



Т. Ю. ГАБРИЕЛОВА  
С. А. ЛИТВИНЕНКО  
І. В. ВАСИЛЕНКО

**ОРГАНІЗАЦІЙНО-  
ЕКОНОМІЧНИЙ МЕХАНІЗМ  
УПРАВЛІННЯ ЕКОНОМІЧНОЮ  
ЕФЕКТИВНІСТЮ ДОСТАВКИ  
СПЕЦІАЛЬНИХ ВАНТАЖІВ**



**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
ПВНЗ «Європейський університет»**

**Т. Ю. ГАБРИЕЛОВА  
С. А. ЛИТВИНЕНКО  
І. В. ВАСИЛЕНКО**

**ОРГАНІЗАЦІЙНО-  
ЕКОНОМІЧНИЙ МЕХАНІЗМ  
УПРАВЛІННЯ ЕКОНОМІЧНОЮ  
ЕФЕКТИВНІСТЮ ДОСТАВКИ  
СПЕЦІАЛЬНИХ ВАНТАЖІВ**

**Монографія**

**За загальною редакцією С. А. Литвиненка**

**Кондор  
2017**

УДК 338.47.656.025.4(075.8)

ББК У37-813я7

О 64

*Рекомендовано Вченою радою ПВНЗ «Європейський університет»  
(протокол № 1 від 03.02.2017 р.)*

**Рецензенти:**

**А. М. Новікова** – доктор економ. наук, старш. наук. співроб., заст. директора з наукової роботи Державного автотранспортного науково-дослідного і проектного інституту Міністерства інфраструктури України;

**І. С. Грозний** – д-р економ. наук, проф., зав. кафедри «Менеджмент» ПВНЗ «Європейський університет»;

**В. П. Гудкова** – доктор економ. наук, доцент, проф. кафедри «Економіка та підприємництво» Державного економіко-технологічного університету транспорту.

**Т.Ю. Габрієлова**

О 64 Організаційно-економічний механізм управління економічною ефективністю доставки спеціальних вантажів : монографія. – **Т. Ю. Габрієлова, С. Л. Литвиненко, І. В. Василенко** / За заг. ред. С. Л. Литвиненка. – К. : Кондор-Видавництво, 2016. – 296 с.

**ISBN 978-617-7458-26-4**

Викладено основи організації обслуговування авіаперевезень спеціальних вантажів авіакомпанією, розвиток транспортно-експедиторського обслуговування доставки спеціальних вантажів за участю авіаційного транспорту, організаційно-економічний механізм управління економічною ефективністю доставки спеціальних вантажів тощо.

Для науковців, викладачів, аспірантів, докторантів, студентів транспортних навчальних закладів України та спеціалістів у галузі транспорту.

**ББК У37-813я7**

**ISBN 978-617-7458-26-4**

© Т. Ю. Габрієлова, С.Л. Литвиненко, І.В. Василенко, 2017

# ЗМІСТ

<b>ПЕРЕДМОВА.....</b>	<b>5</b>
<b>РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ОСНОВИ ОРГАНІЗАЦІЇ ОБСЛУГОВУВАННЯ АВІАПЕРЕВЕЗЕНЬ СПЕЦІАЛЬНИХ ВАНТАЖІВ АВІАКОМПАНІЄЮ.....</b>	<b>7</b>
1.1. Загальні теоретичні основи організації обслуговування авіаційних вантажних перевезень авіакомпанією .....	7
1.2. Аналіз існуючих принципів та методів обслуговування авіаційних перевезень спеціальних вантажів авіакомпанією.....	15
1.3. Підходи та практичні приклади поліпшення обслуговування авіаційних перевезень спеціальних вантажів авіакомпанією.....	34
1.4. Інструменти та механізми інформатизації у вітчизняних вантажних авіакомпаніях для забезпечення виробничої діяльності.....	50
1.5. Методичні рекомендації удосконалення базових принципів та форм обслуговування авіаційних перевезень спеціальних вантажів авіакомпанією.....	70
<b>РОЗДІЛ 2. РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИТОР- СЬКОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ДОСТАВКИ СПЕЦІАЛЬНИХ ВАНТАЖІВ ЗА УЧАСТЮ АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ.....</b>	<b>84</b>
2.1. Трансформаційні особливості діяльності транспортно-експедиторських підприємств в умовах формування глобальних мереж постачань.....	84
2.2. Загальна ефективність експедирування мультиmodalної доставки спеціальних вантажів .....	93
2.3. Управління економічною ефективністю діяльності транспортно-експедиторського підприємства в доставці спеціальних вантажів.....	108
<b>РОЗДІЛ 3. ОРГАНІЗАЦІЯ ДОСТАВКИ СПЕЦІАЛЬНИХ ВАНТАЖІВ ЗА УЧАСТЮ АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ.....</b>	<b>123</b>
3.1. Діяльність авіакомпаній та транспортно- експедиторських підприємств на ринку перевезень	

