую жизнь элементы неопределенности, создает ситуации риска.

4. На процесс воспроизводства неопределенности и риска оказывает воздействие вероятностный характер научно-технического прогресса. Технический прогресс неосуществим без риска, что обусловлено его вероятностной природой, поскольку затраты и особенно результаты отдалены во времени.

5. Существование неопределенности связано также с неполнотой, недостаточностью информации об объекте, процессе, явлении, по отношению к которому принимается решение, с ограниченностью человека в сборе и переработке информации, с постоянной изменчивостью этой информации.

6. К источникам, способствующим возникновению неопределенности и риска, относятся также:

- ограниченность, недостаточность материальных, финансовых, трудовых и др. ресурсов при принятии и реализации решений;
- невозможность однозначного познания объекта при сложившихся в данных условиях уровне и методах научного познания;
- относительная ограниченность сознательной деятельности человека, существующие различия в социально-психологических установках, идеалах, намерениях, оценках, стереотипах поведения.

2.1.2. Понятие комплекса рисков. Общая классификация рисков. Классификация рисков с учетом вида деятельности. Виды рисков, выделяемых в зависимости от таких факторов, как источник опасности, объем ответственности страховщика

Набор рисков, характерный для определенного вида деятельности, называется комплексом рисков.

Комплексы рисков являются характерной составляющей для промышленности, финансовой и инвестиционных областей, коммерции, сферы кредитования и, конечно же, области информационных техноло-

гий. Таким образом, чем более сложный и комплексный вид деятельности, находящийся на «стыке» различных практических и теоретических областей, мы рассматриваем, тем более сложными и многогранными будут риски¹.

Как правило, все виды рисков взаимосвязаны и возникают одновременно, поэтому оказывают влияние на осуществляемую деятельность не только сами по себе, но и в совокупности.

Изменение одного вида риска может вызывать изменение большинства остальных, находящихся в определенном комплексе.

Наиболее важными элементами, положенными в основу классификации рисков, являются:

- время возникновения;
- основные факторы возникновения;
- характер учета;
- характер последствий;
- сфера возникновения и др.

По времени возникновения риски распределяются на ретроспективные, текущие и перспективные. Анализ ретроспективных рисков, их характера и способов снижения дает возможность более точно прогнозировать текущие и перспективные риски.

По характеру учета риски делятся на внешние и внутренние. К внешним относятся риски, непосредственно не связанные с деятельностью предприятия или его контактной аудитории.

На уровень внешних рисков влияет очень большое количество факторов – политические, экономические, демографические, социальные, географические и др. К внутренним относятся риски, обусловленные деятельностью самого предприятия и его контактной аудитории. На их уровень влияет деловая активность руководства предприятия, выбор оптимальной маркетинговой стратегии, политики и тактики и другие факторы: производственный потенциал, техническое оснащение, уровень специализации, уровень производительности труда, техники безопасности.

По характеру последствий риски подразделяются на чистые и спекулятивные. Чистые риски (в литературе их иногда называют простыми или статическими) характеризуются тем, что они практически всегда несут в себе потери для предпринимательской деятельности.

Причинами чистых рисков могут быть стихийные бедствия, войны, несчастные случаи, преступные действия, недееспособность организации и многое другое.

Спекулятивные риски (в литературе их иногда называют динамическими или коммерческими) характеризуются тем, что они могут нести в

¹ Процессы анализа и управления рисками в области ИТ [Электронный ресурс]. URL: <https://www.intuit.ru/studies/courses/3506/748/lecture/26277?page=2>

себе как потери, так и дополнительную прибыль для предпринимателя по отношению к ожидаемому результату.

Причинами спекулятивных рисков могут быть изменение конъюнктуры рынка, изменение курсов валют, изменение налогового законодательства и др.

В общей классификации рисков различают экологические, транспортные, политические, специальные, технические риски, риски ответственности.

Экологические риски связаны с загрязнением окружающей среды и обусловлены преобразующей деятельностью человека в процессе присвоения материальных благ. Экологические риски обычно не включаются в объем ответственности страховщика. Вместе с тем определенные страховые интересы, обусловленные экологическими рисками, привели к созданию самостоятельного вида страхования, отвечающего этим интересам.

Транспортные риски подразделяются на риски каско и карго. Транспортные риски каско подразумевают страхование воздушных, морских и речных судов, железнодорожного подвижного состава и автомобилей во время движения, стоянки (простоя) и ремонта. Транспортные риски карго подразумевают страхование грузов, перевозимых воздушным, морским, речным, железнодорожным и автомобильным транспортом.

Политические (репрессивные) риски связаны с противоправными действиями с точки зрения норм международного права, с мероприятиями или акциями правительств иностранных государств в отношении данного суверенного государства или граждан этого суверенного государства. Через систему оговорок или особых условий договора страхования политические риски могут быть включены в объем ответственности страховщика.

Специальные риски подразумевают страхование перевозок особо ценных грузов, например, благородных металлов, драгоценных камней, произведений искусства, денежной наличности. Содержание специальных рисков оговаривается в особых условиях договора страхования и может быть включено в объем ответственности страховщика.

Технические риски проявляются в форме аварий по причине внезапного выхода из строя машин и оборудования или сбоя в технологии производства. Проблемой технических видов страхования являются оценка частоты аварий и способ оценки ущерба от них.

Причинами технических рисков могут быть ошибки управления, монтажа, нарушения технологии, небрежность в работе и т.д., которые приводят к преждевременным отказам, выходу из строя машин и оборудования. Таким образом, технические риски могут нанести ущерб имуществу, жизни и здоровью людей, а также финансовым интересам предприятия вследствие перерыва в производстве и сверхнормативных затрат.

Технические риски подразделяются по видовому составу основных и оборотных фондов, в которых они проявляются:

- машины и оборудование – промышленные риски;
- здания, сооружения, передаточные устройства – строительные (строительно-монтажные) риски;
- приборы, вычислительная техника, средства связи – электротехнические риски;
- транспортные средства – транспортные риски (каска, грузов, ответственности) и т.д.

Риски гражданской ответственности связаны с законными претензиями физических и юридических лиц в связи с причинением вреда, вызванным, например, источником повышенной опасности. К источникам повышенной опасности относятся космическая деятельность, автомобильный, железнодорожный, воздушный и морской транспорт, ряд химических производств и др. Физическое или юридическое лицо, обладающее таким источником повышенной опасности, может застраховать свою гражданскую ответственность перед третьими лицами, т.е. переложить обязанность возмещения имущественного вреда третьим лицам на страховщика.

Наиболее многочисленная по классификации группа – по виду деятельности. Особенности проявления риска связаны не только с тем, какой конкретно субъект реализует рискованную деятельность, но и с тем, какова сфера приложения этой деятельности.

Выделяют следующие разновидности рисков в зависимости от вида деятельности.

Производственный риск связан с невыполнением предприятием своих планов и обязательств по производству продукции, товаров, услуг, других видов производственной деятельности в результате неблагоприятного воздействия внешней среды, а также неадекватного использования новой техники и технологий, основных и оборотных фондов, сырья, рабочего времени.

Среди наиболее важных причин возникновения производственного риска – возможное снижение предполагаемых объемов производства, рост материальных и/или других затрат, уплата повышенных отчислений и налогов, низкая дисциплина поставок, гибель или повреждение оборудования и т.п.

Коммерческий риск – риск, возникающий в процессе реализации товаров и услуг, произведенных или закупленных предпринимателем. Причинами коммерческого риска являются: снижение объема реализации вследствие изменения конъюнктуры или других обстоятельств, повышение закупочной цены товаров, потери товара в процессе обращения, повышение издержек обращения и др.

Финансовый риск связан с возможностью невыполнения фирмой своих финансовых обязательств. Основными причинами финансового риска являются: обесценивание инвестиционно-финансового портфеля вследствие изменения валютных курсов, неосуществление платежей; войны, беспорядки, катастрофы и т.п.

Страховой риск – риск наступления предусмотренного условиями страхования события, в результате чего страховщик обязан выплатить страховое возмещение (страховую сумму). Результатом риска являются убытки, вызванные неэффективной страховой деятельностью как на этапе, предшествующем заключению договора страхования, так и на последующих этапах – перестрахование, формирование страховых резервов и т.п. Основными причинами страхового риска являются: неправильно определенные страховые тарифы, азартная методология страхователя; войны, беспорядки, катастрофы и т.п.

В зависимости от таких факторов, как источник опасности, можно выделить риски, связанные с природными явлениями (погодные катаклизмы, землетрясения, наводнения и т.п.), а также риски, связанные с деятельностью людей (разнообразные случаи причинения вреда имуществу, здоровью или жизни в результате умышленных или неосторожных действий людей).

В зависимости от объема ответственности страховщика риски разделяются на индивидуальные, то есть связанные с особенностями объекта страхования, а также ограниченные по времени, месту и типу неблагоприятного воздействия на объект страхования в рамках отдельно взятого риска, и универсальные, то есть не имеющие таких ограничений.

Например, индивидуальный риск выражен в договоре страхования шедевра живописи во время перевозки и экспозиции на случай актов вандализма по отношению к нему. Примером универсального риска, который включается в объем ответственности страховщика по большинству договоров имущественного страхования, может послужить кража.

2.1.3. Понятие объективного и субъективного риска

Объективные риски – вредоносные воздействия неконтролируемых сил природы (ураганы, землетрясения и т.д.) или иных случайностей на кого-либо; они не зависят от рискованных решений и связанных с ними действий человека. Объективные риски – это возможная опасность случайного наступления отрицательных (личных и имущественных) последствий. Они чаще всего непредсказуемы.

Например, существуют риски получения травмы вследствие неожиданного прокола шины при езде по шоссе – здесь травма не предопределена как неизбежность, поскольку водитель может справиться с этой ситуацией или ему поможет спокойная обстановка на трассе

(отсутствие встречных машин и т.д.); при всякого рода испытаниях, когда конструкторы не могут гарантировать надежность новой машины (например, самолета), тоже существует риск аварии; при прыжках с парашютом по независящим от человека обстоятельствам может не раскрыться парашют; и при полетах космонавтов возникают независящие от принимаемых ими решений аварии, приводящие к гибели людей.

Поэтому впервые проблему риска ученые стали разрабатывать в связи с техногенными факторами риска. Впрочем, и ситуации нетехногенного свойства связаны с вынужденным риском, к примеру, во время эпидемий далеко не все люди заражаются – это может зависеть от силы иммунной системы каждого человека.

Объективность риска проявляется в том, что это понятие отражает реально существующие в общественной жизни явления, процессы, стороны деятельности. Причем риск существует независимо оттого, осознают его наличие или нет, учитывают или игнорируют его. Так же как люди не в состоянии отменить естественно-исторические законы (хотя они могут и не знать о них), нельзя отменить в определенного рода ситуациях риска. Объективность риска связана и с тем, что он порождается процессами не только субъективного характера, но и такими, существование которых в конечном счете не зависит от сознания человека.

Объективное существование риска обуславливают вероятностная сущность многих природных, социальных и технологических процессов, многовариантность материальных и идеологических отношений, в которые вступают субъекты социальной жизни. Функционирование и развитие сложных систем основываются на статистических вероятностных законах. Это предопределяет невозможность однозначного предвидения наступления предполагаемого результата.

Субъективные риски связаны с действиями субъектов как с принимаемыми ими решениями при возможности выбора (альтернативные риски), так и с ошибками в исполнительских действиях персонала, нарушениями правил эксплуатации и т.п. (безальтернативные риски). Иными словами, субъективные риски вызваны активностью человека (субъекта) и могут быть и предсказуемыми, и непредсказуемыми (последние, к примеру, могут проявиться в деятельности патологоанатома, который вследствие неосторожного движения рискует поранить себя скальпелем и заразиться трупным ядом).

При альтернативном (добровольном) риске различают четыре ситуативных варианта. В первом случае человек просчитывает вероятность и степень риска (например, выбор между рискованным поведением и отказом от него осуществляется исходя из прогноза последствий и оценки шансов на успех). Но при этом осознание нарушения предполагает, что: а) цель, во имя которой допускается нарушение, более значима,

чем это нарушение; б) оценка ситуации не обнаруживает другого пути достижения цели.

Во втором случае человек идет на риск при отсутствии альтернативы, например, когда возникает необходимость вынужденной посадки самолета вне аэродрома в связи с отказом двигателя.

В третьем случае человек надеется на удачу, как, например, в азартных играх.

В четвертом случае человек пренебрегает риском (опасностью или социальным одобрением).

2.1.4. Риски ответственности

Ответственность – обязанность субъекта общественных отношений претерпевать какие-либо негативные меры воздействия по причине совершения этим субъектом правонарушения.

Выделяются следующие основные виды ответственности:

- гражданская (гражданско-правовая);
- административная;
- уголовная;
- дисциплинарная.

Ответственность предполагает применение к нарушителю определенных мер государственного принуждения. Ответственность влечет за собой негативные последствия (лишения) для правонарушителя: ущемление его прав (лишение свободы, родительских прав и др.), возложение на него новых дополнительных обязанностей (выплата определенной суммы, совершение каких-либо действий и т.д.).

Далее следует отдельно рассмотреть понятие гражданской ответственности.

В рамках гражданской ответственности обязанность правонарушителя состоит в совершении определенного имущественного действия (возместить убытки, уплатить неустойку), удовлетворяющего законный интерес лица, чье право нарушено, либо лишение его определенных гражданских прав правонарушителя, либо побуждение совершить какие-либо иные действия.

Риски гражданской ответственности связаны с законными претензиями физических и юридических лиц в связи с нарушением условий сделок и (или) причинением вреда. И в том, и в другом случае риск гражданской ответственности означает потенциальную возможность имущественных потерь.

Причинение вреда зачастую происходит при эксплуатации источника повышенной опасности. К источникам повышенной опасности относятся автомобильный, железнодорожный, воздушный и морской транспорт, использование различных сложных механизмов, электриче-

ской энергии высокого напряжения, атомной энергии, взрывчатых веществ, сильнодействующих ядов и т.п.; осуществление строительной и иной, связанной с нею деятельности и др.

Согласно пункту 1 статьи 1079 Гражданского кодекса РФ владелец источника повышенной опасности обязан возместить вред, причиненный источником повышенной опасности, если не докажет, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего, либо если грубая неосторожность самого потерпевшего содействовала возникновению или увеличению вреда¹.

Физическое или юридическое лицо, владеющее таким источником повышенной опасности, может застраховать свою гражданскую ответственность перед третьими лицами, т.е. переложить обязанность возмещения имущественного вреда третьим лицам на страховщика.

2.1.5. Общие подходы к оценке степени риска

Оценка риска – это совокупность аналитических мероприятий, позволяющих спрогнозировать возможность получения дополнительного предпринимательского дохода или определенной величины ущерба от возникшей рискованной ситуации и несвоевременного принятия мер по предотвращению риска.

Степень риска – это вероятность наступления случая потерь, а также размер возможного ущерба от него.

Риск может быть:

- допустимым – имеется угроза полной потери прибыли от реализации планируемого проекта;
- критическим – возможны непоступления не только прибыли, но и выручки и покрытие убытков за счет средств предпринимателя;
- катастрофическим – возможны потеря капитала, имущества и банкротство предпринимателя.

В абсолютном выражении риск может определяться величиной возможных потерь в материально-вещественном (физическом) или стоимостном (денежном) выражении.

В относительном выражении риск определяется как величина возможных потерь, отнесенная к некоторой базе, в виде которой наиболее удобно принимать либо имущественное состояние предприятия, либо общие затраты ресурсов на данный вид предпринимательской деятельности, либо ожидаемый доход (прибыль). Тогда потерями будем считать случайное отклонение прибыли, дохода, выручки в сторону снижения, в сравнении с ожидаемыми величинами.

¹ Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть вторая. От 26.01.1996 № 14-ФЗ: ред. федер. закона от 29.07.2018 № 225-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 29.01.1996. № 5. Ст. 410.

Этапы процесса оценки риска.

Оценка рисков – в общем случае – это процесс определения вероятности возникновения факторов риска, т.е. определенных событий или ситуаций, способных негативно повлиять на развитие проекта (бизнеса) и достижение запланированных результатов. В узком смысле оценка рисков – это определение количественным или качественным способом величины (степени) рисков.

Общая последовательность оценки рисков типична, она состоит из пяти этапов, включающих следующие действия:

- 1) выявление источников и причин риска, этапов и работ, при выполнении которых возникает риск;
- 2) идентификация всех возможных рисков, свойственных рассматриваемому проекту;
- 3) оценка уровня отдельных рисков и риска проекта в целом, определяющая его экономическую целесообразность;
- 4) определение допустимого уровня риска;
- 5) разработка мероприятий по снижению риска.

Оправданный риск – это объективно существующий элемент, сопутствующий функционированию организаций в условиях рыночной экономики. Вероятностный характер экономических решений может быть выявлен лишь при помощи определенных методов анализа рисков и их влияния на деятельность организации.

Качественный анализ является первоочередным и достаточно сложным этапом в проведении общего анализа степени риска от определенного направления деятельности организации. Его главная задача состоит в определении факторов и потенциальных областей риска, выявлении направлений деятельности и этапов, на которых может возникнуть риск, в идентификации всех возможных видов риска.

Количественный анализ риска осуществляется с целью численного определения размеров отдельных рисков, а также величины риска всего выбранного направления предпринимательской деятельности.

Риск может определяться как в абсолютных, так и в относительных величинах. Измерение степени риска в абсолютных величинах применяют при характеристике отдельных видов потерь, а в относительных – при сравнении прогнозируемого уровня потерь с реальным или средним уровнем.

Качественный анализ риска проводится по нескольким основным направлениям.

Сущность первого направления состоит в том, что проводится сравнение ожидаемых позитивных результатов от выбора конкретного вида предпринимательской деятельности с его возможными негативными последствиями. Проблемы этого соотношения необходимо рассматривать на всех этапах стратегического и тактического планирования.

Сущность второго направления проведения качественного анализа рисков состоит в том, что комплексно анализируется влияние решений, принимаемых организацией на этапе разработки стратегии, на интересы субъектов хозяйственной деятельности. В рамках этого направления определяются также те возможные субъекты хозяйственной деятельности, для которых наступление определенного рискового события будет выгодно.

Количественный анализ риска является одной из важных составляющих процесса эффективного управления организацией. Мало знать, какой точно риск будет воздействовать на организацию, важно количественно оценить его. Это необходимо для выбора конкретного направления деятельности, исходя из склонности менеджеров организации к риску или из собственных приоритетов.

Наиболее распространенными методами количественной оценки степени риска являются:

- статистический метод;
- метод анализа целесообразности затрат;
- метод экспертных оценок;
- аналитический метод;
- метод использования аналогов;
- анализ чувствительности;
- анализ сценариев;
- метод Монте-Карло.

2.2. Риски на авиатранспорте

Любая деловая активность на транспорте связана с риском. По числу неблагоприятных с точки зрения безопасности факторов воздушный транспорт не имеет себе равных. К таким факторам относятся большая масса воздушного судна, очень высокая скорость полета и обусловленная ею быстрота смены ситуации, которая приводит к дефициту времени на анализ ситуации и принятие решения, а также множество разнообразных опасных природных и, в частности, погодных явлений.

В связи с этим, проблеме безопасности на воздушном транспорте постоянно уделяется первостепенное внимание со стороны административных органов, авиационной науки и практики.

2.2.1. Особенности рисков на авиатранспорте и факторы, их обуславливающие

На сегодняшний день шанс попадания в авиационное происшествие весьма мал. Максимально приемлемым уровнем общего риска гибели пассажира во многих странах мира принята величина 10^{-6} в год (т.е. 1

к 1 000 000), а группового профессионального риска – в среднем $2,5 \times 10^{-6}$ в год¹ (т.е. 1 к 400 000).

Для выделения особенностей рисков на авиатранспорте, удобнее всего провести их классификацию по признаку ущерба, по типам последствий, по конечному исходу события, по частоте наступления ущерба и по тяжести ущерба².

А. Классификация рисков по признаку ущерба

Выделяются следующие виды рисков:

1. Риски внешней среды: эти риски вызваны особенностями среды, в которой происходит полет воздушного судна (обледенение, турбулентность, турбулентность ясного неба, ливневые осадки, вихри, пыльные бури, смерчи, струйные течения, электризация, гроза, климатические катаклизмы и т.д.).

2. Технические риски: эти риски обусловлены функционированием систем самолета, недостатками технологического качества воздушного судна, ошибками при проектировании.

3. Методические риски: эти риски вызваны несовершенством методического сопровождения летной эксплуатации воздушных судов, управления летной работой, обеспечения безопасности полетов.

4. Риски, обусловленные проявлением «человеческого» фактора:
– риски, связанные с членами летного экипажа (состояние здоровья, рефлексии и др.); – риски, связанные с операторской деятельностью членов летного экипажа во внутрикабинном пространстве, принятием ситуационных решений.

5. Параметрические риски: риски, обусловленные тем, что не выдержаны заданные параметры пилотирования воздушного судна.

6. Процедурные риски: риски, обусловленные тем, что не выполнены заданные процедуры при работе экипажа во внутрикабинном пространстве (стандартные эксплуатационные процедуры и др. процедуры).

7. Процессные риски: риски, обусловленные деятельностью должностных лиц структуры летной службы в процессе управления летным производством.

8. Риски, обусловленные экономической позицией руководства авиапредприятий (авиакомпаний): риски при принятии решений экипажами воздушных судов, обусловленных экономической политикой руководства авиапредприятия (режим экономии топлива в авиапредприятии, отсутствие договоров на заправку в аэропортах целесообразной заправки и т.д.), отсутствие декларации руководством авиапредприятия

¹ Безопасность жизнедеятельности / под ред. С.В. Белова, А.В. Ильницкой, А.Ф. Козьякова. – М.: Бек, 2007. – С. 214.

² Кармалеев Б.А. Риски в управлении летной работой: учеб.-метод. пособие для вузов гражданской авиации. – СПб.: Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации, 2010

стратегии выполнения маневра по уходу на второй круг воздушного судна (ситуация ухода).

9. Управленческие риски – это риски, обусловленные: политикой в области подготовки летных специалистов; экономической политикой функционирования авиапредприятия; политикой руководства авиапредприятия в области профессиональной подготовки летных специалистов; политикой профессиональной подготовки руководства летной службы авиапредприятия; политикой руководства авиапредприятия и летной службы по проблеме ухода на второй круг при ситуационной целесообразности; политикой руководства авиапредприятия по исполнению стандартных эксплуатационных процедур и других процедур, регламентированных нормативными документами летной эксплуатации воздушных судов; политикой руководства авиапредприятия по обеспечению безопасности полетов при летной эксплуатации воздушных судов (стандарт безопасности полетов авиапредприятия); политикой руководства авиапредприятия в области формирования рисков стратегии при обеспечении безопасности полетов.

10. Социальные риски – нарушения состояния безопасности полетов при летной эксплуатации воздушных судов авиапредприятия, обусловленные особенностями социальной сферы.

Б. По типам последствий, связанных с деятельностью в области авиатранспорта, можно выделить:

1. Характеристический риск (имманентный), присущий функционированию системы «экипаж – воздушное судно – среда».

2. Периодический риск (спорадический), вызываемый редкими обстоятельствами и событиями (отказ авиационной техники в полете, элементы терроризма на борту воздушного судна, внезапное воздействие внешней среды на воздушное судно и т.д.). Этот риск обусловлен важным свойством авиационной транспортной системы – генерированием неблагоприятных факторов при выполнении полетов.

В. Классификация рисков по конечному исходу события.

В гражданской авиации, исходя из классификации авиационных событий, возможны различные их исходы, поэтому следует классификацию рисков представить следующим образом:

– катастрофический риск – риск, при котором реализуется катастрофическая ситуация;

– аварийный риск – риск, при котором реализуется аварийная ситуация;

– особый риск – риск, при котором реализуется особая ситуация;

– сложный риск – риск, при котором реализуется сложная ситуация;

– риск нормального полета – риск, при котором реализуется стратегия нормального полета.

Г. Классификация рисков по частоте наступления ущерба. Частота наступления ущерба является важной характеристикой величины риска. Её можно измерить количественно, с помощью расчета вероятностей или статистических частот и качественно, используя метод экспертного выделения классов:

- риски с малой частотой реализации, с малой вероятностью наступления ущерба (редкие риски);
- риски со средней частотой реализации риска, со средней вероятностью наступления ущерба (риски средней частоты);
- риски для которых характерна высокая частота реализации риска, с высокой вероятностью наступления ущерба (частые риски).

Д. Классификация рисков по тяжести ущерба. Специфика авиатранспортного производства сопряжена с необходимостью определения величины ущерба при проведении страховых мероприятий по процессам летной работы (не обеспечение безопасности полетов при летной эксплуатации гражданских воздушных судов с ее материальной компенсацией). При недостаточности информации классы рисков можно опделить на основе экспертной оценки состояния. В соответствии с этим можно выделить:

- низкие риски с невеликим (малым) максимальным ущербом (повреждение ВС на земле, в процессе руления и т.д.);
- средний уровень максимального ущерба (столкновение ВС на земле, неправильная работа служб, обеспечивающих полеты и т.д.);
- риски с большим материальным ущербом;
- риски с исключительно большим максимальным ущербом (катастрофа).

Выделяют следующие факторы, обуславливающие авиационные происшествия:

а) человеческий фактор (около 70% случаев авиационных происшествий):

- ошибки пилотов в управлении авиатранспортными средствами;
- недостаточная подготовка к полетам в сложных условиях;
- плохое физиологическое, психологическое состояние, постоянное стрессовое состояние экипажа воздушного судна;
- пренебрежение инструкциями и правилами пилотирования;
- нарушения в работе диспетчерских и авиатехнических служб;
- терроризм.

б) технический фактор:

- износ узлов и агрегатов воздушного судна;
- некачественное топливо;
- некачественное или несвоевременное техническое обслуживание;
- дефектные узлы и агрегаты.

- в) природный фактор:
- погодные явления (обледенение, турбулентность, турбулентность ясного неба, ливневые осадки, вихри, пыльные бури, смерчи, струйные течения, электризация, гроза, климатические катаклизмы и т.д.);
 - птицы и их миграция;
 - вулканы и выбросы пепла.
- Пути снижения риска:
- обновление парка воздушных судов, улучшение его технического состояния;
 - оснащение аэропортов современным аэронавигационным оборудованием;
 - повышение качества обучения пилотов, использование современных тренажеров;
 - ужесточение предполетного контроля экипажей;
 - ужесточение контроля пассажиров и багажа в аэропортах для предотвращения противоправных действий и терактов.

2.2.2. Риски развития или обострения различных заболеваний у летного состава и пассажиров

У летного состава и пассажиров наиболее распространены риски развития следующих нарушений здоровья:

1. Нарушение пространственной ориентировки.

При длительных полетах ночью у пилотов может произойти нарушение вторичного синтеза информации в коре головного мозга и, как следствие этого, могут развиваться иллюзии: оптические, вестибулярные, зрительно-вестибулярные, тактильные.

2. Сбой биоритмов.

Основные причины нарушения биоритмов:

- стрессовые ситуации;
- нарушение режима труда и отдыха;
- отсутствие регулярной физической нагрузки;
- частые поездки в регионы с другими часовыми поясами;
- злоупотребление тонизирующими (чай, кофе, сигареты) и снотворными средствами;
- дефицит основных биологически активных веществ в пище.

3. Переутомление и хроническое утомление.

Переутомление возникает тогда, когда в организме человека сохранились остаточные явления от утомления в предыдущий рабочий день. Переутомление наступает у пилота чаще всего тогда, когда организм после напряженной летной работы не имеет надлежащего отдыха. Оно тесно связано с нарушением режима работы и отдыха. Тяжелую степень

переутомления обычно диагностируют как истощение нервной системы, «невроз истощения».

Хроническое утомление возникает в том случае, когда причины утомления не устраняются. Оно является пограничным состоянием с патологией и неврозами.

4. Высотная болезнь.

Высотная болезнь – это патологическое состояние организма, возникающее при дыхании воздухом с пониженным парциальным давлением кислорода, которое приводит к снижению и утрате работоспособности и нарушению уравнивания организма с условиями внешней (газовой) среды.

5. Болезнь укачивания.

Воздушная болезнь (укачивание) – это патологическое состояние организма, возникающее при длительном разнонаправленном перемещении тела человека в пространстве (при болтанке, качке, рыскании ВС). Лица летного состава редко страдают выраженным укачиванием, но при скрытой форме укачивания работоспособность лиц летного состава ухудшается, что ведет к снижению безопасности полета.

6. Баротравма ЛОР-органов.

Баротравма среднего уха – это патологическое состояние, которое возникает при несоответствии вентиляционной функции слуховой (Евстахиевой) трубы изменениям внешнего атмосферного давления.

Баротравма придаточных пазух носа – это патологическое состояние, возникающее при несоответствии вентиляции придаточных пазух носа интенсивности изменений атмосферного давления. Она встречается реже, чем баротравма среднего уха.

7. Высотная парогозовая эмфизема.

Подкожная высотная эмфизема (высотная парогозовая эмфизема – ВПЭ) – это состояние организма, связанное с явлением парообразования («кипения»), которое возникает при уменьшении атмосферного ниже 47 мм рт. ст., когда величина давления газов среды становится меньше упругости водяных паров при температуре, равной 37°C. Развитие ВПЭ возможно при нарушении герметичности кабины самолета на высоте 19 200 м и более.

8. Высотная декомпрессионная болезнь.

Высотная декомпрессионная болезнь (ВДБ) – патологическое состояние организма, которое развивается в результате образования газовых пузырьков в жидких средах и тканях при быстрой декомпрессии. Оно возникает в случаях нарушения герметичности кабины воздушного судна на высоте 7000–8000 м и более или при «подъемах» в барокамере на высоту 3000–8000 м и более. При возникновении выраженных симптомов заболевания возможно понижение работоспособности пилотов, а следовательно, снижение безопасности полетов. Все симптомы обу-

словлены образованием газовых пузырьков в тканях и жидких средах организма при быстрой декомпрессии¹.

Факторы, влияющие на развитие нарушений здоровья.

1. Уровень барометрического давления.

Согласно существующим нормативам уровень барометрического давления в кабине ВС не должен быть менее 567 мм рт. ст., что соответствует разрежению воздушной среды на высоте 2400 м над уровнем моря. Однако в кабине и при этих условиях в организме человека возникает кислородное голодание, что ведет к снижению работоспособности и утомлению, возможности появления ошибок из-за снижения профессиональной работоспособности.

С целью профилактики баротравмы и других состояний, связанных с действием изменения барометрического давления, скорость движения или повышения давления не должна превышать 0,18 мм рт. ст./с.

2. Температурный режим.

Нарушение теплового баланса приводит к чувству дискомфорта, снижению работоспособности, понижению резистентности организма и развитию заболеваний. Согласно действующим нормативам допустимые параметры температуры воздуха должны быть в пределах: от 20 до 25°C, перепад температуры по высоте рабочей зоны допускается не более 3°C, а по горизонтали – не более 4°C. Предельная температура ограждающих поверхностей не должна быть ниже +5 °C и выше +45°C.

3. Относительная влажность.

Относительная влажность нормируется и должна быть в кабине самолета в пределах 30–70%. При полетах на высотах более 6–7 км система вентиляции не может обеспечить оптимальную влажность воздуха кабины и салона самолета. В результате при полетах в таких условиях относительная влажность воздуха резко уменьшается до 8–10%, вызывая у членов экипажа и пассажиров ощущение сухости верхних дыхательных путей и кожи, которая при систематических полетах может выступать повреждающим фактором и привести к развитию патологических процессов. Поэтому искусственное увлажнение воздушной среды на рабочих местах является актуальной проблемой.

4. Газовый состав.

При эксплуатации воздушного судна воздушная среда кабин и салонов содержит определенное количество вредных химических веществ. В некоторых случаях концентрация их может быть настолько высокой, что может послужить причиной тяжелых авиационных происшествий.

¹ Авиационная медицина: метод. указания по изучению дисциплины и подготовке к практическим занятиям / сост. Н.Н. Васицкая, Ю.Н. Цыганов. – Ульяновск: УВАУ ГА(И), 2011 – 74 с.

5. Шум.

Шум отрицательно влияет на организм человека и является общебиологическим раздражителем. Патологические изменения в организме человека, возникающие от воздействия шума, подразделяются на специфические нейросенсорные нарушения, проявляющиеся в виде специфического снижения слуховой функции, и неспецифические, возникающие в других органах и системах.

6. Вибрации.

Вибрации в полете оказывают неблагоприятное воздействие на организм человека, вызывая преждевременное развитие утомления, нарушение деятельности центральной нервной системы, ухудшение деятельности анализаторов (оптического, звукового); появляются расстройства сердечной деятельности, дыхания, боли и неприятные ощущения со стороны внутренних органов. Низкочастотная общая вибрация может вызвать симптомокомплекс укачивания за счет действия на вестибулярный анализатор. При длительной работе в условиях воздействия вибраций может развиваться вибрационная болезнь. Возникает эмоциональная неустойчивость, пояснично-крестцовый радикулит, астеническое состояние, хронический гастрит и язвенная болезнь.

7. Ускорения.

Полеты в турбулентной атмосфере связаны с пространственными перемещениями воздушного судна относительно траектории полета и возникновением ускорений, сопровождающихся переменным действием на организм человека небольших по величине перегрузок и невесомости («болтанки»). Длительное воздействие этого фактора может привести к развитию воздушной болезни у пассажиров и у лиц летного состава.

8. Электромагнитное неионизирующее излучение.

В авиации используется большое количество наземных и бортовых радиотехнических средств (радиолокаторы, средства навигации, системы посадки и т.д.) радиочастотного диапазона. Все они могут представлять определенную опасность для людей, попадающих в зону повышенного уровня излучения этих источников, поскольку радиочастотное и микроволновое излучение обладает выраженным биологическим действием и в определенных условиях может вызвать специфическое поражение организма в виде радиоволновой болезни. В спектре радиоволн наибольшей биологической активностью обладают микроволны (СВЧ).

9. Ионизирующее облучение.

В кабине воздушного судна во время полета на высоте 10–12 км под действием космического, галактического и солнечного излучений повышается радиационный фон. При этом эффективная доза облучения природными источниками излучения не должна превышать 5 мЗв/г. (миллизиверт/год) в производственных условиях. Наиболее неблагоприятными с точки зрения облучения являются частые длительные полеты,

выполняемые на северных, приполярных и кроссполярных трассах на высоте выше 10 000 м. Радиомодифицирующими факторами полета являются шум, вибрация, перегрузки, перепады температур, давления. Повышенное радиационное облучение, начинающееся с высоты 6000 м, приводит к развитию целого ряда заболеваний, в т.ч. онкологических.

Меры профилактики нарушений здоровья, связанных с полётами:

- отказ от употребления алкоголя, табака и наркотиков перед полётом;
- ведение здорового образа жизни: достаточная двигательная активность; рациональное питание; закаливание; личная гигиена; отказ от вредных привычек; режим труда и отдыха; психогигиена с аутотренингом;
- профилактика заболеваний сердечно-сосудистой и нервной системы, желудочно-кишечного тракта;
- прохождение медицинского освидетельствования авиационного персонала и организация медицинского наблюдения в межкомиссионный период, а также проведение предполетного (послеполетного) медицинского осмотра членов экипажа воздушного судна.

2.3. Управление рисками (риск-менеджмент)

Управление рисками – процесс принятия и выполнения управленческих решений, направленных на снижение вероятности возникновения неблагоприятного результата и минимизацию возможных потерь проекта, вызванных его реализацией.

Цель управления рисками в сфере экономики – повышение конкурентоспособности хозяйствующих субъектов с помощью защиты от реализации чистых рисков.

2.3.1. Основные понятия в теории управления рисками

Управление риском можно охарактеризовать как совокупность методов, приемов и мероприятий, позволяющих в определенной степени прогнозировать наступление рискованных событий и принимать меры к исключению или снижению отрицательных последствий наступления таких событий.

Управление риском как система состоит из двух подсистем: управляемой подсистемы (объекта управления) и управляющей подсистемы (субъекта управления).

В системе управления риском объектом управления являются риск, рискованные вложения капитала и экономические отношения между хозяйствующими субъектами в процессе реализации риска (отношения между: предпринимателями-партнерами, конкурентами; заемщиком и кредиторами; страхователем и страховщиком и т.п.).

Субъектом управления в системе управления риском является специальная группа людей (предприниматель, финансовый менеджер, менеджер по риску, специалисты по страхованию и др.), которая посредством различных приемов и способов управления осуществляет целенаправленное воздействие на объект управления.

Управление рисками представляет собой специфическую сферу экономической деятельности, требующую глубоких знаний в области анализа хозяйственной деятельности, методов оптимизации хозяйственных решений, страхового дела, психологии и многое другое. Основная задача предпринимателя в этой сфере – найти вариант действий, обеспечивающий оптимальное для данного проекта сочетание риска и дохода, исходя из того, что чем прибыльнее проект, тем выше степень риска при его реализации.

Главными задачами специалистов по риску являются: обнаружение областей повышенного риска; оценка степени риска; анализ приемлемости данного уровня риска для организации (предпринимателя); разработка в случае необходимости мер по предупреждению или снижению риска; в случае, когда рисковое событие произошло, – принятие мер к максимально возможному возмещению причиненного ущерба.

Под стратегией управления имеются в виду направления и способы использования средств для достижения поставленной цели. Каждому способу соответствует определенный набор правил и ограничений для принятия лучшего решения. Стратегия помогает сконцентрировать усилия на различных вариантах решения, не противоречащих генеральной линии стратегии и отбросить все остальные варианты. После достижения поставленной цели данная стратегия прекращает свое существование, поскольку новые цели выдвигают задачу разработки новой стратегии.

Тактика – практические методы и приемы менеджмента для достижения установленной цели в конкретных условиях. Задачей тактики управления является выбор наиболее оптимального решения и самых конструктивных в данной хозяйственной ситуации методов и приемов управления. Риск-менеджмент как система управления состоит из двух подсистем: управляемой подсистемы – объекта управления и управляющей подсистемы – субъекта управления.

Важным моментом в организации риск-менеджмента является получение информации об окружающей обстановке, которая необходима для принятия решения в пользу того или иного действия. На основе анализа такой информации и с учетом целей риска можно правильно определить вероятность наступления события, в том числе страхового события, выявить степень риска и оценить его стоимость. Управление риском означает правильное понимание степени риска, который постоянно угрожает людям, имуществу, финансовым результатам хозяйственной деятельности.

Для предпринимателя важно знать действительную стоимость риска, которому подвергается его деятельность.

Процесс воздействия субъекта на объект управления, т.е. сам процесс управления, может осуществляться только при условии обмена и передачи определенной информации между управляющей и управляемой подсистемами. Процесс управления независимо от его конкретного содержания всегда предполагает получение, передачу, переработку и использование информации. В риск-менеджменте получение надежной и достаточной в данных условиях информации играет главную роль, так как оно позволяет принять конкретное решение по действиям в условиях риска.

Информационное обеспечение функционирования риск-менеджмента состоит из разного рода и вида информации: статистической, экономической, коммерческой, финансовой и т.п.

2.3.2. Основные принципы риск-менеджмента

Среди основных принципов управления риском можно выделить следующие:

1) нельзя рисковать больше, чем это может позволить собственный капитал;

2) необходимо думать о последствиях риска;

3) нельзя рисковать многим ради малого.

Реализация первого принципа означает, что прежде чем принять решение в условиях риска, предприниматель должен:

– определить максимально возможный объем убытков в случае наступления рискованного события;

– сопоставить его с объемом вкладываемого капитала и всеми собственными финансовыми ресурсами и определить, не приведут ли эти убытки к банкротству предприятия.

Реализация второго принципа требует, чтобы предприниматель, зная максимально возможную величину убытка, определил, к чему она может привести, какова вероятность риска.

На основе этой информации необходимо принять решение о принятии риска на свою ответственность, передаче риска на ответственность другому лицу (случай страхования риска) или об отказе от риска (т.е. от мероприятия).

Реализация третьего принципа предполагает, что прежде чем принять решение о внедрении мероприятия, содержащего риск, необходимо соизмерить ожидаемый результат (отдачу) с возможными потерями, которые понесет предприниматель в случае наступления рискованного события.

Только при приемлемом для предпринимателя (фирмы) соотношении отдачи и возможных потерь следует принимать решение о реализации рискованного проекта.

Также дополнительно можно выделить ещё три принципа:

- 4) положительное решение принимается лишь при отсутствии сомнения;
- 5) при наличии сомнений принимаются отрицательные решения;
- 6) нельзя думать, что всегда существует только одно решение. Возможно есть и другие.

2.3.3. Функции риск-менеджмента и их характеристика

Риск-менеджмент выполняет определенные функции. Различают два типа функций риск-менеджмента:

- функции объекта управления;
- функции субъекта управления.

К функциям объекта управления в риск-менеджменте относится организация:

- разрешения риска;
- рискованных вложений капитала;
- работы по снижению величины риска;
- процесса страхования рисков;
- экономических отношений и связей между субъектами хозяйственного процесса.

К функциям субъекта управления в риск-менеджменте относятся:

- прогнозирование;
- организация;
- регулирование;
- координация;
- стимулирование;
- контроль.

Прогнозирование в риск-менеджменте представляет собой разработку на перспективу изменений финансового состояния объекта в целом и его различных частей. Прогнозирование – это предвидение определенного события. Оно не ставит задачу непосредственно осуществить на практике разработанные прогнозы.

Особенностью прогнозирования является также альтернативность в построении финансовых показателей и параметров, определяющая разные варианты развития финансового состояния объекта управления на основе наметившихся тенденций. В динамике риска прогнозирование может осуществляться как на основе экстраполяции прошлого в будущее с учетом экспертной оценки тенденции изменения, так и на основе прямого предвидения изменений. Эти изменения могут возникнуть неожиданно. Управление на основе предвидения этих изменений требует выработки у менеджера определенного чутья рыночного механизма и интуиции, а также применения гибких экстренных решений.

Организация в риск-менеджменте представляет собой объединение людей, совместно реализующих программу рискованного вложения капитала на основе определенных правил и процедур.

К этим правилам и процедурам относятся: создание органов управления, построение структуры аппарата управления, установление взаимосвязи между управленческими подразделениями, разработка норм, нормативов, методик и т.п.

Регулирование в риск-менеджменте представляет собой воздействие на объект управления, посредством которого достигается состояние устойчивости этого объекта в случае возникновения отклонения от заданных параметров. Регулирование охватывает главным образом текущие мероприятия по устранению возникших отклонений.

Координация в риск-менеджменте представляет собой согласованность работы всех звеньев системы управления риском, аппарата управления и специалистов.

Координация обеспечивает единство отношений объекта управления, субъекта управления, аппарата управления и отдельного работника.

Стимулирование в риск-менеджменте представляет собой побуждение финансовых менеджеров и других специалистов к заинтересованности в результате своего труда.

Контроль в риск-менеджменте представляет собой проверку организации работы по снижению степени риска. Посредством контроля собирается информация о степени выполнения намеченной программы действия, доходности рискованных вложений капитала, соотношении прибыли и риска, на основании которой вносятся изменения в финансовые программы, организацию финансовой работы, организацию риск-менеджмента. Контроль предполагает анализ результатов мероприятий по снижению степени риска.

2.3.4. Основные приемы управления риском (способы воздействия на риск) и их характеристика

Выделяют следующие основные методы управления рисками.

1. Метод отказа от риска.

В практике работы компаний существуют крупные риски, уменьшить которые бывает невозможно, – это риск банкротства, риск возникновения обвинений в причинении ущерба, риск преждевременной смерти сотрудников.

Даже если такие риски могут быть частично уменьшены, это практически не снижает опасности последствий в случае их реализации. Поэтому наилучшим методом работы с ними может быть попытка избежать всех возможностей их возникновения, т. е. уклонение от опасно-

стей за счет создания производственно-хозяйственных условий, при которых шанс возникновения убытков будет заранее ликвидирован.

2. Метод снижения частоты ущерба или предотвращения убытка.

Является наиболее оптимальным вариантом в управлении рисками посредством реализации следующих мероприятий:

- приобретения дополнительной информации, которая позволит сделать более точный прогноз на будущее и, следовательно, снизить риск;
- лимитирования, т.е. установление предельных сумм расходов, продаж, кредита;
- самострахования, посредством создания резервов на покрытие потерь.

К данному методу можно отнести меры по использованию охраны, подготовку водителей с учетом требований безопасности, стандартизация продуктов и услуг, проведение учений и пр.

Таким образом, суть метода снижения частоты ущерба или предотвращения убытка состоит в реализации предупредительных (превентивных) мероприятий, направленных на уменьшение вероятности наступления неблагоприятного события.

3. Метод уменьшения размера убытков.

Является взаимодополняющим к предыдущему методу и приводит к определенной трансформации уязвимости носителя риска, что позволяет уменьшить размер возможного ущерба. Применение данного метода оправдано в случаях:

- когда размер возможного ущерба большой (пожар, кражи и пр.);
- вероятность реализации риска, т.е. вероятность наступления убытков невелика (например, стоимость потерянного танкера нефтяной компанией будет значительно ниже, чем страхование всего парка, при данных обстоятельствах достаточно применить процедуру самострахования).

4. Метод разделения риска.

Сущность метода разделения риска заключается в создании на предприятии ситуации, при которой ни один отдельный случай реализации риска (возникновения ущерба) не приводит к серии новых убытков. Это достигается за счет изменения подверженности риску, т.е. изменению количественной характеристики носителя риска, которому может быть нанесен ущерб.

Практическое использование этого метода управления риском на уровне фирмы возможно в одной из следующих форм:

- дифференциация (отделение) рисков предполагает пространственное разделение источников возникновения убытков или объектов, которым может быть нанесен ущерб;
- дублирование и/или хранение наиболее значимых объектов, подверженных риску;

– диверсификация риска (распределение) при формировании портфеля ценных бумаг с целью снижения риска утраты их стоимости.

5. Метод аутсорсинга риска.

При использовании метода аутсорсинга риска ответственность за снижение возможности возникновения неблагоприятных событий возлагается на основе договора на стороннюю организацию. В качестве примера можно назвать такие мероприятия:

- страхование, т.е. защита имущественных интересов хозяйствующих субъектов и граждан при наступлении определенных событий (страховых случаев) за счет денежных фондов, формируемых из уплачиваемых ими страховых взносов;
- использование услуг охранной фирмы, введение внешнего кризисного управления, наличие внешнего ответственного исполнителя работ в течение установленного гарантийного срока.

Как правило, для использования аутсорсинга риска относительно легко выработать пороговые значения соответствующих критериальных показателей (размер потенциального ущерба и вероятность его возникновения).

6. Принятие риска.

Принятие риска означает оставление всего или части риска за субъектом, т.е. на его ответственности. В этом случае субъект принимает решение о покрытии возможных потерь в результате свершения рискового события за счет собственных средств (например, самострахование).

2.3.5. Этапы процесса управления риском

Известно, что управление, как целенаправленное воздействие управляющей системы на управляемую, обычно проявляется в виде множества взаимосвязанных между собой процессов подготовки, принятия и организации выполнения управленческих решений, составляющих технологию процесса управления¹.

Как система управления, управление риском также предполагает осуществление ряда процессов и действий, реализующих целенаправленное воздействие на риск. К ним можно отнести:

- определение целей рискованных вложений капитала,
- сбор и обработку данных по аспектам риска,
- определение вероятности наступления рискованных событий,
- выявление степени и величины риска,
- выбор приемов управления риском и способов его снижения.

¹ Лекция 5: Пути снижения экономического риска [Электронный ресурс]. URL: http://www.uamconsult.com/book_425_chapter_6_LEKCIJA_5:_PUTI_SNIZHENIJA_EHKONOMICHESKOGO_RISKA.html

Этапы процесса управления риском можно подразделить на две группы – анализ риска и меры по устранению и минимизации риска.

1. **Анализ риска** включает сбор и обработку данных по аспектам риска, качественный и количественный анализ риска. Меры по устранению и минимизации риска включают выбор и обоснование предельно допустимых уровней риска, выбор методов снижения риска, формирование вариантов рискованного вложения капитала, оценку их оптимальности на основе сопоставления ожидаемой отдачи (прибыли и т.п.) и величины риска.

А. *Сбор и обработка данных по аспектам риска* – один из важнейших этапов процесса управления риском, поскольку процесс управления в первую очередь предполагает получение, переработку, передачу и практическое использование различного рода информации. Полученная на этом этапе информация должна быть достоверной, качественно полноценной и своевременной. В зависимости от целей и характера рискованного вложения капитала это может быть информация: о вероятности наступления рискованного события; о финансовой устойчивости и платежеспособности партнеров, клиентов, конкурентов; о политической и экономической ситуации в стране партнера по внешнеэкономической деятельности; о состоянии рынка определенных товаров и услуг; об условиях страхования и др.

Источником такой информации могут быть данные об опыте подобных проектов в прошлом, мнения экспертов, различного рода аналитические обзоры, данные специализированных компаний и др.

Следует отметить, что сбор и обработка информации является важным этапом процесса управления независимо от его конкретного содержания. Однако в процессе управления риском к полноте и качеству информации предъявляются особые требования. Это обусловлено тем, что отсутствие полной информации является одним из существенных факторов риска и принятие решений в условиях неполной информации служит источником дополнительных финансовых и других потерь и, следовательно, уменьшения прибыли.

В этих условиях информационное обеспечение процесса управления риском служит не только источником данных для анализа риска, но и само по себе является важным средством снижения уровня риска.

Таким образом, в процессе сбора и обработки информации следует стремиться к получению и использованию наиболее полной и достоверной информации. Однако следует помнить, что получение обширных данных может весьма дорого обойтись, снижение неточности информации требует дополнительных затрат.

Следует также учитывать и фактор времени – получение полной и достоверной информации требует значительных затрат времени, а в большинстве случаев решение необходимо принимать в ограниченные

сроки. Кроме того, многие виды информации часто составляют предмет коммерческой тайны.

Получение такой информации либо невозможно, либо также связано со значительными дополнительными затратами. Поэтому в процессе сбора и обработки информации по аспектам риска следует стремиться к достижению оптимальной соотносительности между полнотой и качеством информации, с одной стороны, и стоимостью ее получения — с другой. Другими словами, следует стремиться к достижению экономически оптимальной неполноте информации. В ряде случаев экономически целесообразнее работать с неполной информацией, чем собирать практически полную, но крайне дорогую информацию, требующую к тому же недопустимых затрат времени.

Для этого следует соизмерить возможные потери в результате неполноты информации со стоимостью получения дополнительной информации в приемлемые для жизнеспособности проекта сроки. Потери определяются как разность между ожидаемыми результатами хозяйственной деятельности в условиях, когда имеется дополнительная информация и без нее.

По мере перехода от одного этапа к другому при необходимости может уточняться потребность в дополнительной информации, осуществляется ее сбор и обработка.

Кроме того, результаты выполненных работ предшествующих этапов служат, как правило, исходной информацией, необходимой для выполнения последующих этапов.

Особо важную роль играет информация в процессе качественного и количественного анализа риска.

Б. *Качественный анализ* предполагает: выявление источников и причин риска, этапов и работ, при выполнении которых возникает риск, т.е.:

- установление потенциальных зон риска;
- идентификацию (установление) всех возможных рисков;
- выявление практических выгод и возможных негативных последствий, которые могут наступить при реализации содержащего риск решения.

Здесь важное значение имеет выявление и идентификация всех возможных рисков. Для обоснованного принятия решений необходимо знать, с риском какого вида и типа придется иметь дело. От «непредсказуемого», но выявленного риска можно, строго говоря, застраховаться (вплоть до отказа от проекта), а от невыявленного или проигнорированного риска застраховаться невозможно.

В процессе качественного анализа важно не только установить все виды рисков, которые угрожают проекту, но и по возможности выявить возможные потери ресурсов, сопровождающие наступление рисковых событий.

Результаты качественного анализа служат важной исходной информацией для осуществления количественного анализа.

В. *Количественный анализ* предполагает численное определение отдельных рисков и риска проекта (решения) в целом. На этом этапе определяются численные значения вероятности наступления рисков событий и их последствий, осуществляется количественная оценка степени (уровня) риска, определяется (устанавливается) также допустимый в данной конкретной обстановке уровень риска.

В литературе по проблеме риска приводится много различных методов количественной оценки риска, наиболее распространенными из которых являются статистический метод и метод экспертных оценок.

Суть статистического метода заключается в том, что изучается статистика потерь и прибылей, имевших место на данном или аналогичном производстве, устанавливается величина и частотность получения того или иного экономического результата и составляется наиболее вероятный прогноз на будущее.

Статистический метод количественной оценки риска требует наличия значительного массива данных, которые не всегда имеются в распоряжении предпринимателя. Сбор и обработка данных могут весьма дорого обойтись. Поэтому часто при недостатке информации приходится прибегать к другим методам.

Суть экспертного метода заключается в получении количественных оценок риска на основании обработки мнений опытных предпринимателей или специалистов. Применение этого метода особенно эффективно при решении сложных неформализуемых проблемных ситуаций, когда неполнота и недостоверность информации не позволяют использовать статистический или другие формализованные методы для количественной оценки риска.

К недостаткам этого метода относятся отсутствие гарантий достоверности полученных оценок, а также трудности в проведении опроса экспертов и обработке полученных данных. Если второй недостаток относится к преодолимым трудностям, то первый имеет принципиальное значение.

Повышение достоверности экспертных оценок требует соответствующих процедур отбора экспертов по многим критериям и количественных методов обработки мнений экспертов. Как показывает опыт использования экспертных оценок в различных областях деятельности, при правильной организации процедуры экспертизы и согласованности мнений экспертов, определяемой специальными методами, достоверность оценок гарантируется.

Здесь следует отметить также, что статистический метод оценки риска обеспечивает приемлемую достоверность результатов анализа при условии сохранения в перспективе тенденций развития исследуе-

мой системы и ее внешней среды. На практике для оценки тенденций развития широко используются методы экспертных оценок. Поэтому наиболее приемлемым вариантом для практики является комбинация статистического и экспертного методов.

В результате проведения анализа риска получается картина возможных рисков событий, вероятность их наступления и последствий. После сравнения полученных значений рисков с предельно допустимыми вырабатываются стратегия управления риском и на этой основе меры предотвращения и уменьшения риска.

2. Меры по устранению и минимизации риска включают следующие этапы:

- оценку приемлемости полученного уровня риска;
- оценку возможности снижения риска или его увеличения (в случае, когда полученные значения риска значительно ниже допустимого, а увеличение степени риска обеспечит повышение ожидаемой отдачи);
- выбор методов снижения (увеличения) рисков;
- формирование вариантов снижения (увеличения) рисков;
- оценку целесообразности и выбор вариантов снижения (увеличения) рисков.

В системе управления риском важная роль принадлежит правильному выбору мер предупреждения и минимизации риска, которые в значительной степени определяют ее эффективность.

Следует отметить, что в мировой практике применяется множество различных, зачастую весьма оригинальных, путей и способов снижения риска – от традиционного страхования имущества или использования венчурных фирм, делающих бизнес на коммерческом освоении нововведений (научно-технических разработок с возможными отрицательными результатами), до системы мер по предупреждению злоупотреблений персонала в банковской сфере.

Анализ различных используемых методов снижения риска показывает, что большинство из них являются специфическими, присущими отдельным частным случаям риска, а в ряде случаев – частными случаями более общих, широко применяемых методов.

Наиболее общими, широко используемыми и эффективными методами предупреждения и снижения риска являются:

- страхование;
- резервирование средств;
- диверсификация;
- лимитирование.

Страхование является одним из наиболее распространенных способов снижения рисков.

Одной из специфических форм страхования имущественных интересов является хеджирование – система мер, позволяющих исключить

или ограничить риски финансовых операций в результате неблагоприятных изменений в будущем курса валют, цен на товары, процентных ставок и т.п. Такими мерами являются: валютные оговорки, форвардные операции, опционы и другие.

Резервирование средств как способ снижения отрицательных последствий наступления рисков событий состоит в том, что предприниматель создает обособленные фонды возмещения убытков за счет части собственных оборотных средств.

Как правило, такой способ снижения рисков предприниматель выбирает в случаях, когда, по его мнению, затраты на резервирование средств меньше, чем стоимость страховых взносов при страховании.

По своей сути резервирование средств представляет собой децентрализованную форму создания резервных (страховых) фондов непосредственно в хозяйствующем субъекте. Поэтому в литературе резервирование средств на покрытие убытков часто называют самострахованием.

В зависимости от назначения резервные фонды могут создаваться в натуральной или денежной форме.

Резервные денежные фонды создаются на случай: возникновения непредвиденных расходов, связанных с изменением тарифов и цен, оплатой всевозможных исков и т.п.; необходимости покрытия кредиторской задолженности; покрытия расходов по ликвидации хозяйствующего субъекта и др.

