

Чумак Ю. А., Яременко О. В.,

студентки,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Білоусов В. М., старший викладач

ПІДХОДИ ДО СУЧАСНИХ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Повітряний транспорт швидко та динамічно розвивається і з кожним роком займає все міцніші позиції в загальносвітової транспортній системі.

Зростає конкуренція на туристичному ринку, в зв'язку з чим перед туристичними фірмами постає питання підвищення конкурентоспроможності турпродукту та залучення нових споживачів.

Внаслідок підвищення попиту на короткострокові тури, які включають авіаційні перевезення, одним із шляхів зниження собівартості турпродукту є ефективна комерційна взаємодія з авіакомпаніями, за якої туристичні фірми отримують можливість перевезення своїх туристів по зниженим тарифам.

Щодо авіакомпаній, то організація перевезень туристів є одним з головних напрямів розвитку їх діяльності. Обсяги перевезень туристів відіграють важливу роль у розробці стратегії авіакомпанії по формуванню парку повітряних суден. Тож можна стверджувати, що питання ефективності взаємодії туристичних фірм та авіакомпаній є основою розвитку туристичних авіаційних перевезень і потребує детального розгляду.

Головним фактором у підвищенні обсягів туристичних авіаційних перевезень на думку більшості дослідників є ефективна взаємодія туристичних фірм та авіакомпаній. Ця проблема досліджується у роботах Костроміної Е. В., Зоріна І. В., Полянської Н. Е.

В сучасних умовах сформувалося декілька підходів до організації туристичних авіаційних перевезень, які полягають у формах взаємодії туристичних фірм і авіакомпаній, а саме:

- бронювання місць та викуп авіаквитків через системи бронювання;

- договір з авіакомпанією на квоту місць на регулярних авіалініях;

- агентська угода та діяльність туристичної фірми як агентства з продажу авіаквитків для своїх туристів;

- організація чартерних авіарейсів під туристичні авіаперевезення.

Бронювання місць та продаж авіаквитків через системи бронювання. Бронювання та продаж авіаційних перевезень реалізуються через глобальні дистриб'юторі системи.

Договір на квоту місць на регулярних авіарейсах. Квота місць, або інакше блок місць, може бути жорсткою або м'якою.

При жорсткій квоті місць вся відповідальність за нереалізованість місць блоку лягає на туристичну фірму незалежно від причини. Фінансові втрати несе туристична фірма. При м'якій квоті місць встановлюються строки можливої відмови туристичної фірми від квоти чи частини квоти місць через нереалізованість туристичних путівок. Інколи деякі авіакомпанії вважають своїми агентами всі туристичні фірми, що мають з ними договір на квоту місць. Проте в чистому вигляді агентська угода – це робота зі стоками, тобто коли туристична фірма одержує можливість самостійно виступати як агентство авіакомпанії з продажу авіаквитків (як для своїх туристів, так і просто продаж), що спрощує і прискорює процедури бронювання та оформлення проїзних документів.

Організація чартерних авіарейсів під туристичні авіаперевезення. Важливе місце в перевезеннях туристів займає організація та виконання чартерних (замовлених) перевезень. Виконанню чартерних перевезень передують два фактори:

1. Відсутність можливості перевезення туристів на регулярному рейсі внаслідок відсутності вільних місць у літаку.

2. Відсутності регулярних перельотів на потрібному напрямі.

Сьогодні літаки – найпопулярніший вид транспорту у світі. Теж саме стосується і авіаперевезень у туризмі. Такому твердженню існує ряд причин:

- по-перше, авіація – найшвидший і найзручніший вид транспорту при подорожах на великі відстані;

- по-друге, сервіс на авіарейсах досяг високого рівня якості і є привабливим для туристів.

Отже, авіаційний транспорт починає відігравати дедалі важливішу роль в транспортній системі країни. Водночас посилю-

ються і євроінтеграційні процеси, які можуть мати як позитивний, так і негативний вплив. Досвід країн, у тому числі таких, як Польща, Чехія та Угорщина, засвідчує, що відкриття неба, включно й для дешевих перевізників, зробило авіатранспорт доступним для ширших категорій споживачів. Частки традиційних національних компаній на ринку авіаперевезень зазвичай зменшувалися, однак в абсолютних вимірах кількість пасажирів збільшувалася. Нові дешеві перевізники зосереджувалися на нових сполученнях і нових споживачах. Як наслідок, громадяни лише отримали вигоду від політики відкритого неба, адже отримали кращий доступ до послуг авіаперевезення. Однак, перш ніж повністю відкрити небо, необхідно зміцнити національні авіакомпанії. Українські авіакомпанії надто малі для того, щоб існувати як окремі учасники ринку, тому їм доведеться об'єднуватися в альянси або тісно співпрацювати з іншими компаніями на ринку.

Аеропорти також слід відкрити для інвесторів, але зберегти за державою контроль над операціями, де це необхідно, з причин національної безпеки. Інвестори можуть вкладати кошти у розвиток території аеропортів: готелі, конференц-центри, магазини тощо. Усе це може допомогти диверсифікувати доходи аеропортів та, відповідно, покращити інфраструктуру.

Література

1. Марінцева К. В. Пасажирські перевезення : підручник / К. В. Марінцева. – Видавництво Національного авіаційного університету "НАУ-друк", 2009. – 226 с.
2. Полянская Н. Е. Организация коммерческой работы на воздушном транспорте / Н. Е. Полянская. – К. : НАУ, 2004. – 320 с.
3. Довідник керівника агентства з продажу авіаперевезень. – Одеса : ПЛАСКЕ ЗАТ, 2007. – 288 с.

УДК 347.463 (043.2)

Чушенко І. М.,

студентка,

Юридичний інститут

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Білоусов В. М., старший викладач

ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ СТОРІН ЗА НЕВИКОНАННЯ (НЕНАЛЕЖНЕ ВИКОНАННЯ) ДОГОВОРУ ЧАРТЕРУ

Договір чартеру є одним із найстаріших договорів, що застосовувалися у сфері перевезень. Цей договір зародився як інститут морського права, якому ще за часів середньовіччя був відомий договір під назвою "цертепартія" [4, с. 640].

Не зважаючи на те, що названий вид договору не є новим, він залишається малодослідженим. Теоретичних узагальнень, практичних рекомендацій, належного правового регулювання відносин відповідальності, які випливають з договору чартеру замало для нормального здійснення міжнародних перевезень і розвитку міжнародних відносин в цілому.

Цивільний кодекс України закріплює у ч. 1 ст. 912 визначення договору чартеру, як договору за яким одна сторона (фрахтівник) зобов'язується надати другій стороні (фрахтувальникові) за плату всю або частину місткості в одному чи кількох транспортних засобах на один або кілька рейсів для перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти або з іншою метою, якщо це не суперечить закону та іншим нормативно-правовим актам [3, с. 856].

Відповідальність сторін за договором чартеру за неналежне виконання своїх обов'язків аналогічна відповідальності сторін за договорами перевезення вантажу, пасажирів і багажу з урахуванням особливостей відповідальності на морському і повітряному транспорті. Але фактичний перевізник несе відповідальність лише за шкоду, заподіяну безпосередньо перевезенням, що він здійснює, а перевізник за договором є відповідальним щодо всього перевезення.

Що стосується відповідальності по договору морського чартеру фрахтівника і перевізника за втрату, нестачу чи пошкодження вантажу, то законодавство України встановлює однаковий режим відповідальності і для фрахтівника, і для перевізника.