спеціальних вантажів за участю авіаційного транспорту...	123
3.2. Аналіз умов забезпечення доставки окремих категорій спеціальних вантажів та ідентифікація ризиків.....	153
3.3. Методичні підходи та засоби управління доставкою спеціальних вантажів.....	179
<b>РОЗДІЛ 4. ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНИЙ МЕХАНІЗМ УПРАВЛІННЯ ЕКОНОМІЧНОЮ ЕФЕКТИВНІСТЮ ДОСТАВКИ СПЕЦІАЛЬНИХ ВАНТАЖІВ.....</b>	<b>200</b>
4.1. Формування та забезпечення роботи організаційно-економічного механізму управління економічною ефективністю доставки спеціальних вантажів.....	200
4.2. Економіко-математичне моделювання процесу доставки спеціальних вантажів.....	213
4.3. Практичні рекомендації щодо підвищення ефективності доставки спеціальних вантажів та розроблення тарифів транспортно-експедиторського підприємства в умовах коливання попиту.....	223
<b>ВИСНОВКИ.....</b>	<b>252</b>
<b>СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ.....</b>	<b>256</b>
<b>ДОДАТКИ.....</b>	<b>274</b>

## **ПЕРЕДМОВА**

Глобалізація світової економіки та пов'язані з цим явищем процеси значною мірою вплинули на загальну структуру світових ринків авіаційних перевезень та експедирування вантажів, у тому числі тих, що потребують спеціальних умов доставляння та зберігання. За ринкових умов транспортування вантажів потребує об'єднання зусиль промислових, торговельних, авіакомпаній, транспортно-експедиторських компаній тощо в інтегровані логістичні мережі з метою забезпечення швидшого та своєчасного перевезення з мінімальними витратами.

Завдяки швидкості авіаційного виду транспорту компанії з експрес-доставки вантажів значно розширили номенклатуру своїх послуг, а їхні клієнти змогли значно зменшити товарно-матеріальні запаси. Активне спільне використання торгових марок при перевезенні вантажів точно в строк також сприяло процесам глобалізації.

На сьогоднішній день Сполучені Штати Америки і Європейський Союз активно проводять політику лібералізації ринків перевезень, яка торкнулася й ринків вантажних авіаперевезень. Усунення перешкод сприяло більш гнучкому реагуванню авіакомпаній на зміну вантажопотоків. Процеси лібералізації ринків вантажних перевезень сприяли їхній відкритості і, як наслідок, приходу нових авіакомпаній, збільшенню кількості маршрутів, а отже, й збільшенню самих ринків. Підвищення конкуренції та збільшення вимог з боку замовників потребує значного підвищення якості та збільшення номенклатури транспортних послуг за допомогою впровадження нових технологій перевезення та обслуговування вантажів.

Перспективи розвитку вантажних авіаційних перевезень, на думку експертів, лежать у впровадженні інформаційних, технологічних, технічних інноваційних рішень, а також в активному застосуванні принципів логістики, а саме – швидкості доставки вантажів при мінімальних витратах на перевезення. Якість перевезення оцінюється не тільки за рівнем задоволеності замовника, а

й за поєднанням цього показника із загальною ефективністю процесу перевезення. Умови на ринку перевезень потребують від перевізника надання цілого комплексу послуг при проходженні вантажу від вантажовідправника до вантажоодержувача, на що часто потрібно залучати різні види транспорту, транспортно-експедиційні підприємства, склади, агентів.

Транспортно-експедиторські підприємства, з одного боку, значно розширили номенклатуру послуг, а з іншого – зросли вимоги клієнтури до процесів доставки вантажів, зокрема щодо комплексного обслуговування, повної відповідальності транспортно-експедиторських підприємств за організацію доставки, використання єдиних тарифних ставок, оформлення перевезення та виконання формальностей, надання послуг зі збирання та консолідації вантажів тощо.

Участь транспортно-експедиторських підприємств в обслуговуванні ланцюгів поставок різноманітної номенклатури вантажів для забезпечення виробничих, торговельних, науково-дослідних та інших потреб клієнтури також приводить до зростання сегмента доставки спеціальних вантажів за участю декількох видів транспорту. Сегмент доставки спеціальних вантажів, зокрема швидкокопсувних та небезпечних, досить привабливий для транспортно-експедиторських підприємств. Для забезпечення ефективної доставки спеціальних вантажів слід розглядати весь ланцюг доставки вантажу та вжити заходів щодо мінімізації ризиків, які виникають на різних етапах процесу доставки.