Диверсификация представляет собой процесс распределения инвестируемых средств между различными объектами вложения, которые непосредственно не связаны между собой. Основная идея диверсификации как метода снижения риска была рассмотрена при характеристике портфельного риска на примере ценных бумаг.

Примером диверсификации может служить хранение свободных денежных средств в различных банках, расширение сферы деятельности предприятия чтобы уменьшить потери в случае проблем в одном из направлений деятельности.

Лимитирование представляет собой установление системы ограничений как сверху, так и снизу, способствующей уменьшению степени риска.

В предпринимательской деятельности лимитирование применяется чаще всего при продаже товаров в кредит, предоставлении займов, определении сумм вложения капиталов и т.п. В первую очередь это относится к денежным средствам – установление предельных сумм расходов, кредита, инвестиций и т.п. Так, например, ограничение размеров выдаваемых кредитов одному заемщику позволяет уменьшить потери в случае невозврата долга.

Примером лимитирования является установление высшего размера (лимита) суммы, которую страховщик может оставить на собственном

удержании. Превышение этой суммы влечет за собой отказ от страхования или использование таких форм, как сострахование или перестрахование.

2.3.6. Финансирование риска

Понятие финансирования риска подразумевает поиск и мобилизацию денежных ресурсов для осуществления превентивных мероприятий по предотвращению убытков при наступлении неблагоприятных событий.

Существуют различные пути финансирования риска. Прежде всего это текущий бюджет предприятий, в который закладываются расходы на мероприятия по повышению безопасности, будущие затраты на компенсацию убытков, затраты на уплату страховой премии и т.д. Затем это резервные фонды самострахования, которые также были сформированы ранее из собственных средств предприятия.

При страховании рисков предприятие получает доступ к страховым фондам, из которых может быть получено соответствующее возмещение в случае наступления убытков. Из фондов страховых компаний могут быть также профинансированы предупредительные мероприятия, снижающие вероятность наступления страховых случаев.

Для компенсации убытков при наступлении чрезвычайных ситуаций могут быть привлечены кредитные и инвестиционные ресурсы банков и других финансовых институтов. Возможна и государственная поддержка из специальных бюджетных и внебюджетных фондов, сформированных на случай наступления чрезвычайных ситуаций.

В общем случае финансирование риска включает в себя три главные статьи расходов:

- дособытийное финансирование;
- затраты на компенсацию убытков для сохраненных рисков (послесобытийное финансирование);
- административные расходы на управление риском (текущее финансирование).

Дособытийное финансирование риска подразумевает отвлечение части средств предприятия на организацию резервных фондов или уплату страховых взносов до того, как произойдут непредвиденные события.

Послесобытийное финансирование возникает как необходимость предприятия оплатить возникшие убытки. При страховании оно оплачивает только незастрахованные риски. В других случаях компенсация убытков будет происходить либо из резервных фондов, либо из других средств предприятия.

Текущее финансирование риска складывается из административных затрат на обеспечение работы риск-менеджеров, организацию мониторинга неблагоприятных ситуаций и текущих расходов на компенсацию убытков, внедрение и поддержание компьютерных баз данных,

оплату работы экспертов, наём специализированных организаций, выполняющих определенные виды работ – оценку, консалтинг и т.д.

Источники финансирования мероприятий по управлению риском различаются в зависимости от выбранного метода. Можно выделить следующие основные источники:

- средства, учитываемые в составе себестоимости изделий;
- собственные средства предприятий, в том числе уставный фонд и резервы, формируемые из прибыли;
- внешние источники – кредиты, дотации и займы;
- страховые фонды;
- фонды самострахования.

Снижение риска может финансироваться из собственных средств или себестоимости предприятия. Существует возможность привлечь для этих целей средства из резервов предупредительных мероприятий страховых компаний, если данная помощь будет увязана с заключением договора страхования. Денежные средства при этом расходуются на установку систем контроля и безопасности для машин и оборудования, защитную одежду, обучение персонала, сигнализацию, сейфы, ограждения, огнетушители, дублирование установок и т.д.

Финансирование мероприятий по снижению риска уменьшает вероятность неблагоприятных ситуаций или ограничивает ущерб в случае их наступления, однако если такая ситуация возникла, все убытки предприятие опять вынуждено компенсировать из своих средств.

Уровень административных расходов на проведение исследований по анализу риска и поддержание работы отдела риск-менеджмента при данном методе является средним.

Административные расходы при передаче риска посредством страхования минимальны, так как основная работа по оценке перекладывается на страховщика. В ведении отделов по управлению риском остаются функции по поддержанию и периодической ревизии договоров страхования.

2.3.7. Особенности выбора стратегии и методов решения управленческих задач в риск-менеджменте

На этом этапе организации риск-менеджмента главная роль принадлежит финансовому менеджеру, его психологическим качествам. Финансовый менеджер, занимающийся вопросами риска (менеджер по риску), должен иметь два права: право выбора и право ответственности за него.

Право выбора означает право принятия решения, необходимого для реализации намеченной цели рискованного вложения капитала. Решение должно приниматься менеджером единолично. В риск-менеджменте из-за его специфики, которая обусловлена прежде всего особой ответственностью за принятие риска, нецелесообразно, а в отдельных случаях и вовсе недопустимо коллективное (групповое) принятие решения,

за которое никто не несет никакой ответственности. Коллектив, принявший решение, никогда не отвечает за его выполнение. При этом следует иметь в виду, что коллективное решение в силу психологических особенностей отдельных индивидов (их антагонизма, эгоизма, политической, экономической или идеологической платформы и т.п.) является более субъективным, чем решение, принимаемое одним специалистом.

При выборе стратегии и приемов управления риском часто используется какой-то определенный стереотип, который складывается из опыта и знаний финансового менеджера в процессе его работы и служит основой автоматических навыков в работе. Наличие стереотипных действий дает менеджеру возможность в определенных типовых ситуациях действовать оперативно и наиболее оптимальным образом. При отсутствии типовых ситуаций финансовый менеджер должен переходить от стереотипных решений к поискам оптимальных, приемлемых для себя рискованных решений.

Стратегия риск-менеджмента – искусство управления риском в определенной хозяйственной ситуации, основанное на прогнозировании риска и приемов его снижения.

Стратегические концепции риск-менеджмента:

1. Концепция упреждающего противодействия.

Данная концепция является логическим следствием избранной стратегии роста и вытекающей из нее агрессивной конкурентной стратегии. Она предполагает возможность использования службой безопасности наиболее активных методов профилактики и противодействия возможным угрозам. Основным критерием выбора служит максимальная эффективность того или иного метода, при этом вопросы этичности его применения отходят на второй план. При реализации рассматриваемой концепции допускаются, в частности, банковский шпионаж, не всегда легитимные методы контроля над лояльностью собственного персонала и т.п.

Преимущества концепции:

- возможность эффективного решения возникающих проблем, связанных с обеспечением собственной безопасности, практически без участия государства;
- обеспечение приоритета методов профилактического противодействия потенциальным угрозам;
- возможность обеспечения эффективной поддержки других направлений внутрихозяйственного менеджмента, в первую очередь маркетинга и управления персоналом.

Недостатки концепции:

- высокая вероятность адекватного ответа со стороны пострадавших от подобной политики конкурентов;
- неизбежные противоречия с действующим законодательством, следовательно, потенциальные проблемы с правоохранительными, судебными и надзорными органами;

– необходимость более высокого уровня ресурсной поддержки – финансовой, кадровой, материально-технической.

Рекомендации по применению: для крупных банков, ориентированных на обслуживание высокорентабельных предприятий (отраслей) или работающих в условиях жесткого прессинга со стороны конкурентов либо криминальных структур.

2. Концепция пассивной защиты

Данная концепция является логическим следствием ранее избранной стратегии сокращения и вытекающей из нее пассивной конкурентной стратегии. Она предполагает приоритетную ориентацию на защиту со стороны государства в лице правоохранительных и судебных органов. Это позволяет резко ограничить функции собственной службы безопасности, сохранив в ее инструментарии лишь минимально необходимую номенклатуру методов профилактики и отражения потенциальных угроз.

Преимущества концепции:

- минимальные затраты на ее практическую реализацию;
- отсутствие угроз применения к банку соответствующих санкций со стороны государства в силу его полной законопослушности как хозяйствующего субъекта по рассматриваемому направлению деятельности.

Недостатки концепции:

- полная зависимость безопасности банка от эффективности деятельности правоохранительных органов государства;
- ориентация на методы противодействия уже реализованным угрозам, которые являются менее эффективными по сравнению с профилактическими и пресекающими.

Рекомендации по применению: для небольших предприятий, работающих либо на наименее конкурентных рынках, либо под непосредственным патронажем органов государственного управления.

3. Концепция адекватного ответа

Данная концепция является логическим следствием ранее избранной стратегией ограниченного роста и вытекающей из нее наступательной конкурентной стратегии. Она предполагает возможность использования службой безопасности всего комплекса легитимных методов профилактики и отражения потенциальных угроз. В порядке исключения допускается использование и не полностью легитимных методов, но лишь в отношении тех конкурентов или иных источников угроз, которые первыми применили подобные методы против конкретного банка.

Вариант является компромиссным между первой и второй концепциями, смягчая их радикальные недостатки (однако, не позволяя в полной мере использовать их достоинства). В современных условиях применяется большинством кредитно-финансовых организаций.

Стратегии решений для минимизации рисков. Методы минимизации проектных рисков. Задачи анализа затрат на производство и реали-

зацию продукции предприятий НГП. Факторный анализ себестоимости строительства скважин. Факторный анализ себестоимости добычи нефти и газа. Анализ затрат на рубль товарной продукции. Анализ резервов снижения себестоимости продукции.

Стратегия риск-менеджмента включает правила, на основе которых принимаются рискованные решения и способы выбора варианта решения.

Стратегические подходы к предотвращению или снижению финансовых рисков.

1. Неучастие в рискованных видах деятельности. Но иногда это невыгодно, может вызвать другие риски, а подчас и невозможно. Поэтому финансовый риск приходится брать на себя. В противном случае фирма будет неизбежно отставать в своем развитии и в конце концов обанкротится.

2. Рационализация финансовой деятельности, например, на основе тщательного изучения партнера, финансового положения и пр.

3. Компенсация рисков. Для этого создается страховой резерв в размере усредненной величины потерь за три года (с поправкой на инфляцию):

- стоимостной, предназначенный для платежей по долгам, в случае потери активов при форс-мажорных обстоятельствах и пр.;
- для выплаты обязательных платежей, например налогов;
- прибыли, предназначенный для накопления финансовых ресурсов на расширение масштабов деятельности.

Поскольку такие средства могут находиться лишь на депозитах, приносящих мизерный доход, эта стратегия малоэффективна.

4. Разделение (сегрегация) финансовых рисков. Для этого осуществляется физическое или юридическое разделение активов, например, диверсификация инвестиций и формирование их сбалансированного портфеля (использование 12 адресов при инвестировании; 8–12 видов ценных бумаг; 2–4 поставщиков; разделение груза минимум на две партии; хранение ценностей в разных местах).

5. Передача (трансферт) рисков. Он осуществляется с помощью условий, заложенных в договоры; биржевых сделок (опцион, фьючерс), страхования в соответствующих организациях, которое возможно там, где выделяется статистическая закономерность возникновения рисков.

6. Страхование оказывает благоприятное воздействие, т.к. страхователь получает уверенность, что при наступлении ущерба получит необходимую компенсацию. Это позволяет ему более активно действовать и развивать свой бизнес.

Для управления риском могут создаваться специализированные группы людей, например, сектор страховых операций, сектор венчурных инвестиций, отдел рискованных вложений капитала (т.е. венчурных и портфельных инвестиций) и др.

Данные группы людей могут подготовить предварительное коллективное решение и принять его простым или квалифицированным (т.е. две

трети, три четверти, единогласно) большинством голосов. Однако окончательно выбрать вариант принятия риска и рискового вложения капитала должен один человек, так как он одновременно принимает на себя и ответственность за данное решение. Ответственность указывает на заинтересованность принимающего рисковое решение в достижении поставленной им цели.

2.3.8. Особенности риск-менеджмента на авиатранспорте

Общие положения. Согласно международным стандартам и рекомендуемой практике (SARPS) коммерческие воздушные перевозки выполняются в соответствии с концепцией приемлемого риска для безопасности полетов (БП).

В результате эволюции БП как одного из «молодых» направлений авиационной науки, с опозданием почти на тридцать лет относительно даты отказа от концепции абсолютной безопасности, сформулировано и стандартизировано определение: *безопасность полетов* (БП) воздушных судов (ВС) – состояние авиационной транспортной системы (АТС), при котором риски, связанные с авиационной деятельностью, относящейся к эксплуатации ВС или непосредственно обеспечивающей такую эксплуатацию, снижены до приемлемого уровня и контролируются.

В плане реализации концепции приемлемого риска все эксплуатанты ВС должны иметь Систему управления безопасностью полетов (СУБП) с 01.01.2009 по требованию ИКАО и с 01.01.2010 – по требованию государственного полномочного органа России (Росавиации).

Требования к СУБП эксплуатанта, сформулированные ИКАО в РУБП (2006, 2009 и 2013 годах), были продублированы в России в Письме от 25 ноября 2009 г. № ГК1.22-2979 Федерального агентства воздушного транспорта, а «нем в Постановлении Правительства РФ от 18 ноября 2014 г. № 1215, содержащих систематизированные требования, рекомендации, переходящие в требования ДО мере развития СУБП, и пояснения по их выполнению.

СУБП любой авиакомпании представляет собой упорядоченный подход к обеспечению заданного уровня БП, включающий необходимые организационные структуры, сферы ответственности, политику и процедуры.

В SARPS достаточно полно определены требования и рекомендации, касающиеся организационных структур, сфер ответственности и политики, однако *процедуры* нуждаются в разработке соответствующего методического обеспечения.

В силу неопределенности государственных требований к СУБП эксплуатанта ВС РФ ведущие авиакомпании, стремясь соответствовать международным стандартам, разрабатывают и внедряют СУБП самостоятельно. Поэтому внедряемые СУБП различаются параметрами

управления (показателями уровня БП), процедурами и методическим обеспечением процессов управления БП. Обобщение передового опыта разработки, внедрения и совершенствования СУБП в ведущих авиакомпаниях позволяет сформировать типовую СУБП эксплуатанта ВС, в которой систематизированы и представлены основные требуемые стандартами процедуры. В типовой СУБП сочетаются реактивный, проактивный и прогнозный подходы к процессу управления БП.

Функции СУБП:

- постоянный мониторинг и оценка показателей уровня БП, регулярная оценка достигнутого (текущего) уровня БП на фоне установленного (целевого) уровня;
- факторный анализ уровня БП. выявление (идентификация) факторов опасности;
- оценка рисков для БП;
- разработка и выполнение корректирующих действий по регулированию рисков, по поддержанию приемлемого уровня БП;
- периодическая оценка эффективности управления БП в авиакомпании;
- постоянное повышение общего уровня БП ВС авиакомпании.

Функции СУБП реализуются двумя контурами управления:

- управление рисками для БП;
- обеспечение («гарантии») БП.

Концептуальные рамки СУБП содержат четыре составных компонента.

1. Политика и цель в области БП, задачи СУБП.
2. Управление рисками для БП.
3. Обеспечение БП.
4. Популяризация вопросов БП.

Перечисленные компоненты подлежат рассмотрению по элементам.

Политика и цель авиакомпании в области безопасности полетов, задачи СУБП. *Политика в области БП* как совокупность принципов, принятых руководством для достижения целей, содержит обязательства и ответственность руководства авиакомпании. Оформляется отдельным документом или включается в Руководство по управлению безопасностью полетов (РУБП) авиакомпании и находится в свободном доступе для всего персонала.

Общей целью авиакомпании в области БП является постоянное планомерное повышение уровня БП через достижение ежегодно повышаемого целевого уровня и удержание текущего уровня в пределах пороговых значений показателей БП.

Задачи, решаемые СУБП авиакомпании:

- реализация системного подхода к управлению безопасностью полетов в рамках системы управления авиакомпании;

- выполнение современных государственных и международных требований к эксплуатации ВС и подготовке персонала авиакомпании в области БП;

- обеспечение системного и факторного анализа информации по БП и полетных данных с целью выявления факторов опасности, оценка и регулирование рисков для БП;

- сбалансированное распределение обязанностей и ответственности между всеми участниками процесса в вопросах обеспечения БП;

- развитие методического обеспечения процедур по управлению БП в авиакомпании.

Основой эффективного функционирования СУБП является система документации, которая устанавливает взаимосвязь между процессами управления БП и другими функциями авиакомпании.

Документация по СУБП – совокупность документов, разрабатываемых в авиакомпании в рамках внедрения, функционирования и совершенствования СУБП.

Система документации состоит из компонентов: политика и цели авиакомпании в области БП, требования к СУБП, описание процессов и процедур, описание иерархии ответственности, обязанности и полномочия должностных лиц в отношении процессов и процедур, эффективность функционирования СУБП. Документом, регламентирующим функционирование СУБП, является РУБП авиакомпании, основные положения и содержание которого определяются рекомендациями методики и РУБП ИКАО.

Координация действий на случай аварийной обстановки проводится в соответствии с Планом действий персонала авиакомпании в кризисных, чрезвычайных и аварийных ситуациях. Планом предусматривается:

- определение обязанностей и ответственности руководителей и специалистов;

- распределение ответственности и обязанностей в аварийной обстановке;

- предоставление полномочий ключевому персоналу по принятию мер и выполнению предусмотренных мероприятий;

- координация действий по выходу из критического положения.

Управление рисками для безопасности полетов. Цель контура управления рисками для БП в СУБП – минимизация риска, обусловленного влиянием совокупности факторов опасности и факторов их нейтрализации («барьеров»). Критериями управления являются уровни приемлемого риска.

Управление рисками для БП заключается в последовательном выполнении обязательных процедур (рис. 2.1):

- сбора и анализа данных о БП как о состоянии эксплуатируемой АТС;
- выявления факторов опасности;

- оценки риска для БП на предмет его приемлемости;
- воздействия на риск (при необходимости).

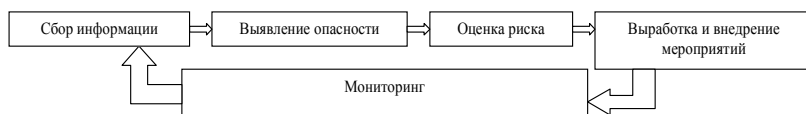


Рис. 2.1. Схема обязательных процедур при управлении рисками для БП

Сбор и анализ данных о безопасности полетов – необходимый для функционирования СУБП набор процедур, в который также входят: накопление, систематизация, обработка и документирование информации о прошлом, текущем и будущем состоянии эксплуатируемой АТС.

Сбор данных о БП (рис. 2.2) выполняется через действующие процессы добровольных и обязательных сообщений, включая материалы расследования авиационных происшествий и инцидентов, материалы обработки полетной информации, результаты контрольных и инспекторских проверок, отчеты внешних и внутренних аудитов, сообщения от непосредственных участников производственного процесса, от потребителей и поставщиков авиационных услуг, результаты анкетирования и опросов, результаты мониторинга, статистического анализа и прогнозирования уровня БП, результаты оценивания эффективности СУБП. Сбор и анализ данных выполняется, как правило, в рамках единой информационной системы (ИС) СУБП.

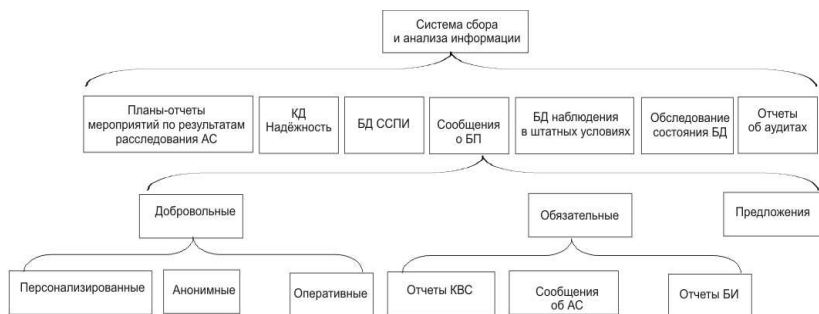


Рис. 2.2. Схема системы сбора и анализа данных о безопасности полетов

Выявление факторов опасности. Фактор опасности (ФО) определяется как состояние или предмет, обладающий потенциальной возможностью нанести травму персоналу или пассажирам, причинить ущерб оборудованию или конструкциям, вызвать уничтожение материалов или понизить способность осуществлять предписанную функ-

цию. Выявление ФО (существующих и потенциальных) (рис. 2.3) основывается на использовании реагирующего, проактивного и прогностического методов сбора и анализа данных о состоянии эксплуатируемой АТС. Процедура выявления ФО распространяется на все виды деятельности, связанные с летной и технической эксплуатацией ВС. В обязательном порядке анализу подвергаются все авиационные события, а также выявленные нарушения и отклонения в производстве и обеспечении полетов.

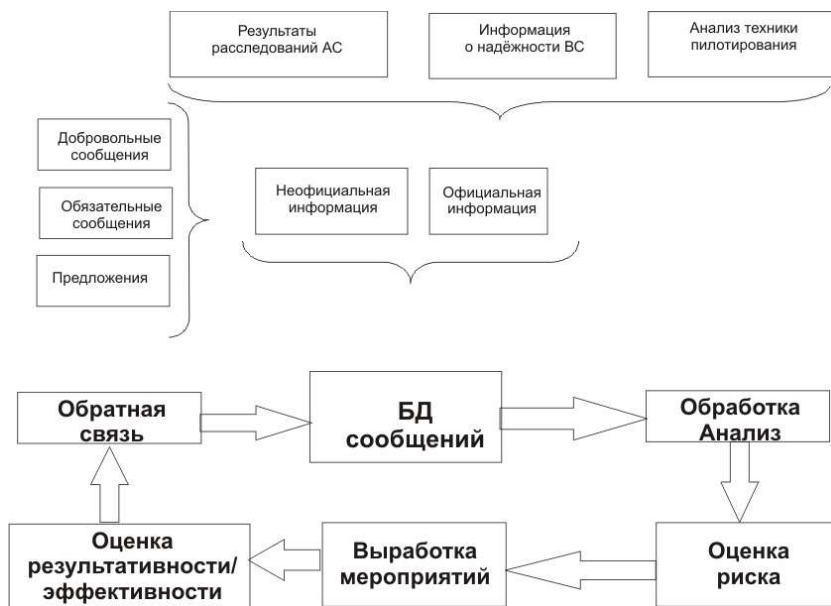


Рис. 2.3. Схема работы с информацией при выявлении факторов опасности

Оценка рисков для безопасности полетов. Риск для БП определяется как оценка последствий проявления источников опасности, выраженная в виде сочетания вероятности (или возможности) проявления и серьезности последствий.

Процедура оценки риска включает в себя идентификацию и анализ риска, оценивание его на предмет приемлемости (рис. 2.4).

Идентификация риска для БП – интерактивный процесс обнаружения, распознавания и описания рисков, обусловленных проявлением выявленных ФО. Идентифицированные риски документируются в реестре рисков и контролируются.

Анализ риска – процесс понимания природы риска для БП и определения уровня риска. Анализ идентифицированного риска включает

рассмотрение всех возможных причин и сценариев проявления ФО, соответствующих вероятным последствиям.

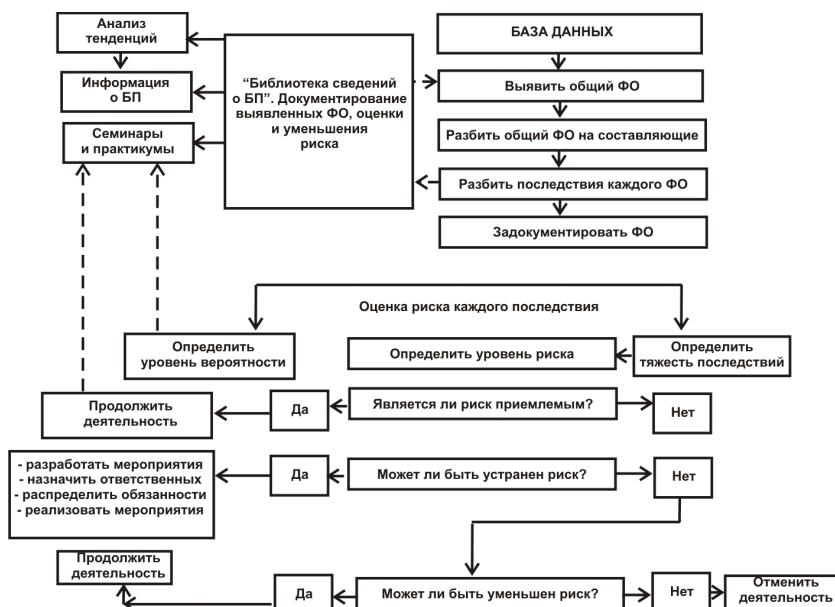


Рис. 2.4. Схема принятия решений при управлении рисками для БП

Риски оцениваются как:

– *недопустимые* – неприемлемы ни при каких условиях, требуют незамедлительных мер по снижению с последующим контролем на предмет приемлемости;

– *допустимые (условно приемлемые)* – оцененные в зоне допустимых рисков, приемлемы при условии, что в авиакомпании реализуются адекватные компенсационные меры. Риски, оцененные первоначально как недопустимые, могут быть снижены и перемещены в зону допустимых при условии, что будут контролироваться и регулироваться адекватными компенсационными мерами;

– *приемлемые*, которые не требуют никаких действий, но контролируются. Наиболее предпочтительными являются количественные методы оценки уровня риска для БП (статистические и/или экспертные), позволяющие использовать матрицу рисков для оценивания их на предмет приемлемости (рис. 2.5).

Воздействие на риск выполняется, когда риски оцениваются как недопустимые или условно приемлемые, они подлежат дополнительно-му факторному анализу с целью выявления «тонких звеньев» в эксплуа-

тируемой АТС, последующей разработки и выполнения адекватных мер по снижению рисков. Эффективность мер по снижению риска обеспечивается их направленностью на укрепление наиболее «тонких звеньев», поэтому зависит в первую очередь от глубины и качества выполнения факторного анализа. Разрабатываемые меры желательно предварительно ранжировать по критерию их эффективности.

КАТАСТРОФИЧЕСКИЙ	10 ж.	13 ор.	15 кр.	16 кр.
ЗНАЧИТЕЛЬНЫЙ	6 г.	9 ж.	12 ор.	14 кр.
НЕБОЛЬШОЙ	3 зел.	5 г.	8 ж.	11 ор.
НЕЗНАЧИТЕЛЬНЫЙ	1 зел.	2 зел.	4 г.	7 ж.
	НЕВЕРОЯТНО	МАЛОВЕРОЯТНО	ВЕРОЯТНО	ОПРЕДЕЛЕННО

Рис. 2.5. Система оценки рисков

Эффективность воздействия на риск обязательно контролируется по динамике риска в зону приемлемости в результате выполнения принимаемых воздействий.

Обеспечение безопасности полетов. Цель контура обеспечения БП в СУБП – минимизация количества авиационных событий, обусловленных несоблюдением установленных норм и правил безопасности. Критерии – прогрессивные целевые уровни БП в авиакомпании, устанавливаемые ежегодно. Принцип управления – предотвращение авиационных происшествий через снижение частоты инцидентов.

Основные процедуры контура обеспечения БП: контроль уровня БП и оценка эффективности СУБП.

Контроль уровня безопасности полетов осуществляется по количественным показателям БП, которыми являются относительные показатели: частота инцидентов (т.е. количество инцидентов на 1000 полетов или часов согласно рекомендации РУБП ИКАО) и оценка вероятности авиакатастрофы (вычисляется по совокупности имевших место событий с учетом их тяжести и причинных факторов).

Реагирующий подход реализуется анализом причин авиационных событий и отработкой мер по их предупреждению в будущем.

Проактивный подход реализуется выявлением отклонений (нарушений) от требований стандартов с оперативной разработкой и реализацией управленческих воздействий по устранению отклонений до того, как они проявятся через авиационные события.

Прогнозный подход реализуется прогнозированием частоты инцидентов и вероятности катастрофы, выявлением и анализом опасных тенденций по всей совокупности статистической информации.

Текущий уровень БП подлежит регулярному оцениванию при мониторинге состояния АТС с использованием соответствующего методического обеспечения (рис. 2.6).

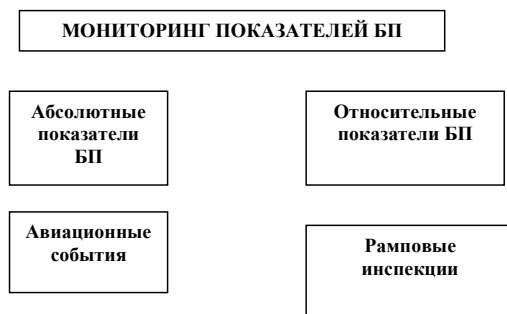


Рис. 2.6. Мониторинг показателей БП

Оценка эффективности СУБП выполняется при мониторинге:

- в авиакомпании – по общим показателям БП;
- в структурных подразделениях по частным показателям (по производным от общих, в том числе по показателям дифференцированного оценивания уровня БП).

Оценивается степень соответствия уровня БП целевому уровню и частоте выхода текущего уровня БП за пороговые уровни (+с, +2σ, +3σ) в течение года.

Эффективность СУБП оценивается ежеквартально, при необходимости корректируется Программа развития СУБП на год (рекомендация IOSA).

Результаты контроля уровня БП и оценки эффективности СУБП обрабатываются ежемесячно и используются в ежеквартальных, полугодовых и годовых анализах.

Популяризация (пропаганда) вопросов безопасности полетов. Позитивная культура безопасности является необходимым условием эффективного функционирования СУБП, поскольку представляет собой совокупность ценностей, убеждений, привычек поведения, основывающихся на осознании ответственности персонала за свои действия и на учете возможных последствий.

Каждый сотрудник авиакомпании должен понимать свою роль в процессе управления БП и осознавать, что преступно не только любое нарушение требований нормативных документов, но и замалчивание о таких нарушениях.

Специалисты, участвующие в организации, обеспечении и выполнении полетов, должны быть уверены, что любые выявленные несоответ-

ствия или ФО будут подвержены глубокому анализу с выявлением и устранением причин, а риски будут минимизированы. Особое значение имеет система добровольных сообщений, основанная на «не-карательной» производственной среде, в которой персонал абсолютно уверен, что незаслуженного наказания не последует. «Не-карательная» производственная среда не является синонимом вседозволенности и безответственности или полного отказа от наказаний, но гарантирует их обоснованное и справедливое применение. Наказание за ошибочное действие исключается. Карательная практика применяется только к нарушителям.

Подготовка персонала в области безопасности полетов – требование, распространяющееся на весь персонал авиакомпании. Объем, тематика и уровни подготовки регламентируются корпоративной Программой подготовки персонала в области управления БП (требование IOSA, вступило в действие с 1.09.2015).

Цель обучения: получение необходимого объема знаний и навыков в области системного управления БП в авиакомпании для:

- формирования общего (единого) представления о СУБП авиакомпании;
- понимания роли и места каждого участника процесса управления БП;
- умения использовать возможности СУБП в повседневной деятельности структурных подразделений;
- активного участия в развитии СУБП авиакомпании и поставщик услуг.

Обучение включает в себя специализированную подготовку в области управления БП, основанную на тематических планах, разработанных отдельно для каждой категории персонала (сферы деятельности и выполняемых функций).

Типовая Программа подготовки персонала в области управления БП и организация внутреннего обучения заслуживают отдельного рассмотрения.

Персонал авиакомпании, на который распространяются сертификационные требования в области БП, проходит обучение в соответствующих образовательных учреждениях.

Обмен и управление информацией о безопасности полетов выполняется в рамках ИС СУБП авиакомпании, в общую базу данных которой включаются:

- результаты анализа материалов расследования авиационных событий;
- добровольные сообщения;
- результаты поддержания летной годности;
- результаты контроля эксплуатационных характеристик;
- результаты анализа рисков для БП;

- результаты аудитов и проверок;
- информация внутренних (корпоративных) бюллетеней по БП;
- аналитические материалы по идентифицируемым и анализируемым ФО.

ИС СУБП находится в общем доступе, постоянно совершенствуется и дополняется аналитическими функциями по мере совершенствования СУБП авиакомпании.

2.4. Понятие страхования. Страхование как метод управления риском. Самострахование

Страхование и самострахование являются одним из самых популярных методов управления рисками. Рассмотрим данные методы подробнее.

2.4.1. Понятие и функции страхования

В России понятие страхования закреплено законодательно в статье 2 Закона РФ от 27 ноября 1992 г. № 4015-1 «Об организации страхового дела в Российской Федерации»¹, в которой установлено, что страхование – отношения по защите интересов физических и юридических лиц, РФ, субъектов РФ и муниципальных образований при наступлении определенных страховых случаев за счет денежных фондов, формируемых страховщиками из уплаченных страховых премий (страховых взносов), а также за счет иных средств страховщиков.

Страхование как система защиты имущественных интересов граждан, организаций и государства является необходимым элементом социально-экономической системы современного общества.

Страхование предоставляет гарантии восстановления нарушенных имущественных интересов в случае непредвиденных природных, техногенных и иных явлений, оказывает позитивное влияние на укрепление финансов. Оно не только освобождает от расходов на возмещение убытков при наступлении страховых случаев, но и является одним из наиболее стабильных источников долгосрочных инвестиций.

Главной целью страхования является создание эффективной системы страховой защиты имущественных интересов граждан и юридических лиц в РФ, обеспечивающей:

– компенсацию убытков (ущерба, вреда), причиняемых в результате непредвиденных природных явлений, техногенных аварий и катаст-

¹ Закон РФ от 27.11.1992 № 4015-1 «Об организации страхового дела в Российской Федерации»: в ред. федер. закона от 03.08.2018 № 320-ФЗ // Российская газета. 12.01.1993. № 6 (далее – Закон о страховом деле).

роф, а также негативных социальных обстоятельств, за счет резервов страховых организаций при снижении нагрузки на бюджет;

– формирование необходимой для экономического роста надежной и устойчивой хозяйственной среды;

– максимальное использование страхования как источника инвестиционных ресурсов.

Кроме законодательного определения в специальной литературе можно встретить и другие. В частности, понятие страхование может употребляться в широком и узком смысле слова¹.

Страхование в широком смысле означает предохранение от чего-то нежелательного, неприятного. В этом смысле все меры, направленные на предупреждение и снижение риска, можно рассматривать как страхование от риска. В узком смысле страхование рассматривается как один из методов предупреждения и снижения риска. В таком понимании страхование – это соглашение, согласно которому страховщик за определенное обусловленное вознаграждение принимает на себя обязательство возместить страхователю убытки или их часть, возникшие вследствие предусмотренных в договоре опасностей и/или случайностей (страховой случай), которым подвергается страхователь или застрахованное им имущество.

Таким образом, страхование как метод предупреждения и снижения риска представляет собой совокупность экономических отношений между его участниками по поводу формирования за счет денежных взносов целевого страхового фонда и использования его для возмещения ущерба и выплаты страховых сумм.

Сущность страхования состоит в передаче риска (ответственности за результаты негативных последствий) за определенное вознаграждение кому-либо другому, т.е. в распределении ущерба между участниками страхования.

Выделяют следующие функции страхования, выражающие его общественное назначение:

1. *Рисковая функция*, которая состоит в обеспечении страховой защитой от различного рода рисков – случайных событий, ведущих к потерям. В рамках действия этой функции происходит перераспределение денежных ресурсов между всеми участниками страхования в соответствии с действующим страховым договором, по окончании которого страховые взносы (денежные средства) страхователю не возвращаются. Данная функция отражает основное назначение страхования – защиту от рисков.

2. *Инвестиционная функция*, которая состоит в том, что за счёт временно свободных средств страховых фондов (страховых резервов)

¹ Гранатуров В.М. Экономический риск: сущность, методы измерения, пути снижения: учеб. пособие. – М.: Дело и сервис, 2002. – С. 8.

происходит финансирование экономики. Вследствие того, что страховые компании накапливают у себя большие суммы денежных средств, которые предназначены на возмещение ущерба, но до тех пор пока не наступил страховой случай они могут быть временно инвестированы в различные ценные бумаги, недвижимость и по другим направлениям. Объем инвестиций страховых компаний в мире составляет более 24 трлн долларов США. Во второй половине XX века в странах с развитым страхованием, доход, получаемый страховыми компаниями от инвестиций, стал преобладать над доходом, получаемым от страховой деятельности.

3. *Предупредительная функция* страхования состоит в том, что за счёт части средств страхового фонда финансируются мероприятия по уменьшению страхового риска. Например, за счёт части средств, собранных при страховании от огня, финансируются противопожарные мероприятия, а также мероприятия, направленные на уменьшение возможного ущерба от пожара.

4. *Сберегательная функция*. В страховании жизни страхование в наибольшей мере сближается с кредитом, так как происходит накопление по договорам страхования определённых страховых сумм. Сбережение денежных сумм, например, с помощью страхования на дожитие, связано с потребностью в страховой защите достигнутого семейного достатка. Тем самым страхование может иметь и сберегательную функцию.

2.4.2. История страхования

Страхование имеет длительную историю. На ранних этапах развития человеческого общества возникло и развивалось взаимное страхование, в основе которого заложена идея коллективной взаимопомощи. Примеры такого страхования можно найти в Вавилонии (в законах царя Хаммурапи – ок. 1760 г. до н.э.), в Древней Греции и Римской империи. В качестве классического примера в литературе приводится страхование в Древнем Риме внутри постоянных организаций (коллегии, союзы), созданных по профессиональному (торговцы, ремесленники, военные) или религиозному признаку.

В период X–XIII веков н.э. страхование стало осуществляться в цехах и гильдиях.

Постепенно цеховое страхование перешло к более совершенной форме создания страховых денежных фондов путем уплаты регулярных страховых взносов членов сообщества в свои кассы.

Активное развитие страхования происходило во второй половине XV века, когда европейцы начали активно осваивать новые земли. Эпоха великих географических открытий породила развитие судоходства, международную торговлю и новые опасности, связанные с этой деятельностью. Для защиты от морских рисков купцы и судовладельцы на

период торговых экспедиций договаривались о том, что в случае гибели имущества одного из них, ущерб будет распределяться между всеми.

В 1468 году создается Венецианский кодекс морского страхования. В конце XVII – начале XVIII века возникают первые страховые общества в области морского страхования: в Генуе в 1741 году, в Париже в 1686 году и др. преимущественно портовых городах Европы. Постепенно страхование начало охватывать и другие риски, не связанные с морем.

Существенным толчком к развитию страхования имущества от огня явился Большой Лондонский пожар 1666 года, уничтоживший 13 200 зданий в центре Лондона. Местным домовладельцам стало очевидно, что вода, песок, багор и другие традиционные противопожарные средства и мероприятия не гарантируют защиту их имущества от крупного пожара. Так, они решили прибегнуть к помощи страхования. Именно после этого трагического события были учреждены первые в мире страховые компании, осуществлявшие страхование от огня (Fire marks).

Принято считать, что страхование жизни зародилось в Великобритании. Именно здесь в 1762 году появилась страховая компания Equitable Life Assurance Society.

К концу XVIII века в Западной Европе насчитывалось уже около 100 различных видов имущественного и личного страхования.

Базовые условия развития коммерческого страхования на втором этапе, в особенности промышленный переворот конца XVIII – начала XIX века вызвали к жизни дальнейшее развитие имущественного и личного страхования. Личное страхование получило научно-обоснованную математическую базу (актуарные расчёты). Страхование в этот период от индивидуальных форм предпринимательства переходит к коллективным формам, прежде всего, в форме акционерного общества. Возникло сострахование и перестрахование.

В России, как и в других странах Северной Европы, первым примером страховых отношений можно назвать общинную взаимопомощь. В Русской Правде (судебном сборнике XI в.) есть положения о взаимопомощи членов общины при выплате штрафа, если кого-либо из её членов обвинят в убийстве. На Руси, как и в прочих странах, взаимное раскладочное страхование в то время было нормой общественной жизни.

Первые примеры государственного страхования в России можно отнести к XVI в. Набеги татар на Русь в то время были обычным делом, совершали их, прежде всего, в надежде добыть пленников, которых потом продавали в рабство на невольничьих рынках в Крыму, Казани или Астрахани.

В 1551 г. Стоглавый собор принял решение о том, что пленные должны выкупаться из неволи за счёт казны. Далее власти ввели в стране налог, чтобы постоянно пополнять кассу, предназначенную для этой цели. Выкуп пленных за счёт средств, собранных посредством налога, –

первое в России обязательное государственное страхование. Значительная часть плательщиков сбора сама подвергалась риску быть угнанной в плен; таким образом, люди пополняли страховой фонд, который мог быть использован для их собственного выкупа.

Первое правительственное распоряжение о введении современного страхования в России было опубликовано в Манифесте от 28 июня 1786 г. «Об учреждении Государственного заёмного банка». Новому банку разрешались операции лишь с теми домами, «которые на страх в сей же банк будут отданы». Началом страхового дела в России считается Указ Екатерины II о создании страховой экспедиции (23 декабря 1786 года по ст. стилю), которая занималась страхованием строений в обеих столицах и во всех городах империи. Деятельность экспедиции была не слишком удачной, через некоторое время её ликвидировали.

Устав первой полноценной российской страховой компании, предложенный императору Николаю I бароном Л.И. Штиглицем, был утверждён им 22 июня 1827 г. (по ст. ст.). Так возникло Первое страховое от огня общество, ставшее стартовой площадкой для становления российского страхового рынка. Особенно сильным толчком для развития российского страхования стали экономические реформы Александра II. К концу XIX в. страховые компании стали неотъемлемой частью российской экономики. В конце XIX в. в России действовали параллельно несколько систем страховых организаций:

- акционерные страховые общества, которые занимались страхованием жизни и имущества (19 российских и 3 иностранных, а также одно перестраховочное общество);
- система обязательного взаимного земского страхования, в которой функцию страховщиков выполняли земства (местные органы самоуправления). Всего таких земств было 85; они проводили не только обязательное, но также дополнительное и добровольное страхование;
- добровольные общества взаимного страхования («огневого» и личного), которые были особенно многочисленны; наибольшей финансовой мощью среди них отличались кассы взаимопомощи железнодорожников.

В СССР существовала государственная монополия на страхование. Все операции по страхованию на территории СССР осуществляла государственная союзно-республиканская организация Госстрах СССР. Страхование рисков, связанных с внешней торговлей и другими внешнеэкономическими операциями, осуществляло САО Ингосстрах.

В годы перестройки в СССР началось разрушение монополии Госстраха СССР и Ингосстраха на страхование в СССР. Принятый Верховным Советом СССР Закон СССР от 26 мая 1988 года № 8998-XI «О кооперации в СССР» положил начало демополизации страхового дела. Принятие Закона РФ от 27 ноября 1992 г. № 4015-1 «Об организа-

ции страхового дела в Российской Федерации» привело к формированию системы страхования в её современном виде.

Основные этапы развития страхования в области авиации:

– первый страховой полис в области авиации был выдан страховщиком Lloyd's в Лондоне в 1911 году;

– страхованием в области авиации занимались морские страховщики, пока в 1924 году не был создан специальный авиационный страховщик – British Air Insurance Group.

12.10.1929 – подписана Варшавская конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (в частности, имеет значение РАЗДЕЛ III «Ответственность перевозчика»). Данный документ вступил в силу с 13 февраля 1933 года. Для СССР данный документ вступил в силу с 18.11.1934 года и продолжал действовать в России после распада СССР до даты присоединения к Монреальской конвенции 21.08.2017.

28.09.1955 – принят Гаагский протокол к Варшавской конвенции, которым изменены пределы ответственности авиаперевозчика.

18.09.1961 – принята Конвенция, дополнительная к варшавской конвенции, перевозчиком для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляемых лицом, не являющимся по договору.

28.05.1999 – принята Монреальская конвенция, РФ к ней присоединилась с 21.08.2017.

2.4.3. Преимущества и недостатки использования страхования как метода управления риском

Преимущества использования страхования как механизма управления риском сводятся к следующим факторам:

– привлечение страхового капитала для компенсации убытков предприятия;

– снижение неопределенности в финансовом планировании деятельности предприятия;

– высвобождение денежных средств для более эффективного использования;

– сокращение затрат на управление риском путем использования опыта страховых экспертов для оценки и управления риском.

Привлечение страхового капитала является очень важной задачей. Страховые фонды представляют собой гарантированный источник денежных средств для компенсации убытков страхователя в случае возникновения неблагоприятных событий, например, когда при возникновении крупных убытков использование собственных денежных ресурсов может быть ограничено. Это актуально и в том случае, если ограни-

чена способность предприятия привлекать внешние кредиты для компенсации убытков.

Страхование рисков предприятия снижает неопределенность в планировании финансовой деятельности. Предприятие заменяет неизвестные ему затраты на компенсацию убытков в будущем определенными затратами на уплату страховой премии. Происходит это благодаря эффекту интегрирования отдельных рисков индивидуальных страхователей в общем массиве страхового фонда страховщика. В соответствии с законом больших чисел неопределенность при этом уменьшается, что находит свое отражение и в размере страховой премии.

Снижение неопределенности в финансовом планировании дает существенную экономическую выгоду – высвобождение денежных средств, которые должны были бы резервироваться в фонде риска для покрытия непредвиденных убытков, а теперь могут быть использованы для получения дохода при инвестировании в производство.

Особую роль играет и такой фактор, как сокращение затрат на управление риском. Для страхователя очень важно то обстоятельство, что страховые компании располагают опытом и статистическими данными в отношении разнообразных рисков. Этот опыт находит свое отражение в страховых тарифах. Страховщик таким образом выполняет за страхователя часть работы по сбору статистических данных о вероятности наступления и ожидаемых потерях при наступлении страховых событий, а страхователь косвенным образом оплачивает эти расходы, поскольку они заложены в страховую премию.

Однако довольно часто статистические данные, имеющиеся в распоряжении страховщика, не в состоянии обеспечить желаемый уровень индивидуальности подхода к формированию страхового тарифа для конкретного риска, интересующего страхователя. Это может быть связано, например, с уникальностью объекта страхования или очень большой величиной риска. В этом случае страхователь должен сам организовать сбор информации для оценки риска и внести свои предложения по корректировке величины страхового тарифа.

Использование механизма страхования как финансового инструмента для покрытия риска связано с определенными проблемами, основная из которых заключается в том, что практически никогда страхование не может обеспечить полную компенсацию всех убытков.

Страхование как сфера человеческой деятельности насчитывает несколько сотен лет. За это время накоплен значительный опыт в области определения вероятности наступления тех или иных неблагоприятных событий, составления оптимального перечня событий, признаваемых за страховые, оформления взаимоотношений между сторонами, участвующими в страховании. Частота наступления страховых событий и диапазон распределения степени тяжести убытков являются основным

содержанием страховой статистики. Проблема заключается в том, что очень часто этих данных недостаточно для выбора оптимальной с точки зрения страхователя величины страховой премии.

Базой для определения размера страхового покрытия и страховой премии для конкретного риска служат для страховщика любые доступные данные об аналогичных событиях, случившихся ранее. Очень часто он не имеет опыта в страховании конкретных рисков, интересующих предприятие. В этом случае он вынужден произвести актуарные расчеты для определения интересующих его данных.

Особенно сильно эти обстоятельства проявляются при страховании уникальных объектов. Такими объектами могут быть крупные и технически сложные сооружения, высотные здания, промышленные комплексы и другие объекты, обладающие нестандартными характеристиками (например изделия ракетно-космической техники). Уникальность условиям страхования могут также придавать нестандартные условия функционирования объектов, в результате чего образуются специфические риски, как в случае страхования изделий ракетно-космической техники.

Оценка экологических рисков также является сложной проблемой. Причин этому несколько. Во-первых, техногенное воздействие на окружающую среду затрагивает сразу множество объектов, включая воздушные и водные ресурсы, био- и антропосферу, влияя на каждый из них по многим показателям. Во-вторых, механизмы воздействия техногенных факторов на объекты биосферы являются недостаточно изученными. Последствия загрязнения окружающей среды в большинстве случаев проявляются на протяжении многих лет, т.е. их можно назвать пролонгированными. Все эти факторы превращают процесс оценки экологического риска в каждом конкретном случае в самостоятельное уникальное исследование, технически сложное и дорогостоящее.

Любой крупный промышленный объект обладает чертами уникальности, это обстоятельство следует иметь в виду при обсуждении условий страхования. Проблемы, связанные с уникальностью объектов страхования, можно разделить на несколько категорий.

1. Невозможность определить адекватное страховое покрытие. Предлагаемое в рамках договора страховое покрытие может быть неполным либо в части перечня охватываемых событий, либо в части проведения оценки, т.е. максимально возможной величины убытка для данного риска. Ошибка в ту или иную сторону приведет к недострахованию либо к чрезмерному страхованию.

2. Отсутствие страхового покрытия для специфических рисков. Уникальность объектов страхования или нестандартность их функционирования могут привести к тому, что предприятие не сможет найти даже частичное страховое покрытие некоторых своих рисков в силу отсутствия рыночной практики их страхования.

3. Неадекватный размер страховой премии. Неопределенность относительно будущих убытков заставляет страховщика «подстраховываться» самому и завышать размер страховой премии, что, разумеется, не выгодно страхователю. Как показывает опыт, подобное завышение может быть 2–3-кратным и более против разумной величины страховой премии.

4. Трудности сравнения условий конкурирующих страховых компаний. Как правило, крупный риск побуждает страхователя организовать своеобразный «тендер» среди страховщиков для получения максимально выгодных для себя условий страхования. Однако сравнить условия различных страховых компаний для сложного и уникального объекта зачастую непросто, и минимальный размер страхового тарифа здесь не является главным критерием. В подобных случаях факторами, определяющими выбор, являются, как правило, надежность и опыт работы страховщика в данной отрасли промышленности.

Недостаточный опыт предприятия в области страхования своих рисков может привести к следующим последствиям:

- неадекватный выбор метода страхования (например, когда принято ошибочное решение о том, что небольшая франшиза даст значительную экономию на уменьшении страховых премий);
- неверное определение объема ответственности страховщика;
- недострахование;
- чрезмерное страхование.

Все перечисленное является, как правило, следствием недостаточно тщательно проведенной подготовительной работы по регистрации прошлых убытков и анализу риска. Подобные ошибки в управлении приводят к неэкономному страхованию, т.е. к излишне уплаченной страховой премии.

Неверное определение объема ответственности страховщика может иметь для страхователя очень пагубные последствия, а неграмотное описание в страховом договоре условий выплаты страхового возмещения – к тому, что страхователь не получит возмещения в тех случаях, в которых, по его мнению, он должен его обязательно получить.

Ошибки в управлении страхованием на предприятии или сложности, связанные с уникальностью страхуемых объектов, могут привести к тому, что риски, которые, казалось бы, полностью покрыты договором страхования, оказываются покрытыми только частично. Такой эффект называется недострахованием. Финансовые потери от этого очевидны: при возникновении таких «неучтенных» убытков организации придется покрывать их из собственного кармана, в то время как она рассчитывает на компенсацию от страховщика.

Противоположный эффект, возникающий вследствие ошибок в управлении страхованием, называется чрезмерным страхованием, кото-

рое приводит к уплате неоправданно высокого размера страховой премии по отношению к покрываемым убыткам. Оно проявляется в следующих формах: двойное страхование, избыточное страховое покрытие и страхование несуществующих воздействий или последствий.

Двойное страхование характерно для случаев, когда одно и то же страховое событие оказывается включенным в перечень страхуемых рисков дважды: в явном виде и косвенным образом как часть более общего страхового события. Избыточное страховое покрытие возникает, когда максимальный размер убытка определен заведомо неверно в большую сторону (примером может служить страхование объекта на сумму больше его действительной стоимости). Страхование несуществующих воздействий или последствий имеет место, когда договор заключается на случай событий, которые в данной конкретной ситуации не могут возникнуть в будущем или не приведут к ожидаемым убыткам (например, может быть страхование по одному из стандартных пакетов рисков, предлагаемых страховым рынком без учета специфики конкретной ситуации).

Страхованию как методу управления риском присущи недостатки, которые невозможно устранить даже при использовании лучшего менеджмента, а также при наличии более полной информации об объекте страхования и рисков, с ним связанных, и большого опыта в заключении страховых договоров. К таким «органическим» недостаткам страхования можно отнести следующие:

- вынужденное финансирование управленческих расходов и прибыли страховщика;
- издержки, связанные с перераспределением ущерба среди страхователей;
- внутренние риски страховщика;
- временной фактор.

Вынужденное финансирование объясняется тем, что страховые компании создаются для извлечения прибыли и несут определенные издержки при осуществлении своей деятельности. Разумеется, расходы на ведение дела и прибыль страховщика финансируются из общего объема страховой премии, уплачиваемой страхователями. Кроме того, определенная часть страховых резервов, формируемых из уплаченной премии, также непосредственно не расходуется на выплаты страховых возмещений.

Совокупная часть страховой премии, не предназначенная на выплаты страхового возмещения, называется нагрузкой. В состав нагрузки входят расходы на ведение дела, запланированная прибыль и расходы по созданию некоторых типов страховых резервов, например, резерва колебаний убыточности и резерва предупредительных мероприятий. Величина нагрузки обычно составляет 10–30% размера страховой премии в зависимости от видов страхования.

Реально непроизводительные расходы страховщика достигают еще большей величины. Необходимо учесть, что страховщик оплачивает услуги страховых брокеров и агентов, комиссионные которых могут достигать 20% объема страховой премии. Если учесть еще и отчисления в прибыль страховщика, то неудивительно, что общий объем уплачиваемой страхователями премии может намного превышать общий объем полученных ими возмещений.

Одной из основных функций страхования является перераспределение рисков среди страхователей в пространстве и времени, что также вызывает определенные издержки. При принятии конкретного риска страховщик использует индивидуальный подход к определению страхового тарифа. Однако далеко не все особенности деятельности конкретного предприятия могут быть учтены при заключении страхового договора. На одних предприятиях история убытков небольшая, что можно было бы объяснить хорошим управлением или, например, достаточно новыми основными фондами. На других предприятиях, наоборот, вследствие изношенности оборудования и слабого контроля за техникой безопасности в прошлом наблюдались довольно значительные убытки.

Тем не менее разница в определении страхового тарифа для различных предприятий не будет столь значительной, учитывая историю прошлых убытков. Таким образом, получается, что при страховании более благополучные предприятия финансируют убытки менее благополучных. В условиях рыночной экономики данное обстоятельство представляется весьма нежелательным.

Деятельность и имущество самих страховых компаний так же подвержены риску, как и деятельность страхуемых ими предприятий. Финансовая деятельность страховщиков по размещению своих фондов и резервов порождает финансовые и коммерческие риски, такие, как риск невозврата вложений, инвестиционные риски, риски снижения доходности и др. Имущество страхователей в виде недвижимости, ценных бумаг, оборудования также подвержено разнообразным рискам. Наконец, всегда существует риск неэффективного управления страховой компанией, что может в конечном итоге привести ее к банкротству.

Данные обстоятельства указывают на то, что, страхуя свои риски, предприятие взамен приобретает другие, которые можно было бы назвать внутренними рисками страховщика. Они существенно меньше, чем риски конкретных страхователей. Но это справедливо только для крупных и устойчивых страховых компаний. Поэтому с точки зрения страхователя достичь минимального уровня подобных рисков можно только посредством тщательного выбора страхового партнера. Страхователь должен удостовериться в том, что страховщик удовлетворяет критериям финансовой устойчивости и платежеспособности, имеет большой объем страховых и перестраховочных операций, а его активы

обладают высокой степенью ликвидности. При соблюдении этих условий внутренние риски будут достаточно малы.

Под временным фактором в данном случае понимается задержка во времени между наступлением страхового случая и выплатой страхового возмещения. Хотя в договоре страхования устанавливается предельный срок для выплаты страхового возмещения (обычно 3–30 дней), однако имеются различные оговорки, обуславливающие возможность продления этого срока. Может пройти довольно значительное время между заявлением страхователя и выплатой страхового возмещения, что вызвано длительным рассмотрением заявления, возникновением споров и судебных разбирательств.

Очевидно, что временный фактор негативно сказывается на финансовом состоянии страхователя, приводя к задержке начала работ по восстановлению производства, потере прибыли, потере рынков сбыта и другим убыткам.

Подводя итоги рассмотрению внутренних недостатков, присущих страхованию, можно отметить, что все они приводят к прямым и косвенным убыткам страхователя, которые трудно оценить и предусмотреть. Тем не менее эти обстоятельства следует иметь в виду при планировании управления риском посредством страхования.

