

**Михайлов Павел Вадимович**

студент

ФГБОУ ВО «Государственный  
университет управления»

г. Москва

## **АНАЛИЗ ОСНОВНЫХ АСПЕКТОВ ЛОГИСТИКИ АВИАЦИОННОГО ТРАНСПОРТА**

***Аннотация:** статья посвящена основным плюсам и минусам авиaperевозок и наиболее важным аспектам правового режима воздушно транспортной среды. По мнению автора, грузовая авиация является новейшим и наименее востребованным видом транспорта, главным преимуществом которого является скорость доставки.*

***Ключевые слова:** авиaperевозки, логистика авиационного транспорта, грузовая авиация.*

Логистика авиационного транспорта является важной специфической составной частью региональной [1], национальной [2; 3], трансграничной [4], международной [5; 6] логистики, ее систем и цепей поставок [7]. Данная тематика научных исследований присутствует в планах научных исследовательских работ студентов (НИРС) в научной школе кафедры логистики ГУУ [8–10], некоторые выступают с докладами на конференциях разного уровня и имеют соответствующие публикации по авиационным перевозкам [11–14].

Грузовая авиация является новейшим и наименее востребованным видом транспорта. Главным преимуществом является скорость доставки. Там, где другим транспортным средствам нужны дни и недели, самолету достаточно нескольких часов.

Авиaperевозка – самый дорогостоящий, но и самый безопасный способ транспортировки. Основным достоинством перевозок с помощью авиатранспорта можно назвать скорость доставки. Поэтому неудивительно, что грузовые авиaperевозки завоевывают все большую популярность. Если вам необходимо

осуществить, например, доставку из США груза, требующего соблюдения температурного режима и следующего в Россию, то использование авиационного транспорта является наилучшим решением.

Чаще всего международные грузовые авиаперевозки используются в тех случаях, когда сроки доставки являются наиболее важным критерием. Существуют группы товаров, для которых такой способ транспортировки является самым целесообразным: скоропортящиеся (цветы, продукты питания и пр.), дорогостоящие товары (электроника), фармацевтическая продукция и пр. [15].

Воздушный транспорт отличается меньшей величиной постоянных издержек по сравнению с железными дорогами, водным транспортом или трубопроводами. Только у автотранспорта постоянные издержки ниже. Государство обычно финансирует строительство, оборудование и техническое обслуживание взлетно-посадочных полос и аэропортов, а финансирование складских мощностей и погрузочно-разгрузочных терминалов берут на себя местные муниципалитеты. Постоянные издержки воздушного транспорта сводятся лишь к затратам на покупку самолетов и, при необходимости, специализированного оборудования грузопереработки и контейнеров. С другой стороны, в воздушном транспорте весьма велики переменные издержки, которые состоят из расходов на керосин, техническое обслуживание самолетов и оплату труда летного и наземного персонала. Несмотря на то, что тарифы на авиаперевозки намного выше, они могут сэкономить затраты по следующим пунктам:

1. Страхование. Страховые премии обычно вдвое меньше, чем для морской транспортировки (например, 0,3% от стоимости груза по сравнению с 0,7%).
2. Таможенные пошлины могут взиматься с веса брутто, который, как правило, меньше для воздушных отправок (меньше упаковки), чем для морских.
3. Упаковка намного легче и дешевле для воздушной транспортировки.
4. Складские расходы. Во многих случаях авиаперевозки могут значительно снизить и даже исключить необходимость складского хранения, без которого не обойтись в случае с морской транспортировкой. В складские расходы входит не только аренда склада на любом из концов перевозки, но и связанные с

этим налоговые и страховые расходы, а также расходы в связи с тем, что товар может устареть во время хранения на складе. Данный элемент затрат может иметь решающее значение при принятии решения в пользу авиаперевозок.

5. Финансовые расходы. Если обязательство покупателя осуществить оплату возникает при доставке товара в помещения покупателя, при перевозке товара по воздуху продавец получит платёж намного быстрее [16].

Даже тогда, когда стоимость морской транспортировки ниже, по соображениям конкуренции продавец может выбрать использование авиатранспорта. Таким образом, продавец-экспортёр запчастей может прийти к выводу, что пока его скорость доставки не будет такой же как у местных продавцов он не сможет конкурировать с ними, а добиться такой же скорости можно только используя авиатранспорт.

Поскольку для размещения аэропортов нужны очень большие открытые пространства, воздушные перевозки, обычно, не объединены в единую систему с другими видами транспорта за исключением автомобильного. Однако, в последнее время авиаперевозчики проявляют все больший интерес в интеграции со всеми другими видами транспорта, что требует создания исключительно «грузовых» аэропортов, где обработка грузов не мешала бы обслуживанию пассажиров. Например, расположенный возле Далласа аэропорт Альянс (Alliance) спроектирован так, чтобы соответствовать потребностям одновременно государства, промышленности и основных видов транспорта. Цель – облегчить производителям ведение международной торговли и физического распределения продукции из единого транспортного узла [17].

*Правовой режим воздушной транспортной среды* определяется юридической природой воздушного пространства, в пределах которого осуществляются полет, а также контроль за ним со стороны органов обслуживания воздушного движения (ОВД).

*Воздушная перевозка* оформляется проездным билетом, багажной квитанцией или воздушно-перевозочным документом.

*Проездной билет* выдается при перевозке пассажиров и должен включать указание: места отправления; места остановки; места назначения; суммы платежа.

Багажная квитанция выдается при перевозке зарегистрированного багажа, которая может быть объединена с проездным билетом. В обоих случаях она должна содержать ту же информацию, что и проездной билет.