2.4.4. Особенности рисков и управления ими в страховании

Риск в страховании следует рассматривать в нескольких аспектах:

- как конкретное явление или совокупность явлений (событие или совокупность событий), при наступлении которых производятся выплаты из ранее образованного централизованного страхового фонда в натурально-вещественной или денежной форме;

- в связи с конкретным застрахованным объектом. Событие или совокупность событий не рассматриваются абстрактно, сами по себе. Их следует соотносить с объектом, принятым на страхование, где реализуется риск. Любой риск имеет конкретный объект проявления. В нашем сознании риск связывается с этим объектом. По отношению к объекту, соответственно, проявляются и изучаются факторы риска. Анализ полученной информации в комплексе с другими мероприятиями позволяет добиться предотвращения или существенного снижения негативных последствий осуществления (реализации) риска;

- риск сопряжен с вероятностью гибели или повреждения данного объекта, принятого на страхование. Вероятность выступает в качестве меры объективной возможности наступления данного события или совокупности событий, обладающих вредоносным воздействием. Любая вероятность может быть выражена правильной дробью. При вероятности, равной нулю, можно утверждать о невозможности наступления

данного случая. При вероятности, равной единице, существует 100-процентная гарантия того, что данное событие произойдет. Чем меньше вероятность риска, тем легче и дешевле можно организовать его страхование. Значительная вероятность риска предполагает дорогостоящую страховую защиту, что затрудняет ее проведение.

Вместе с тем научно-технический прогресс потенциально создает предпосылки для возникновения новых рисков, которые связаны с освоением новых знаний, несовершенством техники или неправильной ее эксплуатацией человеком. Современная техника в ряде случаев превысила пределы, при которых человек в состоянии управлять машинами и механизмами без нервных напряжений, а наука об их взаимодействии (эргономика) недооценивается в общественном сознании.

Обновление технологий, максимальная их безопасность, математическое моделирование чрезвычайных ситуаций ограничивают случайность. На базе полной, системной и достоверной информации явления случайности в обобщенном виде представляются как закономерности.

Проявление риска не зависит от случайности события и воли человека. Это, прежде всего, касается стихийных бедствий и несчастных случаев. Когда человеческие знания достигнут такого уровня, при котором возможно проецировать условия прошлого на будущее, контроль над риском будет эффективнее и его вредоносное воздействие сведется к минимуму.

Риск – величина непостоянная. Его изменения во многом обусловлены изменениями в экономике, а также рядом других факторов. Страхование общества должно постоянно следить за развитием риска: ведутся соответствующие статистический учет, анализ и обработка собранной информации. Исходя из полученной информации о возможном развитии риска страховщик делает его оценку, которая заключается в анализе всех рискованных обстоятельств, характеризующих параметры риска. Выделяют соответствующие группы риска, которые служат мерой и критерием оценки. Каждая группа содержит объекты страхования, обладающие примерно одинаковыми признаками (гомогенная группа).

По результатам оценки принимаются решения, к какой рискованной группе следует отнести тот или иной объект, какая тарифная ставка наилучшим образом соответствует данному риску. Средняя величина рискованных обязательств есть средний рискованный тип группы, которая используется в качестве меры сравнения.

Оценка объекта страхования необходима для установления страховой суммы, которая определяет меру обязательства со стороны страховщика или максимальный предел возмещения ущерба в форме вознаграждения. Величина страхового вознаграждения определяется степенью понесенного ущерба и может совпадать или быть меньше страховой суммы в зависимости от видов и условий страхования. Кроме того,

страховая сумма определяет возможность принятия на страхование конкретного риска.

Для оценки риска в страховой практике используют различные методы, из них наиболее известны следующие.

Метод индивидуальных оценок применяется только в отношении рисков, которые невозможно сопоставить со средним типом риска. Страховщик делает произвольную оценку, отражающую его профессиональный опыт и субъективный взгляд. Создание крупномасштабных объектов с высокой стоимостью и уникальностью технологий все больше делают необходимым использование этого метода при заключении договоров страхования.

Для метода средних величин характерно подразделение отдельных рисков на подгруппы. Тем самым создается аналитическая база для определения размера по рисковому признакам (например, балансовая стоимость объекта страхования, суммарные производственные мощности, вид технологического цикла и т.д.).

Метод процентов представляет собой совокупность скидок и надбавок (накидок) к имеющейся аналитической базе, зависящих от возможных положительных и отрицательных отклонений от среднего рискового типа. Используемые скидки и надбавки выражаются в процентах (иногда в промилле) от среднего рискового типа.

Одной из наиболее трудных задач для страховщика является поддержание соответствия тарифной политики прогнозируемым тенденциям в развитии риска. Общий прогноз может быть сведен к направлениям, соответствующим рисковому обстоятельству, связанным со следующими условиями:

- освоение новых видов технологического сырья; замена металлов полимерными материалами;
- новые производственные условия в промышленности: внедрение автоматизированных систем управления технологическим циклом, роботизированных комплексов, промышленных роботов и т.д.;
- изменения в технологии промышленного и гражданского строительства: освоение сборных модульных конструкций, высотного блочного и крупнопанельного домостроения и т.д.;
- внедрение новых транспортных систем, обладающих высокой пропускной и провозной способностью на сухопутных, водных и воздушных путях сообщения.

Для оценки развития риска в данной страховой совокупности особенно важно располагать достоверной информацией. Неправильная организация статистики риска ведет к неточностям и ошибкам в оценках. Только достаточно большая группа объектов, за которой велось длительное наблюдение, позволяет с высокой степенью достоверности констатировать вероятность ущерба.

При оценке риска выделяют следующие его виды: риски, которые возможно застраховать; риски, которые невозможно застраховать; благоприятные и неблагоприятные риски, а также технический риск страховщика.

Наибольшую группу составляют риски, которые возможно застраховать.

При заключении договора страхования состояние объекта определяется страховщиком в зависимости от ряда признаков. Во внимание принимаются признаки, оказывающие существенное влияние на состояние объекта страхования. Они наблюдаются и регистрируются страховщиком. Процесс наблюдения и учета носит название регистрации риска. Факторы, которыми определяется регистрация риска для данной рискованной совокупности – это рискованные обстоятельства. Они присущи данному объекту страхования и рассматриваются как компоненты, или признаки риска. Любой риск можно рассматривать как совокупность рискованных обстоятельств.

Выделяют объективные и субъективные рискованные обстоятельства. Объективные рискованные обстоятельства отражают объективный подход к действительности и не зависят от воли и сознания людей. Субъективные рискованные обстоятельства отражают тип связи, игнорирующий объективный подход к действительности, и зависят от воли и сознания людей в процессе познания объективной реальности. При заключении договора страхования страховщик принимает во внимание как объективные, так и субъективные рискованные обстоятельства. В ряде случаев при заключении договора страхования страховщик осуществляет подбор рискованных обстоятельств. Все рискованные обстоятельства, взятые в их единстве и взаимодействии, определяют состояние, которое называется ситуацией риска. Она характеризует естественное состояние объекта страхования и обстановку, в которой этот объект находится.

Рискованные обстоятельства являются условиями осуществления (реализации) риска. На основании рискованных обстоятельств исчисляется страховая премия, предъявляемая к уплате в страховой фонд. Задача страховщика состоит в сборе и анализе информации, характеризующей существенные рискованные обстоятельства. Полученные результаты учитываются через систему скидок и надбавок (накидок) в процентах или твердо фиксированных суммах к исчисленной страховой премии для базовой совокупности рискованных обстоятельств.

Рискованные обстоятельства позволяют оценить возможность наступления данного события в будущем. Одно или несколько рискованных обстоятельств приводят к реализации риска, т.е. влекут наступление страхового случая. Каждое явление имеет взаимообусловленные причинно-следственные связи. Обычно страховой случай происходит под воздействием ряда причин. Трудно выделить наиболее важные, адекватные и

безусловные причины наступления того или иного страхового случая. Реализация риска означает наступление страхового случая.

Управление риском в страховании осуществляется в два этапа:

– подготовительный, который предполагает сравнение характеристик и вероятностей риска, полученных в результате анализа и оценки риска. На этом этапе выявляются альтернативы, в которых величина риска остается социально приемлемой. Устанавливаются приоритеты, т.е. выделяется круг проблем и вопросов, требующих первоочередного внимания. Таким образом возникает возможность ранжировать имеющиеся альтернативы по принципу приемлемости содержащегося в них риска: риск приемлем полностью, приемлем частично, не приемлем вообще;

– выбор конкретных мер, способствующих устранению или минимизации возможных отрицательных последствий риска. Данный этап включает в себя разработку организационных и операционных процедур предупредительного характера. Для страховщика этот этап может состоять в подготовке и выдаче конкретных рекомендаций лицам, принимающим или реализующим рискованные решения.

Одним из вариантов процедур и мер, позволяющих своевременно реагировать на отрицательные последствия деятельности в ситуации риска, служит специально разработанный ситуационный план, содержащий предписания, что должен делать каждый человек в той или иной ситуации, и описание ожидаемых последствий. Опираясь на ситуационный план, лица, реализующие рискованные решения, получают возможность быстро действовать в неблагоприятных условиях, становятся более подготовленными к действиям в непредвиденных ситуациях. Таким образом, ситуационные планы служат средством уменьшения неопределенности и оказывают положительное воздействие на деятельность субъектов в условиях риска.

2.4.5. Самострахование как метод управления риском

Самострахование – метод управления риском, предусматривающий создание предприятием собственных резервов для компенсации убытков при непредвиденных ситуациях. Внутренний резервный фонд носит название фонда риска.

Самострахование становится необходимым в следующих случаях:

– очевидна экономическая выгода от его использования по сравнению с другими методами управления риском;

– невозможно обеспечить требуемое снижение или покрытие рисков предприятия в рамках других методов управления риском.

Первая ситуация может реализоваться тогда, когда в результате анализа страхового рынка выясняется, что размер премии, которую необходимо уплатить за страхование рисков, является чрезмерно боль-

шим. Проведение же предупредительных мероприятий дает малый эффект при больших затратах.

Вторая ситуация может возникнуть, если риски предприятия являются очень крупными и покрыть их полностью в рамках отдельной страховой компании или даже пула компаний не представляется возможным.

Предприятие может сформировать свой собственный фонд риска несколькими способами – внутренним и внешним.

Создание внутреннего фонда риска может происходить на краткосрочной основе либо как средство распределить убытки на более длительный период. В первом случае временным периодом обычно является финансовый год, и фонд формируется из средств, предусмотренных в бюджете предприятия на эксплуатационные расходы. Такой способ подходит для небольших и сравнительно частых убытков. Во втором случае фонд формируется как особая расходная статья в годовом бюджете предприятия и накапливается в течение нескольких лет.

Внешний фонд риска – это механизм обхода налоговых проблем, которые существуют для внутреннего фонда. Фонд риска формируется как особый счет, ведущийся в дружественной страховой компании, которая накапливает денежные средства таким же образом, как и в случае внутреннего фонда. Вклады в него делаются периодически в виде страховых премий. Размещение вкладов в страховых компаниях удобно тем, что они работают в условиях льготного налогового режима, и накопление фонда происходит быстрее. Предприятия также имеют некоторые льготы по порядку налогообложения при уплате страховых премий, которые, возможно, в будущем будут расширены.

Отличие такого способа формирования фонда от обычного страхования заключается в том, что страховщик будет оплачивать убытки организации по ее требованию и только в объеме накопленных в страховой компании средств.

Важнейшим условием для эффективного использования самострахования как метода защиты от рисков является адекватное определение размера фонда риска – он должен соответствовать возможностям предприятия и его потребностям. Малый размер фонда риска приведет к тому, что его будет недостаточно для компенсации убытков. Но если средства, имеющиеся в фонде риска, совсем не использовать в сфере производственной деятельности предприятия, то это приведет к уменьшению прибыли.

Как правило, формирование внутреннего фонда риска происходит постепенно, и он достигает планируемой величины в течение нескольких лет. Всегда существует опасность, что его средства будут исчерпаны до того, как он достигнет планируемой величины. Чтобы принять

правильное решение о размере фонда риска, предприятие должно учесть следующие моменты:

- приемлемый для себя уровень сохранения риска;
- размеры фонда, достаточные для обеспечения компенсаций потерь от сохраненного риска;
- временной масштаб накопления и функционирования фонда риска.

Если не принимать во внимание временной фактор (который будет там ощутимее, чем ниже финансовые возможности предприятия), то оптимальным размером для фонда риска будет его величина, равная максимально приемлемому размеру ущерба для сохраненных рисков предприятия. Максимально приемлемый ущерб может быть рассчитан либо на основе максимальных годовых значений ущерба, либо как единовременный ущерб, который теоретически может иметь место за весь период работы предприятия.

Преимущества самострахования можно разделить на две группы: экономические и управленческие.

Экономические преимущества состоят в следующем:

- экономия на страховых премиях, позволяющая снизить затраты и увеличить прибыль;
- получение дополнительного дохода на капитал при отказе от уплаты страховых премий за счет инвестирования сохраненных средств;
- экономия за счет более тщательного анализа прошлых убытков.

Экономия, которую можно получить при отказе от уплаты страховых премий, не так уж мала. Особенно ощутима такая выгода при страховании небольших, но частых убытков, которые достаточно хорошо прогнозируемы на разумный промежуток времени. Страхование в этом случае превращается в обмен деньгами между сторонами, за исключением того, что страхователь дополнительно финансирует расходы на ведение дела и прибыль страховщика, которые могут составлять более 50% суммы страховой премии.

С точки зрения эффективности менеджмента самострахование также обладает определенными преимуществами. Они связаны с увеличением гибкости управления риском, сохранением контроля над денежными средствами и большим контролем за качеством дополнительного сервиса.

К недостаткам самострахования следует отнести дополнительные организационные затраты, недооценку уровня возможного риска, воздействие инфляции на фонд риска.

При сохранении риска и самостраховании предприятие должно быть готово нести расходы на создание дополнительных внутренних служб ведения регистрационных записей, дел по искам, сбора и анализа данных по прошлым убыткам. Эти работы могут быть организованы не только внутри предприятия в рамках отдела по управлению риском, но и поручены независимым исполнителям. В любом случае экономия на страховых премиях должна быть сопоставима с затратами на такие работы.

При планировании фонда самострахования всегда есть угроза, что его будет недостаточно для компенсации убытков. Это может произойти либо по причине недооценки существующего уровня риска, либо из-за постепенного характера его накопления. Максимальные убытки могут наступить на предприятии до того, как фонд достигнет запланированных размеров. Воздействие инфляции приводит к тому, что эффективный размер фонда риска уменьшается.

2.4.6. Кэптивная страховая компания

Учреждение кэптивной страховой компании является одним из вариантов создания фонда самострахования предприятия. Особенность кэптивных компаний заключается в их полной юридической и реальной зависимости от учредителя. Аналогом этого понятия в российской экономике является термин «дочерняя компания».

Кэптивная страховая компания (КСК) – дочерняя по отношению к организации (или группе организаций), не являющейся страховой компанией. Ее первоочередная функция заключается в обслуживании страховых интересов родительской организации и ее филиалов.

Успешное функционирование КСК зависит от выполнения ряда требований и связано с дополнительной ответственностью, тем не менее количество организаций, использующих такую форму управления риском, во всем мире непрерывно увеличивается. Развитие страхового дела в России также привело к созданию и развитию КСК, функционирующих, как правило, при крупных финансово-промышленных группах.

КСК обычно создаются в том случае, если страховой рынок не может удовлетворить потребности предприятия в защите от собственных рисков или это создание сулит определенные экономические преимущества.

Причины недовольства страховым рынком:

- малый размер страхового капитала компаний, не позволяющий застраховать крупные риски;
- недостаточная надежность и низкая платежеспособность страховых компаний;
- неадекватная или неприемлемая структура предлагаемых страховых тарифов;
- отсутствие необходимого страхового покрытия;
- неудовлетворительная организация страхового сервиса.

Увеличение амплитуды колебаний страховых тарифов и предложений на страховом рынке, наблюдаемое в последние годы, усилило неопределенность в управлении риском. Существенные изменения тарифных ставок или неожиданное снижение емкости рынка затрудняют прогнозирование финансовых затрат на покрытие убытков, связанных со страхованием.

Создание кэптивной страховой организации дает возможность предприятию установить уровень затрат на страхование на основе собственного опыта и ожидаемого уровня убытков. Это позволяет разработать долгосрочную структуру тарифов, которая в значительной степени не зависит от колебаний страхового рынка, и обеспечить приемлемый уровень планирования затрат на покрытие рисков. Все это по сравнению с обычным страхованием может оказаться весьма привлекательным.

Принцип страхования заключается в распределении убытков некоторых участников страхового фонда, созданного в рамках выбранной страховой компании, среди всех остальных членов этого фонда. В то же время тарифы страховых премий рассчитаны на основе среднестатистических убытков. И если у данной организации статистика убытков и потерь существенно ниже средней, а у других организаций, участвующих в страховом фонде, убытки существенно превышают средние, то ее участие является, по существу, субсидированием других участников фонда. Понятно, что предприятию хотелось бы выбрать такого страховщика, который учитывал бы именно его конкретный опыт прошлых потерь и назначил бы страховую премию, соответствующую реально существующему уровню риска.

Отличительной особенностью многих крупных промышленных предприятий является наличие редких и крупных рисков, связанных с вероятностью возникновения масштабной аварии, последствия которой и ожидаемый размер убытков недостаточно ясны. Для таких рисков страховые компании часто не в состоянии предложить приемлемые условия страхования и адекватное страховое покрытие. В этом случае предприятия вынуждены принимать решения об управлении такими рисками вне сферы действия страхового рынка. Использование КСК является эффективным способом решения подобных проблем.

Предприятие решается на создание КСК еще и для того, чтобы иметь большие возможности контролировать обеспеченность таким дополнительным страховым сервисом, как составление и предъявление претензий по поводу страховых случаев, снижение и регулирование риска, а также сопровождение договоров страхования в течение срока их действия. Подобный шаг освобождает организацию от внешнего страховщика как единственного источника этих услуг и позволяет ей получать необходимую помощь от собственной страховой компании или нанимать независимых консультантов.

К выгодам, получаемым от учреждения КСК, можно отнести следующие возможности:

1. *Экономия на страховых премиях.* Использование КСК означает, что организация может снизить в структуре затрат на страхование удельный вес некоторых статей, которые обычно включаются в страховую премию, например, расходов на содержание бухгалтерии и других

служб (они обычно постоянны и не отражают уровень услуг, предоставляемых страховщиком). Кроме того, не нужно тратить средства на привлечение клиентов на страховом рынке.

Если уровень риска в родительской организации ниже, чем в среднем на страховом рынке, то возникает дополнительная экономия за счет снижения размера страховой премии. В то же время КСК может получать дополнительный доход от инвестирования денежных средств до тех пор, пока они не потребуются для покрытия ущерба.

Затраты на страхование уменьшаются и по той причине, что родительская компания получает посредством КСК прямой доступ на более дешевый и эффективный рынок перестрахования.

2. *Разделение рисков.* В зависимости от класса и типа возможных убытков риски могут передаваться либо в КСК, либо на внешний страховой рынок. Очевидно, что более предсказуемые и стабильные убытки разумнее сохранять.

Такая селекция может быть сделана даже внутри группы родственных рисков с учетом статистики прошлых убытков или финансовых возможностей кэптивной страховой компании.

3. *Дополнение к обычному страхованию.* Одним из стимулов для развития КСК является отсутствие предложений страхового покрытия для некоторых рисков на обычном страховом рынке. В принципе, КСК в состоянии создать страховые фонды для покрытия любых видов убытков, требуемых родительской организацией, в том числе и тех, для которых обычный страховой рынок не в состоянии предложить страховой защиты.

4. *Выход на рынок перестрахования.* Рынок перестрахования является, по существу, оптовым рынком страхования, в котором перестраховочные компании выступают как оптовые продавцы (или покупатели). В качестве таковых им нет необходимости ни создавать разветвленную сеть страховых агентов, как это делается на розничном рынке, ни налаживать ширококомасштабный учет страховых операций. Поэтому затраты на создание и управление перестраховочной компанией оказываются значительно ниже. Средний размер страховой суммы при перестраховании существенно выше. Выигрыш для страхователя – более низкие тарифы на страховую премию.

Кроме того, в отличие от прямого страхования рынок перестрахования предоставляет большую свободу в установлении соотношения между сохраняемыми и передаваемыми перестраховщику рисками, оставляя на удержании страхователя более прогнозируемые риски, а также предлагая страховые покрытия, которые не предоставляет рынок прямого страхования.

5. *Выигрыш в налогообложении.* Проявляется при создании КСК, прежде всего, в том, что получаемые ею страховые премии зачисляются

в страховой резерв и на период действия договора выводятся из налогооблагаемой базы. Кроме того, страхование или перестрахование рисков в офшорной КСК обеспечивает уплату налогов по ставкам страны местоположения, которые намного ниже российских налоговых ставок.

6. *Глобальная стратегия финансирования риска.* КСК может служить рычагом централизации управления риском крупных корпораций, беря на себя выполнение программ страхования региональных филиалов, дочерних и аффилированных компаний, а также интересов корпораций за рубежом. Страхование филиалов и подразделений может осуществляться в рамках глобальной политики регулирования уровня риска путем установления более высокого уровня франшизы, а также обеспечения более высоких пределов страхового покрытия и охвата более широких классов рисков, чем это могло бы быть достигнуто для отдельно взятых предприятий.

КСК может также обеспечить дополнительную гибкость при страховании интересов материнской компании в других странах, поскольку первичный страховой договор может быть теперь заключен с местной страховой компанией, а затем перестрахован в КСК. Такой способ позволяет обойти возможные законодательные и налоговые ограничения и сулит немалый выигрыш.

7. *Прибыльность деятельности КСК.* Успешная деятельность КСК увеличивает активы родительской организации, поскольку позволяет уменьшить ее затраты на сохранение или передачу риска путем предоставления более широкого страхового покрытия и снижения уровня страховых премий. Прибыльные операции дают возможность более полно регулировать уровень рисков и накапливать финансовые резервы.

С ростом объема операций КСК увеличиваются ее возможности и спектр услуг, оказываемых родительской организации. Она способна увеличить предлагаемый размер страхового покрытия, расширяя количество различных типов рисков, которые она может застраховать. КСК может также снизить уровень перестрахования своих рисков и сохранить больше средств под своим контролем. По мере увеличения прибыли и опыта КСК может обеспечивать страхование и других организаций, не входящих в число ее учредителей и их филиалов.

Организация кэптивной страховой компании связана с определенными проблемами, в числе которых:

1) ограниченность портфеля страховых договоров. Ограниченность деятельности КСК рамками родительской организации на первом этапе ее развития увеличивает опасность возникновения и накопления убытков, превышающих возможности для их покрытия. Это требует проведения значительного объема перестраховочных операций для собственной защиты. Однако, если количество страхуемых объектов не велико, а сами риски крупные, то затраты на перестрахование могут оказаться

настолько высокими, что деятельность кэптивной страховой компании на первом этапе может оказаться убыточной.

Кроме того, если КСК страхует риски, для которых страховой рынок не предлагает покрытия, то может оказаться, что данных для установления разумной величины тарифных ставок недостаточно. Эта проблема встает особенно остро при страховании ответственности за такие события, как нанесение ущерба окружающей среде или третьим лицам либо невыполнение обязательств по экспортным договорам, для которых у предприятия нет достаточного прошлого опыта и статистических данных;

2) затраты на учреждение и функционирование. Деятельность КСК связана с рядом дополнительных затрат кроме выплат по претензиям и стоимости перестрахования. Получение лицензии на страховую деятельность требует наличия уставного фонда в размере, определенном законодательством. Кроме того, компания должна иметь достаточные собственные средства, чтобы обеспечить платежеспособность.

В процессе деятельности КСК сталкивается с текущими затратами, такими как налоговые отчисления, управленческие расходы и регистрационные сборы;

3) необходимость использования услуг страхового рынка. Традиционные услуги страхового рынка, такие, как приглашение экспертов и специалистов страховых компаний для выполнения работ по анализу риска, оценке ущерба и т.п., могут оказаться слишком дорогостоящими для небольшой кэптивной компании. Кроме того, на рынке может просто не существовать предложений по перестрахованию уникальных или особо крупных рисков;

4) ограничения местного законодательства. Законодательные акты РФ накладывают ряд ограничений на учреждение страховых компаний в других странах и на деятельность иностранных страховых компаний на отечественном рынке.

При наличии у родительской компании филиалов, дочерних компаний или просто деловых интересов в других странах также необходимо учитывать ограничения, которые накладывает местное законодательство на их деятельность. Эти ограничения могут быть связаны с величиной страховой премии, которую может устанавливать КСК, и минимального уставного фонда, а также с регулированием перестраховочной деятельности;

5) давление внутренних структур. Поскольку КСК является фактически подразделением родительской организации, ее администрация может оказывать давление на управленческие структуры КСК, вынуждая их принимать те или иные решения, что невозможно, если организация имеет дело с независимым страховщиком. Например, организация может вынудить управленческие структуры КСК принять более удоб-

ный для нее порядок страховых выплат по претензиям в связи с наступлением страховых случаев или изменить тарифы на страховые премии, чтобы снизить собственные финансовые затраты;

б) чувствительность к недостаточной статистике ущербов и затрат на управление. Финансовая жизнеспособность КСК в конечном счете опирается на прошлый опыт ущербов и убытков, а значит, на управление риском и регулирование потерь в родительской организации. Опыт прошлых убытков родительской организации непосредственно отражается на способности прогнозировать предстоящие выплаты, а следовательно, и на эффективности деятельности КСК, в отличие от получения страхового покрытия на внешнем страховом рынке, где опыт прошлых убытков не столь важен.

И, наконец, следует отметить еще один фактор – затраты времени и сил управленческих структур в период организации кэптивной компании для ее учреждения и становления. Даже если исследование жизнеспособности проекта по созданию КСК выполнено внешними консультантами и управление ею организовано внешней управляющей компанией, необходимы большие затраты времени и средств со стороны родительской организации, которые могут оказаться не адекватными той выгоде, которую следует ожидать.

КСК могут отличаться друг от друга по условиям учреждения, размерам, области деятельности, способам деятельности и расположению. В зависимости от объема страховых операций кэптивные компании можно отнести к одной из трех основных категорий:

1) фиктивная. Фиктивные КСК учреждаются на сравнительно низкой финансовой базе как механизм для покрытия определенной группы рисков. Они обычно регистрируются в местах, где налоговые тарифы и страховое законодательство наиболее благоприятны и часто управляются из другого места с использованием современных средств связи.

Главная цель, преследуемая при создании такой компании, заключается в том, чтобы обеспечить конфиденциальность и дешевизну страхования обычно не страхуемых рисков родительской организации. Эта деятельность носит конфиденциальный характер, прежде всего, по отношению к государственным структурам страны, где расположена родительская организация. Однако поскольку использование таких КСК зависит от благоприятных условий налогообложения, они очень чувствительны к изменениям законодательства как в странах расположения родительских организаций, так и в месте их регистраций;

2) маломасштабная. Обычно такая КСК сохраняет относительно небольшие риски, а большую часть рисков передает перестраховочным компаниям. Но поскольку компания накапливает денежные средства, она всегда будет стремиться обеспечить большую часть страхового по-

крытия за свой собственный счет и уменьшить зависимость от рынка перестрахования;

3) полномасштабная. Полномасштабная КСК обычно достаточно велика, чтобы нести расходы по содержанию собственного управленческого аппарата. Она более независима от месторасположения, поскольку ее финансовые ресурсы позволяют сохранять большую часть рисков и у нее нет необходимости полагаться на рынок перестрахования за исключением перестрахования риска наибольших потенциальных убытков. Преимущество в страховании большей доли рисков родительской организации и прибыль, получаемая от такой деятельности, должны перевешивать значительные расходы, присущие деятельности полномасштабной КСК.

КСК может действовать как прямой страховщик или как перестраховщик. В качестве прямого страховщика она предлагает страховые услуги непосредственно клиентам, а перестраховщика – действует через подставную компанию, которая заключает договора прямого страхования.

2.5. Субъекты и объекты страхования. Основные термины и понятия в области страхования. Перестрахование

Для полного и всестороннего изучения страхования необходимо знать, кто участвует в страховых отношениях, на какие объекты направлено страхование, а также специфические термины, используемые в страховании. Поэтому далее будут рассматриваться субъекты и объекты страхования, термины, будет дана их характеристика, приведены примеры. Здесь же будет рассмотрена такая специфическая разновидность страховых отношений, как перестрахование.

2.5.1. Субъекты страхования

1. Первым субъектом является страховщик.

Как следует из статьи 6 Закона о страховом деле, страховщики – страховые организации и общества взаимного страхования, созданные в соответствии с законодательством Российской Федерации для осуществления деятельности по страхованию, перестрахованию, взаимному страхованию и получившие лицензии на осуществление соответствующего вида страховой деятельности в установленном законом порядке.

По состоянию на август 2018 года в РФ страховщиков всего 268 шт., в т.ч. 203 страховые компании, 11 обществ взаимного страхования, 50 перестраховщиков и 4 перестраховочных общества. В августе 2017 года их было всего 299 шт., а в сентябре 2016 года – 346 шт.

В качестве страховщика может выступать исключительно страховая организация – юридическое лицо, имеющее разрешение (лицензию) на осуществление страхования соответствующего вида (ч. 1 ст. 938 ГК).

Функции страховщиков:

- осуществляют оценку страхового риска,
- получают страховые премии (страховые взносы),
- формируют страховые резервы,
- инвестируют активы,
- определяют размер убытков или ущерба,
- производят страховые выплаты,
- осуществляют иные связанные с исполнением обязательств по договору страхования действия.

К руководителю и главному бухгалтеру страховщика с иностранными инвестициями предъявляются дополнительные требования. Они должны постоянно проживать на территории РФ.

В качестве страховщиков могут выступать как государственные, так и негосударственные (частные) страховые организации.

Как правило, организационно-правовой формой страховой организации является акционерное общество, публичное и не являющееся таковым, но также есть общества с ограниченной ответственностью и государственные унитарные предприятия.

Страховщики по итогам каждого финансового года обязаны проводить актуарную оценку принятых страховых обязательств (страховых резервов). Результаты актуарной оценки должны отражаться в соответствующем заключении, представляемом в ЦБ.

К руководителю и главному бухгалтеру страховой организации с иностранными инвестициями предъявляются дополнительные требования. Они должны постоянно проживать на территории РФ.

В качестве страховщиков могут выступать как государственные, так и негосударственные (частные) страховые организации.

Как правило, организационно-правовой формой страховой организации является акционерное общество, публичное и не являющееся таковым, но также есть общества с ограниченной ответственностью и государственные унитарные предприятия.

Страховщики по итогам каждого финансового года обязаны проводить актуарную оценку принятых страховых обязательств (страховых резервов). Результаты актуарной оценки должны отражаться в соответствующем заключении, представляемом в ЦБ.

2. Далее следует рассмотреть объединения страховщиков.

Субъекты страхового дела в целях координации своей деятельности, представления и защиты общих интересов своих членов могут образовывать союзы, ассоциации и иные объединения.

В РФ есть Всероссийский союз страховщиков, Национальный союз агростраховщиков, Межрегиональный Союз Медицинских Страховщиков, Национальный союз страховщиков ответственности, Ассоциация страховщиков жизни, Российский союз автостраховщиков и Российская ассоциация авиационных и космических страховщиков (РААКС): АО «АльфаСтрахование», АО СК «Альянс», ООО «Страховая компания «АРСЕНАЛЬ», САО «ВСК», ООО СК «ВТБ Страхование», ООО «СК «Гражданский дом ЕДИНСТВО», СПАО «ИНГОССТРАХ», САО «ЛЕКСГАРАНТ», ООО «Страховая Компания НИК», АО «РНПК», ПАО СК «РОСГОССТРАХ», ООО СК «Селекта», АО «СОГАЗ», ООО «Страховая Компания «Согласие», ООО «Страховая Компания «ТИТ», РУП «Белорусская национальная перестраховочная организация», ЗАО «Промтрансинвест».

Особый вид объединения страховщиков – страховой пул, добровольное объединение страховщиков, не являющееся юридическим лицом.

3. Общества взаимного страхования (11 шт. в РФ).

Общество взаимного страхования – некоммерческая организация, осуществляющая на взаимной основе страхование имущества и иных имущественных интересов граждан и юридических лиц путем объединения необходимых для этого средств (п. 1 ст. 968 ГК).

Страховая защита предоставляется обществом взаимного страхования – страховщиком лишь его членам (участникам) – страхователям, а само страховое обязательство вытекает непосредственно из отношений членства.

4. Рассмотрим такого субъекта страхования, как страхователь.

Страхователем (полисодержателем) признается физическое или юридическое лицо, имеющее страховой интерес и заключившее соответствующий договор страхования со страховщиком.

5. Выгодоприобретатель и застрахованное лицо.

Участниками обязательства по страхованию могут быть третьи лица – выгодоприобретатель и застрахованное лицо.

Выгодоприобретатель – физическое или юридическое лицо, обладающее страховым интересом, в пользу которого страхователем заключен договор страхования.

Застрахованное лицо – физическое лицо, с нематериальными благами (жизнью, здоровьем) которого связан имущественный интерес страхователя.

Условия конкретных договоров личного страхования могут предусматривать как самостоятельную фигуру застрахованного лица (занимающего в этом качестве положение третьего лица), так и совпадение застрахованного лица с самим страхователем и (или) выгодоприобретателем.

Страхователь может заключить договор страхования в свою пользу, являясь в этом случае одновременно застрахованным лицом и выгодоприобретателем.

6. Страховые агенты и страховые брокеры.

Страховые агенты – постоянно проживающие на территории РФ и осуществляющие свою деятельность на основании гражданско-правового договора физические лица или российские юридические лица (коммерческие организации), которые представляют страховщика в отношениях со страхователем и действуют от имени страховщика и по его поручению в соответствии с предоставленными полномочиями.

Основная деятельность страхового агента – заключение договоров страхования. Лицензия не требуется

Страховые брокеры – постоянно проживающие на территории РФ и зарегистрированные в установленном законодательством РФ порядке в качестве индивидуальных предпринимателей физические лица или российские юридические лица (коммерческие организации), которые действуют в интересах страхователя (перестрахователя) или страховщика (перестраховщика) и осуществляют деятельность по оказанию услуг, связанных с заключением договоров страхования (перестрахования) между страховщиком (перестраховщиком) и страхователем (перестрахователем), а также с исполнением указанных договоров. Страховой брокер не вправе одновременно действовать в интересах страхователя и страховщика. Для осуществления деятельности страховому брокеру требуется лицензия.

Страховые брокеры вправе осуществлять иную, не запрещенную законом деятельность, связанную со страхованием, за исключением деятельности в качестве страхового агента, страховщика, перестраховщика. Страховые брокеры не вправе осуществлять деятельность, не связанную со страхованием.

7. Страховые актуарии.

Страховые актуарии – физические лица, постоянно проживающие на территории РФ, имеющие квалификационный аттестат и осуществляющие на основании трудового договора или гражданско-правового договора со страховщиком деятельность по расчетам страховых тарифов, страховых резервов страховщика, оценке его инвестиционных проектов с использованием актуарных расчетов.

2.5.2. Объекты страхования. Страховой интерес

Объектом страхования является то, что страхователь желает застраховать от наступления каких-либо обстоятельств. В зависимости от формы страхования выделяют следующие объекты страхования.

Объектами личного страхования могут быть имущественные интересы, связанные с:

- дожитием граждан до определенного возраста или срока,
- смертью,
- наступлением иных событий в жизни граждан (бракосочетание, рождение ребёнка, окончание вуза и т.д.);

- причинением вреда жизни, здоровью граждан,
- оказанием медицинских услуг.

Объектами имущественного страхования могут быть имущественные интересы, связанные с:

- владением, пользованием и распоряжением имуществом (риск утраты (гибели), недостачи или повреждения определенного имущества);
- обязанностью возместить причиненный другим лицам вред (риск ответственности по обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц, а в случаях, предусмотренных законом, также ответственности по договорам);
- осуществлением предпринимательской деятельности (риск убытков от предпринимательской деятельности из-за нарушения своих обязательств контрагентами предпринимателя или изменения условий этой деятельности по независящим от предпринимателя обстоятельствам, в том числе риск неполучения ожидаемых доходов).

Страховой интерес – мера материальной заинтересованности физического или юридического лица в страховании. Носителями страхового интереса выступают страхователи и застрахованные. Выражается в отношении страхователя к объекту страхования.

Страховой интерес в имущественном страховании проявляется в форме стоимости застрахованного имущества, размере застрахованной ответственности (утрата или повреждение имущества, возложение договорной или ответственности за причинение вреда, убытки от предпринимательской деятельности). При этом сумма страхового возмещения не может превышать страховой интерес, т.е. страховой интерес определяет предел страхового покрытия страховщика в имущественном страховании.

В личном страховании страховой интерес состоит в гарантии получении имущественного обеспечения, связанного с нематериальными благами и выражается в страховой сумме.

Так в соответствии со ст. 928 Гражданского кодекса РФ не допускается страхование следующих интересов:

- страхование противоправных интересов;
- страхование убытков от участия в играх, лотереях и пари;
- страхование расходов, к которым лицо может быть принуждено в целях освобождения заложников.

При включении в договор страхования указанных условий они являются ничтожными.

2.5.3. Основные термины и понятия в сфере страхования

I. Страховой риск – это обстоятельство (юридический факт) – событие или действие – вероятное и случайное, от последствий наступления которого проводится страхование и указание на которое составляет конститутивный элемент страхового обязательства.

В законе даётся несколько другое определение. Согласно пункту 1 статьи 9 Закона РФ от 27.11.1992 № 4015-1 «Об организации страхового дела в Российской Федерации»¹, страховым риском является предполагаемое событие, на случай наступления которого проводится страхование.

Риск в страховании следует рассматривать в нескольких аспектах:

– как конкретное событие или совокупность событий, при наступлении которых производятся выплаты из ранее образованного централизованного страхового фонда в натурально-вещественной или денежной форме;

– в связи с конкретным застрахованным объектом. Событие или совокупность событий не рассматриваются абстрактно, сами по себе. Их следует соотносить с объектом, принятым на страхование. Любой риск имеет конкретный объект проявления.

Событие, рассматриваемое в качестве страхового риска, должно обладать признаками вероятности и случайности его наступления.

Это означает, что событие, на случай наступления которого производится страхование, имеет заранее известную отличную от нуля вероятность наступления и должно обладать признаком случайности, то есть его наступление не является следствием умышленных действий субъектов страхования.

II. Андеррайтинг (в страховании) – процесс анализа предлагаемых на страхование рисков

Наступление обстоятельства, определенного в качестве страхового риска, означает его превращение в страховой случай.

III. Страховой случай – это событие в реальности, представляющее собой реализованный страховой риск.

На страхователе лежит обязанность незамедлительного уведомления страховщика (или его представителя) о наступлении страхового случая.

Если договором предусмотрен срок и (или) способ уведомления, оно должно быть сделано в условленный срок и указанным в договоре способом.

Неисполнение указанной обязанности дает страховщику право отказать в выплате страхового возмещения, если не будет доказано, что страховщик своевременно узнал о наступлении страхового случая либо что отсутствие у страховщика сведений об этом не могло сказаться на его обязанности выплатить страховое возмещение.

При наступлении страхового случая, предусмотренного договором имущественного страхования, страхователь обязан принять разумные и доступные в сложившихся обстоятельствах меры, чтобы уменьшить возможные убытки (вынос имущества из горящего дома, тушение

¹ Закон РФ от 27.11.1992 № 4015-1 Об организации страхового дела в Российской Федерации: в ред. федер. закона от 03.08.2018 г. № 320-ФЗ // Российская газета. 12.01.1993. № 6.

пожара и др.). Принимая такие меры, страхователь должен следовать указаниям страховщика, если они сообщены страхователю.

Причем расходы в целях уменьшения убытков, подлежащих возмещению страховщиком, если такие расходы были необходимы или были произведены для выполнения указаний страховщика, должны быть возмещены страховщиком, даже если соответствующие меры оказались безуспешными. Тем самым законодатель стимулирует страхователя.

Такие расходы возмещаются пропорционально отношению страховой суммы к страховой стоимости независимо от того, что вместе с возмещением других убытков они могут превысить страховую сумму.

Страховщик освобождается от возмещения убытков, возникших вследствие того, что страхователь умышленно не принял разумных и доступных ему мер, чтобы уменьшить возможные убытки.

IV. Страховая сумма – денежная сумма, определяемая в договоре страхования соглашением страхователя со страховщиком или установленная законом, которую страховщик при наступлении страхового случая обязуется выплатить страхователю (выгодоприобретателю).

Правила, которым подчиняется установление страховой суммы, различны для договоров имущественного и личного страхования.

В договорах личного страхования страховая сумма определяется сторонами по их усмотрению.

Для имущественного страхования (за исключением страхования гражданской ответственности) определение страховой суммы осуществляется в соответствии с обязательными правилами, установленными законом.

При страховании имущества или предпринимательского риска, страховая сумма не должна превышать их действительную стоимость (страховой стоимости). Такой стоимостью считается:

- для имущества его действительная стоимость в месте его нахождения в день заключения договора страхования;

- для предпринимательского риска убытки от предпринимательской деятельности, которые страхователь, как можно ожидать, понес бы при наступлении страхового случая

Страховая сумма может быть агрегатной и неагрегатной (т.е. уменьшаемой в случае проведения выплат по страховым случаям либо, соответственно, постоянной на весь срок страхования независимо от числа и сумм выплат).

V. Страховая выплата – денежная сумма, установленная федеральным законом и (или) договором страхования и выплачиваемая страховщиком страхователю, застрахованному лицу, выгодоприобретателю при наступлении страхового случая.

Кроме того, страховая выплата – осуществление страховщиком выплаты страхового возмещения.

Страховая выплата по договорам страхования производится в валюте РФ. Однако условиями страхования имущества и (или) граждан-

ской ответственности в пределах страховой суммы может предусматриваться замена страховой выплаты (страхового возмещения) предоставлением имущества, аналогичного утраченному имуществу.

В случае утраты, гибели застрахованного имущества страхователь, выгодоприобретатель вправе отказаться от своих прав на него в пользу страховщика в целях получения от него страховой выплаты (страхового возмещения) в размере полной страховой суммы – абандон.

При осуществлении страхования жизни страховщик в дополнение к страховой сумме может выплачивать часть инвестиционного дохода.

При расторжении договора страхования жизни, предусматривающего дожитие застрахованного лица до определенного возраста или срока либо наступления иного события, страхователю возвращается сумма в пределах сформированного в установленном порядке страхового резерва на день прекращения договора страхования (выкупная сумма).

Выплата может быть единовременной либо аннуитетной (периодической).

Выплата может быть в денежной форме, так и в форме услуг, например, в форме ремонта, ассистанса (услуг, оказываемых выехавшим за рубеж туристам в соответствии с условиями договора страхования).

VI. Под страховой премией понимается плата за страхование, которую страхователь (выгодоприобретатель) обязан уплатить страховщику в порядке и в сроки, которые установлены договором страхования.

Страховщик при определении размера страховой премии, подлежащей уплате по договору страхования, вправе применять разработанные им страховые тарифы, определяющие премию, взимаемую с единицы страховой суммы, с учетом объекта страхования и характера страхового риска.

Конкретный размер страхового тарифа определяется договором добровольного страхования по соглашению сторон.

Страховые тарифы по видам обязательного страхования устанавливаются в соответствии с федеральными законами о конкретных видах обязательного страхования.

Если договором страхования предусмотрено внесение страховой премии в рассрочку, то такой платёж называют страховым взносом, и договором могут быть определены последствия неуплаты в установленные сроки очередных взносов – неустойка в виде пени и штрафов.

Если страховой случай наступил до уплаты очередного страхового взноса, внесение которого просрочено, страховщик вправе при определении размера подлежащего выплате страхового возмещения или страховой суммы зачесть сумму просроченного страхового взноса.

VII. Страховой портфель – совокупная ответственность страховщика или перестраховщика по всем действующим договорам страхования или перестрахования.

VIII. Страховой фонд – совокупность натуральных запасов и финансовых резервов страховщика, предназначенных для выплаты страховых возмещений по страховым случаям. Формируется за счет взносов страхователей и находится чаще всего в оперативно-организационном управлении у страховщика. Другие формы организации и функционирования страхового фонда – государственные страховые фонды (социальное страхование), самострахование и взаимное страхование. Часть средств страхового фонда должна постоянно находиться в ликвидной форме: в виде депозитов в банках, акций, котирующихся на бирже, государственных казначейских обязательств и т.д.

IX. Суброгация (лат. subrogatio – замена) – переход к страховщику, выплатившему страховое возмещение, права требовать компенсацию с лица, ответственного за ущерб, причиненный страхователю в пределах возмещенного.

X. Регресс – обратное требование страховщика о возмещении уплаченной выгодоприобретателю суммы, предъявленное лицу, которое своими виновными действиями причинило вред объекту страхования.

XI. Сюрвейер – термин в страховании, обозначающий инспектора или агента страховщика, осуществляющего осмотр имущества, принимаемого на страхование. Оценщик страхового общества.

XII. Франшиза – часть убытков, которая определена федеральным законом и (или) договором страхования, не подлежащая возмещению страховщиком страхователю или иному лицу, интерес которого застрахован в соответствии с условиями договора страхования, и устанавливается в виде определенного процента от страховой суммы или в фиксированном размере.

В соответствии с условиями страхования франшиза может быть условной (страховщик освобождается от возмещения убытка, если его размер не превышает размер франшизы, однако возмещает его полностью в случае, если размер убытка превышает размер франшизы) и безусловной (размер страховой выплаты определяется как разница между размером убытка и размером франшизы). Договором страхования могут быть предусмотрены иные виды франшизы (п. 9 ст. 10 Закона Российской Федерации от 27 ноября 1992 года № 4015-I «Об организации страхового дела в Российской Федерации»).

2.5.4. Перестрахование

Статьей 967 Гражданского кодекса РФ установлено, что риск выплаты страхового возмещения или страховой суммы, принятый на себя страховщиком по договору страхования, может быть им застрахован полностью или частично у другого страховщика (страховщиков) по заключенному с последним договору перестрахования.

Закон о страховом деле в статье 13 определяет перестрахование как деятельность по страхованию одним страховщиком (перестраховщиком) имущественных интересов другого страховщика (перестрахователя), связанных с принятым последним по договору страхования (основному договору) обязательством по страховой выплате.

При перестраховании ответственным перед страхователем по основному договору страхования за выплату страхового возмещения или страховой суммы остается страховщик по этому договору.

Допускается последовательное заключение двух или нескольких договоров перестрахования. Если договором перестрахования не предусмотрено иное, перестраховщик (ретроцедент) вправе передать обязательство по страховой выплате (часть обязательства по страховой выплате), принятое им по договору перестрахования, другому перестраховщику или другим перестраховщикам (ретроцессионерам) по последующим договорам, договорам перестрахования (ретроцессии).

Перестрахование осуществляется в форме факультативного, облигаторного, факультативно-облигаторного или облигаторно-факультативного и в виде пропорционального или непропорционального.

При факультативном перестраховании перестрахователь вправе передать перестраховщику в перестрахование обязательство по страховой выплате или часть обязательства по страховой выплате по заключенному перестрахователем основному договору страхования, а перестраховщик вправе перестраховать указанное обязательство или часть указанного обязательства либо отказать в его перестраховании.

При облигаторном перестраховании перестрахователь обязан передать перестраховщику в перестрахование на условиях заключенного с ним договора перестрахования обязательства по страховой выплате или часть обязательств по страховой выплате по основным договорам страхования, заключенным перестрахователем и подпадающим под условия указанного договора перестрахования, и такие обязательства считаются перестрахованными перестраховщиком с момента вступления в силу соответствующего основного договора страхования, если договором перестрахования не предусмотрено иное.

При факультативно-облигаторном перестраховании перестрахователь вправе передать перестраховщику в перестрахование обязательство по страховой выплате или часть обязательства по страховой выплате по заключенному перестрахователем основному договору страхования, а перестраховщик обязан перестраховать указанное обязательство или часть указанного обязательства.

При облигаторно-факультативном перестраховании перестрахователь обязан передать перестраховщику в перестрахование на условиях заключенного с ним договора перестрахования обязательства по страховой выплате или часть обязательств по страховой выплате по основ-

ным договорам страхования, заключенным перестрахователем и подпадающим под условия указанного договора перестрахования, а перестраховщик вправе перестраховать указанные обязательства или часть указанных обязательств либо отказать в их перестраховании.

Особенности пропорционального и непропорционального перестрахования определяются условиями соответствующих договоров перестрахования.

Договором между перестрахователем и перестраховщиком может быть предусмотрено обязательство перестраховщика по уплате перестрахователю части положительной разницы между доходами и расходами перестраховщика по заключенному между ними договору перестрахования или группе таких договоров за определенный период времени (тантьема).

В 2016 году в России была создана Российская национальная перестраховочная компания (РНПК) в организационно-правовой форме акционерного общества в целях дополнительной защиты имущественных интересов страхователей и обеспечения финансовой устойчивости страховщиков. При создании национальной перестраховочной компании сто процентов ее акций принадлежали Банку России.

2.6. Формы и виды страхования

Страхованию присущи различные нормы и правила в зависимости от его формы и вида. Рассмотрим, в каких формах осуществляется страхование, какие его виды выделяют и какие особенности присущи его формам и видам.

2.6.1. Формы страхования

Законом РФ от 27 ноября 1992 года № 4015-1 «Об организации страхового дела в Российской Федерации» выделяются две основные формы страхования:

- 1) обязательное;
- 2) добровольное.

Обязательным (принудительным) страхованием является страхование, осуществляемое в обязательном порядке в силу закона. Виды, условия и порядок проведения обязательного страхования определяются соответствующими законодательными актами Российской Федерации.

Добровольное страхование, как следует из названия, принудительным не является. Субъекты отношений по добровольному страхованию самостоятельно принимают решение о вступлении в соответствующие страховые отношения и определяют их условия.

Обязательное страхование предусматривает, как правило, сплошной охват указанных в законе объектов. Например, если предусмотрено обязательное страхование пассажиров соответствующих видов транс-

порта, то обязаны застраховаться абсолютно все, кто собирается совершить поездку. Добровольное страхование, в свою очередь, обычно предусматривает индивидуальный охват объектов.

Условия и порядок осуществления обязательного страхования определяются федеральными законами о конкретных видах обязательного страхования.

Рассмотрим какие виды обязательного страхования предусмотрены российским законодательством.

Таблица 2.2

**Виды обязательного страхования, предусмотренные
российским законодательством**

Объект страхования	Нормативный акт
ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ СОЦИАЛЬНОЕ СТРАХОВАНИЕ	
<p>Последствия изменения материального и (или) социального положения работающих граждан, а в случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации, иных категорий граждан вследствие достижения пенсионного возраста, наступления инвалидности, потери кормильца, заболевания, травмы, несчастного случая на производстве или профессионального заболевания, беременности и родов, рождения ребенка (детей), ухода за ребенком в возрасте до полутора лет и других событий</p>	<p>Федеральный закон от 16.07.1999 № 165-ФЗ «Об основах обязательного социального страхования»</p>
<p>Имущественные интересы физических лиц, связанные с утратой этими физическими лицами здоровья, профессиональной трудоспособности либо их смертью вследствие несчастного случая на производстве или профессионального заболевания</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Федеральный закон от 24.07.1998 № 125-ФЗ «Об обязательном социальном страховании от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний» 2. Закон РФ от 02.07.1992 № 3185-1 «О психиатрической помощи и гарантиях прав граждан при ее оказании» 3. Федеральный закон от 18.06.2001 № 77-ФЗ «О предупреждении распространения туберкулеза в Российской Федерации» 4. Федеральный закон от 30.03.1995 № 38-ФЗ «О предупреждении распространения в Российской Федерации заболевания, вызываемого вирусом иммунодефицита человека (ВИЧ-инфекции)»

Объект страхования	Нормативный акт
	5. Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»
Временная утрата заработка или иных выплат, вознаграждений застрахованным лицом, либо дополнительные расходы застрахованного лица или членов его семьи в связи с наступлением страхового случая (временная нетрудоспособность, беременность и роды, рождение ребенка, уход за ребенком до достижения им возраста полутора лет, смерть)	Федеральный закон от 29.12.2006 № 255-ФЗ «Об обязательном социальном страховании на случай временной нетрудоспособности и в связи с материнством»
Имущественные интересы граждан, имеющих детей	Федеральный закон от 19.05.1995 № 81-ФЗ «О государственных пособиях гражданам, имеющим детей»
Компенсация гражданам заработка (выплат, вознаграждений в пользу застрахованного лица), получаемого ими до установления обязательного страхового обеспечения	Федеральный закон от 15.12.2001 № 167-ФЗ «Об обязательном пенсионном страховании в Российской Федерации»
Страховой риск, связанный с затратами на оказание медицинской помощи при возникновении страхового случая	Федеральный закон РФ от 29.11.2010 № 326-ФЗ «Об обязательном медицинском страховании в Российской Федерации»
ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ СТРАХОВАНИЕ (предусмотренные законом случаи обязательного страхования жизни, здоровья и имущества граждан за счет средств, предоставленных из соответствующего бюджета)	
Жизнь и здоровье военнослужащих и приравненных к ним в обязательном государственном страховании лиц	1. Федеральный закон от 28.03.1998 № 52-ФЗ «Об обязательном государственном страховании жизни и здоровья военнослужащих, граждан, призванных на военные сборы, лиц рядового и начальствующего состава органов внутренних дел Российской Федерации, Государственной противопожарной службы, сотрудников учреждений и органов уголовно-исполнительной системы, сотрудников войск национальной гвардии Российской Федерации» 2. Федеральный закон от 27.05.1998 № 76-ФЗ «О статусе военнослужащих»

Объект страхования	Нормативный акт
Жизнь и здоровье сотрудников полиции	Федеральный закон от 07.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции»
Жизнь и здоровье прокуроров	Федеральный закон от 17.01.1992 № 2202-1 «О прокуратуре Российской Федерации»
Жизнь и здоровье сотрудников Следственного комитета	Федеральный закон от 28.12.2010 № 403-ФЗ «О Следственном комитете Российской Федерации»
Жизнь и здоровье сотрудников и должностных лиц таможенных органов	1. Федеральный закон от 27.11.2010 № 311-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации» 2. Федеральный закон от 21.07.1997 № 114-ФЗ «О службе в таможенных органах Российской Федерации»
Жизнь и здоровье Президента Российской Федерации, прекратившего исполнение своих полномочий	Федеральный закон от 12.02.2001 № 12-ФЗ «О гарантиях Президенту Российской Федерации, прекратившему исполнение своих полномочий, и членам его семьи»
Жизнь и здоровье судебных приставов	Федеральный закон от 21.07.1997 № 118-ФЗ «О судебных приставах»
Жизнь и здоровье сотрудников органов внешней разведки	Федеральный закон от 10.01.1996 № 5-ФЗ «О внешней разведке»
Жизнь, здоровье и имущество судьи	1. Закон РФ от 26.06.1992 № 3132-1 «О статусе судей в Российской Федерации» 2. Федеральный конституционный закон от 21.07.1994 № 1-ФКЗ «О Конституционном Суде Российской Федерации»
Жизнь и здоровье судьи, арбитражного заседателя, присяжного заседателя, судебного исполнителя, должностного лица правоохранительного или контролирующего органа, сотрудника федерального органа государственной охраны, сотрудника учреждения или органа уголовно-исполнительной системы	Федеральный закон от 20.04.1995 № 45-ФЗ «О государственной защите судей, должностных лиц правоохранительных и контролирующих органов»
Жизнь и здоровье сотрудников и работников Государственной противопожарной службы	Федеральный закон от 21.12.1994 № 69-ФЗ «О пожарной безопасности»

Объект страхования	Нормативный акт
Жизнь и здоровье сотрудников учреждений и органов уголовно-исполнительной системы, Государственной противопожарной службы, органов по контролю за оборотом наркотических средств и психотропных веществ, таможенных органов Российской Федерации	Федеральный закон от 30.12.2012 № 283-ФЗ «О социальных гарантиях сотрудникам некоторых федеральных органов исполнительной власти и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»
Жизнь и здоровье должностного лица Счетной палаты	Федеральный закон от 05.04.2013 № 41-ФЗ «О Счетной палате Российской Федерации»
Жизнь и здоровье работников налоговых органов	Закон РФ от 21.03.1991 № 943-1 «О налоговых органах Российской Федерации»
ИНЫЕ ВИДЫ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ	
Имущественные интересы, связанные с риском гражданской ответственности владельца транспортного средства по обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу потерпевших при использовании транспортного средства на территории Российской Федерации	Федеральный закон от 25.04.2002 № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»
Риск наступления неблагоприятных последствий для вкладчиков в случае неисполнения банками своих обязательств	Федеральный закон от 23.12.2003 № 177-ФЗ «О страховании вкладов физических лиц в банках Российской Федерации»
Имущественные интересы застрахованных лиц, связанные с причинением вреда их жизни или здоровью в результате проведения клинических исследований	Федеральный закон от 12.04.2010 № 61-ФЗ «Об обращении лекарственных средств»
	Федеральный закон от 23.06.2016 № 180-ФЗ «О биомедицинских клеточных продуктах»
Имущественные интересы перевозчика (за исключением перевозок пассажиров метрополитеном и легковым такси), связанные с риском его гражданской ответственности по обязательствам, возникающим вследствие причинения при перевозках вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров	Федеральный закон от 14.06.2012 № 67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном»

Продолжение табл. 2.2

Объект страхования	Нормативный акт
Неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств по договору о реализации туристского продукта либо банковской гарантии исполнения обязательств по договору о реализации туристского продукта	Федеральный закон от 24.11.1996 № 132-ФЗ «Об основах туристской деятельности в Российской Федерации»
Имущественные интересы владельца опасного объекта, связанные с его обязанностью возместить вред, причиненный потерпевшим	Федеральный закон от 27.07.2010 № 225-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельца опасного объекта за причинение вреда в результате аварии на опасном объекте»
<ol style="list-style-type: none"> 1. Ответственность владельца воздушного судна перед третьими лицами за вред, причиненный жизни или здоровью либо имуществу третьих лиц при эксплуатации воздушного судна. 2. Жизнь и здоровье членов экипажа воздушного судна при исполнении ими служебных обязанностей. 3. Риск гражданской ответственности перевозчика перед пассажиром воздушного судна, перед грузовладельцем или грузоотправителем за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза. 4. Ответственность эксплуатанта за вред, который может быть причинен в связи с выполнением им авиационных работ 	«Воздушный кодекс Российской Федерации» от 19.03.1997 № 60-ФЗ
Риск ответственности специализированного депозитария и управляющих компаний перед уполномоченным федеральным органом и управляющими компаниями за нарушения договоров об оказании услуг специализированного депозитария уполномоченному федеральному органу и управляющим компаниям, вызванные ошибками, небрежностью или умышленными противоправными действиями (бездействием) работников специализированного депозитария либо умышленными противоправными действиями (бездействием) иных лиц	Федеральный закон от 20.08.2004 № 117-ФЗ «О накопительно-ипотечной системе жилищного обеспечения военнослужащих»

Объект страхования	Нормативный акт
Риск ответственности специализированного депозитария и управляющих компаний перед Пенсионным фондом Российской Федерации и управляющими компаниями за нарушения договоров об оказании услуг специализированного депозитария, вызванные ошибками, небрежностью или умышленными противоправными действиями (бездействием) работников специализированного депозитария либо умышленными противоправными действиями иных лиц	Федеральный закон от 24.07.2002 № 111-ФЗ «Об инвестировании средств для финансирования накопительной пенсии в Российской Федерации»
Имущественные интересы, связанные с риском ответственности кадастрового инженера по обязательствам, возникающим вследствие причинения убытков заказчику кадастровых работ, и (или) третьим лицам	Федеральный закон от 24.07.2007 № 221-ФЗ «О кадастровой деятельности»
Имущественные интересы, связанные с риском ответственности оценщика (страхователя) по обязательствам, возникающим вследствие причинения ущерба заказчику, заключившему договор на проведение оценки, и (или) третьим лицам	Федеральный закон от 29.07.1998 № 135-ФЗ «Об оценочной деятельности в Российской Федерации»
Ответственность арбитражного управляющего за причинение убытков лицам, участвующим в деле о банкротстве, и иным лицам в связи с неисполнением или ненадлежащим исполнением возложенных на арбитражного управляющего обязанностей в деле о банкротстве	Федеральный закон от 26.10.2002 № 127-ФЗ «О несостоятельности (банкротстве)»

Как видно из перечня, обязательная форма страхования распространяется на приоритетные объекты страховой защиты, где необходимость возмещения материального ущерба или оказание иной денежной помощи затрагивает интересы не только конкретного пострадавшего лица, но и общественные интересы.

Указанные выше федеральные законы содержат в себе положения, определяющие субъектов страхования; объекты, подлежащие страхованию; перечень страховых случаев; минимальный размер страховой суммы или порядок ее определения; размер, структуру или порядок оп-

ределения страхового тарифа; срок и порядок уплаты страховой премии (страховых взносов); срок действия договора страхования; порядок определения размера страховой выплаты; контроль за осуществлением страхования; последствия неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательств субъектами страхования; а также иные положения.

В отличие от обязательного страхования законодательством установлены лишь самые общие нормы, касающиеся добровольного страхования. В остальном субъекты добровольного страхования руководствуются договором страхования и правилами страхования, определяющими общие условия и порядок его осуществления.

Правила добровольного страхования принимаются и утверждаются страховщиком или объединением страховщиков самостоятельно, содержат положения о субъектах страхования, об объектах страхования, о страховых случаях, о страховых рисках, о порядке определения страховой суммы, страхового тарифа, страховой премии (страховых взносов), о порядке заключения, исполнения и прекращения договоров страхования, о правах и об обязанностях сторон, об определении размера убытков или ущерба, о порядке определения страховой выплаты, о сроке осуществления страховой выплаты, а также исчерпывающий перечень оснований отказа в страховой выплате и иные положения.

2.6.2. Виды страхования

Видом страхования называется страхование конкретных однородных объектов в определенном объеме страховой ответственности по соответствующим тарифным ставкам.

Выделяют следующие страхования:

- имущественное страхование;
- личное страхование;
- страхование ответственности.

Имущественное страхование представляет собой систему отношений между страхователями и страховщиками по оказанию последними страховых услуг по защите имущественных интересов, связанных с владением, использованием и распоряжением имуществом.

Подвиды имущественного страхования:

- страхование зданий (производственные, административные, социально-культурного назначения и общественного пользования);
- страхование оборудования (коммуникации, аппараты);
- страхование сооружений (башни, агрегаты, производственно-технологические установки);
- страхование животных (сельскохозяйственных, домашних, экзотических);

- страхование домашнего имущества строений (дома, дачи, садовые и летние домики, гаражи, комнаты, офисы);
- страхование средств наземного транспорта (автомобили, тракторы, мотоциклы);
- страхование урожая сельскохозяйственных культур;
- страхование грузов;
- страхование средств водного транспорта;
- страхование средств воздушного транспорта;
- страхование финансовых рисков, связанных с компенсацией потерь доходов, вызванных остановкой производства; банкротства; непредвиденных расходов и иных событий;
- страхование других видов имущества.

Личное страхование предусматривает страхование имущественных интересов, связанных с жизнью, здоровьем и трудоспособностью страхователя или застрахованного лица.

Подвиды личного страхования:

- смешанное страхование жизни (данный вид предусматривает страхование одновременно как на дожитие до определенного возраста застрахованного лица, так и на случай его смерти);
- страхование на случай смерти (страховым событием является смерть застрахованного лица. Основная функция данного вида состоит в защите имущественных интересов семьи в случае потери кормильца);
- страхование к бракосочетанию (выплата страхового обеспечения в случае вступления в брак застрахованного лица или дожития его до установленного срока);
- страхование ренты (страхование пенсии) выплата денежных сумм с определенной периодичностью: ежемесячно, ежеквартально, по полугодиям, раз в год;
- страхование от несчастных случаев индивидуальное (обычное страхование для лиц старше 16 лет и страхование детей от несчастных случаев от 1 года до 16 (18) лет на случай наступления инвалидности, получения телесных повреждений, наступления смерти);
- страхование от несчастных случаев за счет предприятий (страхователем выступает – юридическое лицо (работодатель), застрахованными – физические лица (работники);
- обязательное страхование от несчастных случаев (осуществляется для государственных служащих, исполняющих профессиональные обязанности в условиях повышенного риска (страхование военнослужащих, сотрудников);
- обязательное медицинское страхование;
- добровольное медицинское страхование.

Страхование ответственности – это страхование имущественных интересов, связанных с возмещением вреда, причиненного страховате-

лем личности или имуществу физического лица, а также вреда, причиненного юридическому лицу.

Виды страхования ответственности:

– страхование ответственности владельцев автотранспорта – ОСАГО (обязательность данного вида установлена Законом «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» от 25.04.2002 № 40-ФЗ);

– страхование гражданской ответственности перевозчика. Под перевозчиком понимается транспортное предприятие, которое осуществляет перевозку грузов автомобильным, железнодорожным, водным и другими видами транспорта);

Федеральный закон от 14.06.2012 № 67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном» (далее по тексту сокращённо – ФЗ об ОСГОП);

– страхование профессиональной ответственности (данный вид связан с обязанностью застрахованного лица возместить ущерб, нанесенный третьим лицам в связи с осуществлением своей профессиональной деятельности: нотариальной, врачебной, аудиторской, строительной, оценочной и др.);

– страхование гражданской ответственности предприятий – источников повышенной опасности (связан с обязанностью застрахованного лица возместить ущерб, нанесенный окружающей среде и третьим лицам, в связи с осуществлением деятельности, представляющей опасность для окружающих);

– страхование гражданской ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств;

– для банков – страхование возврата вкладов граждан;

– для лиц, у которых находится заложенное имущество – страхование предмета залога;

– для ломбардов – страхование принятых на хранение вещей;

– страхование ответственности таможенного брокера за нарушение договора с клиентом.

– страхование иных видов ответственности (страхование гражданской ответственности аэропортов, гостиничных комплексов, работодателей при трудовых отношениях, природопользователей за загрязнение окружающей среды и т.д.).

2.7. Договоры страхования

Страховые отношения юридически оформляются путём заключения договоров страхования. По этой причине необходимо рассмотреть

вопросы о том, что такое договор, какие их виды выделяют и каковы их особенности.

2.7.1. Понятие и виды договоров страхования

Договор – соглашение двух или более лиц об установлении, изменении или прекращении гражданских прав и обязанностей (ст. 420 Гражданского кодекса Российской Федерации).

Любой договор является разновидностью сделки. Согласно статьям 153 и 154 Гражданского кодекса РФ сделками признаются действия граждан и юридических лиц, направленные на установление, изменение или прекращение гражданских прав и обязанностей. Сделки могут быть двух- или многосторонними (договоры) и односторонними.

Односторонней считается сделка, для совершения которой в соответствии с законом, иными правовыми актами или соглашением сторон необходимо и достаточно выражения воли одной стороны (выдача доверенности, принятие или отказ от наследства, отказ от вещи, публичное обещание награды).

Для заключения договора необходимо выражение согласованной воли двух сторон (двусторонняя сделка) либо трех или более сторон (многосторонняя сделка). В этом и состоит отличие договоров от односторонних сделок.

Договор страхования является одним из видов договоров, разновидностью договоров об оказании услуг.

Можно определить договор страхования как соглашение страховщика и страхователя, по которому страховщик обязуется оказать страховую услугу на определенных законом и договором условиях, а страхователь обязуется её оплатить.

Договор страхования имеет следующие особенности:

- всегда является возмездным и взаимным, т.е. подразумевает оказание услуг за плату, а также то, что стороны в договоре имеют взаимные права и корреспондирующие им обязанности;
- всегда является двусторонним, т.е. в любом договоре страхования имеется сторона страховщика и страхователя. При этом с каждой из сторон может быть как одно, так и несколько лиц. Объект страхования может быть застрахован по одному договору страхования совместно несколькими страховщиками (сострахование). Если в таком договоре не определены права и обязанности каждого из страховщиков, они солидарно отвечают перед страхователем (выгодоприобретателем) за выплату страхового возмещения по договору имущественного страхования или страховой суммы по договору личного страхования. Кроме того, на стороне страхователя тоже могут быть несколько лиц, например, в слу-

чаях если объект страхования принадлежит нескольким лицам на праве общей долевой или совместной собственности;

- обычно является реальным – если в нем не предусмотрено иное, вступает в силу только при оплате страховой премии или первого взноса. Но может быть и консенсуальным, если стороны это предусмотрят, т.е. вступать в силу с момента подписания либо иной даты, согласованной сторонами;

- может быть как публичным, т.е. одинаковым для всех страхователей, так и не быть таким. Договор личного страхования всегда должен быть публичным, т.е. его условия одинаковы для всех страхователей, и страховщик не может по своему усмотрению отказать страхователю в заключении такого договора. То же самое относится и к договорам, заключаемым в области обязательного страхования;

- может заключаться как в обязательном порядке, так и добровольно в зависимости от того относятся ли отношения страховщика и страхователя к области обязательного или добровольного страхования.

Сторонами, то есть теми, кто заключает договор страхования, всегда являются страховщик и страхователь.

В договоре страхования могут упоминаться и другие лица (застрахованное лицо, выгодоприобретатель, сюрвейер и т.д.), они будут участниками страховых отношений, но сторонами договора они не являются.

В главе 48 Гражданского кодекса РФ проводится классификация договоров страхования. Закон выделяет две большие группы договоров:

1. Договоры имущественного страхования (ст.929 ГК РФ). По ним страхуются следующие риски:

- риск утраты (гибели), недостачи или повреждения определенного имущества;

- риск гражданской ответственности (риск ответственности по обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц, а также ответственности по договорам);

- предпринимательский риск (риск убытков от предпринимательской деятельности из-за нарушения своих обязательств контрагентами предпринимателя или изменения условий этой деятельности по не зависящим от предпринимателя обстоятельствам, в том числе риск неполучения ожидаемых доходов).

2. Договоры личного страхования (ст.934 ГК РФ). По ним страхуются следующие риски:

- риск причинения вреда жизни или здоровью;
- риск достижения определенного возраста;
- риск наступления в жизни определенного события.

Иногда договоры страхования гражданской ответственности выделяются в отдельную группу договоров страхования наряду с договорами

личного и имущественного страхования, т.е. в таком случае классификация договоров страхования будет аналогична классификации собственно страхования, приведённой в п. 6.2.

2.7.2. Условия и форма договоров страхования. Срок исковой давности

Любой договор должен содержать определённые законом условия, чтобы считаться заключённым и действительным, и не должен содержать некоторые условия, чтобы не быть признанным недействительным.

Условия, по которым в обязательном порядке в силу закона должно быть достигнуто соглашение между сторонами в договоре, называют существенными. Такие условия договоров страхования перечислены в ст. 942 Гражданского кодекса РФ.

При заключении договора имущественного страхования между страхователем и страховщиком должно быть достигнуто соглашение:

- 1) об определенном имуществе либо ином имущественном интересе, являющемся объектом страхования;
- 2) о характере события, на случай наступления которого осуществляется страхование (страхового случая);
- 3) о размере страховой суммы;
- 4) о сроке действия договора.

При заключении договора личного страхования между страхователем и страховщиком должно быть достигнуто соглашение:

- 1) о застрахованном лице;
- 2) о характере события, на случай наступления которого в жизни застрахованного лица осуществляется страхование (страхового случая);
- 3) о размере страховой суммы;
- 4) о сроке действия договора.

При отсутствии хотя бы одного из условий, указанных выше, договор страхования будет считаться незаключённым и не будет влечь для сторон никаких последствий (то есть права и обязанности сторон по такому договору не возникнут).

В договорах страхования не должно быть условий о:

- 1) страховании противоправных интересов;
- 2) страховании убытков от участия в играх, лотереях и пари;
- 3) страховании расходов, к которым лицо может быть принуждено в целях освобождения заложников.

В противном случае такое условие или весь договор, если условие единственное, будут признаны ничтожными, то есть такой договор не повлечет юридических последствий и каждая из сторон будет обязана возвратить другой все полученное по сделке.

Кроме существенных условий в договорах имеются обычные и случайные условия.

Обычные условия – содержатся в законе или являются обычаем, то есть такие условия характерны для всех договоров определённого вида, могут быть включены в договор, но могут и отсутствовать.

Случайные условия – условия, которые согласовали стороны, изменяют или дополняют обычные условия, обязательно должны быть включены в договор, если его стороны достигли по ним соглашения.

Для договоров страхования характерны некоторые специфические обычные условия, которые указаны в законе:

1) так, страховщик не вправе разглашать полученные им в результате своей профессиональной деятельности сведения о страхователе, застрахованном лице и выгодоприобретателе, состоянии их здоровья, а также об имущественном положении этих лиц. За нарушение тайны страхования страховщик в зависимости от рода нарушенных прав и характера нарушения несет ответственность перед страхователем;

2) страхователь (выгодоприобретатель) вправе отказаться от договора страхования в любое время. Однако при таком отказе уплаченная страховщику страховая премия не подлежит возврату, если договором не предусмотрено иное;

3) если страховая сумма, указанная в договоре страхования имущества или предпринимательского риска, превышает страховую стоимость, договор является ничтожным в той части страховой суммы, которая превышает страховую стоимость. Уплаченная излишне часть страховой премии возврату в этом случае не подлежит;

4) при переходе прав на застрахованное имущество от лица, в интересах которого был заключен договор страхования, к другому лицу права и обязанности по этому договору переходят к лицу, к которому перешли права на имущество. Лицо, к которому перешли права на застрахованное имущество, должно незамедлительно письменно уведомить об этом страховщика;

5) если законом или договором страхования не предусмотрено иное, страховщик освобождается от выплаты страхового возмещения и страховой суммы, когда страховой случай наступил вследствие:

– воздействия ядерного взрыва, радиации или радиоактивного заражения;

– военных действий, а также маневров или иных военных мероприятий;

– гражданской войны, народных волнений всякого рода или забастовок;

б) если договором имущественного страхования не предусмотрено иное, страховщик освобождается от выплаты страхового возмещения за убытки, возникшие вследствие изъятия, конфискации, реквизиции, ареста

ста или уничтожения застрахованного имущества по распоряжению государственных органов.

Форма договора – это способ, посредством которого стороны выражают свою волю на заключение договора.

Согласно ст. 158 Гражданского кодекса РФ договоры могут быть заключены в следующих формах: устная, письменная простая, письменная нотариальная. Иногда в теории отдельно выделяют письменную форму с государственной регистрацией (например, таковым будет договор купли-продажи воздушного судна).

Страхование относится к числу договоров, для которых письменная форма является не просто обязательной, а именно условием его действительности.

Несоблюдение письменной формы влечет недействительность договора страхования, за исключением договора обязательного государственного страхования.

Договоры страхования заключаются в простой письменной форме. Закон не запрещает заключать договор страхования в письменной нотариальной форме, если стороны договорятся о необходимости применения такой формы, однако на практике такие договоры страхования не встречаются. Государственная регистрация договоров страхования в настоящее время не предусмотрена.

Простая письменная форма договора страхования имеет разновидности:

- 1) письменная с заключением двустороннего договора;
- 2) письменная с выдачей полиса (свидетельства, сертификата, квитанции);
- 3) письменная с заключением двустороннего договора и выдачей полиса.

Страховщик при заключении договора страхования вправе применять разработанные им или объединением страховщиков стандартные формы договора (страхового полиса) по отдельным видам страхования.

Часть условий договора страхования могут быть определены в стандартных правилах страхования соответствующего вида, принятых, одобренных или утвержденных страховщиком либо объединением страховщиков (правилах страхования).

Условия, содержащиеся в правилах страхования и не включенные в текст договора страхования (страхового полиса), обязательны для страхователя (выгодоприобретателя), если в договоре (страховом полисе) прямо указывается на применение таких правил и сами правила изложены в одном документе с договором (страховым полисом) или на его оборотной стороне либо приложены к нему. В последнем случае вручение страхователю при заключении договора правил страхования должно быть удостоверено записью в договоре.

При заключении договора страхования страхователь и страховщик могут договориться об изменении или исключении отдельных положений правил страхования и о дополнении правил.

Права сторон договора должны соблюдаться неукоснительно, а обязанности должны выполняться полностью и своевременно. Однако, в случае, если этого не происходит, сторона договора, чьи права нарушены, может принять предусмотренные законом меры для и защиты. Одной из таких мер является обращение в суд с иском (то есть требованием о восстановлении своего права).

Исковой давностью признается срок для защиты права по иску лица, право которого нарушено.

Иными словами, сторона по договору, чьи права нарушены, должна обратиться в суд с иском в пределах этого срока. Если этот срок истек, другая сторона договора может заявить о пропуске срока, в защите нарушенного права суд по этой причине откажет.

В исключительных случаях, когда суд признает уважительной причину пропуска срока исковой давности по обстоятельствам, связанным с личностью истца (тяжелая болезнь, беспомощное состояние, неграмотность и т.п.), срок исковой давности может быть восстановлен.

Общий срок исковой давности, то есть характерный для всех требований, по которым в законе не указаны какие-либо особые сроки, составляет 3 года. Течение срока исковой давности начинается со дня, когда лицо узнало или должно было узнать о нарушении своего права и о том, кто является надлежащим ответчиком по иску о защите этого права.

Срок исковой давности по требованиям, вытекающим из договора имущественного страхования, за исключением договора страхования риска ответственности по обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц, составляет 2 года.

Срок исковой давности по требованиям, вытекающим из договора страхования риска ответственности по обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц, составляет 3 года.

По договорам личного страхования срок исковой давности применяется общий (3 года).

2.8. Отдельные разновидности договоров страхования в области авиации

В области авиации можно встретить несколько специальных разновидностей договоров страхования. Далее будут рассмотрены и охарактеризованы их основные разновидности.

2.8.1. Договоры страхования средств воздушного транспорта

Договоры страхования средств воздушного транспорта являются видом договоров страхования средств транспорта (каска), у которых имеется особый объект страхования – воздушное судно. Договоры каска, в свою очередь, являются разновидностью договоров имущественного страхования.

Термин «каска» (от исп. *casco* – шлем или нидерл. *casco* – корпус) означает страхование средств транспорта (автомобилей, морских и речных судов, самолётов, вагонов) от ущерба, хищения или угона, не включая страхование перевозимого имущества (карга, англ. *cargo*), а также ответственности перед третьими лицами и какие-либо иные риски.

По договору страхования могут быть застрахованы средства воздушного транспорта:

- воздушные суда любых видов и типов (самолеты, вертолеты и т.д.), различного производственного назначения (пассажирские, грузовые, грузопассажирские и т.д.), относящиеся к гражданской авиации (включая коммерческую гражданскую авиацию и авиацию общего назначения), имеющие сертификат летной годности (удостоверение о годности к полетам) и зарегистрированные в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации;
- воздушные суда любых видов и типов (самолеты, вертолеты и т.д.), относящиеся к государственной авиации, зарегистрированные в порядке, установленном действующим законодательством Российской Федерации.

Под каска самолета подразумевается страхование следующих объектов: фюзеляж, крыло, шасси, двигатели, электро- и гидравлические системы, навигационное и другое специальное оборудование, любое дополнительное оборудование, установленное внутри или на корпусе самолета или перевозимое на борту, запасные части.

Обычно не принимаются на страхование:

- воздушные суда, относящиеся к экспериментальной авиации;
- воздушные суда, не имеющие сертификат летной годности и не зарегистрированные в установленном законодательством порядке;
- воздушные суда, конструктивные элементы (двигатели, корпус, шасси, конструкции, навигационные и иные системы, машины и оборудование) которых находятся в аварийном состоянии;
- воздушные суда, исчерпавшие свой летный ресурс, или количество ремонтов которых превысило три (включая капитальный);
- находящееся в воздушных судах имущество, не принадлежащее страхователю и не полученное им в результате договорных отношений.

При страховании имущества страховая сумма не может превышать его действительной стоимости на момент заключения договора (страховой стоимости).

Как правило, страховым полисом, без каких-либо оговорок покрывается корпус (каска) вместе с установленным оборудованием на одном из следующих условий: от всех рисков или в случае полной гибели.

Наиболее широким видом покрытия является покрытие на условиях от всех рисков, которое включает и условия полной гибели. Оно означает, что по этому виду страхования страховщик возмещает убытки от гибели или повреждения авиатранспортного средства вследствие любой причины во время полета, подруливания, нахождения на земле или на воде. При этом страхуемый риск разбивается поэтапно: полет, выруливание и буксировка, риски во время стоянки. Подобная разбивка связана с разными уровнями франшиз, применяемых на каждом из этих этапов.

Следует отметить, что при нормальной эксплуатации авиатранспорта полис покрывает риски и во время стоянки, и во время полета.

Однако во время нахождения средства авиатранспорта на приколе, или длительной стоянке возникает необходимость страхового покрытия на это время только от наземных рисков. Тогда в полисе делается специальная оговорка о покрытии наземного риска, по которому применяется отдельная ставка и франшиза.

Если по условиям страхования появившийся убыток подлежит возмещению со стороны страховщика, то он возмещает также все необходимые и целесообразные произведенные страхователем расходы по спасению, охране и транспортировке застрахованного имущества до ближайшего места ремонта.

Как правило, не возмещаются косвенные убытки, потеря прибыли, а также убытки, явившиеся следствием естественного износа, коррозии, конструктивных дефектов, порчи электрооборудования или отдельных механизмов, механической поломки деталей и частей, если такой ущерб не явился результатом гибели или повреждения, вызванных пожаром, ударом молнии, взрывом, столкновением, контактом средства авиатранспорта с другим объектом, злоумышленными действиями.

Стандартные условия страхования предусматривают ответственность страховщика на базе страховой стоимости, т.е. в случае полной или конструктивной полной гибели авиатранспортного средства. Страховщик имеет право или возместить страхователю стоимость, указанную в полисе или заменить погибшее авиатранспортное средство другим того же типа и класса. Такая возможность, предоставленная страховщикам, не всегда удовлетворяет страхователей, поэтому предпочтительным является вариант страхового возмещения в денежной форме.

Ставки премии по страхованию каска рассчитываются несколькими методами: за каждый час полета – в фиксированной сумме; за каждый полет – в фиксированной сумме; в процентах от стоимости самолета.

Ставка за каждый час полета обычно применяется при нерегулярных и кратковременных полетах (при испытательных полетах или при обучении пилотов, их переподготовке и т.п.).

Ставка в виде фиксированной суммы за каждый полет обычно применяется при перегонах и разовых рейсах.

Ставка премии в виде фиксированного процента от страховой стоимости используется при страховании флотов авиакомпаний, осуществляющих регулярные рейсы. (Ставки устанавливаются для групп однородных машин).

В целом ставки премии по страхованию авиакаско изменяются в очень широких пределах. Это зависит от множества факторов, наиболее существенными из которых являются: данные по авариям страхователя; технический уровень обслуживания самолетов; квалификация и опыт пилотов (количество налетанных часов); характер совершаемых операций (коммерческие рейсы по известному маршруту или самолеты спецназначения – пожарные, монтажные и т.п.); климатические условия, рельеф местности района полетов; тип и возраст самолета; характер перевозимого груза; возможность причинения вреда самолету; частота взлетов и посадок.

Поскольку договоры страхования средств воздушного транспорта не указаны в Воздушном кодексе РФ в числе договоров, которые заключаются в обязательном порядке, данная группа договоров относится к договорам добровольного страхования.

2.8.2. Договоры страхования грузов

Договор страхования перевозимых грузов (карго, англ. cargo) – разновидность договоров имущественного страхования, объектом которых является защита от различных убытков, связанных с транспортировкой груза, перевозимого транспортом (в том числе, авиационным). Страхование грузов подразумевает страховую защиту в процессе перевозки (перемещения) груза из одного пункта в другой, как правило, с момента передачи груза грузоотправителем до момента получения его грузополучателем.

При страховании имущества страховая сумма не может превышать его действительной стоимости на момент заключения договора (страховой стоимости). Однако, страховая сумма может превышать стоимость груза в месте его приобретения на величину ожидаемой прибыли и транспортных расходов. Объектом страхования карго могут быть имущественные интересы, связанные не только со стоимостью груза, но и расходы по транспортировке, ожидаемая прибыль таможенные платежи, комиссионные расходы посредникам, расходы, связанные с непредвиденными обстоятельствами в ходе транспортировки.

К страховым рискам в правилах страхования грузов относятся их порча, утрата, гибель в результате различных событий. Выделяют три основных типовых условия о страховых рисках:

1. Условие с ответственностью за все риски. Оно является наиболее широким, но не покрывает все риски буквально. Из этих условий исключаются:

- повреждение и гибель груза от всякого рода военных действий, орудий войны, пиратских действий, конфискации, ареста или уничтожения по требованию властей;
- риски радиации;
- умысла и грубой неосторожности страхователя или его представителей;
- нарушения установленных правил перевозки, пересылки и хранения грузов, несоответствия упаковки;
- влияние трюмного воздуха или особых свойств груза;
- огня или взрыва, если без ведома страховщика на судно одновременно были погружены вещества, опасные в отношении взрыва и самовозгорания;
- недостачи груза при целостности наружной упаковки;
- повреждения груза грызунами, червями, насекомыми;
- замедления в доставке груза и падения цен и др.

2. Условие страхования с ответственностью за частную аварию, в отличие от первого, имеет твердый перечень рисков, по которым страховщик несет ответственность. К страховым рискам обычно относятся:

- огонь, молния, буря, вихрь и другие стихийные бедствия, крушение или столкновение воздушных судов между собой или удара их о неподвижные или плавающие предметы;
- пропажа воздушного судна без вести;
- несчастные случаи при погрузке, укладке, выгрузке груза и приеме топлива.

3. Условие страхования без ответственности за повреждения, кроме случаев крушения, предусматривает ответственность страховщика только за случаи полной гибели всего или части груза, а за повреждение груза – лишь в случае какого-либо происшествия (в целом именуемого крушением) с воздушным судном. Перечень страховых случаев и совокупность исключений из страхового покрытия данного условия в целом совпадает с условием с ответственностью за частную аварию. Риски, которые обычно являются исключением (например, военные риски), по согласованию сторон также могут быть застрахованы по отдельному договору.

Стороны договора страхования карго:

- страхователь – юридическое или физическое лицо, имеющее определенным имущественный интерес (грузоотправитель, грузополучатель, перевозчик, экспедитор);

- страховщик – юридическое лицо, принимающее на себя обязательство возместить убытки, возникшие в процессе транспортировки, при наступлении событий от которых осуществляется страхование;

- выгодоприобретатель (бенефициар) – юридическое или физическое лицо, имеющее интерес в застрахованном грузе, в пользу которого заключен договор страхования и который вправе получить страховое возмещение всего убытка или его части. Таким лицом может быть получатель, указанный в товарно-транспортных документах, например, покупатель, или уполномоченное им лицо (брокер, экспедитор). Иногда выгодоприобретатель может быть не известен, в этом случае выписывается полис на предъявителя, такое страхование называется «страхование за счет кого следует».

Договор страхования груза заключается на основе письменного заявления, в котором страхователь обязан сообщить точные сведения, имеющие существенное значение, позволяющие страховщику судить о степени риска:

- наименование и юридический адрес страхователя;
- сведения о грузе;
- условия транспортировки;
- сведения о перевозчике;
- страховая стоимость и страховая сумма;
- условия страхования;
- срок страхования и др.

Страховая компания может заключать договор с осмотром и составлением описи и указанием всей информации по грузу, а также и без осмотра в зависимости от обстоятельств перевозки и желания страхователя. Ответственность за правильность информации о грузе несет страхователь. Он должен сообщать страховщику о всех заключенных или заключаемых договорах по данному грузу, принимать все меры предосторожности, сообщать страховщику, как только это станет ему известно, о всех существенных изменениях в риске, а также место нахождения утраченного груза, если последний найден.

В заявлении страхователь должен подтвердить, что все сведения, изложенные в нем, являются достоверными и что он ознакомлен и согласен с правилами страхования грузов данной компании. На основании заявления страхователь и страховщик заключают договор страхования, который может быть оформлен только в письменной форме. Несоблюдение этого требования влечет недействительность договора.

При страховании грузов могут применяться различные виды страховых полисов: рейсовые, срочные, смешанные, генеральные.

По рейсовому полису объект страхуется на перевозку из одного пункта в другой, по временному (срочному) страхуется на определенное время (срок), а по смешанному полису и на рейс, и на срок.

Систематическое страхование разных партий однородного имущества (товаров, грузов и т.п.) на сходных условиях в течение определенного срока может по соглашению страхователя со страховщиком осуществляться на основании одного договора страхования – генерального полиса (ст. 941 ГК РФ).

Договором страхования груза может быть предусмотрена франшиза как условная, так и безусловная.

Страховые тарифы устанавливаются на основе актуарных расчетов с учетом многочисленных факторов, таких как характер груза, упаковка, условия транспортировки, характер и способ перевозки, продолжительность рейса, количество перегрузок в пути, состояние транспортного средства, опасности при перевозке, проблемы на отдельных участках перевозки и др. Устанавливаются базовые ставки и система скидок и надбавок в определенном проценте от базовой ставки.

Срок действия договора страхования устанавливается по соглашению сторон: от одного рейса до одного года. Страховая защита груза может начинаться с любого момента схемы перевозки, заканчивается в момент доставки груза в пункт назначения и передачи его перевозчиком грузополучателю.

Первое место среди всех документов, подтверждающих страховой случай и размер убытков, занимает страховой акт, составленный аварийным комиссаром – аварийный сертификат, который содержит описание причин и размера убытка при любом страховом случае, а также другие данные, позволяющие судить о наличии ответственности страховщика. Аварийный комиссар – физическое или юридическое лицо, к услугам которого прибегают страховщики для защиты своих интересов при наступлении страхового случая с застрахованным имуществом. Аварийный комиссар обычно назначается страховщиком. На основании аварийного сертификата страховщик принимает решение об оплате или отклонении претензии страхователя. Расходы страхователя по оформлению убытка возмещаются ему вместе с суммой ущерба по грузу.

2.8.3. Договоры страхования гражданской ответственности владельцев средств воздушного транспорта

Договоры страхования гражданской ответственности владельцев средств воздушного транспорта являются разновидностью договоров страхования гражданской ответственности.

Договоры страхования гражданской ответственности владельцев средств воздушного транспорта, в свою очередь, подразделяются на договоры страхования ответственности перевозчика за:

- вред, причиненный жизни, здоровью имуществу пассажиров;
- гибель или повреждение багажа и ручной клади;

- гибель или повреждение груза;
- вред, причиненный жизни или здоровью либо имуществу третьих лиц при эксплуатации воздушного судна.

Указанные выше договоры заключаются в обязательном порядке. Статьей 50 Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок, заключенной в Монреале 28 мая 1999 года и к которой Россия присоединилась с 21 августа 2017 года (далее – Монреальская конвенция)¹, предусмотрено, что государства-участники требуют, чтобы их перевозчики обеспечили надлежащее страхование своей ответственности в соответствии с Конвенцией. Государство-участник, в которое перевозчик выполняет полеты, может потребовать от него доказательств обеспечения надлежащего страхования своей ответственности по Конвенции.

Статьями 131, 133 и 134 Воздушного кодекса РФ также предусмотрено, что страхование от указанных рисков ответственности является обязательным.

Следует отметить, что при международных авиаперевозках применяются нормы Монреальской конвенции, если перевозка, при которой, место отправления и место назначения расположены на территории двух государств, ратифицировавших Монреальскую конвенцию, либо одного и того же государства, ратифицировавшего её, если остановка предусмотрена на территории другого государства, независимо от того, ратифицировало ли это государство Конвенцию.

В остальных случаях при международных авиаперевозках применяются нормы Варшавской конвенции 1929 года, либо в ряде случаев никакие международные договоры не применяются, так как государства пунктов отправления и назначения их не заключали.

При авиаперевозках в пределах территории Российской Федерации применяется Воздушный кодекс РФ и законодательство РФ.

Для того чтобы охарактеризовать в полной мере договоры страхования ответственности владельцев средств воздушного транспорта, необходимо в первую очередь рассмотреть сами условия и размер его ответственности.

Ответственности владельцев средств воздушного транспорта посвящены Глава III Монреальской конвенции и Глава XVII Воздушного кодекса РФ.

Так, согласно ст. 130 Воздушного кодекса РФ, за вред, причиненный жизни или здоровью либо имуществу пассажира воздушного судна при воздушной перевозке, владелец воздушного судна несет ответственность в размере, предусмотренном гражданским законодательством

¹ «Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок», заключена в г. Монреале 28.05.1999 // Бюллетень международных договоров. 2017. № 10, октябрь.

Российской Федерации, если иное не предусмотрено международным договором Российской Федерации. За вред, причиненный жизни или здоровью либо имуществу третьих лиц при воздушной перевозке, владелец воздушного судна несет ответственность в размере, предусмотренном гражданским законодательством Российской Федерации, если иное не предусмотрено международным договором Российской Федерации.

Иными словами, Воздушный кодекс РФ предполагает полное возмещение убытков во всех случаях, кроме тех, когда иные правила предусмотрены в законе или международном договоре, которым является, к примеру, Монреальская конвенция.

В статьях 17–19 Монреальской конвенции установлены следующие условия ответственности авиаперевозчика:

1. Перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае смерти или телесного повреждения пассажира, только при условии, что происшествие, которое явилось причиной смерти или повреждения, произошло на борту воздушного судна или во время любых операций по посадке или высадке (пункт 1 статьи 17 Конвенции).

2. Перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае уничтожения, утери или повреждения зарегистрированного багажа, только при условии, что случай, который явился причиной уничтожения, утери или повреждения, произошел на борту воздушного судна или во время любого периода, в течение которого зарегистрированный багаж находился под охраной перевозчика. (пункт 2 статьи 17 Конвенции).

3. Перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае уничтожения, утери или повреждения груза, только при условии, что событие, ставшее причиной такого вреда, произошло во время воздушной перевозки (пункт 1 статьи 18 Конвенции).

4. Перевозчик несет ответственность за вред, происшедший вследствие задержки при воздушной перевозке пассажиров, багажа или груза (статья 19 Конвенции).

Согласно статье 20 Монреальской конвенции, если перевозчик докажет, что вред был причинен или его причинению способствовали небрежность, неправильное действие или бездействие лица, требующего возмещения, или лица, от которого происходят его права, перевозчик полностью или частично освобождается от ответственности перед требующим возмещения лицом в той мере, в какой такие небрежность, неправильное действие или бездействие причинили вред или способствовали его причинению.

Кроме того, перевозчик не несет ответственности, если и в той мере, в какой он докажет, что уничтожение, утеря или повреждение груза произошли в результате одного или нескольких перечисленных ниже обстоятельств:

- а) присущего грузу дефекта, качества или порока;
- б) неправильной упаковки груза лицом, кроме перевозчика, его служащих или агентов;

- с) акта войны или вооруженного конфликта;
- д) акта органа государственной власти, связанного с ввозом, вывозом или транзитом груза.

Перевозчик также не несет ответственности за вред, причиненный вследствие задержки, если он докажет, что им и его служащими и агентами приняты все возможные, разумно необходимые меры к тому, чтобы избежать вреда, или что ему или им было невозможно принять такие меры.

Теперь рассмотрим размер ответственности авиаперевозчика.

В соответствии со статьей 21 Монреальской конвенции, предусматривающей компенсацию в случае смерти или телесного повреждения пассажиров. В отношении вреда, причиненного согласно пункту 1 статьи 17 и не превышающего 100 000 специальных прав заимствования¹ на каждого пассажира, перевозчик не может исключать или ограничивать свою ответственность. Перевозчик не несет ответственности за вред, причиненный согласно пункту 1 статьи 17, в той мере, в какой вред превышает на каждого пассажира 100 000 специальных прав заимствования, если перевозчик докажет, что:

- а) такой вред не был причинен из-за небрежности, или другого неправильного действия, или бездействия перевозчика, или его служащих, или агентов;
- б) такой вред причинен исключительно из-за небрежности, или другого неправильного действия, или бездействия третьей стороны.

Таким образом, согласно Монреальской конвенции, ответственность авиаперевозчика может носить ограниченный характер.

Воздушный кодекс РФ в статье 117 устанавливает особенное положение по сравнению с Монреальской конвенцией и обязывает авиаперевозчика обеспечить выплату компенсации в счет возмещения вреда, причиненного при воздушной перевозке жизни пассажира воздушного судна, гражданам, имеющим право на возмещение вреда в случае смерти кормильца в соответствии с гражданским законодательством, при отсутствии таких граждан – родителям, супругу, детям умершего пассажира воздушного судна, а в случае смерти пассажира воздушного судна, не имевшего самостоятельного дохода, – гражданам, у которых он находился на иждивении, в сумме 2 млн рублей. Указанная компенсация распределяется между гражданами, имеющими право на ее получение, пропорционально количеству таких граждан.

Перевозчик обязан обеспечить выплату компенсации в счет возмещения вреда, причиненного при воздушной перевозке здоровью пассажира воздушного судна, в сумме, определяемой исходя из характера и степени тяжести повреждения здоровья в соответствии с нормативами,

¹ На 03.10.2018 1 специальное право заимствования (СПЗ, SDR) = 91,58 руб. С учётом инфляции пределы ответственности с 30 декабря 2009 года повышены решением ИКАО до 113 100 СПЗ, т.е. 10 357 698 руб.

установленными Правительством Российской Федерации¹. Размер указанной компенсации не может превышать 2 млн рублей.

В случае, если определенный в соответствии с гражданским законодательством размер возмещения вреда, причиненного при воздушной перевозке жизни или здоровью пассажира воздушного судна, превышает размер компенсации в счет возмещения вреда, выплата указанной компенсации не освобождает перевозчика от возмещения такого вреда в части, превышающей сумму произведенной компенсации.

Следовательно, российское законодательство, в отличие от международных норм, предусматривает минимальную гарантированную выплату независимо от фактического размера причиненного вреда жизни и здоровью.

В части размеров ответственности авиаперевозчика за вред, причиненный имуществу пассажиров и перевозимым грузам, ситуация несколько иная.

Так, согласно пункту 2 статьи 22 Монреальской конвенции при перевозке багажа ответственность перевозчика в случае уничтожения, утери, повреждения или задержки ограничивается суммой 1000 специальных прав заимствования в отношении каждого пассажира (на 03.10.2018 г. – 1131 СПЗ, 103576,98 руб.), за исключением случаев, когда пассажир сделал в момент передачи зарегистрированного багажа перевозчику особое заявление о заинтересованности в доставке и уплатил дополнительный сбор, если это необходимо. В этом случае перевозчик обязан уплатить сумму, не превышающую объявленную сумму, если только он не докажет, что эта сумма превышает действительную заинтересованность пассажира в доставке.

При перевозке груза ответственность перевозчика в случае уничтожения, утери, повреждения или задержки ограничивается суммой 17 специальных прав заимствования за килограмм (на 03.10.2018 г. – 19 СПЗ, 1740,02 руб.), за исключением случаев, когда отправитель сделал в момент передачи места перевозчику особое заявление о заинтересованности в доставке и уплатил дополнительный сбор, если это необходимо. В этом случае перевозчик обязан уплатить сумму, не превышающую объявленную сумму, если только он не докажет, что эта сумма превышает действительную заинтересованность отправителя в доставке.

Для сравнения статьей 119 Воздушного кодекса РФ установлены следующие пределы ответственности перевозчика:

- за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, принятых к воздушной перевозке с объявлением ценности, – в размере объявленной ценности;

¹ Имеется в виду Постановление Правительства РФ от 15.11.2012 № 1164 «Об утверждении Правил расчета суммы страхового возмещения при причинении вреда здоровью потерпевшего».

- за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, принятых к воздушной перевозке без объявления ценности, – в размере их стоимости, но не более 600 рублей за килограмм веса багажа или груза;

- за утрату, недостачу или повреждение (порчу) ручной клади – в размере ее стоимости, а в случае невозможности ее установления – в размере не более чем 11 000 рублей.

Разные подходы к определению пределов ответственности авиаперевозчика у Монреальской конвенции и Воздушного кодекса РФ в части причинения вреда в связи с задержкой перевозки.

Так, пунктом 1 статьи 22 Монреальской конвенции установлено, что в случае вреда, причиненного при перевозке лиц в результате задержки, о которой говорится в статье 19 Конвенции, ответственность перевозчика в отношении каждого пассажира ограничивается суммой 4150 специальных прав заимствования (на 03.10.2018 г. – 4694 СПЗ, 429 876,52 руб.).

В соответствии со ст. 120 Воздушного кодекса РФ за просрочку доставки пассажира, багажа или груза в пункт назначения перевозчик уплачивает штраф в размере 25% установленного федеральным законом минимального размера оплаты труда¹ за каждый час просрочки, но не более чем 50% провозной платы, если не докажет, что просрочка имела место вследствие непреодолимой силы, устранения неисправности воздушного судна, угрожающей жизни или здоровью пассажиров воздушного судна, либо иных обстоятельств, не зависящих от перевозчика.

Монреальская конвенция прямо не устанавливает, но предполагает, что авиаперевозчик будет страховать свою гражданскую ответственность, ориентируясь на указанные выше пределы ответственности.

Российское законодательство использует другой подход: для авиаперевозчиков четко установлена обязанность застраховать указанные выше риски ответственности и непосредственно законом определены требования к условиям таких договоров страхования.

Согласно статье 8 Федерального закона от 14.06.2012 № 67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном»² объектом страхования по договору обязательного

¹ Согласно ст. 5 Федерального закона от 19.06.2000 № 82-ФЗ (ред. от 07.03.2018) «О минимальном размере оплаты труда» базовая сумма, применяемая для исчисления налогов, сборов, штрафов и иных платежей, размер которых в соответствии с законодательством Российской Федерации определяется в зависимости от минимального размера оплаты труда, с 01.01.2001 составляет 100 рублей, т.е. в данном случае штраф составляет 25 рублей в час.

² Федеральный закон от 14.06.2012 № 67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном» в ред. федер. закона от 29.07.2017 № 277-ФЗ // Российская газета. 18.06.2012. № 136 (далее – ФЗ об ОСГОП).

страхования являются имущественные интересы перевозчика, связанные с риском его гражданской ответственности по обязательствам, возникающим вследствие причинения при перевозках вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров.

В договоре обязательного страхования страховые суммы по каждому риску гражданской ответственности должны быть указаны раздельно:

1) по риску гражданской ответственности за причинение вреда жизни пассажира в размере не менее чем 2 млн 25 тысяч рублей на одного пассажира;

2) по риску гражданской ответственности за причинение вреда здоровью пассажира в размере не менее чем 2 млн рублей на одного пассажира;

3) по риску гражданской ответственности за причинение вреда имуществу пассажира в размере не менее чем 23 тысячи рублей на одного пассажира.

Страховые суммы устанавливаются для каждого страхового случая и не могут изменяться в период действия договора обязательного страхования.

Срок действия договора обязательного страхования не может быть менее года. При перевозках на внутреннем водном транспорте срок действия договора обязательного страхования может быть менее года, но не может быть менее периода навигации.

В договоре обязательного страхования не может устанавливаться франшиза (часть причиненного вреда, не возмещаемая по договору обязательного страхования) по рискам гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни или здоровью пассажиров.

Следует учесть, что положения ФЗ об ОСГОП позволяют авиаперевозчикам руководствоваться положениями международных конвенций, если их условия защиты пассажиров превосходят установленные национальным законодательством требования. Большинство российских авиаперевозчиков страхуют ответственность в соответствии с международными требованиями, то есть с большими, чем 2 млн рублей, лимитами по рискам ущерба жизни и здоровью пассажиров.

Кроме ФЗ об ОСГОП, обязательные требования установлены и Воздушным кодексом РФ. Так, в соответствии со ст. 131 Воздушного кодекса РФ страхование ответственности владельца воздушного судна перед третьими лицами за вред, причиненный жизни или здоровью либо имуществу третьих лиц при эксплуатации воздушного судна, является обязательным.

При выполнении полетов и авиационных работ в воздушном пространстве Российской Федерации минимальный размер страховой суммы устанавливается в размере не менее чем два минимальных размера

оплаты труда (200 рублей на 03.10.2018), установленных федеральным законом на момент заключения договора страхования, за каждый килограмм максимальной взлетной массы воздушного судна.

Также необходимо понимать, что если размер вреда, причиненного при авиаперевозке, превысит страховую сумму по соответствующему договору страхования ответственности, то авиаперевозчик будет вынужден возмещать часть вреда, не покрытого страховой выплатой, из собственных средств.

Согласно пункту 17 Федеральных авиационных правил «Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки, требованиям федеральных авиационных правил» от 07.10.2015 № 39163 наличие действующего договора страхования гражданской ответственности является одним из условий выдачи авиаперевозчику сертификата эксплуатанта.

2.8.4. Страхование авиационного персонала, ответственности владельцев и операторов аэропортов и производителей авиационной техники

В широком смысле страхование авиаперсонала складывается из нескольких договоров страхования, часть которых может применяться в отношении сотрудников самых различных предприятий вне зависимости от их профиля, а часть – довольно специализирована и применяется преимущественно при страховании членов экипажей воздушных судов.

К договорам страхования авиационного персонала относятся договоры:

- обязательное страхование жизни и здоровья членов экипажа пилотируемого воздушного судна согласно требованиям статьи 132 Воздушного кодекса РФ;
- страхование медицинских расходов граждан, выезжающих за рубеж;
- добровольное медицинское страхование;
- страхование лётного состава на случай утраты профессиональной трудоспособности.

Страхование жизни и здоровья летного состава и наземного персонала авиакомпаний осуществляется российскими страховщиками в форме страхования от несчастного случая и носит обязательный характер для страхователя.

Это страхование производится на случай повреждения здоровья (со смертельным исходом или без него) служащих страхователя во время

исполнения им служебных обязанностей и осуществляется за счёт средств работодателя. Минимальная страховая сумма, установленная Воздушным кодексом РФ на каждого члена экипажа, – 1 000 000 рублей. В случае если для выполнения международного рейса требуется застраховать ответственность в большем размере, Воздушный кодекс РФ это не запрещает.

Согласно пункту 17 Федеральных авиационных правил «Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки, требованиям федеральных авиационных правил» от 07.10.2015 № 39163 наличие действующего договора страхования жизни и здоровья членов экипажа пилотируемого воздушного судна является одним из условий выдачи авиоперевозчику сертификата эксплуатанта.

При осуществлении зарубежных рейсов летному составу авиакомпаний как правило оформляется международный медицинский полис, обеспечивающий покрытие экстренных медицинских расходов в результате несчастного случая. Минимальная страховая сумма – 30 тыс. евро.

При страховании жизни и здоровья личного состава в дополнение к страхованию от несчастных случаев при выполнении внутренних полетов, а также для сотрудников, полеты не выполняющих, применяется добровольное медицинское страхование (ДМС), обеспечивающее широкий спектр услуг оказания медицинской помощи.

Страхование на случай утраты профессиональной трудоспособности может осуществляться авиакомпаниями добровольно с целью обеспечения должного уровня социальной защищенности сотрудников.

Страхование гражданской ответственности аэропортов связано со множеством рисков, так как современный аэропорт представляет собой сложный инженерный комплекс сооружений, зданий, оборудования. Страхование должно обезопасить аэропорт в отношении рисков нанесения телесного повреждения, имущественного убытка и вреда личности, возникающих вследствие исполнения персоналом аэропорта своих установленных обязанностей, функций и любых работ, имеющих отношение: к приёму и отправке пассажиров, багажа, грузов и почты; организации и обслуживанию полётов воздушных судов; поставке авиационных продуктов; управлению воздушным движением.

При установлении лимита ответственности владельца аэропорта обычно исходят из стоимости самого дорогого воздушного судна, обслуживаемого в данном аэропорту, и ряда иных параметров. Страхование ответственности аэропортов в международной практике осуществляется на условиях типового полиса Ассоциации авиационных андер-

райтеров Ллойда «Ариэль» – форма 48FLY00001 «Полис страхования ответственности владельцев и операторов аэропортов».

При страховании ответственности производителей авиационной техники объектом страхования являются не противоречащие законодательству РФ имущественные интересы, связанные с возмещением страхователем причиненного им вреда жизни и здоровью или имуществу физических лиц, а также вреда, причиненного имуществу юридических лиц, если:

- вред жизни и здоровью или имуществу причинен в прямой связи с использованием авиационной техники;
- страховой случай, повлекший причинение вреда, имел место при использовании авиационной техники по назначению в период времени, который указан в договоре страхования.

По договору страхования могут быть застрахованы риски гражданской ответственности страхователя за вред, причиненный авиационной техникой, разработанной, изготовленной или отремонтированной страхователем для использования в гражданской или государственной авиации только в коммерческих или гуманитарных целях, а в экспериментальной авиации – только в коммерческих или гуманитарных целях.

Развитие в России страхования ответственности производителей авиационной техники не только будет защищать имущественные интересы российских авиастроителей, но и позволит повысить конкурентоспособность отечественной продукции на внешнем рынке.

В России страхование всех вышеприведенных рисков осуществляется страховыми компаниями на основе правил страхования, большая часть которых базируется на типовых правилах страхования, созданных рабочими группами, сформированными Российской Ассоциацией Авиационных и Космических Страховщиков. В основу указанных Правил положены формы полисов, оговорки и положения Ассоциации авиационных андеррайтеров Ллойда (L.A.U.A.).

2.9. Государственное регулирование страховой деятельности

Регулирование страховой деятельности со стороны государства – важный элемент функционирования и развития страховых отношений. Регулирование выражается в двух основных формах – страховом надзоре и защите конкуренции. Рассмотрим и охарактеризуем эти формы регулирования.

2.9.1. Государственный надзор за страховой деятельностью

Страховой надзор – деятельность органов государственной власти, осуществляемая в целях соблюдения страховщиками страхового зако-

нодательства, предупреждения и пресечения нарушений участниками отношений, регулируемых Законом о страховом деле, страхового законодательства, обеспечения защиты прав и законных интересов страхователей, иных заинтересованных лиц и государства, эффективного развития страхового дела¹.

Страховой надзор осуществляется на принципах законности, гласности и организационного единства.

Страховой надзор в настоящее время (2018 год) осуществляется Банком России.

В разное время в России страховой надзор осуществляли:

с 1992 по 1996 гг. – Госстрахнадзор (Росстрахнадзор),

с 1996 по 2004 гг. – Департамент страхового надзора Министерства Финансов РФ,

с 2004 по 2011 гг. – Федеральная служба страхового надзора (ФССН),

с 2011 по 2013 гг. – Федеральная служба по финансовым рынкам (ФСФР),

с 2013 г. по настоящее время – Центральный банк России.

Центральный банк Российской Федерации (Банк России) – особый публично-правовой институт России, имеющий статус юридического лица, главный банк первого уровня. Главный эмиссионный и денежно-кредитный регулятор страны, разрабатывающий и реализующий во взаимодействии с Правительством РФ единую государственную денежно-кредитную политику и наделённый особыми полномочиями, в частности, правом эмиссии денежных знаков и регулирования деятельности банков и страховых организаций.

Банк России является мегарегулятором всех финансовых рынков РФ, т.е. в его функции входит установление правил функционирования, наблюдение и надзор над всем финансовым сектором экономики, в том числе над сферой страхования.

Страховой надзор включает в себя:

1) лицензирование деятельности субъектов страхового дела и ведение единого государственного реестра субъектов страхового дела, реестра объединений субъектов страхового дела;

2) контроль за соблюдением страхового законодательства, в том числе путем проведения на местах проверок деятельности субъектов страхового дела, и достоверности представляемой ими отчетности, а также за обеспечением страховщиками их финансовой устойчивости и платежеспособности;

¹ Закон РФ от 27.11.1992 № 4015-1 «Об организации страхового дела в Российской Федерации»: в ред. федер. закона от 03.08.2018 № 320-ФЗ // Российская газета». 12.01.1993. № 6. Ст. 30.

3) выдачу разрешений на увеличение размеров уставных капиталов страховых организаций за счет средств иностранных инвесторов, на совершение с участием иностранных инвесторов сделок по отчуждению акций;

4) принятие решения о назначении временной администрации при банкротстве страховщика.

Как уже упоминалось в предыдущей главе, ряду субъектов страхования для осуществления своей деятельности требуется лицензия. Лицензия на осуществление страхования, перестрахования, взаимного страхования, посреднической деятельности в качестве страхового брокера – специальное разрешение на право осуществления страховой деятельности, предоставленное органом страхового надзора субъекту страхового дела.

Лицензия выдается:

1) страховой организации на осуществление:

добровольного страхования жизни;

добровольного личного страхования, за исключением добровольного страхования жизни;

добровольного имущественного страхования;

вида страхования, осуществление которого предусмотрено федеральным законом о конкретном виде обязательного страхования (например, ОСГОП, ОСАГО);

перестрахования в случае принятия по договору перестрахования обязательств по страховой выплате;

2) перестраховочной организации на осуществление перестрахования;

3) обществу взаимного страхования на осуществление взаимного страхования в форме добровольного страхования, а в случаях, если в соответствии с федеральным законом о конкретном виде обязательного страхования общество имеет право осуществлять обязательное страхование в форме обязательного страхования;

4) страховому брокеру на осуществление посреднической деятельности в качестве страхового брокера.