Проездной билет и багажная квитанция являются свидетельством заключения договора о перевозке и его условиях. Отсутствие, неправильность или их утеря не оказывают влияние ни на существование, ни на действительность договора о перевозке. Для перевозки груза (товара) оформляется воздушно-перевозочный документ. Воздушно-перевозочный документ составляется отправителем в трех подлинных экземплярах и вручается вместе с товаром. Первый экземпляр носит пометку «для перевозчика» и подписывается отправителем. Вторым экземпляром предназначен для получателя, подписывается отправителем и перевозчиком и должен следовать с товаром. Третий экземпляр подписывается перевозчиком и возвращается им отправителю по принятии товара [18].

*Отправитель отвечает* за правильность сведений и объявлений, касающихся товара, которые он заносит в воздушно-перевозочный документ.

*Отправитель будет нести ответственность* за всякий вред, понесенный перевозчиком или любым другим лицом, перед которым перевозчик несет ответственность, по причине неправильности, неточности или неполноты сведений, или объявлений, данных отправителем.

*Отправитель обязан* дать сведения и присоединить к воздушно-перевозочному документу документы, которые до передачи товара получателю необходимы для выполнения таможенных или полицейских формальностей.

*Отправитель отвечает* перед перевозчиком за все убытки, которые могли бы произойти от отсутствия, недостаточности или неправильности этих сведений и бумаг, за исключением случаев вины со стороны перевозчика или поставленных им лиц.

*Перевозчик несет ответственность за вред, происшедший вследствие опоздания при воздушной перевозке товаров.*

*Перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае смерти, хранения или всякого другого телесного повреждения, понесенного пассажиром, если несчастный случай, причинивший вред, произошел на борту воздушного судна или во время всяких операций по посадке и высадке [19].*

*Перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае уничтожения, потери или повреждения зарегистрированного багажа, или товара, если происшествие, причинившее вред, произошло во время воздушной перевозки.*

Воздушная перевозка (по смыслу предыдущих абзацев) охватывает период времени, в течение которого багаж или товар находятся под охраной перевозчика, независимо от того, имеет ли это место на аэродроме, на борту воздушного судна или в каком-либо ином месте в случае посадки вне аэродрома.

Перевозчик обязан сделать уведомление:

- в тех случаях, когда невозможно исполнение распоряжений отправителя;
- по прибытии товара в аэропорт назначения.

### ***Список литературы***

1. Воронов В.И. Методологические основы формирования и развития региональной логистики: Монография. – Владивосток: Изд-во Дальневосточного Университета, 2003. – 316 с.
2. Абдулабекова Э.М. Развитие логистики в России. Гуманитарные науки: новые технологии образования: Материалы 10-й Региональной научно-практической конференции 19–20 мая 2005 г. – Махачкала: ИПЦ ДГУ, 2005.
3. Ермаков И. Постановка проблемы развития национальной логистической системы // Логистика / И. Ермаков, Д. Петухов. – 2014. – №11 (96). – С. 56–59.
4. Лазарев В.А. Трансграничная логистика в евразийском таможенном союзе [текст]: Монография / В.А. Лазарев, В.И. Воронов; Государственный университет управления, Институт управления на транспорте, в индустрии туризма и международного бизнеса ГУУ. – М.: ГУУ. – 2014. – 158 с.

5. Воронов В.И. Международная логистика // Вестник университета / Государственный университет управления. – 2004. – Т. 700. – 700 с.
6. Воронов В.И. Международная логистика пространств и границ: основные аспекты формирования понятия, миссии, целей задач, функций, интегральной логики, принципов и методов // Управление / В.И. Воронов, А.В. Воронов. – 2015. – Т. 3. – №2. – С. 27–36.
7. Логистика и управление цепями поставок: Теория и практика. Основы логистики: Учебное пособие. / Б.А. Аникин, Т.А. Родкина, В.А. Волочиенко [и др.] – Москва, 2014.
8. Ермаков И. Становление научных школ кафедры логистики ГУУ. Логистика / И. Ермаков, Е. Филиппов, С. Белова. – 2014. – №10 (95). – С. 71–75.
9. Аникин Б.А. Научная школа «Логистика» ГУУ. Управление / Б.А. Аникин, И.А. Ермаков, С. Белова. – 2015. – Т. 3. – №2. – С. 5–15.
10. Воронов В.И. Основы научных исследований: Учебное пособие / В.И. Воронов, В.П. Сидоров. – Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2003. – 160 с.
11. Сказкоподателева Е.А. Системный анализ в логистике воздушных пассажирских перевозок // Вестник науки и образования. – 2015. – №10 (12). – С. 26–28.
12. Тихонов Я.С. Безопасность аэропортов в России // Наука, техника и образование / Я.С. Тихонов, Н.С. Кузнецов. – 2015. – №12 (18). – С. 152–155.
13. Лебедев Ф.Л. Состояние, проблемы и тенденции развития рынка авиаперевозок в России // Молодой ученый. – 2016. – №13–1 (117). – С. 63–66.
14. Пономарёв Н.Е. Международные грузовые авиаперевозки в транспортной логистике / Н.Е. Пономарёв, М.С. Зимин // Молодой ученый. – 2016. – №10. – С. 833–835.
15. Логистика [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://logisticas.ru/>
16. RelizRu [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://reliz.ru/>
17. ICC Russia (International Chamber of Commerce) – Международная торговая палата [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.iccwbo.ru/>

18. Transportal [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.transportall.ru/>

19. Административно-управленческий портал [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.aup.ru/>

20. Батычко В.Т. Международное частное право [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.aup.ru/books/m233/10\\_4.htm](http://www.aup.ru/books/m233/10_4.htm) (дата обращения: 5.12.2016).