Лицензия выдается без ограничения срока ее действия и действует со дня ее получения субъектом страхового дела. Лицензия не подлежит передаче другим лицам.

Банк России вправе в порядке, установленном законом, выдать, аннулировать, приостановить, возобновить и отозвать лицензию страховой организации.

Банк России вправе в порядке, установленном Кодексом РФ об административных правонарушениях, привлекать страховые организации к административной ответственности за допущенные при осуществлении своей деятельности правонарушения.

2.9.2. Защита конкуренции на страховом рынке

Регулирование монополистической деятельности и недобросовестной конкуренции осуществляется Федеральным законом от 26 июля 2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции»¹.

В данном федеральном законе даются следующие понятия:

1. Конкуренция – соперничество хозяйствующих субъектов, при котором самостоятельными действиями каждого из них исключается или ограничивается возможность каждого из них в одностороннем порядке воздействовать на общие условия обращения товаров на соответствующем товарном рынке.

2. Дискриминационные условия – условия доступа на товарный рынок, условия производства, обмена, потребления, приобретения, продажи, иной передачи товара, при которых хозяйствующий субъект или несколько хозяйствующих субъектов поставлены в неравное положение по сравнению с другим хозяйствующим субъектом или другими хозяйствующими субъектами.

3. Недобросовестная конкуренция – любые действия хозяйствующих субъектов (группы лиц), которые направлены на получение преимуществ при осуществлении предпринимательской деятельности, противоречат законодательству Российской Федерации, обычаям делового оборота, требованиям добропорядочности, разумности и справедливости и причинили или могут причинить убытки другим хозяйствующим субъектам – конкурентам либо нанесли или могут нанести вред их деловой репутации.

К таким действиям, в частности, относятся:

– распространение ложных, неточных или искаженных сведений, которые могут причинить убытки хозяйствующему субъекту либо нанести ущерб его деловой репутации;

– продажа, обмен или иное введение в оборот товара, если при этом незаконно использовались результаты интеллектуальной деятельности и приравненные к ним средства индивидуализации юридического лица, средства индивидуализации продукции, работ, услуг;

– незаконное получение, использование, разглашение информации, составляющей коммерческую, служебную или иную охраняемую законом тайну.

4. Монополистическая деятельность – злоупотребление хозяйствующим субъектом, группой лиц своим доминирующим положением, соглашения или согласованные действия, запрещенные антимонопольным законодательством, а также иные действия (бездействие), признанные в соответствии с федеральными законами монополистической деятельностью.

¹ Федеральный закон от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» в ред. федер. закона от 19.02.2018 № 17-ФЗ // Российская газета. 27.07.2006. № 162.

Доминирующим признается положение страховой организации на рынке страховых услуг, дающее такой организации возможность оказывать решающее влияние на общие условия обращения финансовой услуги на соответствующем рынке, и (или) устранять с рынка других хозяйствующих субъектов, и (или) затруднять им доступ на рынок.

Если страховая организация признана занимающей доминирующее положение, то запрещаются ее действия (бездействие), результатом которых являются или могут являться недопущение, ограничение, устранение конкуренции и (или) ущемление интересов других лиц, в том числе следующие действия (бездействие):

- установление страховой организацией необоснованно высокой или необоснованно низкой цены страховой услуги;
- создание дискриминационных условий;
- создание препятствий доступу на рынок услуг или выходу из рынка другим страховым организациям;
- нарушение установленного нормативными правовыми актами порядка ценообразования;
- навязывание контрагенту условий договора, невыгодных для него или не относящихся к предмету договора.

В целях соблюдения антимонопольных требований органы исполнительной власти и органы местного самоуправления, государственные внебюджетные фонды, субъекты естественных монополий осуществляют отбор страховых организаций путем проведения открытого конкурса или открытого аукциона для оказания следующих страховых услуг:

- страхование имущества;
- личное страхование, в том числе медицинское страхование;
- негосударственное пенсионное страхование;
- страхование ответственности.

Нарушение данного порядка является основанием для признания судом соответствующих сделок или торгов недействительными, в том числе по иску антимонопольного органа.

Антимонопольный орган – это орган государственной власти, обеспечивающий государственный контроль за соблюдением антимонопольного законодательства, принимающий меры по выявлению нарушений антимонопольного законодательства, прекращению этих нарушений, привлечению к ответственности за такие нарушения, предупреждению монополистической деятельности, недобросовестной конкуренции и других нарушений антимонопольного законодательства, а также осуществляющий государственный контроль за экономической концентрацией в случаях, предусмотренных федеральными законами.

В настоящее время (2018 год) антимонопольным органом является Федеральная антимонопольная служба РФ (ФАС России) – федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по при-

нятию нормативных правовых актов и контролю за соблюдением антимонопольного законодательства, законодательства в сфере деятельности субъектов естественных монополий (в части установленных законодательством полномочий антимонопольного органа), рекламы и некоторые другие функции.

В разное время в России антимонопольным органом были:

с 1990 по 1997 гг. – Государственный комитет РСФСР по антимонопольной политике и поддержке новых экономических структур;

с 1997 по 1998 гг. – Государственный антимонопольный комитет РФ;

с 1998 по 2004 гг. – Министерство РФ по антимонопольной политике и поддержке предпринимательства,

с 2004 г. по настоящее время – Федеральная антимонопольная служба РФ.

Список рекомендуемой литературы к главе 2

1. Конвенция о международной гражданской авиации. Заключена в г. Чикаго 07.12.1944, с изм. от 26.10.1990 // Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

2. Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок. Заключена в г. Монреале 28.05.1999 // Бюллетень международных договоров. 2017. № 10, октябрь.

3. Гражданский кодекс Российской Федерации. Ч. 2 от 26.01.1996 № 14-ФЗ; ред. федер. закона от 29.07.2018 № 225-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 29.01.1996. № 5. Ст. 410.

4. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ; в ред. федер. закона от 03.08.2018 № 312-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 24.03.1997. № 12. Ст. 1383.

5. О защите конкуренции: Федеральный закон от 26.07.2006 № 135-ФЗ; в ред. федер. закона от 19.02.2018 № 17-ФЗ // Российская газета. 27.07.2006 № 162.

6. Об организации страхового дела в Российской Федерации: Закон РФ от 27.11.1992 № 4015-1; в ред. федер. закона от 03.08.2018 № 320-ФЗ // Российская газета. 12.01.1993. № 6.

7. Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном: Федеральный закон от 14.06.2012 № 67-ФЗ; в ред. федер. закона от 29.07.2017 № 277-ФЗ // Российская газета. 18.06.2012. № 136.

8. Гранатуров, В.М. Экономический риск: сущность, методы измерения, пути снижения: учеб. пособие. – М.: Дело и сервис, 2002.

9. Процессы анализа и управления рисками в области ИТ [Электронный ресурс]. URL: <https://www.intuit.ru/studies/courses/3506/748/lecture/26277?page=2>.

10. Безопасность жизнедеятельности / под ред. С.В. Белова, А.В. Ильницкой, А.Ф. Козьякова – М.: Бек, 2007. – С. 214.

11. Кармалеев, Б.А. Риски в управлении летной работой: учеб.-метод. пособие для вузов гражданской авиации / Б.А. Кармалеев. – СПб.: Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации, 2010.

12. Авиационная медицина: метод. указания по изучению дисциплины и подготовке к практическим занятиям / сост. Н.Н. Васицкая, Ю.Н. Цыганов. – Ульяновск: УВАУ ГА(И), 2011 – 74 с.

13. Макаров, В.П. Разработка в авиакомпании системы менеджмента рисков в отношении безопасности полетов / В.П. Макаров // Труды МАИ. 2013. № 68.

14. Лекция 5: пути снижения экономического риска [Электронный ресурс] // URL: http://www.uamconsult.com/book_425_chapter_6_LEKCIJA_5:_PUTI_SNIZHENIJA_EKONOMICHESKOGO_RISKA.html.

15. Макаров, В.П. Разработка в авиакомпании системы менеджмента рисков в отношении безопасности полетов / В.П. Макаров // Труды МАИ. 2013. № 68.

Контрольные вопросы для самостоятельного освоения материалов главы 2

Контрольные вопросы к разделу 2.1. Страховой риск и его виды.

Общие принципы классификации рисков.

Риски на авиатранспорте: виды и характеристика

1. Какие существуют подходы к пониманию понятия «риск»?
2. Какие элементы понятия риск можно выделить?
3. Каковы основные причины неопределенности и какие источники риска выделяют?
4. Что такое комплекс рисков?
5. Какие основные классификации рисков выделяют?
6. В чём различие между объективными и субъективными рисками?
7. Что такое ответственность и каковы особенности её рисков?
8. Назовите этапы оценки риска.

Контрольные вопросы к разделу 2.2. Риски на авиатранспорте

1. Назовите основные классификации рисков на авиатранспорте? Какие виды рисков выделяют?
2. Какие факторы, обуславливающие авиационные происшествия, можно выделить?

3. Какие пути снижения риска существуют?
4. Какие основные нарушения здоровья могут возникнуть у летного состава и пассажиров?
5. Какие факторы влияют на развитие этих нарушений здоровья?
6. Назовите основные методы профилактики нарушений здоровья, связанных с полётами.

**Контрольные вопросы к разделу 2.3. Управление рисками
(риск-менеджмент):**

1. Что такое управление риском?
2. Какие подсистемы выделяют в системе управления риском?
3. Назовите разницу между тактикой и стратегией управления риском.
4. Перечислите основные правила (принципы) риск-менеджмента.
5. Какие два типа функций риск-менеджмента выделяют? Охарактеризуйте их.
6. Назовите основные приёмы управления риском.
7. Перечислите и охарактеризуйте этапы процесса управления риском.
8. Дайте определение понятию «финансирование риска». Какие основные статьи расходов по финансированию риска выделяют?
9. Назовите основные стратегические концепции риск-менеджмента.
10. Назовите стратегические подходы к предотвращению или снижению финансовых рисков.
11. Какие особенности присущи управлению рисками на авиатранспорте?

**Контрольные вопросы к разделу 2.4 Понятие страхования.
Страхование как метод управления риском. Самострахование**

1. Что такое страхование? Какие подходы к определению его понятия существуют?
2. Назовите основные функции страхования.
3. Перечислите основные этапы развития страхования в мировой истории и в истории России в частности.
4. Перечислите основные этапы развития страхования в области авиации.
5. Какие преимущества имеются в использовании страхования при управлении рисками?
6. Какие проблемы имеются в использовании страхования при управлении рисками?
7. Назовите особенности рисков и управления ими в страховании. Какие трудности при оценке рисков в страховании существуют?

8. Охарактеризуйте самострахование как метод управления рисками. Назовите преимущества и недостатки.
9. Что такое кэптивная страховая компания и каковы цели её учреждения?
10. Назовите преимущества и недостатки применения кэптивной страховой компании.

Контрольные вопросы к разделу 2.5. Субъекты и объекты страхования. Основные термины и понятия в области страхования. Перестрахование

1. Дайте определение понятию «субъект страхования» и приведите примеры таких субъектов.
2. Дайте определения понятиям «страховщик», «объединение страховщиков», «общество взаимного страхования», «страхователь», «выгодоприобретатель», «застрахованное лицо», «страховой агент», «страховой брокер», «актуарий» и опишите их роль в отношении по страхованию.
3. Перечислите объекты страхования.
4. Что такое страховой интерес?
5. Какие интересы не подлежат страхованию?
6. Дайте определения понятиям «страховой риск», «андеррайтинг», «страховой случай», «страховая сумма», «страховая выплата», «страховая премия», «страховой взнос», «страховой портфель», «страховой фонд», «суброгация», «регресс», «сюрвейер», «франшиза».
7. Что такое перестрахование? Какие виды перестрахования выделяют?

Контрольные вопросы к разделу 2.6. Формы и виды страхования

1. Какие формы страхования выделяют? Охарактеризуйте их.
2. Какие виды страхования выделяют?
3. Что такое имущественное страхование? Назовите его разновидности.
4. Что такое личное страхование? Назовите его разновидности.
5. Что такое страхование ответственности? Назовите его разновидности.

Контрольные вопросы к разделу 2.7. Договоры страхования

1. Что такое договор? Какие черты ему присущи как разновидности сделки?
2. Что такое договор страхования? Каковы его особенности?
3. Сколько сторон в договоре страхования? Как они называются?
4. Какие виды договоров страхования выделяют?

5. Назовите существенные условия договоров имущественного страхования.
6. Назовите существенные условия договоров личного страхования.
7. Какие условия не допускаются для включения в договор страхования? Каковы последствия включения таких условий?
8. Что такое обычные и случайные условия договора страхования?
9. Что такое форма договора и какие формы договоров бывают?
10. В какой форме может быть заключен договор страхования?
11. Какими документами может оформляться заключение договора страхования?
12. Что такое срок исковой давности?
13. Какие сроки исковой давности характерны для требований, вытекающих из договоров страхования?

Контрольные вопросы к разделу 2.8. Отдельные разновидности договоров страхования в области авиации

1. Как иначе называются договоры страхования средств воздушного транспорта?
2. Назовите особенности договоров страхования средств воздушного транспорта.
3. Как иначе называются договоры страхования грузов?
4. Назовите особенности договоров страхования грузов.
5. Каковы условия и размер гражданской ответственности авиаперевозчика?
6. На каких условиях происходит страхование гражданской ответственности авиаперевозчика?
7. Назовите особенности страхования жизни и здоровья членов экипажа пилотируемого воздушного судна.
8. Назовите особенности страхования владельцев и операторов аэропортов и производителей авиационной техники.

Контрольные вопросы к разделу 2.9. Государственное регулирование страховой деятельности

1. Что такое страховой надзор?
2. Что такое Банк России? Каковы его функции?
3. На каких условиях происходит лицензирование страховой деятельности?
4. Дайте определения понятиям «конкуренция», «дискриминационные условия», «недобросовестная конкуренция», «монополистическая деятельность», «доминирующее положение».
5. Каким образом происходит пресечение монополистической деятельности недобросовестной конкуренции на страховом рынке?
6. Что такое антимонопольный орган? Каковы его наименование и функции?

Практические задания для самопроверки уровня освоения материалов главы 2

Задание 1. ПАО «Аэрофлот – Российские авиалинии» и СПАО «Ингосстрах» заключили договор страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью и имущества пассажиров на внутренних авиалиниях на 2 000 000 рублей по каждому пассажиру авиалайнера Boeing 777, бортовой номер VQ-BQM, сроком на 1 год, уплатив при этом 120 000 рублей.

Назовите:

- 1) Страхователя
- 2) Страховщика
- 3) Выгодоприобретателя(-ей)
- 4) Застрахованное(-ые) лицо(-а)
- 5) Объект(-ы) страхования
- 6) Страховую сумму
- 7) Страховую премию
- 8) Страховой(-ые) риск(-и)
- 9) Вид страхования (личное или имущественное)
- 10) Форму страхования (обязательное или добровольное)

Задание 2. ИП Иванов И.И. и ПАО СК «Росгосстрах» заключили договор страхования груза, который будет перевозиться авиатранспортом ЗАО «ЮТэйр», с составлением описи, с ответственностью за любые возможные происшествия, за что было уплачено 7643 рубля. Груз был оценён в 256 046 рублей.

Назовите:

- 1) Страхователя
- 2) Страховщика
- 3) Выгодоприобретателя(-ей)
- 4) Срок страхования
- 5) Объект(-ы) страхования
- 6) Страховую сумму
- 7) Страховую премию
- 8) Страховой(-ые) риск(-и)
- 9) Вид страхования (личное или имущественное)
- 10) Форму страхования (обязательное или добровольное)

Задание 3. ЗАО «Ред Вингс» заключило с ПАО СК «Росгосстрах» договор страхования каско воздушного судна Airbus A320, бортовой номер RWZ-RZ, на сумму 4,95 млрд рублей, сроком на 1 год, на случай гибели или повреждения судна, за что было уплачено 50 млн рублей.

Назовите:

- 1) Страхователя

- 2) Страховщика
- 3) Выгодоприобретателя(-ей)
- 4) Срок страхования
- 5) Объект(-ы) страхования
- 6) Страховую сумму
- 7) Страховую премию
- 8) Страховой(-ые) риск(-и)
- 9) Вид страхования (личное или имущественное)
- 10) Форму страхования (обязательное или добровольное)

Задание 4. ОАО «Авиакомпания «Сибирь» заключило с САО «ВСК» договор страхования жизни и здоровья членов экипажа воздушного судна, указав ФИО 12 работников, на сумму 100 000 рублей в отношении каждого из членов экипажа, на срок 1 год, за что было уплачено 12 500 рублей.

Назовите:

- 1) Страхователя
- 2) Страховщика
- 3) Выгодоприобретателя(-ей)
- 4) Застрахованное(-ые) лицо(-а)
- 5) Объект(-ы) страхования
- 6) Страховую сумму
- 7) Страховую премию
- 8) Страховой(-ые) риск(-и)
- 9) Вид страхования (личное или имущественное)
- 10) Форму страхования (обязательное или добровольное)

Задание 5. ЗАО «ЮТэйр» заключило с АО «СОГАЗ» договор обязательного страхования ответственности владельца воздушного судна перед третьими лицами при эксплуатации воздушного судна Boeing 737-800, бортовой номер AP-TUM, на сумму 16 млн рублей, за что было уплачено 195 тыс. руб.

Назовите:

- 1) Страхователя
- 2) Страховщика
- 3) Выгодоприобретателя(-ей)
- 4) Застрахованное(-ые) лицо(-а)
- 5) Объект(-ы) страхования
- 6) Страховую сумму
- 7) Страховую премию
- 8) Страховой(-ые) риск(-и)
- 9) Вид страхования (личное или имущественное)
- 10) Форму страхования (обязательное или добровольное)

Задание 6. ОАО «Авиакомпания «Аврора» и САО «МСК» заключили договор страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью и имущества пассажиров на внутренних авиалиниях на 2 000 000 рублей по каждому пассажиру авиалайнера Boeing 737, бортовой номер VP-BVC, сроком на 1 год, уплатив при этом 50 000 рублей.

Назовите:

- 1) Страхователя
- 2) Страховщика
- 3) Выгодоприобретателя(-ей)
- 4) Застрахованное(-ые) лицо(-а)
- 5) Объект(-ы) страхования
- 6) Страховую сумму
- 7) Страховую премию
- 8) Страховой(-ые) риск(-и)
- 9) Вид страхования (личное или имущественное)
- 10) Форму страхования (обязательное или добровольное)

Задание 7. ПАО «Аэрофлот – Российские авиалинии» и ООО СК «Гелиос» заключили договор обязательного страхования груза, который будет перевозиться авиатранспортом по заказу предпринимателя, с составлением описи, с ответственностью за любые возможные происшествия, за что было уплачено 5323 рубля. Груз весит 100 кг, застрахован на 200 руб. за 1 кг веса.

Назовите:

- 1) Страхователя
- 2) Страховщика
- 3) Выгодоприобретателя(-ей)
- 4) Срок страхования
- 5) Объект(-ы) страхования
- 6) Страховую сумму
- 7) Страховую премию
- 8) Страховой(-ые) риск(-и)
- 9) Вид страхования (личное или имущественное)
- 10) Форму страхования (обязательное или добровольное)

Задание 8. ЗАО «Авиакомпания «Русское небо» заключило с ПАО СГ «ХОСКА» договор страхования каско воздушного судна Ту-154М, бортовой номер RA-85185, на сумму 2,05 млрд рублей, сроком на 1 год, на случай гибели или повреждения судна, за что было уплачено 20 млн рублей.

Назовите:

- 1) Страхователя
- 2) Страховщика

- 3) Выгодоприобретателя(-ей)
- 4) Срок страхования
- 5) Объект(-ы) страхования
- 6) Страховую сумму
- 7) Страховую премию
- 8) Страховой(-ые) риск(-и)
- 9) Вид страхования (личное или имущественное)
- 10) Форму страхования (обязательное или добровольное)

Задание 9. ООО «Норд-Авиа» заключило с ЗАО СК «МАКС» договор страхования жизни и здоровья членов экипажа воздушного судна, указав ФИО 6 работников, на сумму 100000 рублей в отношении каждого из членов экипажа, на срок 1 год, за что было уплачено 12 500 рублей.

Назовите:

- 1) Страхователя
- 2) Страховщика
- 3) Выгодоприобретателя(-ей)
- 4) Застрахованное(-ые) лицо(-а)
- 5) Объект(-ы) страхования
- 6) Страховую сумму
- 7) Страховую премию
- 8) Страховой(-ые) риск(-и)
- 9) Вид страхования (личное или имущественное)
- 10) Форму страхования (обязательное или добровольное)

Задание 10. ООО «Восток-Авиа» заключило с АО «СОГАЗ» договор обязательного страхования ответственности владельца воздушного судна перед третьими лицами при эксплуатации воздушного судна Як-42, бортовой номер RA-42368, на сумму 11,4 млн рублей, за что было уплачено 97 тыс. руб.

Назовите:

- 1) Страхователя
- 2) Страховщика
- 3) Выгодоприобретателя(-ей)
- 4) Застрахованное(-ые) лицо(-а)
- 5) Объект(-ы) страхования
- 6) Страховую сумму
- 7) Страховую премию
- 8) Страховой(-ые) риск(-и)
- 9) Вид страхования (личное или имущественное)
- 10) Форму страхования (обязательное или добровольное)

Задание 11. ЗАО «Авиакомпания «Ангара» и СПАО «Ингосстрах» заключили договор страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью и имущества пассажиров на внутренних авиалиниях на 2 000 000 рублей по каждому пассажиру авиалайнера Ту-204, бортовой номер RA-64009, сроком на 1 год, уплатив при этом 50 000 рублей.

Назовите:

- 1) Страхователя
- 2) Страховщика
- 3) Выгодоприобретателя(-ей)
- 4) Застрахованное(-ые) лицо(-а)
- 5) Объект(-ы) страхования
- 6) Страховую сумму
- 7) Страховую премию
- 8) Страховой(-ые) риск(-и)
- 9) Вид страхования (личное или имущественное)
- 10) Форму страхования (обязательное или добровольное)

Глава 3. ТАРИФНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ

- 3.1. Государственное тарифное регулирование воздушных перевозок.*
- 3.2. Тарифная политика предприятия и ее роль в достижении коммерческих результатов.*
- 3.3. Международные авиатарифы: общие понятия и регулирование. Источники международных авиатарифов.*
- 3.4. Коды и виды тарифов, применяемых на воздушном транспорте, и их характеристика.*
- 3.5. Правила и условия применения авиационных тарифов.*
- 3.6. Принципы построения тарифа и правила расчета стоимости перевозки по маршруту на основе применяемых тарифов с учетом типа перевозок.*
- 3.7. Особенности построения международных тарифов и определения стоимости международной перевозки.*

Успех коммерческой деятельности предприятия, в том числе и транспортного, во многом зависит от оптимальности цены продукта, предлагаемого потребителям. Основу деятельности любого транспортного предприятия, в том числе и авиатранспортного, составляют транспортные услуги, под которыми понимается деятельность хозяйствующего субъекта, направленная на изменение местонахождения людей или партий грузов и осуществляемая по предварительному согласию производителя услуги и клиента. Расчеты за услуги, оказываемые транспортными организациями, осуществляются с помощью транспортных тарифов, которые в зависимости от объекта перевозки (грузы или пассажиры) подразделяются на грузовые и пассажирские.

Стоимостные характеристики перевозок любой продукции (грузовой тариф) отражаются непосредственно на ее конечной цене, прибавляются к затратам на производство, влияют на конкурентоспособность продукции и зону ее сбыта. Стоимость перевозок в пассажирском сообщении (пассажирский тариф) ограничивает возможности для поездок населения, а во многих случаях для части населения с невысокими доходами делает эти поездки недоступными, что влечет за собой нарушение такого конституционного права человека, как право на свободу передвижения. Удешевление

пассажирского сообщения, смягчающего эти ограничения, имеет не только большое социальное, но и экономическое значение. Чрезвычайно важную роль играет уровень транспортных тарифов в развитии отдаленных от федерального центра, но стратегически важными российских регионов, в том числе Западной и Восточной Сибири и Дальнего Востока.

При рыночной экономике уровень транспортных тарифов является важным условием в конкурентной борьбе транспортного предприятия, в том числе с точки зрения формирования и расширения клиентской базы, так как одним из существенных факторов, влияющих на выбор перевозчика, является стоимость перевозки. Борьба за клиентов, неизбежная в условиях конкуренции, может вносить коррективы в транспортные тарифы, являясь существенным сдерживающим фактором их роста. Умелым регулированием уровня тарифных ставок и различных сборов можно стимулировать также спрос на дополнительные услуги, связанные с перевозкой пассажиров и грузов, что также будет способствовать повышению конкурентоспособности транспортного предприятия.

Все вышесказанное в полной мере относится и к воздушному транспорту. В связи с этим изучение вопросов тарифного регулирования воздушных перевозок, принципов формирования тарифной политики авиапредприятия и методов построения системы авиатранспортных тарифов являются крайне важным при подготовке любого специалиста в сфере воздушного транспорта.

3.1. Государственное тарифное регулирование воздушных перевозок

Государство проводит последовательную транспортную политику, которая реализуется путем подготовки законодательных и нормативных актов. Под *государственным регулированием* понимается разработка специально уполномоченными федеральными органами исполнительной власти правил осуществления транспортной деятельности и контроля над их выполнением.

В РФ определены сферы ответственности государства в управлении транспортом, в том числе к этим сферам отнесена выработка и реализация эффективной тарифно-ценовой политики на транспорте. Кроме того, к сферам, в которых государство стимулирует и поддерживает необходимые изменения, относится повышение доступности транспортных услуг для населения с низкими доходами, инвалидов, пенсионеров, учащихся.

Государственное регулирование коммерческой деятельности в гражданской авиации направлено на обеспечение потребности граждан и экономики в воздушной перевозке, авиационных работах, а также на обеспечение обороны и безопасности государства, охраны интересов государства, безопасности полетов воздушных судов, авиационной и

экологической безопасности. Решение многих из перечисленных задач государственного регулирования коммерческой деятельности при воздушных перевозках невозможно без государственного регулирования авиатранспортных тарифов.

3.1.1. Понятие транспортного и авиационного тарифа

Авиационный тариф является одним из видов *транспортного тарифа*, под которым понимается стоимостная характеристика перевозки, на основании которой взимается плата за услуги, оказываемые транспортными организациями.

Транспортные тарифы включают в себя:

- платы, взываемые за перевозку грузов и пассажиров;
- сборы за дополнительные операции, связанные с перевозкой грузов и пассажиров;
- правила исчисления плат и сборов.

Как экономическая категория транспортные тарифы являются формой цены на продукцию транспорта. Их построение должно обеспечивать:

- транспортному предприятию – возмещение эксплуатационных расходов и возможность получения прибыли;
- покупателю транспортных услуг — возможность покрытия транспортных расходов.

Транспортные тарифы могут иметь различную форму построения:

- пропорциональную;
- дифференциальную;
- аккордную.

Для понимания различий пропорционального и дифференциального принципов построения тарифа необходимо рассмотреть понятие тарифной ставки. *Тарифная ставка* есть плата за выполнение единицы транспортной продукции. При этом следует различать общую и поясную тарифную ставку. Общая тарифная ставка – это цена за выполнение единицы транспортной продукции в целом за расстояние перевозки. Поясная тарифная ставка – это плата за единицу транспортной продукции на данном отрезке перевозки (в данном тарифном поясе). Тарифный пояс – это интервал дальности перевозок, внутри которого действует конкретная постоянная тарифная ставка.

Пропорциональные тарифы устанавливаются в виде единых ставок за единицу транспортной продукции на всех расстояниях перевозки. В этом случае провозная плата за перевозку груза возрастает прямо пропорционально расстоянию перевозки, т.е. тарифная ставка при пропорциональном тарифе остается постоянной для любого расстояния перевозки. Как пропорциональные чаще всего строятся тарифы автомобильного транспорта.

Дифференциальные тарифы устанавливаются таким образом, что тарифные ставки за единицу транспортной продукции изменяются в той или иной закономерности в зависимости от расстояния перевозки, чаще снижаются с увеличением расстояния перевозки. Дифференциация тарифа начинается, как правило, с определенного расстояния, для которого устанавливается начальная ставка. С увеличением расстояния сверх минимального тарифного ставка уменьшается до определенного предела. Дальнейшее ее уменьшение настолько незначительно, что она принимается постоянной. Эта минимальная предельная тарифная ставка называется конечной. Промежуточные тарифные ставки (между начальной и конечной) называются ставками наращивания. Дифференциальный принцип построения транспортного тарифа наиболее характерен при построении тарифов железнодорожного транспорта.

На рисунке 3.1 графически отображено изменение величины тарифа в зависимости от расстояния перевозки при пропорциональном и дифференциальном принципе его построения. При пропорциональном тарифе тарифная ставка t_p является постоянной и выражается отрезком пунктирной прямой ДЕ, параллельной оси абсцисс (рис. 3.1,а). Тариф же T_p при этом изменяется пропорционально расстоянию L , т.е. по закону прямой пропорциональности и выражается отрезком прямой ОВ, проходящей через начало координат.

При дифференциальном тарифе T_d (рис. 3.1,б) с увеличением расстояния тарифная ставка t уменьшается по кривой СБ. В точке К уменьшение тарифной ставки достигает предельной величины. Так как при дальнейшем увеличении расстояния тарифная ставка принимается постоянной, кривая СБ приобретает вид линии, параллельной оси абсцисс. Дифференциальный тариф T_d возрастает по кривой СГ.

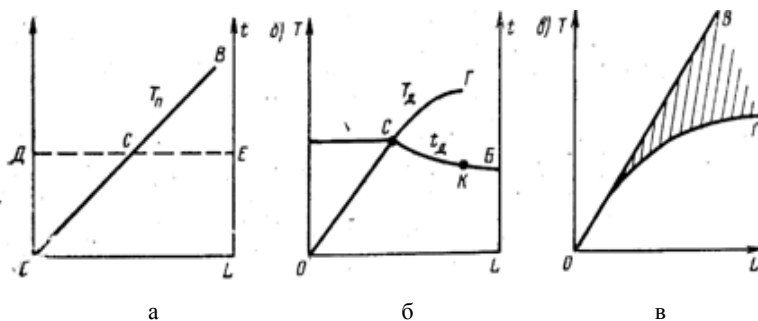


Рис. 3.1. Схема построения тарифов: а – пропорционального; б – дифференциального; в – разница между дифференциальным и пропорциональным тарифами

Смысл дифференциальной системы построения тарифов заключается в том, что она представляет клиенту (грузоотправителю, грузополучателю, пассажиру), перевозящему груз или едущему на большое расстояние, скидку. Значение этой скидки (разница между пропорциональным и дифференциальным тарифами) графически показано заштрихованным пространством, заключенным между прямой ОВ и кривой ОГ (рис. 3.1,б).

Аккордные тарифы устанавливаются в виде фиксированных ставок за перевозку грузов в конкретных корреспонденциях или за определенное расстояние перевозки. На основе аккордного принципа построения тарифа разрабатываются, в основном, тарифы водного и авиационного транспорта.

Авиационный тариф (авиатариф) – это тариф на транспортные услуги гражданской авиации. Авиационные тарифы, как и другие транспортные тарифы, подразделяются на пассажирские и грузовые.

Пассажирский авиатариф (далее авиатариф) – это утвержденная в установленном порядке сумма, взимаемая авиаперевозчиком за перевозку пассажира и его багажа в соответствии с применяемым классом обслуживания, от пункта отправления до пункта назначения по определенному маршруту.

Авиационный тариф устанавливается на все расстояние перевозки независимо от того, производится она с пересадками в промежуточных аэропортах или нет.

На величину авиатарифов оказывают влияние различные факторы.

Важным фактором, как и на других видах транспорта, является дальность перевозки. На воздушном транспорте система тарифов построена так, что в ней при учете дальности перевозки одновременно применяются два принципа построения тарифа: пропорциональный тариф применяется на расстояниях до 300 км при пассажирских перевозках и до 200 км при перевозках почты, багажа и грузов. Дифференциация тарифа начинается с расстояния 200 км (при перевозках почты, багажа и грузов) или 300 км (при пассажирских перевозках). Дифференциация тарифов повышает заинтересованность пассажиров в дальних поездках на воздушном транспорте и способствует лучшему распределению доходов авиапредприятия.

Однако при калькуляции тарифа географический фактор (расстояние от одного аэропорта до другого) учитывается далеко не в первую очередь. Первоначально считается стоимость топлива, оплата авиационной, оплата обслуживания в аэропорту, а также тип самолета, количество кресел и многое другое.

Очень важным моментом при составлении тарифа является маркетинговая стратегия данной авиакомпании и ее конкурентов на данном направлении. К примеру, если на каком-то участке монополию на прямые рейсы имеют только две компании-партнера, то им выгодно держать довольно высокие тарифы. Конечно, пассажир может лететь в пункт назначения и по более низкому тарифу, но тогда это будет рейс с

пересадками, и время в пути (с учетом пересадок) может увеличиться в 2,5 и более раз, например, составит 4–6 часов вместо полутора на прямом (но дорогом) рейсе. Или, наоборот, на определенном участке наблюдается серьезная конкуренция (более 10 ежедневных регулярных рейсов), это может заставить авиакомпанию для поддержания конкурентоспособности снижать уровень тарифа. При этом, если до пункта назначения летает большой самолет, расходы на перевозку, т.е. ее себестоимость (из расчета на одного пассажира) значительно меньше, а значит, авиакомпания также может снизить уровень тарифа. Из всех этих деталей и складываются самые разные тарифы.

3.1.2. Цели, задачи, функции, методы и нормативно-правовая база государственного тарифного регулирования на воздушном транспорте

Основной целью государственного регулирования тарифов на транспорте, в том числе и в гражданской авиации, является реализация тарифной политики, стимулирующей эффективную работу транспортных отраслей и обеспечивающей баланс интересов транспорта и потребителей транспортных услуг.

При регулировании тарифов могут решаться следующие *основные задачи*:

- мониторинг общего уровня тарифов в целях ограничения их инфляционного влияния;
- ограничение предельных уровней тарифов в целях обеспечения доступности услуг для большинства потенциальных потребителей и для недопущения кратковременной реализации транспортных услуг ниже себестоимости с целью получения конкурентных преимуществ (демпинга) или долгосрочного применения заниженных цен, заведомо исключающих возможность качественного обслуживания и обеспечения требований безопасности транспортного процесса;
- обеспечение ценовой прозрачности рынка (за счет расширения практики применения принципа «объявленного тарифа»);
- обеспечение в интересах пользователей транспортных услуг разумной стабильности тарифов.

При определении *функций* государственного регулирования транспортных тарифов выделяют два уровня: федеральный уровень и уровень субъектов Российской Федерации.

На федеральном уровне при определении цен (тарифов) на транспорте регулирующие органы реализуют следующие функции:

- осуществляют создание нормативно-правовой и методической базы ценовой или тарифной политики, соответствующей современным условиям;

- устанавливают цены и тарифы, регулируемые на федеральном уровне;
- осуществляют мониторинг цен и тарифов на транспорте;
- проводят корректировку цен (тарифов) с учетом экономической ситуации;
- ведут реестр субъектов на транспорте, в отношении которых осуществляется государственное регулирование и контроль.

На федеральном уровне государственное регулирование коммерческой деятельности на воздушном транспорте, в том числе и государственное регулирование авиатарифов, возложено на Федеральное Агентство Воздушного Транспорта (ФАВТ) при Министерстве транспорта РФ, одной из основных функций которого является *утверждение в установленном порядке правил формирования применения и регистрации тарифов и сборов*.

На уровне субъектов Российской Федерации к функциям регулирующих органов относятся:

- осуществление в пределах компетенции разработки региональной нормативно-методической и правовой базы формирования цен и тарифов на транспорте;
- определение перечня видов услуг, которые устанавливаются и регулируются на региональном уровне;
- проведение мониторинга цен и тарифов по муниципальным образованиям и предприятиям – монополистам транспортных услуг.

При регулировании цен (тарифов) на услуги транспорта применяются следующие *методы ценового регулирования*:

- установление или ограничение уровней тарифов или их составляющих (прибыли, рентабельности);
- методы текущей корректировки тарифов;
- совершенствование тарифных систем и другие.

В контексте государственной стратегии развития транспортной системы РФ в современных социально-экономических условиях возрастает роль тарифной политики на транспорте как инструмента государственного регулирования. По мнению министра транспорта, продуманная тарифная политика государства предполагает сочетание механизмов свободного ценообразования с регулирующими и контрольными функциями в интересах защиты потребителей товаров и услуг и участников рынка. В ряде сегментов транспортного рынка, в том числе на воздушном транспорте, уже сложилась высококонкурентная среда и, по мнению министра, вмешательство здесь государства должно быть минимальным и ограничиваться разработкой законодательной и нормативно-правовой базы для осуществления соответствующих видов деятельности.

Нормативно-правовая база тарифного регулирования на воздушном транспорте

Нормативно-правовая база тарифного регулирования на воздушном транспорте включает, прежде всего, следующие законодательные и нормативно-правовые акты:

- Гражданский кодекс Российской Федерации (ГК РФ);
- Постановления Правительства Российской Федерации;
- Воздушный кодекс Российской Федерации (ВК РФ);
- Приказы Министерства транспорта РФ, в том числе:
- Приказ Минтранса Российской Федерации от 28 июня 2007 г. № 82 об утверждении Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей»;
- Приказ Минтранса Российской Федерации от 25 сентября 2008 г. № 155 (с изменениями от 16 марта 2009 г.) об утверждении и введении в действие «Правил формирования и применения тарифов на регулярные воздушные перевозки пассажиров и багажа, взимания сборов в области гражданской авиации»;
- Приказ Минтранса Российской Федерации от 11.02.2005, № 10 об утверждении «Положения о порядке регистрации и опубликования тарифной информации на регулярные пассажирские воздушные перевозки, выполняемые российскими авиационными предприятиями».

Пункт 2 статьи 790 ГК РФ [1] гласит: «Плата за перевозку грузов, пассажиров и багажа транспортом общего пользования определяется на основании тарифов, утверждаемых в порядке, установленном транспортными уставами и кодексами».

В соответствии с *Постановлением Правительства Российской Федерации от 17.09.1997 г. № 724* [2] тарифы на пассажирские перевозки устанавливаются перевозчиками самостоятельно.

Таким образом, регулирование авиационных тарифов на внутренних авиалиниях осуществляется, прежде всего, в соответствии с Воздушным кодексом РФ [3], а также, как определено ВК РФ, в соответствии с Федеральными авиационными правилами (ФАВ) «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей», утвержденными Приказом Минтранса Российской Федерации от 28 июня 2007 г. № 82 [4].

Общие правила установления платы за воздушные перевозки определены *пунктами 2, 3, 5 и 6 статьи 64 «Тарифы на услуги в области гражданской авиации и сборы за данные услуги, правила продажи перевозочных документов» ВК РФ* (в ред. Федерального закона от 05.04.2011 N 51-ФЗ), которые гласят следующее:

- Перечень тарифов на услуги в области гражданской авиации и сборов за данные услуги, правила формирования указанных тарифов и

сборов, правила взимания рассчитанной на основе указанных тарифов и сборов платы за услуги в области гражданской авиации, а также правила продажи билетов, выдачи грузовых накладных и других перевозочных документов устанавливаются уполномоченным органом в области гражданской авиации (п. 2 ст. 64 ВК РФ).

– Тарифы на относящиеся к сфере естественной монополии услуги в области гражданской авиации и ставки сборов за данные услуги устанавливаются в соответствии с законодательством Российской Федерации об естественных монополиях (п. 3 ст. 64).

– Плата за воздушные перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты устанавливается перевозчиками (п. 5 ст. 64 ВК РФ).

– Плата за воздушные перевозки, осуществляемые на основании договора фрахтования воздушного судна (воздушного чартера), устанавливается на договорной основе (п. 6 ст. 64 ВК РФ).

В разделе III «Оплата перевозки пассажира, багажа, груза» Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» [4], в пп. 29–30 установлен общий порядок определения провозной платы. При этом сказано:

– За перевозку пассажиров, багажа, грузов регулярными рейсами перевозчиком или уполномоченным агентом взимается провозная плата (п. 29 разд. III ФАВ).

– Провозная плата определяется на основе установленной перевозчиком денежной суммы, взимаемой за перевозку одного пассажира и его багажа в пределах нормы бесплатного провоза багажа, за единицу веса/места багажа, единицу веса/места груза (далее – тарифы) или комбинаций тарифов от аэропорта (пункта), из которого начинается перевозка пассажира, багажа, груза согласно договору воздушной перевозки пассажира, договору воздушной перевозки груза (далее – аэропорт (пункт) отправления) до аэропорта (пункта) назначения.

Тарифы должны быть зарегистрированы и опубликованы перевозчиком в установленном порядке (п. 30 разд. III ФАВ).

Кроме того, в *пп. 41–43 раздела III Федеральных авиационных правил* определены правила применения тарифов при их изменении и изменении условий договора перевозки, в частности установлено следующее:

– Если до начала перевозки тарифы изменены перевозчиком, перевозка пассажиров по билетам, оформленным до изменения тарифов, осуществляется без перерасчетов с пассажирами, при условии сохранения первоначальных условий договора воздушной перевозки (п. 40 разд. III ФАВ).

– В случае изменения пассажиром условий договора воздушной перевозки пассажира вследствие отмены или задержки рейса, указанного в билете; изменения перевозчиком маршрута перевозки; выполнения

рейса не по расписанию; несостоявшейся отправки пассажира из-за невозможности предоставить ему место на рейс и в дату, указанные в билете; несостоявшейся перевозки пассажира на воздушном судне, вызванной задержкой пассажира в аэропорту из-за продолжительности проведения его досмотра, если при досмотре багажа или личном досмотре пассажира не было обнаружено запрещенных к перевозке веществ и предметов; необеспечения перевозчиком стыковки рейсов в случае выполнения единой перевозки; внезапной болезни пассажира либо болезни или смерти члена его семьи, совместно следующего с ним на воздушном судне, что подтверждено медицинскими документами; непредоставления пассажиру обслуживания по классу, указанному в билете; неправильного оформления билета перевозчиком или уполномоченным агентом (далее – вынужденное изменение пассажиром условий договора воздушной перевозки пассажира) до начала перевозки, провозная плата определяется на основании тарифов, действовавших на дату перевозки, предусмотренную первоначальным договором воздушной перевозки пассажира (п. 41 разд. III ФАВ).

– В случае изменения пассажиром условий договора воздушной перевозки пассажира по причинам, не указанным в пункте 41 ФАВ (далее – добровольное изменение пассажиром условий договора воздушной перевозки пассажира) до начала перевозки, провозная плата определяется на основании тарифов, действующих на дату начала новой воздушной перевозки (п. 42 разд. III ФАВ).

– В случае добровольного или вынужденного изменения пассажиром условий договора воздушной перевозки пассажира после начала перевозки, при изменении провозной платы, перевозка осуществляется по тарифам, действовавшим на дату начала перевозки (п. 43 разд. III ФАВ).

Помимо выше названных нормативно-правовых документов, Приказом Минтранса РФ от 25 сентября 2008 № 155 (с изменениями от 16 марта 2009 г.) введены в действие *Правила формирования и применения тарифов на регулярные воздушные перевозки пассажиров и багажа, взимания сборов в области гражданской авиации* [5], которые определяют виды тарифов, порядок формирования пассажирских и багажных тарифов, а также их применения, правила построения тарифов и расчета стоимости перевозки на основе применяемых тарифов, в том числе и с учетом особенностей перевозки, период действия тарифа, порядок взаиморасчетов с пассажирами при изменении условий договора перевозки. Данные Правила содержат 18 разделов, название которых определяет их содержание:

I. Общие положения

II. Формирование пассажирских и багажных тарифов и взимание сборов

III. Регистрация и опубликование тарифной информации

- IV. Применение пассажирских тарифов
 - V. Построение тарифа
 - VI. Правила расчета стоимости перевозки по маршруту на основе применяемых тарифов
 - VII. Применение тарифов при перевозке групп пассажиров
 - VIII. Применение тарифов при остановках пассажира в пути и подсчет количества остановок пассажира в пути
 - IX. Применение тарифов с условиями о минимальном и максимальном сроках пребывания
 - X. Применение тарифов по срокам действия обязательства по перевозке
 - XI. Период действия тарифа
 - XII. Применение багажных тарифов
 - XIII. Порядок расчета суммы, подлежащей возврату в случае прекращения действия договора воздушной перевозки в связи с добровольным отказом пассажира от перевозки
 - XIV. Сбор за отказ пассажира от полета
 - XV. Порядок расчета провозной платы при добровольном изменении договора воздушной перевозки пассажира
 - XVI. Порядок расчета суммы, подлежащей возврату в случае прекращения действия договора воздушной перевозки пассажира в связи с вынужденным отказом пассажира от всей перевозки или от части перевозки
 - XVII. Порядок расчета провозной платы при вынужденном изменении договора воздушной перевозки пассажира
 - XVIII. Порядок расчетов при отказе от перевозки багажа, подлежащего дополнительной оплате
- Содержание основных разделов Правил формирования и применения тарифов на регулярные воздушные перевозки пассажиров и багажа, взимания сборов в области гражданской авиации будет рассмотрено в следующих разделах данного учебного пособия.

3.1.3. Тарифная информация и порядок ее формирования, регистрации и опубликования

Тарифная информация в соответствии с Правилами формирования и применения тарифов на регулярные воздушные перевозки пассажиров и багажа, взимания сборов в области гражданской авиации включает в себя:

- пассажирские тарифы (тариф за перевозку между двумя пунктами одного пассажира и его багажа в пределах нормы бесплатного провоза багажа),
- багажные тарифы (тариф за перевозку между двумя пунктами единицы веса/места багажа),
- сбор за оформление билета,

- сбор за оформление ордера разных сборов,
- сбор за оформление электронного многоцелевого документа,
- сбор за оформление квитанции оплаты сверхнормативного багажа,
- топливный сбор,
- сбор(ы) за предоставление услуг автоматизированных систем бронирования,
- условия применения тарифов и сборов,
- маршруты сквозных тарифов,
- норма бесплатного провоза багажа,
- установленные перевозчиком курсы перевода валют,
- исключения к кодам бронирования.

Тарифная информация подлежит обязательной регистрации и опубликованию в установленном порядке, что определено Воздушным кодексом и Федеральными авиационными правилами «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» как основными нормативно-правовыми документами в сфере государственного тарифного регулирования воздушных перевозок.

Порядок формирования, регистрации и опубликования тарифов и иной тарифной информации установлен Правилами формирования и применения тарифов на регулярные воздушные перевозки пассажиров и багажа, взимания сборов в области гражданской авиации (далее – Правила).

Регистрация тарифной информации осуществляется путем ее включения в единую базу данных в установленном порядке.

Опубликование тарифной информации производится путем ее доведения до лиц, осуществляющих бронирование, продажу и оформление перевозок пассажиров и багажа. В большинстве случаев информация о конкретном тарифе вносится перевозчиком в автоматизированную информационную систему оформления воздушных перевозок, доступную уполномоченным агентам, а также на интернет-сайт перевозчика.

Авиаперевозчик регистрирует в центре расписаний и тарифов (ЦРТ) тарифную информацию в соответствии с Приложениями 1–20 «Положения о порядке регистрации и опубликования тарифной информации на регулярные пассажирские воздушные перевозки, выполняемые российскими авиационными предприятиями», введенного в действие приказом Минтранса РФ от 11.02.2005 № 10 [6].

Для кодирования тарифной информации и ее размещения в базе данных, ведения в ЦРТ единой базы данных тарифной информации всех авиаперевозчиков, передачи в автоматические системы бронирования (АСБ) в автоматическом режиме тарифной информации, просмотра и анализа текущего состояния и архива тарифной информации ЦРТ с использованием web-технологий разработана система удаленного доступа к базе данных – TAR-LINE.

Согласно п. 12 Правил формирования и применения тарифов на регулярные воздушные перевозки пассажиров и багажа, взимания сборов в области гражданской авиации [5] выделяются следующие типы тарифов, которые регистрируются и опубликовываются применительно к пунктам отправления/назначения:

- прямой пассажирский тариф (прямой тариф) – тариф между двумя пунктами, перевозка между которыми выполняется без пересадки;
- сквозной пассажирский тариф (далее – сквозной тариф) – тариф между двумя пунктами, перевозка между которыми выполняется с пересадкой (пересадками) на другой(ие) рейс(ы) того же или другого перевозчика через установленный(ые) перевозчиком пункт(ы);
- стыковочный пассажирский тариф (далее – стыковочный тариф) – тариф между двумя пунктами, перевозка между которыми выполняется без пересадки, используемый только для построения тарифа.

Согласно п. 13 Правил формирования и применения тарифов на регулярные воздушные перевозки пассажиров и багажа, взимания сборов в области гражданской авиации [5], багажные тарифы регистрируются и опубликовываются между двумя пунктами.

3.2. Тарифная политика предприятия и ее роль в достижении коммерческих результатов

Тариф составляет основную часть стоимости перевозки. Во многих случаях тарифы авиапредприятия свидетельствуют о его конкурентоспособности и занимаемой на рынке позиции: одно дело – продавать авиационные услуги по монопольно высоким или по средним для отрасли (рынка) тарифам, совсем другое – вынуждено довольствоваться низкими тарифами, чтобы удержаться на рынке. Хотя низкие тарифы, при проникновении на рынок отнюдь не свидетельствуют о низкой конкурентоспособности продукции авиапредприятия.

Тарифная политика – процесс формирования тарифов на авиаперевозки и системы тарифов на авиапредприятии в целом.

Тарифная политика включает разработку и реализацию стратегии предприятия в области тарифов. Разработка тарифной стратегии осуществляется под влиянием потребителей, государственных ограничений, участников каналов распределения, конкурентов, издержек производства и прочих факторов маркетинговой окружающей среды. Тарифная политика осуществляется по следующей схеме:

- 1) определение целей; формирование общей политики;
- 2) принятие решения о тарифной стратегии и методах ее реализации;
- 3) реализация тарифной политики и модификация тарифов.

Важнейшим аспектом тарифной политики является построение системы тарифов, которое проводится в несколько этапов:

- 1 этап. Постановка задач ценообразования.
- 2 этап. Определение спроса.
- 3 этап. Оценка себестоимости авиаперевозок.
- 4 этап. Анализ цен и товаров конкурентов.
- 5 этап. Выбор метода ценообразования.
- 6 этап. Установление окончательной цены.

Постановка задач ценообразования в соответствии со стратегическими планами развития авиакомпании

При постановке задач ценообразования в соответствии со стратегическими планами развития авиакомпании предстоит решить, каких именно целей она стремится достичь с помощью выполнения перевозок по авиалинии. Такая цель формируется на основе долгосрочной стратегии функционирования авиакомпании в целом. Если выбор целевого рынка и рыночное позиционирование тщательно продуманы, тогда подход к формированию комплекса маркетинга, включая и проблему построения тарифов, достаточно ясен.

Примерами стратегических целей выполнения полетов по выбранной линии могут быть:

- максимизация прибыли,
- максимизация объема авиаперевозок,
- стратегия выживаемости,
- завоевание лидерства по показателям доли рынка,
- завоевание лидерства по показателям качества товара.

Анализ предлагаемых целей ценообразования показывает, что *первая цель, основанная на максимизации прибыли*, имеет несколько вариантов:

- стремление авиапредприятия к достижению стабильного высокого уровня прибыли на ряд лет. Такую цель может ставить авиакомпания, имеющая устойчивое положение на рынке, а также не очень уверенная в своем будущем, но желающая использовать благоприятную ситуацию, выгодную для себя конъюнктуру;
- установление стабильного дохода на основе средней нормы прибыли;
- увеличение тарифов в связи с ростом капиталовложений.

Максимизация объема авиаперевозок обычно становится целью функционирования авиакомпании на воздушной линии в условиях жесткой конкуренции, когда на рынке много производителей с аналогичными товарами. Это делается в тех случаях, когда ценовой спрос потребителей эластичен. Для достижения этой цели используются заниженные цены – цены проникновения.

Стратегия выживания становится основной целью авиапредприятия в тех случаях, когда на рынке слишком много производителей и царит острая конкуренция или резко меняются потребности клиентов. Чтобы обеспечить существование своего авиапредприятия в таких условиях, авиакомпании вынуждены устанавливать низкие тарифы в надежде на благожелательную ответную реакцию потребителей. Выживание важнее прибыли. Чтобы выжить, попавшие в трудное положение фирмы прибегают к обширным программам ценовых уступок. До тех пор, пока сниженные цены покрывают издержки, эти предприятия могут еще некоторое время продолжать коммерческую деятельность.

Многие авиакомпании хотят быть *лидерами по показателям доли рынка*, предполагая, что компания, которой принадлежит самая большая доля рынка, будет иметь самые низкие издержки и самые высокие долговременные прибыли. Добиваясь лидерства по показателям доли рынка, они идут на максимально возможное снижение цен. Вариантом этой цели является стремление добиться конкретного приращения доли рынка. Например, в течение данного года авиакомпания хочет увеличить свою долю на рынке авиаперевозок по воздушной линии с 10 до 15%. С учетом этой цели она будет формировать и тарифную систему, и свой комплекс маркетинга.

Завоевание лидерства по показателям качества продукта в качестве цели выполнения полетов по воздушной линии может поставить себе такой перевозчик, который имеет существенные качественные преимущества по сравнению со своими конкурентами (например, выполнение полетов на новом суперкомфортабельном воздушном судне). Обычно эта цель требует установления высокой цены, чтобы покрыть издержки на достижение высокого качества и проведение дорогостоящих научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ.

Определение спроса

Спрос изучается с помощью стандартных методов исследования рынка, к числу которых относятся качественные и количественные методы. Наиболее распространенным качественным методом изучения является экспертный опрос специалистов авиапредприятия и работников сферы сбыта продукции авиапредприятия. Наиболее популярными количественными методами изучения рынка являются наблюдения, эксперименты, опросы (личные, телефонные, письменные и пр.). Подробно эта тема освещена в литературе по маркетингу.

После построения кривой спроса рассчитываются коэффициенты ценовой эластичности спроса в данный момент времени и сравниваются с предшествующими расчетами. Делается вывод об устойчивости коэффициентов эластичности.

Функция спроса $Q = D(P)$ устанавливает зависимость объема спроса Q от цены P . Главный вопрос, возникающий при анализе этой зави-

симости, – это вопрос о том, насколько резко изменится объем спроса при том или ином изменении цены.

В нормальных случаях с увеличением цены объем спроса уменьшается. Поэтому можно считать, что всегда $E_p(D) < 0$, и при анализе спроса знак эластичности не представляет интереса. Для измерения величины реакции спроса на изменение цены удобнее использовать абсолютную величину эластичности $E = |E_p(D)|$. Спрос называют неэластичным, если $0 < E < 1$, и эластичным, если $E > 1$.

Как видно, показатель эластичности спроса служит весьма полезным инструментом выявления отношения потребителей к различным товарам.

Если коэффициент E больше единицы, то спрос называется эластичным. Тогда уменьшение тарифа приведет к увеличению получаемого дохода за счет опережающего роста объема авиаперевозок.

Если E меньше единицы, спрос называется неэластичным. Снижение цены не даст желаемого прироста дохода, так как некоторый рост объема авиаперевозок не компенсирует потери вследствие уменьшения тарифа. При единичном значении коэффициента ценовой эластичности сумма получаемого дохода будет постоянной при любых значениях тарифов.

В качестве *примера* в табл. 3.1 приведены значения коэффициентов ценовой эластичности спроса на пассажирские авиаперевозки на некоторых воздушных линиях между Москвой и европейскими столицами.

Таблица 3.1

Коэффициенты ценовой эластичности спроса на пассажирские авиаперевозки между Москвой и европейскими столицами

Класс обслуживания	Продажа в России	Продажа за границей
Первый класс	0,4	2,1
Бизнес-класс	1,6	10,4
Экономический класс	1,7	2,0

Полученные результаты позволяют сформулировать следующие рекомендации по формированию тарифной политики авиакомпании.

Спрос на авиаперевозки при продаже их в России по тарифу первого класса неэластичен, следовательно, увеличение тарифа первого класса вызовет некоторое снижение спроса и общий рост доходов. Например, при повышении тарифа на 5% спрос снизится на 2%, а доходы возрастут на 2,9%. Такой результат может быть получен при пересмотре условного курса перевода USD, в которых устанавливаются тарифы, в рублевый эквивалент при продаже перевозок в России.

Тариф на перевозки бизнес- и экономическим классом при продаже в России рекомендуется оставить без изменения, так как значения коэффициентов ценовой эластичности спроса близки к единице.

При продаже перевозок за границей достичь возрастания доходов можно только при снижении тарифов и применения сниженных льготных цен за счет общего роста спроса и, соответственно, объема перевозок.

Однако перед принятием подобного решения следует всесторонне оценить ситуацию, так как повышение дохода в краткосрочном периоде может обернуться убытком в будущем: если при стимулировании спроса на перевозки не увеличить частоту полетов, то возрастет коэффициент занятости кресел, что может быть расценено пассажирами как снижение уровня комфорта и привести к снижению спроса.

Такой расчет и анализ полученных результатов рекомендуется проводить по каждой авиалинии по периодам. Накопленная статистика позволит экстраполировать полученные итоги и моделировать политику авиакомпании в области ценообразования на будущее.

Таким образом, описанный способ расчета и анализа полученных значений коэффициентов ценовой эластичности спроса может быть использован авиакомпанией в качестве основы для обоснования изменений тарифов.

Оценка себестоимости авиаперевозок

Себестоимость единицы продукции определяется на основании отраслевых нормативных документов и данных управленческого учета. Расходы подразделяются на постоянные и переменные, соотношение которых также рассчитывается в составе себестоимости.

Анализ цен и товаров конкурентов

Проводится анализ цен и качества продукции, а также сильных и слабых сторон конкурентов (Анализ SWOT = Strength + Weakness + Opportunities + Threats), делается вывод о ценовой политике авиапредприятия в русле разработанного стратегического плана развития авиапредприятия.

Выбор целевого сегмента рынка, метода ценообразования и соотношения между тарифами для различных сегментов рынка

Зная график спроса, расчетную сумму издержек и цены конкурентов, авиапредприятие готово к выбору стратегии построения своих тарифов. Цена эта будет находиться в диапазоне между слишком низкой, не обеспечивающей прибыли, и слишком высокой, препятствующей формированию спроса.

Минимально возможная цена определяется средними переменными издержками и себестоимостью авиаперевозок, максимальная – наличием каких-то уникальных достоинств в качестве выполняемых перевозок. Цены на авиаперевозки конкурентов и тарифы на перевозки другими

видами транспорта дают средний уровень, которого авиакомпании следуют придерживаться при назначении цены. Авиакомпания решают проблему ценообразования, выбирая себе методику расчета цен, в которой учитывается как минимум одно из этих трех соображений.

Различают следующие методы ценообразования:

- а) «средние издержки плюс прибыль»;
- б) расчет цены на основе анализа безубыточности и обеспечения целевой прибыли;
- в) установление цены, исходя из ощущаемой ценности товара;
- г) установление цены на основе уровня текущих цен;
- д) установление цены на основе коммерческих переговоров.

Ниже рассматриваются достоинства, недостатки и условия применения названных методов.

Расчет цены по методу «средние издержки плюс прибыль» – самый простой способ ценообразования, который заключается в начислении определенной наценки на себестоимость товара. Так, например, тарифы рекомендуется определять путем добавления к себестоимости авиаперевозок прибыли, соответствующей 20% рентабельности. На практике авиакомпании стремятся покрыть свои расходы и получить рентабельность в среднем в размере 3–5%.

Логично ли при назначении цен пользоваться стандартными наценками? Как правило, нет. Любая методика расчета, не учитывающая особенностей текущего спроса и конкуренции, вряд ли позволит выйти на оптимальную цену. И все же методика расчета цен на основе наценок остается популярной по ряду причин.

Во-первых, авиакомпании больше знают об издержках, чем о спросе. Привязывая тарифы к издержкам, авиакомпания упрощает для себя проблему ценообразования, так как ей не приходится слишком часто корректировать тарифы в зависимости от колебаний спроса.

Во-вторых, если этим методом ценообразования пользуются все авиакомпании в отрасли, их тарифы, скорее всего, будут схожими. Поэтому ценовая конкуренция сводится к минимуму.

В-третьих, многие считают методику расчета «средние издержки плюс прибыль» более справедливой по отношению и к пассажирам, и к перевозчикам. При высоком спросе авиакомпании не наживаются за счет пассажиров и грузоотправителей и вместе с тем имеют возможность получить справедливую норму прибыли за вложенный капитал.

Конкуренция среди аэропортов, как правило, отсутствует. Определяя себестоимость своих услуг, они закладывают в цену максимальный уровень рентабельности. Однако аэропорты конкурируют друг с другом по транзитным перевозкам. Указанный способ ценообразования не позволяет учесть особенности рынка.

Расчет цены на основе анализа безубыточности и обеспечения целевой прибыли. Еще одним методом ценообразования на основе издержек является расчет с обеспечением целевой прибыли. Авиакомпания стремится установить цену, которая обеспечит ей желаемый объем прибыли. Она назначает на свои авиаперевозки цены с таким расчетом, чтобы получить 15–20% прибыли на вложенный капитал. Методика ценообразования с расчетом на получение целевой прибыли основывается на графике безубыточности, который позволяет графически установить точку безубыточности, т.е. определить при каком количестве перевезенных пассажиров с учетом затрат на перевозку одного пассажира доходы авиакомпании будут равны ее расходам. На рисунке 3.2 приведен пример графика безубыточности, где по оси ординат (ось Y) откладывается сумма доходов и расходов в млн рублей, а по оси абсцисс (ось X) – количество перевозимых пассажиров (объем производства), тысячи пассажиров. Сплошная линия отражает зависимость доходов авиакомпании от числа перевезенных пассажиров, а пунктирная – зависимость расходов от числа перевезенных пассажиров. Точка пересечения этих линий и есть точка безубыточности. Точка безубыточности показывает, при каком объеме перевозок авиакомпания не потерпит убытков, но в то же самое время не получит прибыли. Для графика, приведенного в качестве примера, это число составляет 2,5 тыс. пассажиров.

Разница между безубыточным объемом перевозок и максимальным объемом перевозок, который может быть достигнут согласно прогнозам, носит название запаса финансовой прочности, так как показывает, насколько больше перевозок авиакомпания может надеяться выполнить сверх объема, обеспечивающего ей достижение безубыточности. Чем этот запас меньше, тем рискованнее брать за перевозки на данной авиалинии.



Рис. 3.2. График достижения безубыточности

Характеристики точки безубыточности могут быть определены также путем арифметического расчета.

Любой прогноз – включая и прогноз авиаперевозок – имеет заданную точность. Редко погрешность прогноза бывает менее 5%. И значит, если запас финансовой прочности составляет лишь 5–7% общего объема продаж, которого авиакомпания надеется добиться, то велика опасность того, что на практике авиакомпания может не только не получить от перевозок на данной авиалинии прибыль, но и не добиться безубыточности.

Установление цены на основе ощущаемой ценности товара. Все большее число авиакомпаний при расчете тарифов начинают исходить из ощущаемой ценности своих авиаперевозок. Основным фактором ценообразования они считают себестоимость авиаперевозок, а покупательское восприятие. Для формирования в сознании потребителей представления о ценности товара они используют в своих комплексах маркетинга неценовые приемы воздействия. Цена в этом случае призвана соответствовать ощущаемой ценностной значимости авиаперевозок. Можно обратить внимание на то, что у разных авиакомпаний перевозки выполняются по разным тарифам. Примером использования такого способа ценообразования может служить построение системы авиатарифов при разных классах обслуживания.

Авиакомпания, пользующейся методом ценообразования на основе ощущаемой ценностной значимости перевозок, необходимо выявить, какие ценностные представления имеются в сознании потребителей о перевозках конкурентов. Например, пассажиров можно было бы спросить, как много они готовы заплатить за перевозку при разных классах обслуживания в различных самолетах.

Если авиакомпания запросит больше признаваемой покупателем ценностной значимости авиаперевозок, объем продаж авиаперевозок окажется ниже, чем мог бы быть. Многие авиакомпании завышают тарифы на свои перевозки, и те плохо идут на рынке. Другие авиакомпании, наоборот, назначают на свои перевозки слишком низкие тарифы. Билеты на рейсы авиакомпании прекрасно идут на рынке, но приносят перевозчику меньше доходов, чем могли бы при цене, повышенной до уровня их ценностной значимости в представлении покупателей.

Установление цены на основе уровня текущих цен. Назначая цену с учетом уровня текущих цен, авиакомпания в основном отталкивается от цен конкурентов и меньше внимания обращает на показатели собственных издержек или спроса. Она может назначить тариф на уровне, выше или ниже уровня тарифов своих основных конкурентов.

В олигополистических сферах деятельности, таких как воздушный транспорт, все производители обычно запрашивают одну и ту же цену. Более мелкие авиакомпании «следуют за лидером», изменяя тарифы, когда их меняет рыночный лидер, а не в зависимости от колебаний спроса на свои авиаперевозки или собственных издержек.

Некоторые авиакомпании могут взимать небольшую премиальную наценку или предоставлять небольшую скидку, сохраняя эту разницу в цене постоянной. Так, мелкие авиакомпании обычно назначают тарифы на несколько центов больше, чем крупные авиакомпании, но при этом разница в цене остается стабильной, не увеличиваясь и не уменьшаясь.

Метод ценообразования на основе уровня текущих цен довольно популярен. В случаях, когда эластичность спроса с трудом поддается замеру, авиакомпаниям кажется, что уровень текущих цен олицетворяет собой коллективную мудрость отрасли, залог получения справедливой нормы прибыли. И кроме того, они чувствуют, что придерживаться уровня текущих цен – значит сохранять нормальное равновесие в рамках отрасли.

Установление цены на основе коммерческих переговоров. Конкурентное ценообразование применяется и в случаях борьбы фирм за заказы в ходе коммерческих переговоров, например, при покупке турфирмами блоков мест у авиакомпании перед началом сезона. В подобных ситуациях при назначении цены блока мест авиакомпания отталкивается от ожидаемых ценовых предложений турфирм, а не от взаимоотношений между этими ценами и показателями собственных издержек или спроса. Авиакомпания хочет продать в виде блоков мест большую часть своих перевозочных емкостей, а для этого нужно назначить цену блока мест ниже, чем у других авиакомпаний. Однако цена эта не может быть ниже себестоимости перевозок пассажиров в блоке мест, иначе авиакомпания нанесет сама себе финансовый урон.

Расчет системы тарифов и условий их применения

Цель всех предыдущих шагов – сузить диапазон, в рамках которого и будет выбран окончательный тариф на авиаперевозки. Однако перед назначением окончательной цены авиакомпания должна рассмотреть ряд дополнительных соображений.

При выборе окончательного тарифа на авиаперевозки авиакомпания должна руководствоваться рядом экономических факторов:

- спросом на авиаперевозки;
- себестоимостью авиаперевозки;
- результатами анализа цен конкурентов;
- особенностями целевого сегмента рынка;
- соотношением между тарифами для различных сегментов рынка.

Однако авиакомпания должна учитывать не только экономические, но и психологические факторы цены. Многие потребители смотрят на цену как на показатель качества. Метод установления цены с учетом престижности товара оказывается особенно эффективным применительно к перевозкам первого класса обслуживания авиапассажиров и т.п. Многие агенты по продаже авиаперевозок считают, что тариф должен обязательно выражаться нечетным числом.

Процесс ценообразования на авиаперевозки не заканчивается установлением окончательного тарифа. На рынок и уровни продаж авиаперевозок воздействует большое количество постоянно меняющихся факторов, поэтому возникает необходимость управления тарифами, которое осуществляется посредством изменений в условиях предоставления скидок и льгот. Авиакомпания постоянно должна сопоставлять и анализировать альтернативные варианты продажи своих авиаперевозок, пересматривать тарифы и скидки в зависимости от изменений, происходящих на рынке. К постоянно изменяющимся факторам, влияющим на ценообразование при установлении тарифов, относятся:

- политическая нестабильность,
- общеэкономические факторы,
- истощение природных ресурсов,
- изменение экологической обстановки,
- демографическая ситуация и др.

Кроме того, привлечь пассажиров на рейсы авиакомпании можно и неценовыми методами, то есть за счет повышения регулярности полетов, большего удобства расписания вылетов, улучшения качества обслуживания на борту, общей доброжелательности и вежливости персонала и т.д. Эти методы по мере усиления конкуренции между авиакомпаниями приобретают все более важное значение и, наряду с другими формами коммерческой работы, способствуют повышению доходов от авиаперевозок и укреплению положения перевозчика на рынке авиаперевозок.

Порядок расчета системы тарифов на авиаперевозки

Общая методика расчета системы тарифов предполагает реализацию следующих последовательных этапов:

- 1 этап. Определение себестоимости тарифа.
- 2 этап. Расчет коэффициента ценовой эластичности спроса.
- 3 этап. Структуризации рынка авиаперевозок по его сегментам.
- 4 этап. Определение соотношения между различными тарифами при разных классах обслуживания.
- 5 этап. Расчет пассажирского авиатарифа.

Основой для определения тарифов авиакомпании является себестоимость авиаперевозок. Себестоимость представляет собой выраженные в денежной форме затраты предприятия на производство и реализацию продукции;

В гражданской авиации себестоимость рассматривается в двух аспектах:

- 1) все затраты предприятия, приходящиеся на весь объем работ за определенный период времени, называются эксплуатационными расходами;
- 2) затраты, приходящиеся на единицу работ или услуг, называются себестоимостью единицы продукции.

- Затраты авиакомпании включают в себя восемь статей расходов:
- горюче-смазочные материалы (налет часов, цены на топливо);
 - амортизация самолетно-вертолетного парка (стоимость);
 - ремонт самолетно-вертолетного парка (цены на материалы);
 - техническое обслуживание воздушных судов (цены на материалы, состояние);
 - обслуживание воздушных судов в чужих аэропортах (цены аэропортов);
 - зарплата (численность, структура, система оплаты труда);
 - социальные отчисления;
 - прочее.

Расходы авиакомпании являются ограничением снизу при выборе уровня тарифов, в дальнейшем же выбирать тот или иной уровень тарифов предлагается с помощью коэффициентов ценовой эластичности спроса по описанной выше схеме.

После анализа ценовой эластичности спроса по классам обслуживания по данной авиалинии следует перейти к структуризации рынка авиаперевозок по его сегментам.

В зависимости от целей путешествия и отношения к продукту авиакомпании IATA выделяет следующие сегменты на рынке А авиаперевозок:

A₁ – Деловые пассажиры (Business passengers): A₁₁ – чисто деловые пассажиры (General business travellers), A₁₂ – пассажиры в поощрительных деловых поездках (incentive travellers), A₁₃ – экипажи воздушных судов (aircraft crews).

A₂ – Отдыхающие пассажиры (Leisure passengers): A₂₁ – индивидуалы (Free independent travelers (FITs)), A₂₂ – отдыхающие группами (Group tour travellers), A₂₃ – пенсионеры (senior citizens). При построении тарифной политики на конкретном направлении авиаперевозок проводится комплексное изучение рынка, в результате которого выделяются присутствующие на нем сегменты и оценивается их размер. Правильная оценка размера сегмента очень важна, так как позволяет авиакомпании выбрать целевые сегменты и сфокусировать все свое внимание на них, получив впоследствии заслуженную прибыль. Для этого авиакомпания должна реально оценить свои возможности и сопоставить их с потребностями и пожеланиями пассажиров (та же логика рассуждений сохраняется и для грузоотправителей).

После выявления структуры рынка авиаперевозок, то есть процентного соотношения между субсегментами на своих рейсах и на рынке в целом, авиакомпания переходит к следующему этапу: определение соотношения между различными тарифами при разных классах обслуживания. Для этого сначала анализируют возможные методы ценообразования для каждого сегмента рынка с учетом эластичности спроса и тактики построения тарифов конкурентами. Затем методом экспертных

оценок устанавливается желаемое соотношение между тарифами при различных классах обслуживания. А затем путем несложных преобразований вычисляется значение каждого из предлагаемых тарифов.

Пример расчета системы тарифов.

Пусть в результате проведенного исследования рынка авиаперевозок выявлены следующие субсегменты:

- A_{11} – чисто деловые пассажиры (10%),
- A_{12} – пассажиры в поощрительных деловых поездках (20%),
- A_{21} – отдыхающие-индивидуалы (15%),
- A_{22} – отдыхающие группами (55%).

В скобках указаны процентные соотношения между субсегментами. На заседании экспертного совета установлено соотношение между тарифами при соответствующем обслуживании каждого субсегмента:

- A_{11} – тариф первого класса F, превышающий тариф Y в 2,5 раза;
- A_{12} – тариф бизнес-класса C, превышающий тариф Y в 2 раза;
- A_{21} – полный тариф экономического класса обслуживания Y;
- A_{22} – тариф Y со скидкой 40% для групп.

Если расходы авиакомпании в расчете на одно занятое кресло на выбранном направлении составляет 200 USD, а заданная рентабельность составляет 10%, то, приравняв YIELD-доходную ставку на одно кресло к тарифам, выраженным через Y-тариф, с учетом структуры авиаперевозок, определим значение тарифа Y:

$$\begin{aligned}200 \times (1 + 0.1) &= 0.1 \times 2.5 \times Y + 0.2 \times 2 \times Y + 0.15 \times Y + 0.55 \times Y \times 0.6, \\220 &= 0.25 \times Y + 0.4 \times Y + 0.15 \times Y + 0.33 \times Y, \\220 &= 1.13 \times Y, \\Y &= 195\$.\end{aligned}$$

А теперь можно подсчитать значения остальных тарифов:

$$\begin{aligned}F &= 2.5 \times Y = 487.5\$, \quad C = 2 \times Y = 390\$, \\Y-40\% &= 117\$.\end{aligned}$$

Таким образом, определены стартовые значения авиатарифов, которые будут дополняться системой предлагаемых скидок и льгот на основании изучения данных постоянного исследования рынка авиаперевозок.

Рассчитать наиболее выгодный размер скидок и условия их применения можно, обладая следующей информацией:

- коэффициенты ценовой эластичности спроса на авиаперевозки по заданному направлению;
- долю пассажиров, которые будут отвлечены от полного тарифа на льготные при различных условиях (срок предоплаты, срок минимального или максимального пребывания в пункте назначения, рейс в определенный день недели и пр.).

Пример. Ввиду особенностей конкурентной ситуации, сложившейся на рынке авиаперевозок на воздушной линии, рассмотрим целесообразность введения дополнительных льготных экскурсионных тарифов RT.

Исследование рынка проводилось в феврале, то есть до начала сезона отпусков. По данным проведенного исследования уезжающие отдыхать обычно приобретают билеты не позже, чем за неделю до отъезда, то есть в летний период структура пассажиропотока по срокам приобретения билетов несколько изменится. Коэффициенты ценовой эластичности спроса на авиаперевозки в зимний период составляют 0,7–0,84, летом 3,2–4,5. При введении новых тарифов в расчете за год доходы авиакомпании возрастут на 15–18%.

Экскурсионные тарифы могут иметь срок действия 3–5 месяцев, но одновременно имеет смысл ограничить применение этих тарифов условием предоплаты за 7–21 день до вылета. Это условие применения тарифа сделает его доступным только для выезжающих на отдых, так как 93% бизнес-пассажиры приобретают билеты не ранее, чем за 3 дня до вылета (также по данным исследования).

Следует предусмотреть гибкую систему скидок: при покупке авиабилетов в направлении туда и обратно, скидки для студентов и учащихся, пенсионеров, семей, туристов. Возможно применение сквозных тарифов, дающих возможность приобрести билеты по более низкой цене. Более точно уровень новых экскурсионных тарифов и условия их применения могут быть определены в ходе дальнейших расчетов.

При введении новых льготных тарифов для бизнесменов или отдыхающих, например, экскурсионных тарифов, необходимо организовать широкую рекламу новых цен авиакомпании, а также провести акцию в области public relations.

На практике в общем случае при определении пределов тарифов обычно создается динамическая структура, так называемый тарифный коридор.

Динамика коридора обусловлена системой самого рыночного механизма, который не может находиться в состоянии стагнации. Однако полностью стихийно она не формируется. Существуют принципиальные ступени, которые формируют общую структуру тарифного коридора. Как упоминалось выше, варьирование в коридоре происходит под влиянием факторов, действующих на рынке.

Нижняя граница тарифного коридора обычно представляет собой фактическую себестоимость продукции, то есть затраты на создание непосредственной продукции плюс величина рентабельности. С другой стороны, правильно было бы включить в нижнюю границу также затраты на изобретения, различные ноу-хау и вообще разработку технологий производства данной продукции. Однако если следовать такому подходу, то нижняя граница цены будет расти с неимоверной быстротой. Иными словами, такой подход следовало бы назвать утопическим, хотя в принципе он отражает реальную действительность использования ресурсов. К тому же оценка всех технологий и ресурсов, использованных

в процессе создания текущей технологии, а также тех, на базе которых она была создана, а также тех, на базе которых были созданы они сами, сопряжена с большой сложностью.

Если себестоимость является как бы «землей», от которой отталкиваются при формировании коридора, то наибольший интерес в модели здесь представляет такой параметр, как экономический эффект. Принципиально он определяется как эффект от продажи продукции + эффект от реализации сопутствующих (полученных при разработке, изготовлении и т.п.) технических идей, технологии, ноу-хау и т.п.

Эффект, выражаемый в тарифах, можно разделить на следующие составляющие:

– Эффект, направленный на удовлетворение собственных потребностей. Сюда относятся так называемые плановые накопления, определяемые уровнем рентабельности.

– Дополнительная прибыль. Определяется за счет эффекта потребителя, то есть рассматриваемая дополнительная прибыль определяется с целью повышения уровня получаемого эффекта. Разумеется, речь о так называемых «сверхдоходах», получаемых монопольными предприятиями, не идет, но смысл этой составляющей эффекта схож с данным понятием.

Итак, тарифный коридор формируется с учетом следующих составляющих:

А – Затраты.

Б – Эффект у производителя.

В – Δ эффекта у потребителя.

Для увеличения загрузки авиапредприятие может прибегнуть к неофициальному снижению тарифов путем использования системы скидок для посредников, привлекающих загрузку на рейсы. Одним из инструментов тарифной политики является применение грузовых тарифов. Скидки с грузовых тарифов бывают официальные, неофициальные и полуофициальные. В Европе они составляют от 40 до 70% от нормальных тарифов. Размер скидки зависит от ценности груза, размера отдельных отправок и общего количества груза данной категории, ожидаемого потока грузов и т.д.

Таким образом, тарифная политика авиапредприятий заключается в рациональном сочетании различных тарифов. Поэтому предприятию следует устанавливать множество специальных льгот для расширения или рекламирования перевозок.

Тарифы и тарифная политика – существенные элементы маркетинга авиапредприятия. В значительном счете именно от тарифов зависят достигнутые коммерческие результаты, а верная (или наоборот, ошибочная) тарифная политика оказывает долговременное и порой решаю-

щее влияние на всю деятельность производственно-бытового комплекса авиапредприятия.

3.3. Международные авиатарифы: общие понятия и регулирование. Источники международных авиатарифов

На международном уровне вопросами координации тарифов и правилами их применения и расчёта стоимости перевозок занимается неправительственный международный орган – Международная Ассоциация воздушного Транспорта (International Air Transport Association – IATA).

Тарифы на международные перевозки до 1979 года устанавливались и жестко контролировались ИАТА. За последние годы произошли значительные изменения, и сейчас международные авиатарифы устанавливаются на многосторонней основе путем согласования между авиакомпаниями, эксплуатирующими одни и те же воздушные линии.

3.3.1. Общие понятия международных авиатарифов

При рассмотрении вопросов, связанных с понятием международных авиатарифов, важным моментом является определение термина «система международных пассажирских авиатарифов».

Под *системой международных пассажирских авиатарифов* понимают совокупность взаимосвязанных и логически упорядоченных цен, установленных для расчёта стоимости за перевозки пассажиров по международным воздушным линиям, а также условия и правила применения тарифов, алгоритмы расчета стоимости перевозки, скидки, льготы и сборы.

Международная перевозка – это такая перевозка, когда пункт отправления и пункт назначения расположены на территории разных государств либо на территории одного и того же государства, но предусмотрена остановка на территории другого государства.

Пассажирские тарифы на международных линиях устанавливаются посредством механизмов двух уровней:

1. Правительственный механизм установления тарифов.
2. Неправительственный механизм установления тарифов.

Правительственный механизм включает процедуры рассмотрения, оценки, контроля, применения тарифа со стороны компетентных правительственных органов соответствующих государств, а также их международными институтами, советами и т.д.

Правовой основой установления и применения международных авиатарифов является многосторонние и двухсторонние соглашения о

воздушном сообщении между правительствами государств. Многосторонние соглашения принимаются в интересах всех заинтересованных сторон на международных форумах. Так, на уровне правительств государств принят ряд многосторонних региональных соглашений, в том числе «Международное соглашение о порядке установления тарифов для регулярных воздушных сообщений», «Многостороннее соглашение о коммерческих правах при нерегулярных воздушных перевозках в Европе», «Международное соглашение о порядке установления тарифов для внутриевропейских регулярных перевозках», «Международное соглашение о распределении объемов перевозок на внутриевропейских регулярных воздушных сообщениях», «Многостороннее соглашение о либерализации международного воздушного транспорта».

Многостороннее соглашение о коммерческих правах при нерегулярных воздушных перевозках в Европе заключено государствами-участниками Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) и подписано в Париже 30 апреля 1956 года. В данном соглашении устанавливается политика в отношении того, что воздушные суда, осуществляющие нерегулярные коммерческие полеты в Европе, которые не создают угрозы регулярным перевозкам, могут осуществляться свободно.

Международное соглашение о порядке установления тарифов для регулярных воздушных сообщений, подписанное в Париже 10 июля 1967 года, предоставило государствам-членам ЕКГА единые принципы и процедуры по установлению тарифов и обеспечило функционирование механизма ИАТА по проведению конференции.

Международное соглашение о порядке установления тарифов для внутриевропейских регулярных перевозок, заключенное государствами-членами ЕКГА и подписанное в Париже 16 июня 1987 года, предусматривало единые принципы и процедуры установления тарифов и ввело зональную систему регулирования тарифов.

Двухсторонние соглашения принимаются для решения вопросов, связанных с обеспечением авиаперевозок на международном уровне, в том числе согласования и контроля тарифов на воздушную перевозку (controlling air carrier fare), которые должны утверждаться государственными органами, и подписываются двумя участниками (signed between two participants) с одинаковой выгодой для двух договаривающихся государств (equal profit for two contracting states). Наиболее распространёнными среди двухсторонних соглашений на международном воздушном транспорте являются «Соглашения о взаимном предоставлении услуг», которые заключаются непосредственно между авиакомпаниями, назначенными правительствами для коммерческой эксплуатации договорных авиалиний. Эти соглашения определяют широкий круг вопросов, таких как использование предоставленных коммерческих прав, объём перевозок, расписание полётов, тарифы, а также порядок техни-

ческого и коммерческого обслуживания и расчётов за него, расчётов за проданные перевозочные документы и прочие вопросы.

Типовое соглашение о взаимном предоставлении услуг содержит в себе целый ряд основных положений, среди которых положение о тарифах на авиаперевозки, которое в типовом варианте звучит следующим образом: «Тарифы на авиаперевозки по договорным линиям должны назначаться по согласованию между партнёрами и соответствовать тарифам, установленным ИАТА».

Важным международным органом на правительственном уровне является международная организация ГА (ИКАО), которая посвятила тарифным вопросам несколько конференций, на которых был принят ряд важнейших рекомендаций, в числе которых рекомендация о самостоятельном установлении авиакомпаниями тарифов на перевозки, начинающиеся в своей стране. При этом каждая договаривающаяся страна может потребовать заблаговременного уведомления о тарифах, предложенных авиакомпанией другой страны:

- за перевозку на свою территорию или со своей территории;
- за перевозку через свою территорию при разрешении посадки на своей территории.

Установленный тариф сохраняется в силе, если его не отменяет соответствующая авиакомпания.

Неправительственная международная организация, занимающаяся в отрасли координацией авиатарифов и правилами их применения, является Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА). Данная организация регистрирует и публикует международные тарифы ИАТА, а также тарифы авиаперевозчиков. Опубликованные тарифы публикуются в специальных тарифных справочниках и через международные системы бронирования (АСБ, Габриель, Старт-Амадеус и др.).

Составной частью ИАТА являются конференции. Структура конференций ИАТА по перевозкам включает в себя:

- конференции по процедурам;
- конференции по координации тарифов.

Структура конференций ИАТА по процедурам включает:

- конференцию ИАТА по пассажирским перевозкам (PSC);
- конференцию ИАТА по пассажирским агентствам (PACConf);
- конференцию ИАТА по грузовым перевозкам (CSC);
- конференцию ИАТА по грузовым агентствам (CACConf).

Структура конференций ИАТА по координации тарифов (КТ) включает:

- конференции ИАТА по координации пассажирских тарифов (PTCs);
- конференции ИАТА по координации грузовых тарифов (CTCs).

Для удобства рассмотрения и согласования международных тарифов посредством международных соглашений устанавливаются так называемые «тарифные зоны». Любая зональная схема основывается на тарифных поясах, в соответствии с которыми каждый класс тарифов должен вписываться в определенные допустимые рамки, выраженные в процентах относительно определенных «уровней отсчета», и отвечать определенным тарифным условиям. Все эти параметры определяются в ходе переговоров между всеми заинтересованными сторонами. Таким образом, создаются зоны гибкости, которые отвечают условиям конкретных рынков. К соглашению в отношении применяемых тарифов на маршрутах, охватываемых зональной схемой, авиакомпании обычно приходят на международных форумах. Наиболее известной и глобальной является зональная схема, разработанная и принятая на уровне IATA. В соответствии с данной зональной схемой вся территория земного шара разделена на три тарифные Зоны (IATA TRAFFIC CONFERENCE AREAS) (рис. 3.3):

Зона 1 – Северная и Южная Америка с прилегающими островами.

Зона 2 – Европа, Африка. Ближний Восток и прилегающие острова.

Зона 3 – Азия. Австралия, Новая Зеландия и Океания.

Внутри каждой тарифной Зоны определены отдельные регионы (всего более 30), где функционируют соответствующие органы по координации тарифов. Процесс согласования и координации тарифов включает, таким образом, соответствующие действия авиакомпаний в зависимости от того, какие регионы или Зоны затрагивают их тарифы.

В соответствии с установленными тарифными зонами ИАТА РТСs и СТСs состоят из трех зональных конференций КТ1, КТ 2 и КТ3. Зональные конференции КТ1, КТ 2 и КТ3 определяют тарифы внутри соответствующих зон 1, 2 и 3. Зональные конференции КТ1, КТ2, КТ3 и КТ123 определяют тарифы между зонами 1 и 2, 2 и 3, 3 и 1, а также те, которые включают все три зоны соответственно. Каждая зональная конференция, кроме того разделена на подзональные конференции, базирующиеся на подзонах внутри и между указанными выше тремя зонами.

Задачи конференции отличаются чрезвычайной сложностью. Разрабатывая уровень тарифов, конференция должна принимать во внимание не только стоимость предоставляемых услуг, но также и стоимость их продажи. Более того, установить уровень тарифов еще недостаточно: тарифы для многих тысяч пар пунктов должны быть рассчитаны и обоснованы индивидуально в связи с различными условиями полетов на различных маршрутах (географические условия, объем перевозок и т.д.). Поэтому должны быть обеспечены особые условия для применения тарифов, позволяющие производить дифференциацию в зависимости от типа эксплуатируемого оборудования, классов тарифов, учитывающих всевозможные скидки при полете «туда и обратно», семейные скидки и т.д.

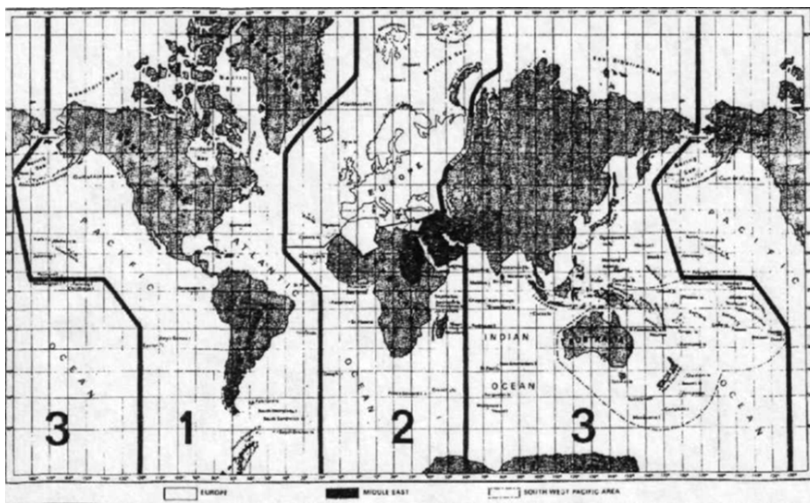


Рис. 3.3. Тарифные зоны ИАТА (IATA TRAFFIC CONFERENCE AREAS)

Важным элементом процесса установления тарифов на международном уровне является разработка единых правил их применения и правил расчёта стоимости перевозки по сложным маршрутам, включающим пункты пересадки, иначе трансфера (transfer), и/или остановки, иначе стоповера (stopover).

Различают международные тарифы:

– *отраслевые тарифы (IATA)*, которые признаются всеми перевозчиками и применяются при продаже перевозок по маршрутам, включающим несколько участков, обслуживаемых рейсами нескольких перевозчиков (INTERLINE);

– *двусторонние тарифы*, устанавливаемые на двусторонней основе *дву– тарифы перевозчика*, устанавливаемые авиакомпанией для продажи перевозок только на свои рейсы; такие тарифы применяются или только самим перевозчиком, или могут быть открыты для продажи другими перевозчиками и их агентствами на рейсы данной авиакомпании.

3.3.2. Источники международных авиатарифов

Международные пассажирские авиатарифы, принятые ИАТА, публикуются в специальных справочниках и расписаниях международных рейсов авиакомпаний и заложены в автоматизированные электронные системы бронирования и продажи перевозок.

Известен целый ряд специальных справочников, среди которых наиболее известными являются упомянутый выше справочник пасса-

жирских тарифов ИАТА АРТ (Air Passenger Tariff) и популярный в Европе справочник ПАТ (Passenger Air line Tariff).

В справочнике по пассажирским тарифам АРТ опубликованы все официальные международные пассажирские авиатарифы, а также правила, которые регулируют построение и применение тарифов, скидок, сборов и маршрутов перевозки. Тарифы и сборы, содержащиеся в этом справочнике, а также экскурсионные тарифы, включая инклюзив-тур (АРТ-ИТ), указаны в расчете на одного пассажира и применимы к воздушной перевозке по маршрутам, указанным в справочнике, от аэропорта отправления до аэропорта назначения. Кроме того, они включают тарифы сборов за транзит, наземную транспортировку, а также других сборов, взимаемых правительственными органами.

В Европе наиболее популярным и распространённым тарифным справочником является ПАТ (Passenger Airline Tariff). Справочник международных авиационных пассажирских тарифов ПАТ является официальным тарифным справочником, в котором представлены отраслевые тарифы ИАТА.

Познакомимся со структурой тарифного справочника на примере ПАТ.

Справочник ПАТ состоит из 7 частей:

- 1) General Rules (публикуется 4 раза в год);
- 2) Eastern Hemisphere (EH) Fares and Fares Rules (публикуется 4 раза в год);
- 3) Western Hemisphere (WH) Fares (публикуется 4 раза в год);
- 4) Western Hemisphere (WH) Rules (публикуется 4 раза в год);
- 5) Maximum Permitted Mileage (MPM) (публикуется 1 раз в год, в апреле);
- 6) Eastern Hemisphere (EH) Fares (публикуется 8 раз в год);
- 7) Western Hemisphere (WH) Fares (публикуется 8 раз в год).

Справочник имеет следующие разделы (всего 10 разделов):

- определение терминов,
- правила построения и применения тарифов,
- расшифровка примечаний, обозначенных номерами в разделах справочника,
 - пропорциональные надбавки,
 - опубликованные тарифы,
 - коды городов,
 - опубликованные маршруты,
 - расстояния между аэропортами в милях,
 - таблица мильных надбавок,
 - карта тарифных зон ИАТА.

Пассажирские тарифы и сборы устанавливаются и публикуются в валюте страны начала перевозки или в долларах США.

Для построения тарифов для перевозок, состоящих из двух и более тарифных компонентов, либо для сравнения тарифов, опубликованных в разных валютах, IATA ввела понятие нейтральной единицы построения тарифа, или NUC (Neutral Units of Construction).

Расчет тарифа производится в NUC, для чего тариф в местной валюте LCF (Local Currency Fare) переводится в NUC по курсу перевода страны начала перевозки. Этот курс перевода называется ROE (IATA Rate of Exchange). Следует иметь в виду, что NUC не является валютой и используется только для конструирования тарифов.

NUC не подлежат округлению. При получении тарифа в NUC оставляются два знака после запятой, остальные цифры опускаются.

Каждая местная валюта (LCF – Local Currency Fare) имеет свой порядок округления и количество единиц после запятой. Таблица курсов перевода и правила округления для валют в справочнике РАТ.

В РАТ опубликованы тарифы от пунктов отправления до пунктов назначений. Вся информация, относящаяся к конкретному тарифу, представлена в 9 колонках.

В колонке «From/to» приведены пункты отправления/назначения, которые располагаются по алфавиту. При этом пункт отправления и пункт назначения прописаны разными шрифтами.

Пункт отправления/назначения содержит два вида информации:

- трехбуквенное кодовое обозначение (в скобках);
- наименование страны, где этот пункт находится.

В колонке «Max. Mileage» указано максимальное разрешенное расстояние в милях (Maximum Permitted Mileage – МРМ), которое установлено для любых маршрутов между указанными пунктами по опубликованному тарифу. Если МРМ зависит от глобального направления, то для данного глобального направления указан двухбуквенный код, например:

- АР – между зонами 2 и 3 через Атлантический и Тихий океаны;
- АТ – между зонами 1 и 2/3 через Атлантику;
- ЕН – между зонами 2 и 3 через восточное полушарие (внутри Зон 2 и 3);
- FE – между Россией в Европе/Украиной в пункты 3-й Зоны (но не Япония/Корея);
- РА – между зонами 3 и 1 через Тихий океан;
- РN – между Южной Америкой и Юго-востоком Тихого океана через Северную Америку, но не через Северную или Центральную части Тихого океана;
- RU – между Россией в Европе и зоной 3 без остановки между Россией в Европе и Японией/Кореей, но не через другие страны в Европе;
- SA – между Аргентиной/Бразилией/Чили/Парагваем/Уругваем и Юго-восточной Азией через Атлантический океан только через пункты

в Центральной Африке, Южной Африке, островами Индийского океана или напрямую;

– TS – через Сибирь, между зонами 21 и 3 с участком, не имеющим остановки между Европой и Япония/Корея;

– WN – внутри западного полушария.

В колонке «*Fare type*» указываются типы тарифов; иногда они могут сопровождаться кодами сезонности:

YL – экономический класс, сезонный тариф низшего уровня;

YH – экономический класс, сезонный тариф высшего уровня.

Колонка «*Notes*» содержит номера примечаний к конкретному специальному или льготному тарифу.

Колонки NUC «*OW*» и «*RT*» указывают тарифы в один конец (One Way) и «Туда и обратно» (Round Trip) соответственно в нейтральных конструктивных единицах (Neutral Units Of Construction – NUC).

В колонке «*Routing*» указаны кодовые наименования глобальных направлений (EN, TS, AT, AP и др.).

В двух последних колонках «*OW*» и «*RT*» указаны тарифы в местной валюте, кодовое обозначение которой размещается под этими двумя колонками.

3.3.3. Группы тарифов, применяемых в международной практике воздушных перевозок

В международной практике воздушных перевозок существуют отдельные группы тарифов, которые определяются порядком их разработки и условиями применения.

Различают несколько видов тарифов: опубликованные тарифы IATA, опубликованные тарифы авиакомпаний, конфиденциальные тарифы авиакомпаний, специальные предложения.

Отраслевые тарифы IATA (опубликованные тарифы IATA) устанавливаются Международной Ассоциацией Авиаперевозчиков, призванной защищать коммерческие интересы входящих в нее участников. Международные тарифы, регулируемые IATA, являются базисными; не зависят от авиакомпаний; приводятся во всех международных системах бронирования и печатаются во всех тарифных справочниках, в связи с чем и называются опубликованными. Опубликованные тарифы IATA используются при расчетах сложных маршрутов, где участвуют несколько перевозчиков.

Опубликованные тарифы авиакомпаний представляют собой тарифы, разработанные конкретным авиаперевозчиком на конкретном направлении. Они устанавливаются по согласованию с IATA, поэтому отличаются от них незначительно (разница может составлять от 2 до 10\$ США). Опубликованные тарифы авиакомпаний так же, как и опублико-

ванные тарифы IATA, применяются при расчете воздушных маршрутов с участием нескольких перевозчиков.

Конфиденциальные тарифы авиакомпаний являются коммерческой тайной каждой авиакомпании, нигде не публикуются и недоступны в международных системах бронирования. Предлагаются они на простых маршрутах, выполняемых одним перевозчиком. Эти тарифы более дешевые по сравнению с опубликованными и зависят от спроса и конкуренции на данном направлении. Особенностью конфиденциальных тарифов является выполнение многих специальных условий их применения, а также возможность приобретения билетов по ним только в точке начала перевозки.

В последнее время большое распространение получили различные *специальные предложения* (по существу – рекламные тарифы). Их основной целью является желание авиакомпаний «напомнить о себе», привлечь пассажиров на новые рейсы, сохранить конкурентоспособность на старом направлении, заполнить незагруженные рейсы в несезон (сезон пониженного спроса). Спецпредложения периодически разрабатывают как отечественные, так и иностранные авиакомпании, как на внутренних, так и на международных линиях. Например, в канун 2000 г. авиакомпания «BritishMidland» предложила своим клиентам в рекламных целях три категории билетов бизнес-класса. Билет категории «А» стоимостью 99 фунтов стерлингов предполагал перевозку из аэропорта Хитроу только внутри Соединенного Королевства; билет категории «В» стоимостью 159 фунтов стерлингов распространялся на перевозки на близкие расстояния из аэропорта Хитроу в Амстердам, Брюссель, Дублин, Кёльн, Франкфурт. Для перелетов на дальние расстояния (из Хитроу в Ниццу, Прагу, Варшаву) предлагался билет категории «С» всего за 229 фунтов стерлингов.

Весной 2001 г. российская авиакомпания «Аэрофлот» провела рекламную акцию «В Европу за 99 USD», в которой приняли участие более 7 тыс. пассажиров. Благодаря ей многие люди, которым «Аэрофлот» предоставил возможность совершить путешествие в города Западной Европы по данному рекламному тарифу, смогли осуществить то, что им не удавалось в силу ограниченных финансовых возможностей. С другой стороны, эти полеты имели большое значение и для самой авиакомпании – она не только приобрела новых друзей в лице значительной части участников акции, но и догрузила рейсы, которые не обещали значительной наполняемости, и тем самым получила прибавку к доходам.

В конце 2001 г. «Аэрофлот» успешно провел еще одно рекламное мероприятие – «пассажиры, которые приобретут билеты на европейские маршруты до 20 декабря, получают скидку в 100 \$ США на любой регулярный рейс в Европу с 15 января по 20 марта 2002 г.». А осенне-зимняя акция, получившая название «Улетные предложения» и проводившаяся в

октябре–ноябре 2002 г., позволила перевозчику получить 8-процентный рост занятости кресел.

Рекламные акции, осуществляемые перевозчиками, в целом выгодны обеим сторонам, однако они имеют один существенный недостаток – непредсказуемость их проведения. Невозможно заранее предсказать, какая авиакомпания, на каком направлении выступит со своим специальным предложением; какие будут сроки проведения акции, стоимость билета, налагаемые ограничения на перевозки. Тем не менее, пассажир, заинтересованный в приобретении билета по минимальной цене, может найти информацию, касающуюся спецпредложений авиаперевозчиков, на интернет-сайтах этих авиакомпаний или в их рекламных проспектах.

3.4. Коды и виды тарифов, применяемых на воздушном транспорте, и их характеристика

Как уже отмечалось, тариф – установленная плата перевозчиком, взимаемая за перевозку одного пассажира либо за перевозку единицы веса багажа от пункта отправления до пункта назначения по определенному маршруту, являющаяся действующим тарифом.

Тариф действующий – тариф на дату начала перевозки, опубликованный в установленном порядке перевозчиком или от его имени. В целях координации и контроля за тарифами на авиаперевозки, а также для обеспечения своевременного информирования пользователей, участвующих в перевозочном процессе, о вводимых и изменяемых тарифах и льготах существует система регистрации и оповещения.

3.4.1. Код базового авиатарифа

Код базового тарифа (КБТ) представляет буквенно-цифровую последовательность описания тарифа. КБТ может включать не более 8 символов и является уникальным именем для определенного уровня тарифа, устанавливаемого конкретным перевозчиком между парой городов.

КБК присваивается для решения следующих задач:

- идентификации множества уровней тарифов;
- быстрого доступа к тарифам, на которые претендует пассажир;
- отображения условий применения тарифа;
- связи уровня тарифа с кодом бронирования.

КБТ формируется для опубликованного и опубликованного сквозного тарифов.

Каждому КБТ соответствует географическое местоположение тарифа, идентификатор его использования, уровень тарифа и код валюты, условие применения тарифа, код бронирования и период действия.

Условие применения тарифа (УПТ) обязательно должно быть представлено в виде УПТ даже в том случае, если к тарифу применяются ограничения, установленные в СУПТ-АПП или в СУПТ-ОБЩЕЕ. Это связано с тем, что в УПТ обязательно должен быть указан код бронирования и описана категория «0. ПРИМЕНЕНИЕ».

Код базового тарифа состоит из элементов, которые должны комбинироваться в следующей последовательности:

- первичный код
- сезонный код
- код части недели
- код части суток
- код типа тарифа
- код категории пассажира
- код указателя максимального срока действия билета
- идентификатор уровня тарифа.

Из всех указанных выше элементов только первичный код, который определяет класс обслуживания, является обязательным.

Каждый элемент описывается в латинице одним из значений кодификатора и отражает в КБТ соответствующие ограничения, которые перевозчик устанавливает к тарифу.

Код указателя максимального срока действия билета и идентификатор уровня тарифа описываются цифрами и буквами в латинице.

Первичный код. Установлены следующие первичные коды:

F, R, P, A – первый класс (R – Сверхзвуковой, P – первый класс повышенной комфортности, F – первый класс, A – первый класс со скидкой).

J, C, D, I, Z – бизнес-класс (J – бизнес-класс повышенной комфортности, C – бизнес-класс, D – бизнес-класс со скидкой, I – бизнес-класс со скидкой, Z – бизнес-класс со скидкой).

W, S, Y, B, H, K, L, M, N, Q, T, V, X – экономический класс (W – экономический класс повышенной комфортности, S – экономический класс, Y – экономический класс, B, H, K, L, M, N, Q, T, V, X – экономический класс со скидкой).

Для нормальных тарифов (без каких-либо ограничений в условиях применения) используются коды F, C и Y.

Для специальных тарифов (с обязательными ограничениями в условиях применения) используются любые из перечисленных выше первичных кодов, в том числе F, C и Y.

Коды сезонности. Сезонный код (если такое условие применения присутствует) определяет наличие других уровней тарифа, которые применяются в течение разных непересекающихся календарных периодов при совпадении всех остальных элементов в коде базового тарифа. Конкретные периоды устанавливаются в условии применения тарифа перевозчика в категории 3.

В зависимости от количества устанавливаемых уровней тарифа один из нижеследующих сезонных кодов может присутствовать в коде базового тарифа:

Н – Высший уровень тарифа, имеющего более одного уровня сезонности;

К – Второй уровень тарифа, имеющего более двух уровней сезонности;

Ј – Третий уровень тарифа, имеющего более трех уровней сезонности;

Ғ – Четвертый уровень тарифа, имеющего более четырех уровней сезонности;

Т – Пятый уровень тарифа, имеющего более пяти уровней сезонности;

Q – Шестой уровень тарифа, имеющего более шести уровней сезонности;

У – Седьмой уровень тарифа, имеющего более семи уровней сезонности;

L – Низший уровень тарифа, имеющего более одного уровня сезонности.

Код части недели (если такое условие применения присутствует) определяет наличие ограничений по применению тарифа в течение дней недели, когда перевозка по данному тарифу разрешается или не разрешается. Конкретные дни недели устанавливаются в условии применения тарифа в категории 2.

При формировании кода базового тарифа допускается использовать следующие коды части недели:

W (выходные дни недели) – применяется для тарифов, предназначенных только для перевозок в выходные дни.

X (будние дни недели) – применяется для тарифов, предназначенных только для перевозок в будние дни.

Код части суток (если такое условие применения присутствует) определяет наличие ограничений по применению тарифа в течение времени суток, когда перевозка по данному тарифу разрешается или не разрешается. Конкретные временные параметры устанавливаются в условии применения тарифа в категории 2.

При формировании кода базового тарифа допускается использовать следующий код части суток:

N – Ночь.

Код типа тарифа (если такое условие применения присутствует) указывается в коде базового тарифа при описании специального тарифа, устанавливаемого с соответствующими ограничениями для любых категорий взрослого пассажира или для любых категорий взрослых пассажиров, объединенных в группу.

Код типа тарифа определяет характеристику тарифа (например, экскурсионный, тариф в одну сторону, поощрительный и т.п.), а также

условия бронирования, приобретения и возврата билетов (например, тариф при предварительном приобретении билета). В таблице 3.2 приведены коды типов тарифов, которые необходимо использовать при формировании кода базового тарифа, сгруппированные по общим характеристикам.

Таблица 3.2

Рекомендуемые к использованию коды типов тарифов

Код типа тарифа	Характеристика тарифа
AB	Тариф при предварительном приобретении билета (низкий уровень)
AF	Тариф зональный
AN	Тариф при предварительном приобретении билета без права возврата (Тариф предварительной продажи без права возврата)
AP	Тариф при предварительном приобретении билета
BB	Тариф бюджетный. Перевозка пассажиров, перечень которых устанавливается федеральным законом, за наличные или в кредит, за счет средств федерального бюджета и бюджета субъектов РФ
BD	Тариф бюджетный (низкий уровень). Перевозка пассажиров, перечень которых устанавливается федеральным законом, за наличные или в кредит, за счет средств федерального бюджета и бюджета субъектов РФ
CF	Тариф для полетов внутри одной страны (Каботажный тариф)
CT	Тариф на замкнутую круговую перевозку
DA	Тариф туристический «Знакомство с Америкой»
DD	Тариф низкого уровня
DE	Тариф туристический «Знакомство с Европой»
DF	Тариф правительственный (код факультативен) (Предшествует любому другому действующему коду скидки, например DFEM, DFSD) Спец. тариф для государственных служащих
DM	Тариф со скидкой, предоставляемой не в соответствии с отраслевыми правилами (Только на рейсы данной авиакомпании)
DN	Тариф туристический «Знакомство с Северной Америкой (США/Канада)»

Код типа тарифа	Характеристика тарифа
EE	Тариф экскурсионный
GI	Тариф поощрительный для группы
GX	Тариф для группы при предварительном приобретении билета
GZ	Тариф для группы при приобретении билета непосредственно перед вылетом
IF	Тариф открытия новой воздушной линии
IP	Тариф при приобретении билета непосредственно перед вылетом
IS	Тариф позднего бронирования
OJ	Тариф на незамкнутую круговую перевозку
OW	Тариф на перевозку в одну сторону
OX	Тариф экскурсионный в одну сторону
PR	Тариф поощрительный
PX	Тариф экскурсионный при приобретении билета непосредственно перед вылетом
RP	Тариф пассажирский обычный (стандартный, основной)
RT	Тариф на перевозку «туда–обратно»
RW	Тариф на кругосветную перевозку
SX	Тариф при приобретении билета непосредственно перед вылетом (низкий уровень)
SF	Тариф на перевозку по первому классу на основании двустороннего соглашения
SR	Тариф специальный для перевозки «туда–обратно» в пределах Европы
SS	Тариф супернизкого уровня
VU	Тариф «Посещение США»

Код категории пассажира (если такое условие применения присутствует) указывается в коде базового тарифа при описании специаль-

ного тарифа, устанавливаемого с соответствующими ограничениями для отдельных категорий пассажиров. Код категории пассажира определяет статус пассажира (например, пенсионер, студент и т.п.), индивидуальная или групповая перевозка и принцип формирования группы (например, группа школьников, группа лиц, объединенных общим интересом и т.п.). Некоторые коды категорий пассажиров, которые необходимо использовать при формировании кода базового тарифа, приведены в табл. 3.3.

Таблица 3.3

Рекомендуемые к использованию коды категории пассажира

Код категории пассажира	Категория пассажира
AD	Агент
AS	Пассажир, совершающий комбинированную воздушно – наземную перевозку
AT	Лицо, сопровождающее инвалида
BO	Лицо, перевозимое бесплатно или со скидкой, по разрешению руководителя предприятия
CA	Лицо, сопровождающее груз
CB	Пассажир, которому требуется перевозка ручной клади в салоне самолета с предоставлением отдельного места
CD	Пожилой пассажир
CG	Руководитель группы
CH	Ребенок (от 2 до 12 лет)
CL	Священнослужитель
CN	Компаньоны, путешествующие вместе – сопровождающий пассажира (оплачивает полный тариф)
CP	Компаньоны, путешествующие вместе – сопровождаемый пассажир (оплачивает тариф со скидкой)
CT	Лицо, перевозка которого обеспечивается на основании договора
DG	Государственный служащий
DH	Официальный участник Слушаний Уполномоченных Агентств Воздушных Сообщений

Код категории пассажира	Категория пассажира
DL	Рабочий
DP	Дипломат, сотрудник дипломатического корпуса МИД и члены его семьи
DT	Учитель
EM	Эмигрант
EX	Пассажир, которому для удобства требуется дополнительное место
GA	Специализированная группа
GC	Группа пассажиров с общей целью путешествия
GE	Группа агентов по продаже пассажирских авиаперевозок, совершающих учебную поездку
GM	Группа военнослужащих
GN	Неспециализированная группа
GP	Группа школьников
GS	Группа – члены экипажа воздушного, морского, речного судна
GU	Группа туристов по путевкам
GV	Групповой Инклюзив тур
GY	Группа молодежи
ID	Работник гражданской авиации
IE	Конвоир лица, которому было отказано во въезде в страну
IN	Младенец (до 2 лет) без предоставления места
MM	Военнослужащий
MR	Призывник
RU	Лицо, имеющее награды РФ
SB	Инвалид
SD	Студент
SH	Супруг(а)

Код категории пассажира	Категория пассажира
ST	Сопровождающий (ая) супругу (а)
SU	Лицо, имеющее награды СССР
SZ	Носилочный больной, которому по состоянию здоровья требуется дополнительное место(а)
UD	Делегат совместных заседаний IATA/UTAA и Национальных ассоциаций турагентов различных стран
UU	Пассажир на посадку
WO	Участник войны или ликвидации последствий аварии
ZS	Молодежь – только при предъявлении студенческого билета
ZZ	Молодежь

Код указателя максимального срока действия билета. Данный код используется (если такое условие применения присутствует) при установлении максимального срока остановки в пункте обратного вылета (поворотном пункте) и в пункте(ах) остановки, либо срока действия билета с открытой датой вылета, отличающегося от срока, установленного в стандартных условиях применения тарифа (СУПТ – ОБЩЕЕ).

Максимальный срок действия билета может быть задан в месяцах или в днях.

Структура данного кода:

xM, xxM, xD, xxD, xxxD,

где x, xx, xxx – число, включающее соответственно, одну, две или три цифры, определяющие количество месяцев (дней);

– «M», «D» – код, обозначающий «месяц», «день».

Идентификатор уровня тарифа используется (если такое условие применения присутствует) для различения нескольких уровней тарифов, для которых, при различных условиях применения, сформированы одинаковые коды базового тарифа.

Идентификатор уровня тарифа обозначается цифрой, начиная с 1, и помещается в конце кода базового тарифа. Если код базового тарифа оканчивается цифрой, то перед идентификатором уровня тарифа должна стоять:

– буква «L», если перед ней указан минимальный размер группы;

– буквы «D», «M», «Y», если перед ней указан максимальный срок годности билета, выраженный в днях, месяцах или годах.

3.4.2. Классификация пассажирских авиатарифов

Согласно Правилам формирования и применения тарифов на регулярные воздушные перевозки пассажиров и багажа, взимания сборов в области гражданской авиации, введенными в действие Приказом Минтранса РФ от 25 сентября 2008 г. № 155(с изменениями от 16 марта 2009 г.) пассажирские тарифы подразделяются по следующим признакам:

- по классам обслуживания;
- по условиям применения;
- по способу определения;
- по способу установления.

По классам обслуживания различают тарифы экономического класса и тарифы повышенной комфортности, которые, в свою очередь, делятся на тарифы бизнес класса и тарифы первого класса.

По условиям применения – тарифы могут быть нормальные и специальные.

Нормальные тарифы делятся на следующие виды:

- полные тарифы первого (F), бизнес- (C) и эконом- (Y) классов обслуживания;
- тарифы второго уровня (первого, бизнес- и эконом-класса соответственно), подразумевающие примечания, оговоренные специальными условиями применения этих тарифов;
- тарифы первого, бизнес- и эконом-класса со скидками для детей от 2 до 12 лет и инфантов (детей в возрасте до 2 лет).

Специальные тарифы подразделяются на следующие виды:

- экскурсионные
- поощрительные.

Поощрительные включают в себя молодежные, групповые, льготные тарифы и тарифы инклюзив-тур.

В свою очередь льготные тарифы включают в себя супружеский тариф, семейный тариф, скидки для детей до 2 лет, скидки для детей от 2 до 12 лет, скидки для людей определенного возраста, например, достигших 60 лет, скидки для работников авиакомпаний и агентов туристских фирм, скидки для определенных категориям пассажиров, в том числе лицам, имеющим право на льготы, установленные государством.

По способу определения различают:

- опубликованный тариф;
- опубликованный сквозной тариф;
- опубликованный стыковочный тариф;
- построенный сквозной тариф.

По способу установления различают:

- тарифы, установленные в абсолютной величине,
- тарифы, установленные как процент от другого тарифа.

3.4.3. Характеристика тарифов по условиям применения

Как отмечено выше, тарифы по условиям применения подразделяются на типы: нормальные (Normal Fares) и специальные (Special of Promotional Fares).

Нормальные тарифы

Нормальные тарифы – тарифы за перевозку любого взрослого пассажира, без ограничений в отношении приобретения и использования билета, имеющие период действия один год. Тарифы, рассчитываемые как процент от нормального тарифа, также относятся к нормальным тарифам.

Нормальные тарифы предполагают:

- перелет в один («туда») или оба конца («туда – обратно»);
- не накладывают никаких ограничений на срок действия билета (срок действия билета – один год с начала перевозки по первому полетному купону, если перевозка начата);
- разрешают бронировать билеты за 365 дней до вылета с фиксированной или открытой датой.

Пассажир, приобретший билет по нормальному тарифу, имеет право:

- изменить дату вылета;
- вернуть билет обратно в кассу даже после вылета самолета (правда, в этом случае некоторые компании удерживают штраф – 10% стоимости билета);
- сделать несколько остановок по маршруту;
- менять маршрут и т.д.;
- в соответствии с нормальным тарифом можно купить билет в одну сторону (One Way–OW).

При этом следует учесть, что покупка билета в одну сторону всегда реализуется по базовым тарифам, без применения льгот. Однако есть страны, в которые продавать билет в одну сторону вообще запрещено (за исключением тех лиц, которые официально прибывают на постоянное место жительства). Нормальные тарифы – это наиболее дорогие тарифы.

Специальные тарифы (Special of Promotional Fares)

Специальные тарифы – тарифы за перевозку любого взрослого пассажира или отдельных категорий пассажиров, имеющие установленные перевозчиком ограничения и/или особые условия по порядку их применения. К ним относятся все тарифы, не подпадающие под определение нормальных тарифов и опубликованные в официальных справочниках перевозчиков и на экранах систем бронирования.

Специальные тарифы – это *наиболее дешевые типы тарифов*, однако их дешевизна предполагает довольно большое количество ограни-

чений при их применении. Правило, которое используют при этом перевозчики, отражает такую закономерность – чем дешевле тариф, тем жестче условия его применения. Условия, ограничивающие применение тарифов, устанавливаются для того, чтобы снизить вероятность приобретения бизнес-пассажирами билетов по дешевым тарифам.

Основные ограничения специальных тарифов

К основным ограничениям специальных тарифов относятся следующие:

- спецтарифы имеют минимальный и максимальный сроки пребывания в пункте назначения (для международных тарифов – за границей). Минимальный срок пребывания составляет, за редким исключением, ночь с субботы на воскресенье (так называемое «Правило воскресенья»), максимальный срок – от 1 до 6 месяцев;

- спецтарифы, как правило, не допускают остановки в пути следования или требуют доплату за такую возможность (остановкой в пути – stopover – считается остановка более чем на сутки). Если же пассажиру необходимо осуществить остановку в каком-либо промежуточном пункте более чем на сутки, то ему предложат тариф, разрешающий stopover, однако он будет гораздо дороже спецтарифа;

- все специальные тарифы имеют фиксированные даты вылета, которые либо запрещается менять совсем, либо разрешается, но с очень большими штрафами. Если по условиям тарифа изменение даты возможно со штрафом, то на сумму штрафа выписывается специальный бланк строгой отчетности – ордер различных сборов «МСО» (Miscellaneous Charger Order). В нем указывается, какая сумма и за что взята с пассажира. Копию ордера прикалывают к билету пассажира и он предъявляет ее при регистрации. Кроме того, на билет наклеивается стикер (самоклеящаяся бумажка), в котором указаны номер рейса и новая дата вылета;

- билеты, купленные по спецтарифам, практически невозможно сдать. Возврат билета, выписанного по спецтарифу, производится авиакомпанией в исключительных случаях и с уплатой больших штрафов;

- спецтарифы, чаще всего, нельзя бронировать – как правило, билеты должны быть оплачены и выкуплены сразу или в течение определенного промежутка времени (24–72 ч);

- иногда у пассажира имеется необходимость прилететь в один пункт, а вернуться из другого. Такой маршрут для специальных опубликованных тарифов обычно разрешен только в пределах одной страны;

- большинство специальных тарифов продаются только «туда и обратно» (RT – Round Trip), и перевозка «обратно» оплачивается одновременно с перевозкой «туда» (а изменение даты возможно только со штрафными санкциями);

– количество мест в самолете, которое авиакомпания продает по спецтарифам, мало, в связи с чем приобрести билет по спецтарифу не всегда удается.

Группы специальных тарифов

Специальные тарифы можно разделить на две основные группы:

- экскурсионные тарифы (Excursion fares);
- поощрительные тарифы – тарифы, установленные для определенной категории пассажира с обслуживанием, как правило, по экономическому классу.

Экскурсионные тарифы являются наиболее популярными, они рассчитаны на туристов и имеют ограничения, делающие их неприемлемыми для бизнес-потоков.

Основными особенностями экскурсионных тарифов являются:

- ограничение по минимальному и максимальному срокам пребывания за рубежом,
- обязательный полет в оба конца,
- сокращенный срок годности билета,
- могут иметь ограничения по срокам выкупа (некоторые экскурсионные тарифы).

Минимальный срок пребывания за рубежом по экскурсионным тарифам от 7 до 1 дня, включая воскресенье; максимальный срок пребывания может колебаться от 1 до 6 мес., это зависит от направления маршрута и страны пребывания.

Тем не менее, билет, приобретенный по экскурсионному тарифу:

- может иметь фиксированную или открытую дату,
- его можно сдать (даже после вылета),
- можно изменить в нем дату вылета в пределах действия срока годности (при условии уплаты штрафа).

Экскурсионные тарифы более дешевые, чем нормальные, но более дорогие по сравнению с другими специальными тарифами.

Экскурсионные тарифы делятся на три основные категории:

1) экскурсионный тариф – тариф, установленный для любой категории пассажира, имеющий определенные условия и ограничения, иначе называется экскурсионный тариф «туда и обратно» (YEE);

2) специальный экскурсионный тариф PEX (YPX) с жесткими ограничениями по условиям применения и специальный экскурсионный тариф SUPER PEX (YSX) с особо жесткими ограничениями по условиям применения;

3) специальный экскурсионный тариф APEx (YAP) с ограничениями по времени продажи и специальный экскурсионный тариф SUPER APEx (YAB) с ограничениями по времени продажи и по условиям применения.

Специальный экскурсионный тариф на пассажирские перевозки РЕХ имеет следующие особенности:

- достаточно дешевый;
- предусматривает предварительное бронирование и оформление билета, которые должны быть произведены не позднее установленного перевозчиком срока до начала перевозки;
- имеет фиксированные даты вылета «туда» и «обратно»;
- срок действия, как правило, два или три месяца, при этом устанавливается минимальный срок (включая воскресенье);
- возврат билета до вылета сопровождается очень большим штрафом, после вылета сдать билет невозможно.

Специальный экскурсионный тариф АРЕХ еще более дешевый, чем РЕХ, но у него, как правило, помимо ограничений, установленных для РЕХ, устанавливаются *дополнительные ограничения*, к которым относятся:

- лимитированные сроки продажи билетов (период дедлайна), после которых не разрешается реализация билета по этому тарифу. Период дедлайна может составлять от 1 до 28 дней в зависимости от направления;
- дата прилета и вылета фиксированы, их невозможно изменить. В исключительных случаях авиакомпания может пойти навстречу пассажиру и перенести дату обратного вылета (в пределах срока действия тарифа) с оплатой штрафа, составляющего от 10 до 50 % стоимости билета.

При опоздании на рейс по тарифам РЕХ и АРЕХ авиакомпания никогда не перебронирует билет и не выплатит никаких компенсации за исключением случаев, если человек заболел. В последней ситуации перевозчик может либо продлить срок действия билета, либо все-таки выплатить его стоимость с удержанием штрафа.

Тариф АРЕХ бывает трех видов в зависимости от максимального срока пребывания за границей: АР1М (максимальный срок – 1 месяц); АР2М (максимальный срок – 2 месяца); АР3М (максимальный срок – 3 месяца).

Особенностью специального экскурсионного тарифа SUPER АРЕХ является то, что при его применении нет единых правил, разные перевозчики устанавливают свои ограничения и запреты. Эти запреты могут касаться как периода дедлайна (за 21, 14, 7 дней и, наоборот, – не ранее 7, 3 дней), так и установления дней блэкаутов (дней, по которым вообще нельзя летать по этим тарифам). Некоторые авиакомпании в системах SUPER АРЕХ налагают ограничения на номера рейсов, конкретные аэропорты, на дни недели и время суток, а иногда даже на цель поездки пассажира и его национальность. Как правило, этот тариф вводится в низкий для авиакомпании сезон.

Все ограничения специальных тарифов имеют определенную цель. Так, ужесточение срока действия вводится для ограничения использования специальных тарифов бизнесменами; ограничение применения по времени суток, дням недели, сезонам используется для оптимизации загрузки самолетов при неравномерном спросе на перевозки; ограничения по бронированию, продаже и выписке билета регулируют спрос на самые дешевые спецтарифы. В то же время дешевые тарифы позволяют максимизировать загрузку самолета, а также покрыть возможные потери от неявки на рейс пассажиров, имеющих на руках билеты, выписанные по тарифам с либеральными условиями применения (с возможностью возврата билетов без штрафа, возможностью изменения даты вылета без штрафа и т.д.).

Поощрительные тарифы

Данные тарифы включают в себя:

- молодежные тарифы;
- групповые тарифы (Group travel fares);
- тарифы инклюзив-тур (IT fares/Package holiday fares);
- льготные (Discounted Fares) тарифы.

Молодежные тарифы характеризуются следующими особенностями:

- имеют ограниченный возрастной ценз (на разных направлениях возрастной ценз составляет от 24 до 26 лет);
- срок годности билета, купленного по молодежному тарифу, составляет год;
- бронировать билет можно за 365 дней до вылета, однако ограничены сроки его выкупа (за 2 мес. до начала вылета; за 7 дней, за 3 дня – в зависимости от направления);
- предоставляется открытая дата обратного вылета;
- сроки пребывания в пункте отправления не ограничены;
- изменение даты вылета возможно при уплате штрафа, однако возврат билета запрещен.

Некоторые авиакомпании устанавливают свои правила применения молодежных тарифов, например, предлагают групповые скидки, расширяют возрастной ценз, предоставляют право купить билет в одну сторону с оплатой 50% полного тарифа, ограничивают количество остановок в пути и др.

Следует отметить, что молодежные тарифы на авиабилеты действуют только для владельцев карточек ISIC (утвержденная ЮНЕСКО форма студенческого билета) или владельцев Международной молодежной Туристической карты GO-25 (оформляется в случае, если человек не относится к учащейся молодежи, но ему еще нет 26 лет). По студенческому удостоверению ISIC (International Student Identity Card) турист может во всем мире получить скидки при приобретении авиа- и

железнодорожных билетов; автобилетов при международных перевозках; скидки при размещении в отелях, мотелях, молодежных общежитиях, а также на посещение музеев, выставок, дискотек, спортивных мероприятий, ночных клубов. При этом для владельцев ISIC некоторые авиакомпании либо уменьшают возрастные ограничения (например, «British Airways» уменьшила возрастные ограничения до 34 лет), либо вообще их снимают.

Аналогичными правами могут воспользоваться учителя, преподаватели, профессора и инструкторы, официально работающие в штате образовательных учреждений по предоставлению соответствующего удостоверения ITIC (International Teacher Identity Card – Международное учительское/профессорское удостоверение). Правда, получить специальные тарифы при авиаперевозках владельцы ITIC могут лишь на рейсах лишь некоторых авиакомпаний и на ограниченном числе направлений, например, рейсах авиакомпании «Lufthansa» и некоторых направлениях авиакомпании «British Airways».

Оформить международные карточки ISIC, ITIC, GO-25 можно в международном студенческом агентстве STAR (Student Travel Agency Russia) или в какой-либо крупной турфирме. Для этого необходимо предоставить одну фотокарточку, документ, подтверждающий статус студента или преподавателя (для получения ISIC и ITIC), или паспорт (для получения GO-25).

Групповые тарифы (Group travel fares):

- применяется, как правило, для групп учащихся школ и других учебных заведений в возрасте до 19 лет и сопровождающего их руководителя при полетах в некоторые пункты Европы;

- регламентируются минимальная численность группы (10 детей плюс один взрослый, который приобретает билет по льготному тарифу) и цель поездки (повышение уровня образования и культурный обмен);

- скидки для детей в возрасте от 2 до 12 лет по этому тарифу не предоставляются;

- условия применения тарифа регламентируются специальными правилами;

- можно изменить дату вылета, но при условии доплаты разницы в стоимости группового и индивидуального тарифа.

Тарифы «инклюзив-тур» (IT fares/Package holiday fares):

- распространяются только через турфирмы-операторы среди индивидуальных и групповых туристов;

- имеют лимитированный срок пребывания, в том числе за границей;

- предусматривают ограничения по числу туристов в группе (в зависимости от направления количество туристов должно быть не менее 4–25 человек) и по направлению;

– предполагают наличие документального подтверждения туристской принадлежности;

– как правило, не публикуются на основном агентском экране и могут быть предложены пассажирам вместе с пакетом дополнительных услуг, включающим: бронирование гостиницы и автомобиля; билеты на культурные и спортивные мероприятия; питание; экскурсии и услуги по доставке пассажиров.

Льготные тарифы (Discounted Fares)

Льготные тарифы (Discounted Fares) – это тарифы, взятые в процентном отношении к публикуемым тарифам (процент зависит от вида скидки). К наиболее известным льготным тарифам относятся супружеский и семейный тарифы.

Супружеский тариф применяется при полетах на ограниченном числе направлений. Одному из супругов предоставляется 50%-ная скидка от тарифа первого, бизнес- или экономкласса. Для такого тарифа ограничивается срок действия билета, который равен 1 месяцу. Условия применения супружеского тарифа регламентируются специальными правилами.

Семейный тариф также применяется на ограниченном числе направлений. Скидка 50% предоставляется к тарифу экономкласса для сопровождающего супруга и детей в возрасте от 2 до 25 лет. Срок действия билета ограничен и составляет 1 месяц. Дополнительные скидки к семейному тарифу не предоставляются. Условия применения и возврата билета регламентированы специальными правилами, зависящими от выбранного маршрута, и оговариваются при оформлении билета.

Большинство авиаперевозчиков предлагают своим клиентам скидки по ряду тарифов, учитывающие различные социальные группы, профессиональную принадлежность, национальность, возрастные показатели и т.п. Прежде всего это скидки для детей или лиц пожилого возраста.

Скидки для детей до 2 лет представляют собой тариф со скидкой 90% стоимости нормального тарифа. По этому тарифу ребенку не предоставляется отдельного места в салоне самолета и права бесплатного провоза багажа. Скидки для детей от 2 до 12 лет – тариф со скидкой 30–50% стоимости нормального тарифа. Он предоставляет ребенку отдельное место и право на провоз бесплатного багажа по общепринятым нормам. Например, при полетах в Европу (за исключением стран Скандинавии и Великобритании) применяются скидки (25%) к полным и экскурсионным тарифам для лиц, достигших возраста 60 лет.

Рядом перевозчиков предусмотрены скидки (от 50 до 100%) для работников авиакомпаний, а также для агентов туристских фирм (до 15%). Некоторые отечественные авиакомпании предлагают скидки определенным категориям пассажиров, в частности: 30%-ную скидку при покупке билета «туда и обратно» («Аэрофлот»); 30%-ную скидку иностранным гражданам; 50%-ную скидку многодетным матерям («Пулково»).

Помимо этого на территории России действуют тарифы, основанные на применении государственных льгот к отдельным категориям пассажиров – депутатам Государственной Думы РФ; героям СССР и РФ; инвалидам войны 1, 2 и 3-й групп и лицам, приравненным к ним; сопровождающим инвалидов 1-й группы или ребенка-инвалида; детям-инвалидам в возрасте до 18 лет. Следует иметь в виду, что многие перечисленные скидки применяются только при полете в экономклассе и, кроме того, могут иметь сезонный характер

Применение специальных, в том числе льготных тарифов и скидок, не ведет к снижению качества сервиса: клиента не посадят в сломанное кресло, не подадут облегченный обед, не обнесут прохладительными и горячительными напитками. Разница в стоимости билетов определяется лишь степенью свободы в действиях – чем дороже билет, тем более свободен пассажир в выборе условий перевозки и в изменении своих планов.

Что же касается смысла разработки и применения льготных тарифов и различных систем скидок, то здесь авиакомпании преследуют две цели. С одной стороны, это, безусловно, коммерческий интерес – ведь лучше продавать билеты по более низким ценам, чем вообще не найти на них покупателей. С другой стороны, авиакомпании обязаны поддерживать определенную социальную политику, проводимую правительствами своих государств для поддержания менее обеспеченных слоев населения (молодежи, пенсионеров, учащихся и др.).

3.4.4. Характеристика тарифов по способу определения и по способу установления

По способу определения различают:

- опубликованный прямой тариф (прямой тариф);
- опубликованный сквозной тариф (сквозной тариф);
- опубликованный стыковочный тариф (стыковочный тариф);
- построенный сквозной тариф.

Опубликованный прямой тариф (Published Fares)

Опубликованные прямые тарифы – это тарифы, указанные в официальных справочниках и выведенные на экраны систем бронирования. Под опубликованным прямым тарифом понимают тариф, устанавливаемый между двумя пунктами, перевозка между которыми выполняется по маршруту без пересадки.

Пример. Опубликованный тариф Москва-Хабаровск может применяться для вариантов маршрутов:

- а) Москва-Хабаровск (беспосадочный);
- б) Москва-Хабаровск с промежуточной посадкой в Новосибирске, который является пунктом посадки.

Опубликованный тариф Москва-Хабаровск не может применяться для маршрута Москва-Новосибирск-Хабаровск, где Новосибирск является пунктом пересадки.

Каждому уровню опубликованного тарифа должна быть установлена соответствующая характеристика тарифа, включающая следующие параметры:

- географическое местоположение;
- направление (определяет пункт отправления и пункт назначения опубликованного тарифа);
- код базового тарифа;
- идентификатор использования;
- валюта;
- условие применения тарифа.

Между пунктом отправления (ПО) и пунктом назначения (ПН) опубликованного тарифа в любой момент времени для перевозчика может действовать только один уровень тарифа с определенным кодом базового тарифа независимо от идентификатора использования, кода валюты и условий применения.

Опубликованный сквозной тариф (Published Through Fares)

В случае если между двумя пунктами нет прямой авиационной связи, но есть устойчивый спрос, перевозчик может устанавливать сквозные тарифы.

Опубликованный сквозной тариф – тариф, устанавливаемый между двумя пунктами, перевозка между которыми выполняется по маршруту с пересадкой (пересадками) через установленный(ые) перевозчиком пункт(ы).

Сквозной тариф может устанавливаться за перевозку, когда пересадка пассажира происходит с одного рейса на другой рейс того же перевозчика, или за перевозку, когда пересадка пассажира происходит с рейса одного перевозчика на рейс другого перевозчика. В случае пересадки пассажира с рейса одного перевозчика на рейс другого перевозчика перевозчики должны заключить между собой либо соответствующий договор («интерлайн»-соглашение), либо Дополнительное соглашение к стандартному договору об организации продажи перевозки только по тарифам, установленным на участках этой перевозки (соглашение M1, расчетный код соглашения 99A), либо трехстороннее соглашение о применении сквозных тарифов без указания участков при оформлении перевозок (соглашение M2).

Опубликованный сквозной тариф может применяться только в случае совпадения маршрута, заявленного пассажиром, с маршрутом, для которого установлен тариф.

Пример. Опубликован сквозной тариф RT Владивосток-Ростов для маршрутов: Владивосток – Красноярск – Ростов, Владивосток – Екате-

ринбург – Ростов, Владивосток – Санкт-Петербург – Ростов, где Красноярск, Екатеринбург и Санкт-Петербург – пункты пересадки.

В случае если пассажир заявил маршрут Владивосток – Санкт-Петербург – Ростов, то опубликованный сквозной тариф, указанный выше, можно применить для тарификации перевозки. Однако если пассажир заявил маршрут перевозки Владивосток – Москва – Ростов, то опубликованный сквозной тариф, описанный выше, применять нельзя.

Каждому уровню опубликованного сквозного тарифа должна быть установлена соответствующая характеристика тарифа, включающая следующие параметры:

- географическое местоположение;
- направление (определяет пункт отправления и пункт назначения опубликованного сквозного тарифа);
- код базового тарифа;
- идентификатор использования;
- валюта;
- маршрут;
- условие применения тарифа.

Между пунктом отправления (ПО) и пунктом назначения (ПН) опубликованного сквозного тарифа в любой момент времени для перевозчика может действовать только один уровень тарифа с определенным кодом базового тарифа независимо от идентификатора использования, кода валюты, маршрута и условий применения.

Опубликованный стыковочный тариф

В целях сокращения количества публикуемых сквозных тарифов перевозчик может опубликовать стыковочные тарифы.

Опубликованный стыковочный тариф – тариф, устанавливаемый между двумя пунктами, который используется только для построения сквозного тарифа путем прибавления его к опубликованному (сквозному) тарифу.

Стыковочный тариф публикуется между пунктом стыковки (ПС) и пунктом отправления/назначения (ПО/ПН). Между ПС и ПО/ПН стыковочного тарифа перевозка выполняется рейсами без пересадки. Между двумя пунктами могут быть одновременно установлены опубликованный тариф и опубликованный стыковочный тариф. При этом стыковочный тариф запрещается использовать для продажи перевозки как самостоятельный тариф.

Пример 1. Имеется опубликованный тариф Самара (СМШ) – Екатеринбург (ЕКБ), где СМШ ПО тарифа, а ЕКБ – ПН тарифа. Также имеется стыковочный тариф Саратов (СРО) – Самара (СМШ), где СРО – ПО тарифа, СМШ – ПС тарифа.

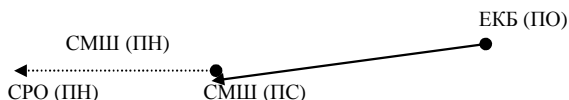
1. СМШ (ПО) – ЕКБ (ПН),
2. СМШ (ПС) – СРО (ПО)



Пункт отправления опубликованного тарифа (Самара) совпадает с пунктом стыковки стыковочного тарифа (Самара).

Пример 2. Опубликованный тариф Екатеринбург (ПО тарифа) – Самара (ПН тарифа). Стыковочный тариф Самара (ПС тарифа) – Саратов (ПН тарифа).

1. ЕКБ (ПО) – СМШ (ПН);
2. СРО (ПН) – СМШ (ПС)



Пункт назначения опубликованного тарифа (Самара) совпадает с пунктом стыковки стыковочного тарифа (Самара).

Каждому уровню стыковочного тарифа должна быть установлена соответствующая характеристика тарифа, включающая следующие параметры:

- географическое местоположение стыковочного тарифа;
- направление (определяет пункт отправления или пункт назначения опубликованного стыковочного тарифа);
- идентификатор использования;
- валюта;
- географическое местоположение ПО/ПН опубликованных (сквозных) тарифов, с которыми разрешается построение сквозного тарифа;
- КБТ опубликованных (сквозных) тарифов, с которым (и) разрешается построение сквозного тарифа.

Между ПС и ПО/ПН стыковочного тарифа с учетом его направления в любой момент времени для перевозчика может действовать только один уровень тарифа, который может участвовать в построении сквозного тарифа с опубликованным (сквозным) тарифом, имеющим определенные код базового тарифа и географическое местоположение, идентификатор использования и код валюты.

Построенный сквозной тариф (Constructed Fares)

Построенный сквозной тариф – тариф, построенный с использованием опубликованного (сквозного) тарифа и стыковочного тарифа.

Построенный сквозной тариф может быть применен в случае, если между пунктами отправления и назначения маршрута, заявленного пассажиром:

- не опубликован тариф;

– опубликован тариф, но по условиям перевозки, заявленной пассажиром, его нельзя применить.

При применении опубликованный (сквозной) тариф является приоритетным независимо от возможности построения сквозного тарифа.

К опубликованному (сквозному) тарифу в пункте отправления и/или в пункте назначения может быть добавлен только один стыковочный тариф.

Сквозной тариф, построенный с использованием стыковочного тарифа, рассматривается наравне с опубликованными тарифами и должен указываться в билете как единая сумма. Такой тариф подчиняется всем правилам и условиям, применяемым к опубликованным (сквозным) тарифам. Если существует несколько вариантов построения сквозного тарифа между одной и той же парой пунктов, то при тарификации перевозки выбирается вариант с минимальной суммой построенного тарифа.

Построенный сквозной тариф имеет код базового тарифа, идентификатор использования, номер УПТ и коды бронирования опубликованного (сквозного) тарифа, который участвовал в построении. Если иное не установлено перевозчиком в категории «10. ПОСТРОЕНИЕ И КОМБИНАЦИИ», то разрешается построение сквозного тарифа с использованием стыковочных тарифов перевозчика, публикующего их, а также со стыковочными тарифами любого другого перевозчика, имеющего с ним соответствующий договор.

Пример. Опубликован тариф OW Самара – Екатеринбург, где Самара – пункт отправления тарифа, Екатеринбург – пункт назначения тарифа. Код базового тарифа – KAP12M. Условие применения тарифа (УПТ) – 0087.

Опубликован стыковочный тариф OW Самара–Саратов, где Самара – пункт стыковки, Саратов – пункт отправления стыковочного тарифа.

В соответствии с условиями примера может быть построен сквозной тариф OW Саратов – Екатеринбург для маршрута Саратов – Самара – Екатеринбург. Этому построенному сквозному тарифу устанавливаются код базового тарифа KAP12M и номер УПТ 0087.

Тарифы могут быть опубликованы в рублях, долларах США или в другой национальной валюте.

По способу установления различают следующие виды тарифов:

- тарифы, установленные в абсолютной величине,
- тарифы, установленные как процент от другого тарифа.

В абсолютной величине устанавливаются нормальные и специальные тарифы, которые могут устанавливаться как:

- тариф за перевозку в одном направлении – тариф OW;
- тариф за перевозку в направлении туда и обратно – тариф RT.

Тариф, установленный как процент от другого тарифа, может быть установлен как процент от нормального или специального тарифа соот-

ветствующего класса обслуживания (скидка) для определенных категорий пассажиров.

3.5. Правила и условия применения авиационных тарифов

Общие правила и особенности применения отдельных видов пассажирских и багажных авиатарифов установлены Правилами формирования и применения тарифов на регулярные воздушные перевозки пассажиров и багажа, взимания сборов в области гражданской авиации [5]. Этим же документом установлены общие принципы построения пассажирских авиатарифов.

3.5.1. Общие правила применения пассажирских тарифов

В разделе IV Положения [5] установлены следующие правила применения пассажирских тарифов:

– Каждому опубликованному прямому и опубликованному сквозному тарифу устанавливаются условия применения тарифа. Условия применения тарифа описываются набором категорий и их значений, которые формируются в установленном порядке.

– Между двумя пунктами может быть установлено несколько пассажирских тарифов, различающихся по размеру денежной суммы (т.е. по уровню тарифа) и/или условиям применения тарифа. Количество пассажирских мест, предлагаемых для бронирования перевозки по уровням тарифов, определяется перевозчиком.

– В каждом классе обслуживания может быть установлено несколько пассажирских тарифов, различающихся по уровню и/или условиям применения тарифа.

– Пассажирские тарифы могут быть установлены в абсолютной величине или как процент от пассажирского тарифа.

– Для прямого тарифа устанавливаются пункты отправления и назначения тарифа. Для сквозного тарифа устанавливаются пункт отправления тарифа, пункт(ы) пересадки(ок) и пункт назначения тарифа. Для стыковочного тарифа устанавливаются пункты отправления (назначения) тарифа и стыковки.

– Направление прямых и сквозных тарифов определяется по пункту отправления тарифа. Направление стыковочного тарифа определяется по пункту отправления тарифа или по пункту стыковки.

– Пассажирские тарифы могут устанавливаться за перевозку в одну сторону (далее – тариф в одну сторону) и за перевозку туда и обратно (далее – тариф туда и обратно). *Например:* Тариф Санкт-Петербург-Новосибирск-Владивосток – это тариф в одну сторону (OW), тариф

Санкт-Петербург-Новосибирск-Санкт-Петербург – это тариф туда и обратно (RT).

– Тариф в одну сторону, если это разрешено условиями применения тарифа, может удваиваться и применяться как тариф туда и обратно. *Например:* опубликован тариф OW Санкт-Петербург-Новосибирск, тогда тариф RT Санкт-Петербург-Новосибирск-Санкт-Петербург может быть рассчитан как 2 тарифа OW.

– Половина тарифа туда и обратно не может применяться как тариф для перевозки в одну сторону. *Например:* опубликован тариф RT Санкт-Петербург-Новосибирск-Санкт-Петербург; тариф OW Санкт-Петербург-Новосибирск не может быть рассчитан как 1/2 тарифа RT.

– Половина тарифа туда и обратно может применяться только при комбинировании тарифов.

– Весь маршрут перевозки или часть маршрута перевозки, оцененный(ая) прямым тарифом, сквозным тарифом или построенным тарифом в одну сторону или половиной прямого, сквозного или построенного тарифа туда и обратно, является тарифным компонентом. Тарифный компонент может включать один или несколько участков маршрута перевозки. Участок маршрута перевозки – это участок между двумя последовательными пунктами по маршруту перевозки.

Пример 1. Перевозка осуществляется по маршруту Москва-Прага-Париж. Прага – пункт пересадки. На данном маршруте можно выделить 1 тарифный компонент, для которого можно использовать либо опубликованный сквозной тариф, если таковой имеется, либо построенный сквозной тариф.

Пример 2. Перевозка осуществляется по маршруту Москва-Париж-Прага-Москва. Париж – пункт возврата. Прага – пункт пересадки. На данном маршруте можно выделить 2 тарифных компонента, для каждого из которых должен быть определен свой тариф: 1-тарифный компонент – Москва-Париж (используем опубликованный тариф); 2-тарифный компонент – Париж-Прага-Москва (можно использовать либо опубликованный сквозной тариф, если таковой имеется, либо построенный сквозной тариф).

3.5.2. Условия применения тарифов

Как уже отмечалось, для каждого прямого и сквозного тарифа устанавливаются условия применения тарифа.

Условия применения тарифа описываются набором категорий и их значений, которые формируются в установленном порядке.

Различают следующие виды *условий применения тарифов и сборов:*

– стандартное условие применения тарифов и сборов общее (СУПТ-ОБЩЕЕ);

– стандартное условие применения тарифов и сборов перевозчика (СУПТ-АПП);

– условие применения тарифа и сбора (УПТ).

СУПТ-ОБЩЕЕ:

– Формируется Министерством транспорта Российской Федерации на основании положений законодательства Российской Федерации, Воздушного кодекса Российской Федерации и нормативных документов Министерства транспорта Российской Федерации, регламентирующих воздушные перевозки.

– Определяет условие применения тарифов и сборов для любой категории пассажиров и применяется для всех российских перевозчиков.

– Формируются отдельно для нормальных и специальных тарифов.

СУПТ-АПП и УПТ:

– Формируются публикуемым тариф перевозчиком и применяются только для собственных тарифов.

– СУПТ-АПП определяет условие применения для любой категории пассажиров; УПТ может определять условие применения как для любой, так и для отдельных категорий пассажиров.

– Как правило, формируются отдельно для нормальных и для специальных тарифов.

СУПТ-АПП:

– публикуется только в случае, если ограничения по отдельным категориям или по всем категориям не соответствуют ограничениям, установленным в СУПТ-ОБЩЕЕ.

– Если в опубликованном СУПТ-АПП отсутствуют какие-либо категории, то применяются соответствующие категории СУПТ-ОБЩЕЕ.

УПТ:

– обязательно должно быть установлено каждому опубликованному (сквозному) тарифу, т.к. в нем перевозчик описывает коды бронирования;

– до его опубликования должно быть опубликовано СУПТ-АПП, на которое ссылается данное УПТ;

– к опубликованному стыковочному тарифу УПТ не устанавливается;

– является приоритетным при применении для любого нормального или специального тарифа.

– Если в опубликованном УПТ отсутствуют какие-либо категории, то применяются соответствующие категории СУПТ-АПП или соответствующие категории СУПТ-ОБЩЕЕ.

Структура условия применения тарифов и сборов

При опубликовании УПТ решаются две главные задачи:

– установление ограничений по категориям для всех опубликованных (сквозных) тарифов, которые будут ссылаться на это УПТ, если они

не соответствуют ограничениям, установленным в СУПТ-АПП (СУПТ-ОБЩЕЕ);

– назначение кода бронирования (КБ) для этих тарифов.

Каждому уровню опубликованного (сквозного) тарифа должна соответствовать определенная характеристика тарифа: географическое местоположение, направление, код базового тарифа (КБТ), идентификатор использования (ИИТ), номер (варианта) маршрута. На каждую характеристику тарифа можно опубликовать собственное УПТ, если устанавливаются различные ограничения по всем категориям. Однако, если для различных характеристик тарифов по некоторым категориям устанавливаются одинаковые ограничения, то для этих характеристик тарифов можно опубликовать одно УПТ.

В УПТ (СУПТ-АПП) ограничения по применению тарифа устанавливаются в следующих категориях:

Категория «0. Применение» – отражает наиболее важную информацию о тарифе, такую как географическое местоположение применения тарифа, класс обслуживания, идентификатор использования тарифа (тариф OW или тариф RT), тип перевозки, для которого может применяться тариф, регулируемый данным условием применения.

Категория «1. Избираемость» – определяет требования по возрасту, месту проживания, документам, удостоверяющим статус для конкретной категории пассажира, а также требования по количеству пассажиров в составе семьи.

Категория «2. День Недели/Время Суток» – определяет дни недели и/или время суток, когда разрешается или не разрешается перевозка по данному тарифу.

Категория «3. Сезонность» – определяет периоды конкретного сезона или даты, когда должна начаться перевозка по данному тарифу.

Категория «4. Применение Рейса» – определяет требования предъявляемых к номерам рейсов и дням их выполнения, типам воздушных судов, конкретным местам в салоне, на которых должна / не должна выполняться перевозка по данному тарифу.

Категория «5. Бронирование и Оформление Билета» – определяет требования к предварительному бронированию и/или оформлению только первоначального билета, такие, как: сроки бронирования и оформления билета, условия одновременного бронирования и оформления билета, участки перевозки, на которых не разрешается оформление билета с открытой датой вылета, разрешение оформления билета «на посадку».

Категория «6. Минимальное Пребывание» – устанавливает самый ранний срок, когда может начаться обратная перевозка.

Категория «7. Максимальное Пребывание» – устанавливает самый поздний срок, когда может начаться обратная перевозка.

Категория «8. Остановки» – определяет количество требуемых и разрешенных остановок в пунктах пересадки в пределах ценовой единицы и на тарифных компонентах, географические местоположения, в которых разрешаются / не разрешаются / требуются остановки, их количество и продолжительность, величину надбавки к тарифу за остановки и условия их взимания.

Категория «10. Построения и Комбинации» – устанавливает условия комбинирования тарифов для различных типов перевозки, условия комбинации «end – on – end», а также условия построения сквозного тарифа.

Категория «11. Даты Отмены» – устанавливает конкретные даты или диапазон дат, когда не разрешается перевозка по данному тарифу.

Категория «12. Надбавки (Скидки) к Тарифу» – определяет тип надбавки (скидки) к тарифу и условия ее применения такие, как: диапазон дат, время суток, дни недели, категория пассажира (взрослый или ребенок), а также устанавливает величину надбавки (скидки) к тарифу.

Категория «13. Перевозка с Сопровождающими Лицами» – определяет требования по перевозке с сопровождающими пассажирами такие, как: возраст, место проживания, документы, удостоверяющие статус сопровождающего пассажира, количество сопровождающих и сопровождаемых, код базового тарифа и код бронирования для сопровождающего пассажира, направление тарифного компонента, на которых сопровождающий пассажир следует вместе с Сопровождаемым Пассажиром.

Категория «14. Ограничения на Перевозку» – используется для указания даты начала перевозки, а также даты (времени) начала / окончания обратной перевозки.

Категория «15. Ограничения по Продаже» – устанавливает ограничения, связанные с продажей перевозки, такие как: начальная/конечная даты продажи, бланк билета, форма оплаты, место и способ оформления билета.

Категория «16. Сборы при Расторжении (Изменении Условий) Договора Перевозки» – определяет условия расторжения договора перевозки (возврат) / изменения условий договора перевозки такие, как: тип условия (добровольное или вынужденное расторжение/ изменение условий договора перевозки), условия, при которых разрешается взимать сбор, величина сбора, причины, при которых не взимается сбор.

Категория «18. Важные Уведомления на Билете» – отражает сведения, которые указываются на билете, а также графы билета, используемые для этого.

Категория «19. Скидки для Детей и Младенцев» – используется для указания информации по расчету скидки для ребенка и/ или младенца.

Категория «20. Скидки для Руководителей Групп» – используется для указания информации по расчету скидки для руководителя группы.

Категория «21. Скидки для Агентов» – используется для указания информации по расчету скидки для агента по продаже.

Категория «22. Другие Скидки» – используется для указания информации по расчету скидки для всех категорий пассажиров, кроме ребенка, младенца, руководителя группы и агента по продаже.

Категория «26. Группы» – определяет требования по перевозке групп пассажиров такие, как: тип группы, ее численность, совместное следование, возможность изменения состава группы, требования к совместной и индивидуальной перевозке.

Категория «9, 17, 23, 24, 25, 27, 28, 29» – не используются.

3.5.3. Особенности применения отдельных видов тарифов с учетом условий их применения и период действия тарифа

Применение тарифом отдельных видов, выделяемых с учетом условий их применения, характеризуется рядом особенностей.

Условия применения групповых тарифов

Данные условия касаются минимального количества пассажиров в группе, интересов их путешествия, возможности их совместного путешествия только на части маршрута, определения числа пассажиров в группе.

Групповой тариф применяется для пассажиров, следующих совместно по всему маршруту перевозки и имеющих общие интересы для путешествия. Минимальное количество пассажиров в группе устанавливается перевозчиком в условиях применения тарифа.

Для определения количества пассажиров в группе, пассажир в возрасте старше 12 лет считается одним членом группы, два пассажира в возрасте до 12 лет, перевозка которых осуществляется с предоставлением отдельного места, считаются одним членом группы. Если количество пассажиров в возрасте до 12 лет в одной группе составляет нечетное число, то количество членов группы округляется в меньшую сторону.

Особенности применения тарифов при остановках пассажира в пути и подсчет количества остановок пассажира в пути

Остановка пассажира в промежуточном пункте имеет место, если время между прибытием пассажира в аэропорт и его отправлением из аэропорта составляет более 24 часов. Перевозчик в условиях применения тарифа вправе устанавливать ограничения по географическому местоположению, количеству остановок и их продолжительности, а также надбавку к величине тарифа за остановки. Надбавка к величине тарифа за остановки включается в тариф.

Продолжительность остановки может устанавливаться перевозчиком в часах, сутках и месяцах. Если продолжительность остановки установлена в часах, то продолжительность остановки означает количество часов со времени прибытия в промежуточный пункт до времени отправления из промежуточного пункта. Если продолжительность остановки установлена в сутках или месяцах, то продолжительность остановки означает количество суток или месяцев со дня прибытия в промежуточный пункт до дня отправления из промежуточного пункта.

Если число, в которое пассажир прибыл в промежуточный пункт, в соответствующем более коротком месяце отсутствует (например, прибыл 31 января, в феврале такого числа нет), то продолжительность остановки, установленная в месяцах, означает период с конкретного числа в одном месяце до последнего числа соответствующего месяца.

Пример. Пассажир прибыл в пункт остановки 31 января. Допустимая продолжительность остановки – 1 месяц. Реальная длительность остановки – с 31 января по 28 февраля в не високосный год и с 31 января по 29 февраля в високосный год. День отправления из пункта остановки – 28 или 29 февраля соответственно.

Для типов перевозок туда и обратно, замкнутых круговых перевозок, незамкнутой перевозки с открытым участком остановка в поворотном пункте не учитывается.

Для незамкнутой перевозки с наземным участком и незамкнутой перевозки с открытым и наземным участком пункт прибытия в направлении туда и вылета в направлении обратно вместе образуют одну остановку, которая не учитывается. Остановки в промежуточных пунктах допускаются в пределах максимального срока пребывания.

Пример. Установлен максимальный срок пребывания в пункте прибытия 1 месяц. Следовательно, сумма длительности остановок + длительность пребывания в ПН или ПП не должна превышать 1 месяц.

Особенности применения тарифов с условиями о минимальном и максимальном сроках пребывания

Условиями применения специальных тарифов могут устанавливаться требования к минимальному и максимальному срокам пребывания в пунктах остановки. Минимальный срок пребывания определяет самый ранний срок, когда может начаться перевозка из последнего пункта остановки в направлении обратно. Максимальный срок пребывания определяет самый поздний срок, когда может начаться перевозка из последнего пункта остановки в направлении обратно. Минимальный срок пребывания и максимальный срок пребывания могут быть установлены в часах, сутках, в месяцах, днем недели.

Минимальный срок пребывания и максимальный срок пребывания, установленные в часах, означает количество часов, считая со следую-

шего за часом прибытия в последний пункт остановки, до часа, в который может начаться перевозка из последнего пункта остановки.

Минимальный срок пребывания и максимальный срок пребывания, установленные в сутках и месяцах, означает количество дней, считая со следующего за датой отправления дня, или число месяцев, считая со дня отправления, до первого дня, в который может начаться перевозка из последнего пункта остановки. Если число, в которое пассажир прибыл в последний пункт остановки в соответствующем более коротком месяце, отсутствует, то минимальный срок пребывания и максимальный срок пребывания, установленные в месяцах, означает период с конкретного числа в одном месяце до последнего числа соответствующего месяца.

Минимальный срок пребывания и максимальный срок пребывания, установленный днем недели, означает день недели, следующий за датой отправления, не ранее которого может начаться перевозка из последнего пункта остановки.

Особенности применения тарифов по срокам действия обязательства по перевозке

Срок действия обязательства по перевозке устанавливается для перевозки пассажира, его багажа и изменений условий договора воздушной перевозки пассажира и исчисляется с даты начала перевозки, а если перевозка не начата – с даты оформления билета.

Срок действия обязательства по перевозке, оплаченного по нормальному тарифу, составляет один год.

Срок действия обязательства по перевозке, оплаченной по специальному тарифу, определяется договором воздушной перевозки пассажира в соответствии с условиями применения тарифа.

Если один из участков маршрута, указанных в билете, оплачен по специальному тарифу, в силу которого срок действия обязательства по перевозке становится меньшим чем один год, то срок действия обязательства по перевозке, установленный для специального тарифа, будет относиться ко всему маршруту перевозки, если иное не установлено перевозчиком.

Период действия тарифа

Период действия тарифа устанавливается перевозчиком и определяется датой начала и датой окончания действия тарифа. Дата начала действия тарифа – это первая дата, с которой может начаться перевозка, оплаченная по данному тарифу. Дата окончания действия тарифа – это последняя дата, в которую может начаться перевозка, оплаченная по данному тарифу. При этом дата окончания действия тарифа может быть определена периодом действия тарифа, установлением нового уровня тарифа либо отменой тарифа.

3.5.4. Применение багажных тарифов

Если вес, габариты и количество мест багажа соответствуют установленным перевозчиком для пассажирского тарифа нормам бесплатного провоза багажа, то дополнительная плата за его перевозку не взимается.

Багажный тариф – это сумма, взимаемая за перевозку единицы веса/места багажа, подлежащего дополнительной оплате. К багажу, подлежащему дополнительной оплате, относится сверхнормативный багаж, негабаритный багаж, тяжеловесный багаж, багаж, который необходимо перевозить только в салоне воздушного судна, комнатные животные (птицы).

Багажные тарифы устанавливаются в одну сторону на единицу веса/места багажа в абсолютном значении или в процентах от пассажирского нормального тарифа экономического класса.

Сумма за перевозку багажа, подлежащего дополнительной оплате, определяется на основе веса «брутто» багажа или количества мест багажа и багажного тарифа, действующего на дату начала перевозки в день оформления перевозки багажа. Остаток веса багажа 0,5 единицы веса или менее не оплачивается, остаток веса свыше 0,5 единицы веса оплачивается как целая единица веса.

Багажные тарифы могут устанавливаться дифференцированно:

- по типам воздушных судов;
- в зависимости от веса сверхнормативного багажа;
- в зависимости от размеров негабаритного багажа;
- по рейсам;
- по классам обслуживания;
- для определенных категорий багажа;
- для определенных категорий пассажиров.

Плата за перевозку багажа, подлежащего дополнительной оплате, оформляется отдельными квитанциями для оплаты сверхнормативного багажа, ордерами разных сборов:

- по участкам маршрута перевозки, на которых установлены разные нормы бесплатного провоза багажа;
- по каждому багажному тарифу.

По желанию пассажира перевозка багажа, подлежащего дополнительной оплате, может быть оплачена от пункта отправления до любого пункта маршрута перевозки, если иное не установлено перевозчиком.

В случае если перевозка багажа, подлежащего дополнительной оплате, оплачена до промежуточного пункта, плата за дальнейшую перевозку багажа, подлежащего дополнительной оплате, взимается в соответствующем пункте маршрута перевозки.

За перевозку ручной клади и вещей, находящихся при пассажире и забытых пассажирами в воздушных судах и аэропортах, доставленных перевозчиком в пункт, указанный пассажиром, с пассажира взимается сумма, определяемая на основе багажного тарифа в соответствии с маршрутом перевозки пассажира, если иной маршрут не подтвержден документально.

3.6. Принципы построения тарифа и правила расчета стоимости перевозки по маршруту на основе применяемых тарифов с учетом типа перевозок

3.6.1. Общие принципы построения тарифа

В случае если для заявленного пассажиром маршрута перевозки отсутствует требуемый опубликованный тариф или опубликованный тариф не разрешен к применению на данном маршруте, для определения стоимости перевозки может быть построен тариф, который определяется как сумма стыковочного(ых) тарифа(ов) и опубликованного прямого или сквозного тарифа. Построенный тариф приравнивается к зарегистрированному и опубликованному тарифу и указывается в билете как единая сумма.

При построении тарифа должно быть учтено следующее:

- к прямому или сквозному тарифу может быть добавлен один стыковочный тариф в пункте отправления тарифа или в пункте назначения тарифа либо добавлено по одному стыковочному тарифу в пункте отправления тарифа и пункте назначения тарифа;
- стыковочный тариф в одну сторону может участвовать в построении с прямым или сквозным тарифом в одну сторону либо с прямым или сквозным тарифом туда и обратно;
- стыковочный тариф туда и обратно может участвовать в построении только с прямым или сквозным тарифом туда и обратно;
- класс обслуживания стыковочного тарифа должен соответствовать классу обслуживания прямого или сквозного тарифа, участвующего в построении;
- к построенному тарифу применяются условия применения прямого или сквозного тарифа, участвующего в построении.

Пример.

Вариант 1. Заявлен маршрут Владивосток – Новосибирск – Ростов. Сквозной тариф Владивосток – Ростов с возможностью пересадки в Новосибирске отсутствует.

Имеются опубликованные тарифы:

- прямой тариф OW Новосибирск – Ростов;

– стыковочный тариф OW Владивосток – Новосибирск, где Новосибирск – ПС, Владивосток – ПО.

В этом случае необходимо и возможно построить тариф для маршрута Владивосток – Ростов с пересадкой в Новосибирске. С учетом имеющихся по условию примера опубликованных тарифов построение тарифа происходит за счет добавления в пункте отправления к опубликованному прямому тарифу Новосибирск – Ростов стыковочного тарифа Владивосток – Новосибирск, у которого ПС совпадает с ПО опубликованного тарифа.

Вариант 2. Заявлен тот же маршрут Владивосток – Новосибирск – Ростов. Сквозной тариф Владивосток – Ростов с возможностью пересадки в Новосибирске отсутствует.

Имеются:

– опубликованный сквозной тариф OW Владивосток – Новосибирск;

– стыковочный тариф Новосибирск – Ростов, где Новосибирск – ПС, Ростов – ПН.

В этом случае необходимо и возможно построить тариф для маршрута Владивосток – Ростов с пересадкой в Новосибирске. С учетом имеющихся по условию примера опубликованных тарифов построение тарифа происходит за счет добавления в пункте назначения к опубликованному сквозному тарифу Владивосток – Новосибирск стыковочного тарифа Новосибирск – Ростов, у которого ПС совпадает с пунктом назначения опубликованного тарифа.

Вариант 3. Заявлен маршрут Владивосток – Хабаровск – Саратов – Ростов. Сквозные тарифы Владивосток – Ростов с пересадками в Хабаровске и Саратове, Хабаровск – Ростов с пересадкой в Саратове, Владивосток – Саратов с возможностью пересадки в Новосибирске отсутствуют.

Имеются опубликованные тарифы:

– прямой тариф OW Хабаровск – Саратов;

– стыковочный тариф Владивосток – Хабаровск, где Хабаровск – ПС, Владивосток – ПО;

– стыковочный тариф Саратов – Ростов, где Саратов – ПС, Ростов – ПН.

В этом случае необходимо и возможно построить тариф для маршрута Владивосток – Ростов с пересадками в Хабаровске и Саратове. С учетом имеющихся по условию примера опубликованных тарифов построение тарифа происходит за счет добавления стыковочных тарифов к опубликованному прямому тарифу Хабаровск – Саратов:

– в пункте отправления – стыковочного тарифа Владивосток – Хабаровск, у которого ПС совпадает с ПО опубликованного тарифа,

– в пункте назначения – стыковочного тарифа Саратов – Ростов, у которого ПС совпадает с пунктом назначения опубликованного тарифа.

3.6.2. Типы перевозок. Направление и поворотные пункты перевозок различных типов

В соответствии с Правилами формирования и применения тарифов на регулярные воздушные перевозки пассажиров и багажа, взимания сборов в области гражданской авиации для расчета стоимости перевозки подразделяют на несколько типов. Для определения типа перевозки существенное значение имеет ряд терминов, в том числе: *непрерывная перевозка* (т.е. перевозка без наземных участков маршрута перевозки); *наземный участок перевозки* (участок между последовательными пунктами маршрута, на котором перевозка осуществляется наземными или водными транспортными средствами); *открытый участок перевозки* (участок между пунктом отправления и пунктом назначения).

В соответствии с Правилами [5] выделяют следующие **типы перевозок**:

1. *Перевозка в одну сторону (OW)* – непрерывная перевозка, состоящая из одного тарифного компонента или нескольких тарифных компонентов, оцененных тарифами, имеющими направление, совпадающее с направлением перевозки.

2. *Перевозка туда и обратно (RT)* – непрерывная перевозка из пункта отправления до поворотного пункта и обратно в пункт отправления, состоящая из двух одинаковых тарифных компонентов, оцененных равными половинами тарифов туда и обратно, за исключением случаев, если применяемые тарифы отличаются по классу обслуживания, сезонности, дням недели либо установлены разными перевозчиками.

3. *Замкнутая круговая перевозка (CT)* – непрерывная перевозка из пункта отправления до поворотного пункта и обратно в пункт отправления, состоящая из двух тарифных компонентов, различающихся по маршруту, или более чем из двух тарифных компонентов. Если замкнутая круговая перевозка состоит из двух тарифных компонентов, то половины тарифов туда и обратно, применяемые для оценки тарифных компонентов, не равны.

4. *Незамкнутая перевозка* – перевозка с наземным участком и/или с открытым участком, состоящая из двух или более тарифных компонентов. Незамкнутая перевозка может включать не более двух международных тарифных компонентов. В свою очередь незамкнутая перевозка имеет несколько подвидов:

– *перевозка незамкнутая с наземным участком* – перевозка, при которой пункт отправления совпадает с пунктом назначения, а пункт прибытия в направлении перевозки туда не совпадает с пунктом вылета в направлении перевозки обратно;

– *перевозка незамкнутая с открытым участком* – перевозка, при которой пункт отправления не совпадает с пунктом назначения, а пункт

прибытия в направлении перевозки туда совпадает с пунктом вылета в направлении перевозки обратно. При этом ортодромическое расстояние открытого участка должно быть меньше ортодромического расстояния наиболее протяженного участка маршрута перевозки;

– *перевозка незамкнутая с открытым и наземным участком* – перевозка, при которой пункт отправления не совпадает с пунктом назначения, а пункт прибытия в направлении перевозки туда не совпадает с пунктом вылета в направлении обратно.

Направление перевозки, за исключением типа «Перевозка в одну сторону», изменяется в поворотном пункте маршрута перевозки. Часть перевозки из пункта отправления до поворотного пункта имеет направление туда, часть перевозки из поворотного пункта до пункта назначения имеет направление обратно.

Для типов «Перевозка туда и обратно» и «Замкнутая круговая перевозка», состоящая из двух тарифных компонентов, поворотным пунктом является пункт обратного вылета.

Для типов «Перевозка замкнутая круговая», состоящая из более чем двух тарифных компонентов, и «Незамкнутая перевозка», поворотный пункт определяется как наиболее удаленный по ортодромическому расстоянию от пункта отправления пункт маршрута перевозки. При этом если для двух или более пунктов маршрута перевозки ортодромические расстояния совпадают, то поворотным пунктом является наиболее удаленный по маршруту перевозки пункт.

3.6.3. Общие правила расчета стоимости перевозок по маршруту на основе применяемых тарифов

Для понимания подходов к расчету стоимости перевозки на основе применяемых тарифов, прежде всего, необходимо рассмотреть два важных вопроса: оценка тарифных компонентов и понятие «Ценовая единица».

Оценка тарифных компонентов

Расчет стоимости перевозки осуществляется на основе оценки тарифных компонентов. В пункте 3.4 дано определение понятию «Тарифный компонент», под которым понимается весь маршрут перевозки или его часть, оцененный(ая) прямым, сквозным или построенным тарифом в одну сторону (OW) или половиной прямого, сквозного или построенного тарифа туда и обратно (RT). При этом, если на маршруте выделен не один, а несколько тарифных компонентов, то каждый из них оценивается по отдельности, а затем стоимостные оценки всех тарифных компонентов суммируются. При оценке тарифных компонентов необходимо соблюдать установленные правила.

Правилами расчета стоимости воздушной перевозки устанавливаются следующие правила оценки тарифных компонентов:

– Тарифный(ые) компонент(ы) для типа перевозки в одну сторону оценивается тарифом(ами) в одну сторону.

– Тарифные компоненты для типов перевозок туда и обратно, замкнутых круговых, незамкнутых оцениваются половинами тарифа туда и обратно.

– При перевозке туда и обратно (всегда состоящей из двух тарифных компонентов) оба тарифных компонента оцениваются тарифами из пункта начала перевозки туда и обратно.

– При замкнутой круговой перевозке, состоящей из двух тарифных компонентов, тарифные компоненты оцениваются тарифами из пункта начала замкнутой круговой перевозки.

– Для замкнутой круговой перевозки, состоящей из более чем двух тарифных компонентов, направление тарифа, которым оценивается каждый тарифный компонент, за исключением тарифного компонента, заканчивающегося в пункте начала такой перевозки, должно совпадать с маршрутом (с учетом направления) данной перевозки. Тарифы на тарифном компоненте, заканчивающемся в пункте начала такой замкнутой круговой перевозки, применяются в направлении обратном направлению перевозки.

– Для перевозки незамкнутой направление тарифа, используемого для оценки каждого тарифного компонента, должно совпадать с маршрутом перевозки, за исключением тарифного компонента, заканчивающегося в стране начала такой перевозки. Тарифы на тарифном компоненте, заканчивающемся в стране начала такой перевозки, применяются в направлении обратном направлению перевозки.

Понятие ценовой единицы

С точки зрения оценки стоимости перевозки важным понятием является понятие «Ценовая единица».

Ценовая единица – стоимость типа перевозки, для определения которой применен тариф в одну сторону или тариф туда и обратно или комбинирование половин тарифов туда и обратно.

Маршрут перевозки может быть оценен одной или несколькими ценовыми единицами, соответствующими определенному типу перевозки.

Если иное не установлено перевозчиком в условиях применения тарифа, то разрешается комбинирование двух и более ценовых единиц.

Если иное не установлено перевозчиком в условиях применения тарифа, то разрешается комбинирование нормальных тарифов для всех типов перевозки с нормальными тарифами перевозчика, публикующего их, а также с тарифами любого другого перевозчика, имеющего с публикующим перевозчиком договор о признании перевозочных документов.

В случаях, предусмотренных условиями применения тарифа, разрешается комбинирование специальных тарифов для всех типов перевозки со специальными тарифами перевозчика, публикующего их, а также с тарифами любого другого перевозчика, имеющего с публикующим перевозчиком договор о признании перевозочных документов.

Факторы, влияющие на стоимость перевозки, и общие правила ее расчета

Стоимость перевозки рассчитывается на основе следующих факторов:

- применяемых тарифов и их комбинаций;
- сборов, предусмотренных Правилами;
- стоимости дополнительных услуг повышенной комфортности, установленной перевозчиком (в случае заказа пассажиром дополнительных услуг повышенной комфортности).

При международных перевозках тарифы рассчитываются с учетом правил применения международных тарифов.

При оформлении перевозки применяются тарифы, сборы и условия применения тарифа, установленные на дату начала перевозки, отдельно по каждой ценовой единице.

Курс перевода валют применяется на дату оформления перевозочного документа.

Установленные законодательством Российской Федерации льготы при перевозке детей в возрасте до 12 лет, перевозимых в сопровождении совершеннолетнего пассажира, распространяются на нормальные и специальные пассажирские тарифы соответствующего класса обслуживания.

Стоимость перевозки рассчитывается как наименьшая из имеющихся в наличии для бронирования на момент оплаты пассажиром перевозки вариантов стоимости перевозки, соответствующих заявленному пассажиром условиям перевозки.

При бронировании перевозки, оплате и оформлении перевозки и в других случаях пассажиру должна предоставляться информация об итоговой стоимости перевозки, включающей тариф(ы) и сборы, а в случае заказа пассажиром дополнительных услуг повышенной комфортности – стоимость дополнительных услуг повышенной комфортности, установленная перевозчиком, как единая цена за перевозку.

Перевозка пассажира, оцененная одной ценовой единицей или комбинацией ценовых единиц, оформляется единым договором воздушной перевозки пассажира.

При установлении перевозчиком, его уполномоченным агентом или пассажиром факта неправильного применения тарифа до начала, во время или после окончания перевозки доплата с пассажира не взимается. Излишне взысканная сумма возвращается пассажиру по письменному обращению пассажира.

Плата за дополнительные услуги повышенной комфортности, установленная уполномоченным агентом, в стоимость перевозки не включается.

3.7. Особенности построения международных тарифов и определения стоимости международной перевозки

Построение международных тарифов и определение стоимости международной перевозки осуществляется в соответствии с правилами, установленными на уровне IATA и иных международных соглашений.

3.7.1. Сущность мильной системы

Мильная система – это один из методов наименьшей комбинации построения тарифов. Мильная система расчёта тарифов применяется на основе установленных расстояний между парами городов.

Между всеми пунктами, включенными в тарифный справочник РАТ или электронные системы бронирования и продажи перевозок, опубликованы максимально разрешенные расстояния МРМ (Maximum Permitted Mileage). МРМ – это расстояние, на 15–20% превышающее расстояние кратчайшего маршрута между данными пунктами. Наряду с МРМ в отдельной таблице опубликованы прямые участковые расстояния между пунктами, включаемыми в билет как пункты пересадок (трансфера) или остановок в пути (ТРМ – Ticketed Point Mileage).

Мильная система может и должна быть применена для расчёта или проверки тарифа в том случае, если:

во-первых, имеется максимальное разрешенное расстояние МРМ для опубликованного тарифа между данными пунктами;

во-вторых, пассажир следует из пункта отправления в пункт назначения с пересадками или остановками в пути.

Пункты пересадок (transfer) и остановок в пути (stopover) указываются в билете и потому вместе с пунктами отправления и назначения называются «Ticketed Points».

Если сумма ТРМ на тарифном компоненте превышает МРМ, тариф рассчитывается с использованием мильной надбавки, для определения величины которой необходимо установить отношение суммы ТРМ и МРМ. Для этого сумма ТРМ делится на МРМ, полученная величина сверяется со специальной таблицей.

Сумма надбавки устанавливается следующим образом. Если отношение суммы ТРМ и МРМ:

– свыше 1.0000, но не более чем 1.0500, величина надбавка составляет 5%;

- свыше 1.0500, но не более чем 1.1000, величина надбавки 10%;
- свыше 1.1000, но не более чем 1.1500, величина надбавки 15%;
- свыше 1.1500, но не более чем 1.2000, величина надбавки 20%;
- свыше 1.2000, но не более чем 1.2500, величина надбавки 25%.

Мильный принцип построения тарифа реализуется следующим образом:

1 этап – используя данные РАТ или систем бронирования, определяют максимально допустимое расстояние между пунктами построения тарифа на маршруте – МРМ;

2 этап – на основании справочных данных определяют фактическое расстояние для каждой пары городов на маршруте – ТРМ;

3 этап – определяют сумму по ТРМ, т.е. $\sum \text{ТРМ}$, которую принято обозначать СUM:

$$\sum \text{ТРМ} = \text{СUM};$$

4 этап – сравнивают МРМ и СUM, причем сумма СUM по фактическим мильным расстояниям должна быть относительно МРМ ниже, равна или выше, но в пределах разрешенных 25%. Для этого находят отношение СUM/МРМ и по его величине (при условии, что она не превысила 1,25) определяют необходимость установления и величину надбавки;

5 этап – если СUM превышает МРМ, соответствующее тарифу с 25% надбавкой, маршрут следует рассчитывать с использованием участковых тарифов, опубликованных в NUC, принимая во внимание наименьшую комбинацию построения тарифа.

Пример 1.

Определить уровень тарифа для перевозки по маршруту:

Москва – Дубай – Сингапур (MOW-DXB-SIN).

В системах бронирования имеется опубликованный тариф:

MOW SIN OW Y NUC 379, 00

Согласно справочнику:

Участковые расстояния (ТРМ) равны:

MOW-DXB – 2286 миль;

DXB-SIN – 3628 миль,

МРМ по маршруту MOW-SIN – 5950 миль.

Так как для заявленной пары городов MOW-SIN имеется опубликованный тариф, необходимо определить возможность его применения для заявленного маршрута перевозки MOW – DXB – SIN, необходимость установления и величину мильной надбавки в соответствии с мильным принципом построения тарифа. С этой целью:

1) определяем $\text{СUM} = \sum \text{ТРМ}$: 2286 миль + 3628 миль = 5914 миль;

2) сравниваем СUM и МРМ: СUM (5914 миль) меньше, чем МРМ (5950 миль).

Вывод: так как $\sum \text{TPM}$ не превышает МРМ, для заданного маршрута перевозки можно применить опубликованный тариф, при этом мильной надбавки не требуется.

Пример 2.

Определить уровень тарифа для перевозки по маршруту:

Москва – Киев – Франкфурт – Цюрих – Лондон – Лиссабон (MOW-IEV-FRA-ZRH-LON-LIS)

Остановки разрешены везде

Опубликованные тарифы:

MOWLIS OW Y NUC 1289, 00

Участковые расстояния (TPM):

MOW-IEV – 543 мили

IEV-FRA – 960 миль

FRA-ZRH – 231 миль

ZRH-LON – 483 мили

LON-LIS – 985 миль

МРМ по маршруту MOW-LIS – 2911 миль.

1. $\text{CUM} = \sum \text{TPM} = 543 + 960 + 231 + 483 + 985 = 3202$ мили.

2. $\text{CUM} (3202) > \text{МРМ} (2911)$, следовательно, определяем отношение суммы TPM и МРМ.

$3202 / 2911 = 1,1$.

3. Так как отношение суммы TPM и МРМ входит в интервал «свыше 1.0500, но не более чем 1.1000», требуется надбавка 10% к опубликованному тарифу.

Таким образом, построенный тариф CF для заявленного маршрута:

$\text{CF} = 1289 + 0,1 \times 1289 = 1417,9$ NUC.

3.7.2. Факторы, влияющие на расчет стоимости международной перевозки

Во всех случаях не прямой перевозки (т.е. перевозки с пересадками или остановками в пути) необходимо проверить возможность применения опубликованного тарифа или определить новый тариф.

В этом случае решающую роль играют различные факторы, характеризующие перевозку. Правильный учёт этих факторов, может гарантировать правильность определения стоимости перевозки.

Фактор 1 – Количество тарифных компонентов

Маршрут перевозки может включать несколько тарифных компонентов, но при этом должны соблюдаться следующие условия

а) пункт начала перевозки не должен встречаться дважды в одном тарифном компоненте, например:

MOW-LON-MOW-DEL-TYO – 1 тарифный компонент нельзя, следовательно, маршрут нужно разбить на тарифные компоненты, например можно 2 компонента:

MOW-LON + LON-MOW-DEL-TYO;

б) пункт назначения не должен встречаться дважды в одном тарифном компоненте, например,

MOW-DEL-SIN-KUL-SIN – 1 тарифный компонент нельзя. Можно 2 компонента:

MOW-DEL-SIN-KUL + KUL-SIN;

в) один и тот же пункт остановки в пути (стоповера) не должен встречаться дважды в одном тарифном компоненте, например:

MOW-BKK-SIN-BKK-TYO – 1 тарифный компонент нельзя. Можно 3 тарифных компонента:

MOW-BKK-TYO + BKK-SIN + SIN-BKK.

Фактор 2 – Совпадение или несовпадение страны оплаты билета со страной выдачи билета

Здесь возможны четыре ситуации, которые называются международные индикаторы продажи (International Sale Indicator – ISI), они показывают, где билет оплачен и где он выдан. Индикатор продажи обязательно указывается в билете в графе «ORIGIN/DESTINATION».

– SITI (SALE INSIDE, TICKET INSIDE) – оплата и выдача билета в стране начала перевозки;

– SOTI (SALE OUTSIDE, TICKET INSIDE) – оплата вне страны начала перевозки, выдача билета в стране начала перевозки;

– SITO (SALE INSIDE, TICKET OUTSIDE) – оплата билета в стране начала перевозки, выдача билета вне страны начала перевозки;

– SOTO (SALE OUTSIDE, TICKET OUTSIDE) – оплата и выдача билета вне страны начала перевозки.

Фактор 3 – Тип перевозки

При расчете стоимости международных перевозок существуют некоторые особенности в определении типа перевозки:

А. Перевозка в одну сторону (в одном направлении) (One Way Trip – OW):

Перевозка One Way (OW) – должна отвечать одному из следующих условий:

– пункт отправления и пункт назначения находятся в разных странах;

– пункт отправления и пункт назначения совпадают, но имеется международный наземный участок;

– пункт отправления и пункт назначения совпадают или находятся в одной стране, при этом имеется «внутренний» наземный участок, а данная перевозка включает в себя три и более тарифных компонентов.

При расчете тарифа на перевозку OW применяются тарифы (OW) NUC.

Например: Перевозка по маршруту Москва – Копенгаген – Париж – Лондон – Брюссель (MOW-CPH-PAR-LON-BRU) является перевозкой OW.

Б. Перевозка туда и обратно (Round Trip of Return – RT)

Перевозка Round Trip (RT) – это непрерывная воздушная перевозка из пункта отправления до другого пункта и обратно в пункт отправления, состоящая только из двух тарифных компонентов, для расценки которых применяются половины тарифа RT из пункта отправления.

Перевозка относится к типу RT, если маршрут перевозки обладает одним из трех признаков:

– перевозка в обратном направлении осуществляется через те же пункты, что и в прямом направлении, *например*: Санкт-Петербург – Копенгаген – Париж – Копенгаген – Санкт-Петербург (LED-CPH-PAR-CPH-LED);

– сумма участковых расстояний тарифного компонента прямого направления и сумма участковых расстояний обратного направления находятся в пределах максимального разрешенного расстояния между пунктами начала перевозки и пунктом возврата.

Например. Перевозка по маршруту Брюссель – Франкфурт (stopover) – Рим – Париж (stopover) – Брюссель (BRU-х/FRA-ROM-х/PAR-BRU):

1 тарифный компонент: BRU-х/FRA-ROM – M

2 тарифный компонент: ROM-х/PAR-BRU – M,

где M – мильной надбавки нет.

– процентная надбавка в тарифном компоненте прямого направления идентична процентной надбавке в тарифном компоненте обратного направления.

Например. Перевозка по маршруту BRU-х/AMS-х/PAR-ROM-х/VIE-BRU:

1 тарифный компонент: BRU-х/AMS-х/PAR-ROM – 20M,

2 тарифный компонент: ROM-х/VIE-BRU – 20M,

где 20M – величина мильной надбавки 20%.

Таким образом, главным признаком перевозки «Туда и обратно» является одинаковость тарифных компонентов по величине рассчитанных тарифов. При расчете перевозки RT используются тарифы 1/2RT NUC, которые для оценки обоих тарифных компонентов берутся из пункта начала перевозки.

В. Круговая перевозка или перевозка по круговому маршруту (Circle Trip – CT)

Перевозка CT включает в себя перевозку по сложному круговому маршруту, состоящему из двух и более тарифных компонентов и отвечающую условиям:

– пункт отправления является пунктом возвращения, но при этом тариф на тарифном компоненте туда (Outbound) и тариф на тарифном компоненте обратно (Inbound) не равны;

– перевозка осуществляется полностью по воздуху без разрывов.

Таким образом, под круговой перевозкой при расчете международного тарифа понимают замкнутую круговую перевозку. При расчете стоимости перевозки Circle Trip используются тарифы 1/2RT NUC.

Перевозка СТ может состоять из двух и более тарифных компонентов при использовании в тарифном построении нормальных тарифов.

Перевозка СТ при использовании в тарифном построении специальных (promotional, или special fares) тарифов может состоять только из двух международных тарифов.

Тарифы для расчета последнего тарифного компонента берутся в направлении, противоположном движению пассажира.

Маршрут круговой перевозки должен обладать одним из трех признаков:

– сумма участков расстояний тарифного компонента до пункта поворота находится в пределах максимального разрешенного расстояния, а другой тарифный компонент (от пункта поворота до пункта начала перевозки) требует процентной надбавки.

Например. Перевозка по маршруту BRU-х/AMS-ROM-х/VIE-BRU:

1 тарифный компонент: BRU-х/AMS-ROM – M,

2 тарифный компонент: ROM-х/VIE-BRU – 20M.

– процентные надбавки для каждого тарифного компонента различны.

Например. Перевозка по маршруту BRU-х/VIE-ROM-х/FRA-BRU:

1 тарифный компонент: BRU-х/VIE-ROM – 20 M

2 тарифный компонент: ROM-х/FRA-BRU – 5M;

– в одном или в каждом компоненте имеется высший промежуточный тариф.

Например. Перевозка по маршруту BRU- х/PAR-ROM-х/PAR-BRU:

Тариф PAR-ROM – HIF.

Таким образом, главным признаком круговой перевозки является неодинаковость тарифных компонентов по величине рассчитанных тарифов;

Г) Перевозка OW. RT или СТ с отклонением в сторону от какого-либо пункта основного маршрута с последующим возвратом в этот пункт (Side Trip – ST).

Например, перевозка по маршруту MOW-CPH-STO-CPH-PAR является перевозкой OW, на которой имеется участок ST Копенгаген-Стокгольм-Копенгаген, который представляет собой отклонение от основного маршрута MOW-CPH-PAR.

В «Правилах формирования и применения тарифов на регулярные воздушные перевозки пассажиров и багажа, взимания сборов в области гражданской авиации» [5], данный тип перевозки как самостоятельный не выделен.

Д. *Перевозка с разрывом воздушного маршрута (Interrupted Travel)*, характеризующаяся наличием наземного участка перевозки, например: MOW-FRA//PAR-LON, где «//» означает участок разрыва воздушного маршрута, т.е. на данном участке перевозка осуществляется другими видами транспорта, например железнодорожным транспортом.

Е. *Перевозка, при которой маршрут не является завершенным «Туда и обратно» или «Круговым» (Open Jaw – OJ)*, характеризующаяся наличием открытого и/или наземного участка перевозки, т.е. или ПН не совпадает с ПО, но ПО и ПН находятся в стране начала перевозки; или ПН совпадает с ПО, но в составе перевозки имеется наземный участок; или ПН не совпадает с ПО, но ПО и ПН находятся в стране начала перевозки, и при этом в составе круговой перевозки имеется наземный участок.

Например. К перевозкам типа OJ относятся перевозки по маршрутам:

LED- FRA-MOW;

LED-ROM//MIL-LED;

LED-ROM//MIL-MOW.

Перевозка типа «е», согласно «Правил формирования и применения тарифов на регулярные воздушные перевозки пассажиров и багажа, взимания сборов в области гражданской авиации» является подтипом круговой незамкнутой перевозки.

Ж. *Кругосветная перевозка (Round the World – RW)*

Перевозка Round the World является разновидностью перевозки Circle Trip. Перевозка включает в себя последовательное однократное пересечение Атлантического и Тихого океанов и заканчивается в пункте начала перевозки.

Рассчитывается перевозка RW, используя принцип Сложения Наименьших Комбинаций (Lowest Combinations).

Фактор 4 – Вид перевозки

Различают следующие виды перевозки:

– прямая перевозка, то есть одним рейсом от пункта отправления до пункта назначения;

– трансферная перевозка, то есть перевозка от пункта отправления до пункта назначения двумя и более рейсами с пересадками пассажира в пунктах стыковки рейсов, т.е. пунктах трансфера (Transfer). При трансферной перевозке время на пересадку не должно превышать, как правило, 24 часов;

– перевозка с остановками в пути (Stopover).

Каждый пассажир имеет право сделать остановку в пути, если соблюдаются следующие условия:

– при резервировании места или при оплате билета пассажир должен сделать заявление о желаемой остановке в пути;

- остановка разрешается только в тех пунктах, где перевозчик имеет перевозочные права (3-я, 4-я или 5-я «свободы воздуха»);
- остановки не разрешаются, если они запрещены правилами применения конкретного тарифа, относящегося к конкретному маршруту;
- количество остановок может быть ограничено в соответствии с правилами перевозок или условиями применения того или иного тарифа;
- остановкой в пути считается пересадка с рейса на рейс, если перерыв между рейсами составляет более 24 часов при наличии более ранних стыковочных рейсов.

При расчёте стоимости перевозки по маршруту «Туда и обратно» или «Круговому» пункт возврата/поворота не учитывается в общем количестве остановок в пути.

Фактор 5 – Соответствие или несоответствие расстояния перевозки от пункта отправления до пункта назначения установленному пределу для данной пары городов.

Наличие названного фактора обуславливает необходимость применения мильного принципа построения тарифа.

Фактор 6 – Наличие высших промежуточных тарифов на маршруте перевозки. Высший промежуточный тариф (Higher Intermediate Fare – HIF или Higher Intermediate Point – HIP) – это тариф любого участка по направлению перевозки внутри тарифного компонента, превышающий по величине сквозной тариф данного тарифного компонента того же класса обслуживания. При этом немаловажным фактором является факт, совпадает ли пункт отправления высшего промежуточного тарифа с пунктом начала перевозки по заявленному маршруту в целом.

ПРАВИЛО применения HIF заключается в следующем:

Если в тарифном компоненте между:

- пунктом начала перевозки и пунктом остановки (stopover),
- или пунктом остановки (stopover) и пунктом назначения,
- или любыми двумя пунктами остановки (stopover)

имеется тариф выше уровня опубликованного сквозного тарифа, то этот сквозной тариф должен быть повышен до уровня такого высшего промежуточного тарифа. Если по правилам мильной системы требуется процентная надбавка к тарифу, то она применяется к высшему промежуточному тарифу.

Таким образом, определяющим фактором использования высшего промежуточного тарифа при указанных ситуациях продажи и выдачи билета является наличие пункта остановки (stopover).

В случаях, когда применяется мильная надбавка, необходимо учитывать, что существует правило наименьшей комбинации построения тарифа, по которому необходима проверка на тарифный минимум, а именно: построенный тариф для маршрута перевозки должен быть не

ниже, чем сквозной опубликованный тариф от пункта начала перевозки до пункта назначения.

Если на маршруте имеется высший промежуточный тариф от пункта начала перевозки (HIP-OS), следует учитывать необходимость проверки на BACK HAUL, т.е. необходимость проверки «one way backhaul check», которая проводится следующим образом:

1) определяем разницу (DIFFERENCE) между высшим промежуточным тарифом от пункта начала перевозки до какого-либо пункта остановки (HIP-OS) и сквозным тарифом от пункта начала перевозки до расчетного пункта (ORIG-DEST), т.е.:

$$\text{HIP-OS} - \text{ORIG-DEST} = \text{DIFFERENCE};$$

2) прибавляем к высшему промежуточному тарифу от пункта начала перевозки до какого-либо пункта остановки (HIP-OS) разницу DIFFERENCE. Таким образом, определяем BACKHAUL MINIMUM (BHM) – тарифный минимум для построенного тарифа CF, т.е.:

$$\text{DIFFERENCE} + \text{HIP-OS} = \text{BHM}.$$

3) если уровень построенного тарифа CF для всего маршрута с HIP ниже BHM, то CF добирается до BHM:

$$\text{CF} = \text{BH plus-up (BHM)}.$$

3.7.3. Порядок расчета стоимости перевозки по маршруту

Расчет стоимости международной перевозки с учетом ее маршрута производится с учетом следующих положений:

а) все правила расчета стоимости перевозок сгруппированы в зависимости от трех типов перевозок OW, RT/CT и прочие с использованием тарифов 1/2RT;

б) правила расчета установлены для каждой ситуации или для их сочетаний.

Прямой маршрут с одним тарифным компонентом

Простейшим видом такой перевозки является перевозка от пункта отправления до пункта назначения одним рейсом с посадками или без посадок воздушного судна в промежуточных пунктах. Определение стоимости перевозки в таком случае зависит от места продажи и оформления билета относительно страны начала перевозки.

Непрямой маршрут с одним тарифным компонентом

Непрямой маршрут – это маршрут перевозки пассажира с пунктами пересадки (трансфера) или остановок в пути. При такой перевозке любой расчёт стоимости перевозки начинается с определения пункта отправления, пунктов пересадки (трансфера), пунктов остановки (stopover), пункта назначения; принимается во внимание факт совпадения или несовпадения страны оплаты со страной выдачи билета. Затем перевозчик должен получить всю информацию об опубликованных та-

рифах и расстояниях. Все эти предварительные операции позволяют затем последовательно применить определённые методы расчета стоимости перевозки, и первый из них – сравнение ТРМ с МРМ в соответствии с мильным принципом построения тарифа. Далее определяют наличие НIP и НIP-OS. При наличии НIP применяют принцип наивысшего тарифа, а при наличии НIP-OS – дополнительно проводят проверку на тарифный минимум.

Маршрут с двумя и более тарифными компонентами

Прежде всего, в таких случаях необходимо определить границы тарифных компонентов с учетом уже рассмотренных выше правил, а именно:

- в тарифный компонент не должны включаться более, чем
 - одно отправление из пункта начала перевозки;
 - одно прибытие в пункт назначения;
 - один пункт остановки в одной стране (т.е. не допустимо как включение в один тарифный компонент одного и того же географического пункта более, чем один раз, так и разных географических пунктов, но расположенных на территории одной страны) при любом количестве пунктов трансфера внутри тарифного компонента.

Расчет тарифа для каждого компонента делается отдельно, при этом выполняются правила мильной системы, высшего промежуточного тарифа и проверки тарифа на тарифный минимум (BACK HAUL).

Для маршрута в одном направлении в соответствии с правилом построения тарифа по мильной системе рассчитывается:

- соотношение МРМ и СUM;
- определение тарифов в NUC по направлению маршрута;
- при необходимости делается мильная надбавка к высшему тарифу на маршруте.

Пример 1.

Установить уровень тарифа для определения стоимости перевозки в салоне эконом-класса по маршруту Москва-Цюрих-Джидда-Сингапур-Джакарта (MOW-ZRH-JED-SIN-JKT). Остановки разрешены везде.

На заданном маршруте имеются следующие опубликованные тарифы OW Y NUC:

MOW-JKT – 2631,83

MOW-SIN – 2368,00

ZRH-JKT – 2727,00

ZRN-SIN – 2341,81

Участковые расстояния (ТРМ), мили:

MOW-ZRN – 1360

ZRN-JED – 2473

JED-SIN – 4574

SIN-JKT – 560

Максимально разрешенное расстояние (MPM) для пары городов MOW-JKT 8839 мили.

1. Определяем тип перевозки: OW. Для перевозки OW тарифные компоненты оцениваются тарифами OW Y NUC (с класса обслуживания).

2. Определяем количество тарифных компонентов. Так как имеется опубликованный тариф MOW-JKT OW Y NUC, первоначально выделяем 1 тарифный компонент.

3. Определяем возможность применения опубликованного тарифа и необходимость применения мильной надбавки в соответствии с принципами мильной системы.

$$\Sigma\text{TPM} = 1360 + 2473 + 4574 + 560 = 8967 \text{ миль}$$

$\Sigma\text{TPM}/\text{MPM} = 1,01 \rightarrow$ опубликованный тариф применить можно, но с 5-процентной надбавкой.

4. Определяем, имеется ли на маршруте высший промежуточный тариф (НП).

Уровень опубликованного тарифа ZRH-JKT выше, чем уровень тарифа для рассматриваемой пары городов MOW-JKT, следовательно, необходимо применить правило высшего тарифа и повысить уровень тарифа MOW-JKT до уровня НП, т.е. до 2727, 00 NUC.

5. Строим тариф для маршрута MOW-ZRH-JED-SIN-JKT, учитывая правило НП и принцип мильной системы:

$$\text{CF} = 2727,00 + 0,05 \times 2727 = 2863,35 \text{ NUC.}$$

Пример 2.

Установить уровень тарифа для определения стоимости перевозки по маршруту

Санкт – Петербург – Амстердам – Лондон – Париж (LED- AMS-LON-PAR).

Амстердам и Лондон – пункты остановки (stopover). Уровень опубликованного тарифа LEDPAR OW Y NUC 809,00. Сумма участковых расстояний (ΣTPM) меньше максимального разрешенного (MPM). На заданном маршруте имеется два высших промежуточных тарифа, из которых наивысшим тарифом является LED-LON OW Y NUC 968,00.

1. Тип перевозки OW \rightarrow выбираем тарифы OW.

2. Имеется высший промежуточный тариф LED-LON OW Y NUC 968,00 \rightarrow он и будет определять уровень тарифа для заданного маршрута.

3. Мильной надбавки не требуется, так как $\Sigma\text{TPM} < \text{MPM}$.

4. Так как высший промежуточный тариф LED-LON начинается из пункта начала перевозки, то он является тарифом НП-OS. Наличие высшего промежуточного тарифа от начального пункта до пункта стоповера говорит о том, что необходимо сделать проверку на BACKHAUL

(ВНМ). Для этого, в соответствии с правилом BACKHAUL, необходимо выполнить следующие действия:

– из высшего промежуточного тарифа LED-LON OW Y NUC 968,00 необходимо вычесть сквозной тариф данного тарифного компонента LEDPAR OW Y NUC 809,00:

$$968 - 809 = 159 \text{ NUC};$$

– к полученной разнице 159 NUC прибавить высший промежуточный тариф LED-LON OW Y NUC 968,00:

$$159 + 968 = 1127,00 \text{ NUC} \rightarrow \text{ВНМ} = 1127,00 \text{ NUC};$$

– далее следует операция сравнения тарифа, определяющего уровень тарифа для заданного маршрута, и ВНМ. Сравнение тарифов показывает, что тариф, определяющий уровень тарифа для заданного маршрута, ниже, чем ВНМ, следовательно, он должен быть повышен до уровня ВНМ. Таким образом, построенный тариф для маршрута LED-AMS- LON-PAR равен:

$$\text{CF} = 1127,00 \text{ NUC}.$$

Пример 3.

Установить уровень тарифа для определения стоимости перевозки по маршруту

Санкт-Петербург – Стокгольм – Амстердам – Лондон – Санкт-Петербург

(LED-STO-AMS-LON-LED). Стокгольм и Амстердам – пункты остановок (stopover).

Опубликованные тарифы:

«Туда» LED-LON 1/2RT Y NUC 968.00

Высших промежуточных тарифов на маршруте не имеется.

«Обратно» LED-LON 1/2RT Y NUC 968,00

MPM 1560 миль.

TRM:

LED-STO – 432

STO-AMS – 710

AMS-LON – 217

1. Перевозка относится либо к типу RT, либо CT, следовательно, оценка тарифных компонентов производится с использованием ½ тарифов RT.

2. Число тарифных компонентов – 2:

1 тарифный компонент – «туда»: LED-STO-AMS-LON,

2 тарифный компонент – «обратно»: LON-LED.

Оценка каждого тарифного компонента проводится отдельно, а затем определяется тариф всего маршрута Total CF.

3. Так как на тарифном компоненте «туда» высших промежуточных тарифов нет, то определяем возможность применения опубликованного тарифа LED-LON 1/2RT Y NUC 968.00 в соответствии с принципами мильной системы.

$\Sigma 1359 < \text{MPM}$, следовательно, тариф применить можно и мильной надбавки не требуется.

Таким образом, для 1-ого тарифного компонента построенный тариф $\text{CF}_1 = 968 \text{ NUC}$.

4. Второй тарифный компонент представляет собой прямой маршрут (маршрут без пересадок и остановок), поэтому оценивается опубликованным тарифом $\text{LEDLON 1/2RT Y NUC } 968,00$, т.е. $\text{CF}_2 = 968 \text{ NUC}$.

Исходя из равных оценок тарифных компонентов «туда» и «обратно», перевозка относится к типу «Туда и обратно».

5. Определяем уровень тарифа для всего маршрута перевозки:

$$\text{Total CF} = \text{CF}_1 + \text{CF}_2 = 968 + 968 = 1936,00 \text{ NUC}$$

Пример 4.

Установить уровень тарифа для определения стоимости перевозки по маршруту

Лондон – Люксембург – Вена – Каир – Стамбул (LON-LUX-VIE-CAI-IST)

Опубликован тариф LON-IST OW Y NUC 496,05

MPM – 3036 миль.

Участковые мильные расстояния TPM равны, мили:

LON-LUX – 310

LUX-VIE – 491

VIE-CAI – 1471

CAI-IST – 764

MPM для пары городов LON-IST – 3036 миль.

1. Проверяем на наличие высшего промежуточного тарифа. Так как высший промежуточный тариф отсутствует, используем правило мильной системы.

2. Проверяем на мильную надбавку:

$\Sigma \text{TPM}/\text{MPM} = 3036/1862 = 1,6 \Rightarrow$ опубликованный тариф применить нельзя, поэтому применяют правило наименьших комбинаций участковых тарифов – lowest combination

3. Разобьем маршрут на тарифные компоненты.

3.1. Разобьем маршрут по Вене на два тарифных компонента: LON-LUX-VIE + VIE-CAI-IST.

1 тарифный компонент:

Опубликован тариф LON-VIE Y OW NUC 496,05EN

MPM 936 миль

Участковые расстояния TPM:

LONLUX = 310 миль

LUXVIE = 491 миль

$\Sigma \text{TPM} = 801$ миля.

$\Sigma \text{TPM}/\text{MPM} = 801/936 = 0,85 \Rightarrow$ надбавка 0%

$\text{CF}_1 = 496 \text{ NUC}$

2 тарифный компонент:

Опубликован тариф VIE1ST Y OW NUC 691,04

MPM 934 мили

VIE CAI = 1471 миль

CAIST = 764 миль

Σ TPM = 2235 миль

Σ TPM/MPM = 2235/934 = 2,39 => lowest combination.

3.2. Разобьем маршрут по Каиру на тарифные компоненты: LON-LUX-VIE-CAI + CAI -IST.

1 тарифный компонент:

LONCAI Y OW NUC 907,25

MPM 2672 миль

Участковые расстояния TPM:

LONLUX = 310 миль

LUXVIE = 491 миль

VIECAI = 1471 миль

Σ TPM = 2272 мили

Σ TPM/MPM=2272/2672=0,85=M Σ TPM/MPM=764/916=0,85, следовательно, мильной надбавки не требуется. CF₁ = 907,25 NUC.

2 тарифный компонент:

Опубликован тариф CAIST Y OW NUC 375,19

MPM = 916 миль

TPM CAI-IST = 764 миль. CF₂ = 375,19 NUC.

Тариф для заявленного маршрута CF = 907,25 + 375,19 = 1282,4 NUC.

3.7.4. Пропорциональные авиатарифы (ADD-ON-AMOUNTS)

При определении международных тарифов, как и на российских авиалиниях, могут применяться не только опубликованные, но и построенные тарифы. Это обусловлено тем, что не все тарифы, действительные между любыми двумя пунктами, опубликованы в тарифном справочнике IATA. Построенный международный тариф формируется путем сложения опубликованного тарифа и так называемого добавочного (пропорционального) тарифа. Добавочный тариф – это, по сути, стыковочный тариф.

Эти тарифы самостоятельного значения не имеют. Они могут использоваться только в комбинации с опубликованным тарифом.

Варианты использования пропорциональных тарифов те же, что и при построении тарифа на внутренние российские перевозки:

A – ADD-ON – **B** – опубликованный тариф – **C**, где **A** – ПО добавочного тарифа, **B** – ПС добавочного тарифа и ПО опубликованного тарифа, **C** – ПН опубликованного тарифа. В результате получаем построенный тариф **A – C**;

В – опубликованный тариф – **С** – ADD-ON – **Д**, где **В** – ПО опубликованного тарифа, **С** – ПН опубликованного тарифа и **ПС** добавочного тарифа, **Д** – ПН добавочного тарифа. В результате получаем построенный тариф **В – Д**;

А – ADD-ON – **В** – опубликованный тариф – **С** – ADD-ON – **Д**, где **А** – ПО 1-ого добавочного тарифа, **В** – **ПС** 1-ого добавочного тарифа и ПО опубликованного тарифа, **С** – ПН опубликованного тарифа и **ПС** 2-ого добавочного тарифа, **Д** – ПН добавочного тарифа. В результате получаем построенный тариф **А – Д**.

Добавочные тарифы публикуются в справочниках РАТ и введены в автоматизированные системы бронирования авиаперевозок.

Тариф, рассчитанный на базе опубликованного и добавочного тарифов, рассматривают, используют и записывают в билет как единый (сквозной) тариф от пункта отправления до пункта назначения.

Структура таблицы ADD- ON- AMOUNTS содержит следующую информацию:

- список городов (по алфавиту), до/от которых применяются добавочные тарифы;
- регионы и страны, где находятся пункты отправления и назначения, до/от которых применяются добавочные тарифы;
- направление перевозки (маршрут, страна, регион), для которого действительны пропорциональные тарифы, применяемые в сумме с нормальными и специальными тарифами;
- пункты, от/до которых применяются опубликованные тарифы, подлежащие суммированию с пропорциональными тарифами, эти пункты называются пунктами конструирования сквозного тарифа;
- пропорциональные тарифы в нейтральных конструктивных единицах и в местной валюте (или в долларах США);
- дополнительное расстояние, на которое должно быть увеличено максимальное разрешенное расстояние МРМ между пунктом конструирования сквозного тарифа и пунктом начала перевозки /пунктом назначения.

Пример. Определить стоимость перевозки по маршруту

Москва – Копенгаген – Страсбург(Франция) – Брест(Франция) SITI.

Убеждаемся, что опубликованный тариф от Москвы до Бреста отсутствует. Обращаемся к таблице ADD-ON AMOUNTS и находим, что конструирование сквозного тарифа от пунктов в Европе до Бреста производится через Париж, то есть необходимо к опубликованному тарифу MOW-PAR OW Y NUC 872,00 прибавить добавочный (пропорциональный) тариф NUC 131,89.

$872,00 + 131,89 = 1003,89$ NUC

Максимальное разрешенное расстояние МРМ 1850 должно быть увеличено на 379 миль: $1850 + 379 = 2229$ миль.

Участковые расстояния, миль:
MOW-CPH 971
CPH-SXB 634
SXB-BES 553
ΣTRM 2158 <MPM, следовательно, мильной надбавки не требуется.

3.7.5. Концепция ценовой единицы (Pricing Unit Concept-PUC) применительно к международным перевозкам

Концепция ценовой единицы как метод конструирования пассажирских авиатарифов может применяться и при расчете стоимости международных перевозок. Он основан на расчленении маршрута перевозки на отдельные участки, называемые ценовыми единицами (PU), для которых используются опубликованные нормальные тарифы OW или RT, применяются правила СТ, OJ и в некоторых случаях правила мильной системы.

Концепция ценовой единицы применяется лишь в том случае, если маршрут перевозки дважды затрагивает один и тот же пункт или одну и ту же страну.

В связи с применением PUC появились новые термины и понятия:

Pricing Unit – тариф всего маршрута или части маршрута;

Unit Origin – начальный пункт в ценовой единице;

Country of Unit Origin – страна, от какого-либо пункта в которой берется опубликованный нормальный тариф OW, 1/2RT или RT для установленного участка маршрута (PU);

Unit Destination – конечный пункт в ценовой единице;

One Way Subjourney – часть маршрута, перевозка внутри которой из одной страны в другую, не является обратной в эту страну и для которой тариф рассматривается как ценовая единица, использующая тариф OW;

Return Subjourney – часть маршрута, перевозка внутри которой осуществляется из пункта или страны и обратно в этот же пункт или в эту же страну и для которой тариф рассматривается как ценовая единица, использующая тариф 1/2 RT.

Тарифы для участков ценовых единиц от пунктов или стран, уже встречавшихся на маршруте перевозки, берутся навстречу направлению перевозки.

Пример 1. Маршрут перевозки:

Москва – Дели – Бангкок – Сингапур – Бомбей

MOW – DEL – BKK – SIN – BOM

OW(PUI) OW(PU2) OW(PU3) OW(PU4)

Перевозка относится к типу «One Way Trip» и состоит из 4-х участков, каждый из которых представляет собой ценовую единицу (PU).

Опубликованные тарифы
MOW-DEL OW Y 1173.00 (PU 1)
DEL – 8KK OW Y 378,27 (PU 2)
BKK-SIN OW Y 254,85 (PU 3)
BOM- SIN OW Y 543.56 (PU 4).

Таким образом, полная стоимость перевозки равна $1173.00 + 378,27 + 254,85 + 543,56 = \text{NUC } 2349.68$.

Для сконструированных тарифов по принципу ценовой единицы делаются проверки на минимум тарифа.

В случае использования тарифов OW применяется *правило OSC – One Way Subjomey (Unit Concept) Check*: сконструированный тариф для двух или более последовательных ценовых единиц OW должен быть не меньше прямого тарифа от начального пункта в первой ценовой единице до конечного пункта в последней ценовой единице.

В случае использования тарифов RT применяется *правило RSC – Return Subjomey (Unit Concept) Check*: Сконструированный тариф для двух и более последовательных ценовых единиц должен быть не менее прямого тарифа RT от начального пункта первой рассматриваемой ценовой единицы до любого пункта остановки (stopover) в последующих ценовых единицах.

Пример 2. Маршрут перевозки:

Женева – Афины – Бомбей- Иоганнесбург – Афины – Женева.

GVA – ATH – BOM – JNB – ATH – GVA

1/2RT(PU1) 1/2RT(PU2) 1/2RT(PU2) 1/2RT(PU2) 1/2 RT (PU1)

Данный маршрут включает две последовательные ценовые единицы:

Женева – Афины – Женева (RT) и Афины – Бомбей – Иоганнесбург – Афины (CT)

Опубликованные тарифы GVA – ATH	S RT	Y	916,4	PU1 RT
GVA – ATH	S RT	Y	916,4	PU1 RT
ATH – BOM	S RT	Y	877,49	PU2 RT
BOM – JNB	S RT	Y	691,85	PU2 RT
ATH – JNB	S RT	Y	1130,58	PU2 RT

Полная стоимость перевозки равна сумме всех ценовых единиц, то есть NUC 4532.00. Проверим этот тариф на RSC, то есть, сравним его с прямым тарифом Женева – Иоганнесбург RT NUC 4797.50. Этот тариф выше и, следовательно, он должен применяться.

Список рекомендуемой литературы к главе 3

1. Федеральный закон «Гражданский кодекс Российской Федерации» от 30 ноября 1994 года № 51-ФЗ [Электронный ресурс]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_5142/ (дата обращения 05.12.2018 г.).
2. Постановление Правительства Российской Федерации от 17.09.1992 № 724 «О государственном регулировании цен на энергоресурсы, другие виды продукции и услуги» (В редакции постановлений Правительства Российской Федерации от 26.06.95 г. № 600; от 07.08.95 г. № 793; от 04.12.2001 г. № 845). [Электронный ресурс]. URL: <https://www.lawmix.ru/prof/4992> (дата обращения 05.12.2018 г.).
3. Федеральный закон «Воздушный кодекс Российской Федерации» от 19.03.1997 № 60-ФЗ (ред. от 03.08.2018) (с изм. и доп., вступ. в силу с 14.08.2018) [Электронный ресурс]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_13744/ (дата обращения 05.12.2018).
4. Приказ Минтранса РФ от 28 июня 2007 г. № 82 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» (с изменениями и дополнениями от: 8 октября 2008 г., 25 октября 2010 г., 2 апреля 2012 г., 30 апреля, 16 июля 2014 г., 15 февраля, 24 ноября 2016 г., 5 октября 2017 г.) [Электронный ресурс]. URL: <http://base.garant.ru/191872/#ixzz5YnDnXjzj> (дата обращения 05.12.2018).
5. Приказ Минтранса РФ от 25 сентября 2008 г. № 155 «Об утверждении Правил формирования и применения тарифов на регулярные воздушные перевозки пассажиров и багажа, взимания сборов в области гражданской авиации» (с изменениями и дополнениями от: 16 марта 2009 г., 5 марта, 5 апреля 2013 г., 16 июля 2014 г.) [Электронный ресурс]. URL: <http://base.garant.ru/194556/#ixzz5YnEj3fMl> (дата обращения 05.12.2018).
6. Приказ Минтранса РФ от 11.02.2005, № 10 об утверждении «Положения о порядке регистрации и опубликования тарифной информации на регулярные пассажирские воздушные перевозки, выполняемые российскими авиационными предприятиями» (с изменениями и дополнениями от: 4 апреля 2012 г.) [Электронный ресурс]. URL: <http://base.garant.ru/70207360/> (дата обращения 05.12.2018).
7. Елисеев, Б.П. Воздушные перевозки (законодательство, комментарии, судебная практика) [Электронный ресурс] / Б.П. Елисеев. – М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К°», 2014. – 424 с. – URL: <http://znanium.com/bookread2.php?book=511982#> (дата обращения 05.12.2018).
8. Вороницына, Г.С. Методические указания по проведению практических занятий и выполнению домашних работ по дисциплине «Ком-

мерческая деятельность авиакомпаний» для студентов V курса специальности 080507 дневного отделения [Электронный ресурс] / Г.С. Вороницына – М.: Московский государственный технический университет гражданской авиации, 2005. – 32 с. – URL: <http://lib.znate.ru/docs/index-220215.html>.

9. Вороницына, Г.С. Коммерческая деятельность авиакомпаний / Г.С. Вороницына. – М.: Московский государственный технический университет гражданской авиации, 2002. – 50 с.

10. Вороницына, Г.С. Методические указания по проведению практических занятий по дисциплине «Технология и организация перевозок» для студентов специальности 080507 дневного и заочного отделения / Г.С. Вороницына. – М.: Московский государственный технический университет гражданской авиации, 2005. – 37 с.

11. Вороницына, Г.С. Технология и организация перевозок. Перевозочная документация: учеб. пособие / Г.С. Вороницына, Л.П. Волкова. – М.: Московский государственный технический университет гражданской авиации, 2004. – 68 с.

12. Авиационные тарифы [Электронный ресурс]. URL: <http://5fan.ru/wievjob.php?id=88253> (дата обращения 05.12.2018).

13. Организация транспортных услуг [Электронный ресурс]. URL: <https://lektsia.com/4x6ee5.html> (дата обращения 05.12.2018).

Контрольные вопросы для самостоятельного освоения материалов главы 3

Контрольные вопросы к разделу 3.1 «Государственное тарифное регулирование воздушных перевозок»

1. Дайте определение терминам «транспортный тариф» и «авиационный тариф».
2. Какова структура транспортного тарифа?
3. Какие формы построения транспортных тарифов вы знаете? Раскройте сущность различных форм построения транспортных тарифов.
4. В чем заключается государственное тарифное регулирование на транспорте, в том числе воздушном?
5. Дайте характеристику нормативно-правовой базы тарифного регулирования на воздушном транспорте.
6. Какие информационные единицы включает в себя тарифная информация? Порядок ее формирования, регистрации и опубликования.

Контрольные вопросы к разделу 3.2 «Тарифная политика предприятия и ее роль в достижении коммерческих результатов»

1. Сущность тарифной политики предприятия и ее роль в достижении коммерческих результатов.

2. Перечислите и охарактеризуйте принципы и этапы построения тарифной политики предприятия.

3. Приведите перечень этапов построения системы тарифов с учетом последовательности их реализации.

4. Какие стратегические цели может преследовать авиакомпания при построении системы тарифов? Поясните, каким образом выбранные стратегические цели отражаются на уровне тарифов авиакомпании.

5. Какие методы ценообразования, используются при формировании системы тарифов авиакомпании? Дайте их краткую характеристику.

Контрольные вопросы к разделу 3.3 «Международные авиатарифы: общие понятия и регулирование. Источники международных авиатарифов»

1. Какие механизмы установления международных авиатарифов вы знаете? Какова сущность этих механизмов?

2. Какая международная организация занимается вопросами координации тарифов и правилами их применения и расчёта стоимости перевозок на международном уровне?

3. Раскройте следующие понятия: «система международных авиатарифов», «тарифные зоны».

4. Какие источники международных авиатарифов вы знаете?

5. Назовите виды тарифов, применяемых в международной практике воздушных перевозок.

Контрольные вопросы к разделу 3.4 «Коды и виды тарифов, применяемых на воздушном транспорте, и их характеристика»

1. Код базового авиатарифа: понятие, элементы, принятые обозначения элементов.

2. По каким признакам и каким образом классифицируются пассажирские авиатарифы?

3. Дайте характеристику основных типов тарифов, выделяемых по условиям применения.

4. Дайте характеристику опубликованных тарифов: прямого, сквозного и стыковочного.

5. Дайте понятие «Построенный тариф».

6. Охарактеризуйте типы тарифов, выделяемые по способу установления.

Контрольные вопросы к разделу 3.5 «Правила и условия применения авиационных тарифов»

1. Каким нормативным документом, утвержденным на уровне Минтранса РФ, установлены общие правила и особенности применения отдельных видов пассажирских и багажных авиатарифов?

2. Если опубликован тариф OW, допустимо ли правилами применения тарифов построение тарифа RT путем его удваивания? И наоборот, допустимо ли применение $\frac{1}{2}$ тарифа RT в качестве тарифа OW?

3. Дайте понятие «Тарифный компонент».

4. Какие виды условий применения тарифов и сборов вы знаете?

5. Условия применения конкретного тарифа определяются СУПТ-АПП или УПТ?

6. Каково должно быть время между прибытием пассажира в аэропорт и его отправлением из аэропорта (при условии наличия более ранних рейсов), чтобы имела место остановка пассажира в промежуточном пункте?

7. Пассажир приобрел билет 30 ноября 2017 г. по тарифу, для которого установлен максимальный срок пребывания 3 месяца. Какого числа он должен вылететь обратно, чтобы не нарушить условий применения тарифа?

Контрольные вопросы к разделу 3.6 «Принципы построения тарифа и правила расчета стоимости перевозки по маршруту на основе применяемых тарифов с учетом типа перевозок»

1. В каких случаях для определения стоимости перевозки необходимо использовать построенный тариф?

2. На основе каких видов тарифов и каким образом формируется построенный тариф?

3. Охарактеризуйте типы воздушной перевозки, устанавливаемые Правилами формирования и применения тарифов на регулярные воздушные перевозки пассажиров и багажа, взимания сборов в области гражданской авиации.

4. Какие правила оценки тарифных компонентов установлены для различных типов воздушной перевозки?

5. Дайте понятие «Ценовая единица».

Контрольные вопросы к разделу 3.7 «Особенности построения международных тарифов и определения стоимости международной перевозки»

1. В чем состоят особенности построения международных тарифов.

2. В чем заключается сущность мильной системы.

3. Раскройте сущность концепции ценовой единицы применительно к международным тарифам.

4. Охарактеризуйте факторы, влияющие на стоимость международной перевозки.

5. В чем заключается правило применения высшего промежуточного тарифа.

6. В каких случаях необходима проверка построенного международного тарифа на тарифный минимум (Back Haul Minimum) и каков порядок ее проведения?

Практические задания для самопроверки уровня освоения материалов главы 3

Задание 1. Представьте в виде таблицы систему регулирования пассажирских и грузовых авиатарифов. Если на каком-то из уровней регулирования необходимо указать несколько организаций, то они должны быть приведены все с указанием взаимной подчиненности.

Уровень регулирования	Организация(ии), осуществляющая(ие) регулирующие действия	Функции регулирующей организации
Федеральный уровень		
Уровень субъектов Российской Федерации		
Уровень авиапредприятия		

Задание 2. Представьте в виде схемы порядок регистрации и опубликования тарифной информации.

Задание 3. Построить график безубыточности, определить точку безубыточности и оценить запас финансовой прочности, используя следующие исходные данные:

- тариф на перевозку 1-го пассажира – 14 000 рублей;
- Максимальный объем перевозок при имеющихся у авиакомпании перевозочных емкостях – 6000 пассажиров, при этом прогнозный объем перевозок – 4000 пассажиров;
- сумма постоянных затрат авиакомпании на перевозку – 15 000 000 рублей;
- переменные затраты на одного пассажира – 7000 рублей.

Задание 4. Расшифруйте КБК применительно к тарифам, имеющим следующие коды базового тарифа: YHWNOW3M; CRTDP.

Задание 5. Определите тип перевозки для следующих маршрутов перевозки:

- а) Владивосток-Хабаровск-Екатеринбург-Самара, где Хабаровск и Екатеринбург – пункты остановки;
- б) Владивосток-Екатеринбург-Самара-Екатеринбург-Владивосток, где Екатеринбург – пункт пересадки;
- в) Владивосток-Екатеринбург-Самара-Екатеринбург-Хабаровск, где Екатеринбург – пункт пересадки;
- г) Владивосток-Хабаровск-Екатеринбург-Самара // Москва-Хабаровск, где Хабаровск и Екатеринбург – пункты остановки.

Задание 6. Определите минимально возможное число тарифных компонентов для ниже приведенных маршрутов перевозки и назовите их. Укажите тип тарифа (OW или ½ RT с указанием направления тарифа), который необходимо использовать для оценки выделенных тарифных компонентов.

а) Владивосток-Краснодар-Санкт-Петербург-Москва-Омск-Хабаровск-Владивосток

б) Владивосток-Екатеринбург-Санкт-Петербург-Москва

Задание 7. Установить все возможные комбинации тарифов и определите уровень тарифа эконом-класса для маршрута Владивосток-Екатеринбург-Санкт-Петербург-Москва, если в системах бронирования имеются следующие опубликованные тарифы эконом-класса:

– сквозной OW Владивосток-Санкт-Петербург с возможностью пересадки в Екатеринбурге – 18 500 руб.;

– сквозной RT Владивосток-Санкт-Петербург с возможностью пересадки в Екатеринбурге, но условия применения тарифа накладывают ограничения на возможность его применения в части комбинирования тарифов при построении тарифов OW – 28 750 руб.;

– прямой OW Владивосток-Екатеринбург – 16 900 руб.;

– прямой OW Екатеринбург-Санкт-Петербург – 7100 руб.;

– прямой OW Санкт-Петербург-Москва – 2200 руб.

– стыковочный OW Санкт-Петербург-Москва – 2000 руб.

– стыковочный RT Санкт-Петербург-Москва – 3000 руб.

Задание 8. Определить уровень тарифа для перевозки по маршруту: Нью-Йорк – Париж – Москва – Будапешт (NYC-PAR-MOW-BUD). Остановки разрешены везде.

Опубликованные тарифы:

NYC-BUD OW Y NUC 1295, 00

MOW-PAR OW Y NUC 872, 00.

Участковые расстояния (TRM):

NYC-PAR – 3624 мили

MOW-PAR – 1750 миль

MOW-BUD – 973 мили

TRM по маршруту NYC-BUD – 5235 миль.

Задание 9. Определить уровень тарифа для расчета стоимости перевозки по маршруту:

Санкт-Петербург – Берлин // Франкфурт-Москва (LED – BER // FRA – MOW).

Опубликованные тарифы:

LED-BER 1/2RT Y NUC 348, 21

FRA-MOW 1/2RT Y NUC 638, 90

LED-MOW 1/2RT Y NUC 85, 00.

Участковые расстояния:

LED-BER – 821 миля

FRA-MOW – 1255 миль.

Задание 10. Определить уровень тарифа для расчета стоимости перевозки по маршруту:

Санкт-Петербург – Хельсинки – Брюссель (LED-HEL-BRU). Хельсинки – пункт остановки.

Опубликованные тарифы:

LED-BRU OW Y NUC 873, 00

HEL-BRU OW Y NUC 895, 50

Участковые расстояния (ТРМ):

LED-HEL – 187 миль

HEL-BRU – 1024 мили.

МРМ по маршруту LED-BRU – 1410 миль.

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	3
Глава 1. ОСНОВЫ АВИАЦИОННОГО СЕРВИСА	6
1.1. Транспортная система государства.....	6
1.2. Система воздушного транспорта	13
1.3. Нормативные документы, регламентирующие перевозки воздушным транспортом.....	55
Глава 2. РИСКИ И СТРАХОВАНИЕ НА АВИАТРАНСПОРТЕ	115
2.1. Страховой риск и его виды. Общие принципы классификации рисков. Риски на авиатранспорте: виды и характеристика	115
2.2. Риски на авиатранспорте.....	127
2.3. Управление рисками (риск-менеджмент)	135
2.4. Понятие страхования. Страхование как метод управления риском. Самострахование	161
2.5. Субъекты и объекты страхования. Основные термины и понятия в области страхования. Перестрахование	185
2.6. Формы и виды страхования	195
2.7. Договоры страхования.....	204
2.8. Отдельные разновидности договоров страхования в области авиации	210
2.9. Государственное регулирование страховой деятельности.....	225
Глава 3. ТАРИФНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ	240
3.1. Государственное тарифное регулирование воздушных перевозок	241
3.2. Тарифная политика предприятия и ее роль в достижении коммерческих результатов.....	252
3.3. Международные авиатарифы: общие понятия и регулирование. Источники международных авиатарифов.....	266
3.4. Коды и виды тарифов, применяемых на воздушном транспорте, и их характеристика	275
3.5. Правила и условия применения авиационных тарифов	296
3.6. Принципы построения тарифа и правила расчета стоимости перевозки по маршруту на основе применяемых тарифов с учетом типа перевозок	305
3.7. Особенности построения международных тарифов и определения стоимости международной перевозки.....	311

Учебное издание

Королева Людмила Анатольевна
Королев Егор Владимирович
Слесарчук Ирина Анатольевна
Учитель Сергей Михайлович
Шеромова Ирина Александровна

СЕРВИС В АВИАЦИИ

Учебное пособие

Редактор Л.И. Александрова
Компьютерная верстка М.А. Портновой

Подписано в печать 10.06.2019. Формат 60×84/16.
Бумага типографская. Печать офсетная. Усл. печ. л. 24,0.
Уч.-изд.л. 23,7 Тираж 200 [I–100] экз. Заказ

Издательство Владивостокского государственного университета
экономики и сервиса
690014, Владивосток, ул. Гоголя, 41
Отпечатано во Множительном участке ВГУЭС
690014, Владивосток, ул. Гоголя 41