Усі ці питання висвітлено в монографії. Внесок авторів у створення монографії такий: І. В. Василенко – розділ 2; 4.1; 4.3; С. Л. Литвиненко – 1.4; І. В. Василенко та Т. Ю. Габрієлова – 3.2; 3.3; 4.2; усі автори спільно розробили 1.1– 1.3; 1.5 та 3.1.

Авторський колектив висловлює щире подяку за допомогу в підготовці матеріалу до видання професорам А. М. Новіковій, І. С. Грозному, В. П. Гудковій. Автори будуть вдячні за критичні зауваження, рекомендації та побажання щодо змісту монографії.



## ***РОЗДІЛ 1*** **ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ** **ОСНОВИ ОРГАНІЗАЦІЇ** **ОБСЛУГОВУВАННЯ** **АВІАПЕРЕВЕЗЕНЬ** **СПЕЦІАЛЬНИХ ВАНТАЖІВ** **АВІАКОМПАНІЄЮ**

### **1.1. Загальні теоретичні основи організації обслуговування авіаційних вантажних перевезень авіакомпанією**

Авіаційний вантаж, або вантаж, належить до будь-якого виду майна, що перевозиться або прийнято до перевезення на повітряному судні, за винятком пошти, бортприпасів та багажу пасажирів. Також під терміном «авіавантаж» розуміють будь-яке майно (вантаж, термінові відправлення і пошту), що перевозиться повітрям, за винятком багажу [7, с. 4–5-1].

Авіаційні вантажні перевезення дуже важливі для економічного розвитку країн та світового господарства загалом, проте деякі авіаперевізники вважають їх лише додатком до пасажирських перевезень. Вантажовідправники вже зрозуміли, що повітряні перевезення вантажів дуже вигідні й дають змогу значно скоротити витрати на пакування, перевантаження та можливе пошкодження вантажів, при цьому мають прийнятний рівень цін. Із застосуванням методів just in time значно розширилися можливості використання повітряного транспорту та набагато скоротилися поточні витрати на утримання складів. Рівень доходності перевезень вантажів дуже значний, а на деяких основних маршрутах, таких як Європа – Північна Америка, Європа – Азія, Азія – Північна Америка та ряді маршрутів Азійсько-Тихоокеанського регіону рівень доходності зрівняний з доходом від пасажирських перевезень [7, с. 4–5-1].

Особливостями вантажних перевезень, які визначені у [7, с. 4–5-1], є те, що за своєю природою вантаж менш чутливий, ніж пасажирі,



до часу між пунктами відправлення та призначення (за винятком термінових відправлень). Доставка вантажу, на відміну від пасажирів, допускає затримку якщо вантаж нетерміновий. А отже, перевізник може змінювати маршрут перевезення, робити зупинки, якщо це узгоджується з умовами перевезення. Ще однією особливістю перевезень вантажів є те, що вантаж зазвичай, рухається в одному напрямку, а потоки вантажів та пасажирів на основних маршрутах різні, існує також проблема, пов'язана з різними потоками пасажирів та вантажів на одному маршруті в різних напрямках.

Активному збільшенню ринків авіаційних вантажних перевезень сприяв науково-технічний прогрес, а саме – поява контейнерів, а також стандартних піддонів. Активно розвивається ринок перевезення надважких та нестандартних вантажів із використанням новітніх технологічних, технічних та інформаційних засобів. Проте більшість міжнародних авіакомпаній, які здійснюють регулярні рейси, розглядає авіаційні вантажі як додаткове джерело доходів, вважаючи його побічним продуктом своїх пасажирських перевезень. З іншого боку, спеціалісти відзначають можливість того, що авіаційний вантаж відіграватиме значно більшу роль на маршруті з великим вантажопотоком та порівняно невеликим пасажиропотоком при використанні змішаних повітряних суден [7, с. 4–5-2].

Загально визнано, що основною метою перевезення є забезпечення найвищого рівня транспортного обслуговування клієнтів у процесі здійснення перевезення вантажів у встановлений час, у визначене місце й при оптимальному використанні матеріальних, фінансових, трудових, та інших ресурсів. Технологія перевезення вантажів авіакомпанією, наведена на рис. 1.1, включає в себе ряд етапів, основним з яких є переміщення вантажів, а всі інші мають бути направлені на реалізацію саме переміщення вантажу. Ефективність усього процесу перевезення та окремих технологічних операцій більше залежить від координації роботи транспортних підприємств та споживачів транспортних послуг.

Розширення номенклатури послуг дає змогу транспортним підприємствам збільшити кількість клієнтури, максимізувати прибуток, полегшити впровадження нових транспортних технологій тощо.



Рис. 1.1. Технологія перевезення вантажів авіакомпанією

Процес обслуговування авіаційних перевезень вантажів наведено на рис. 1.2. Він включає етапи перевезення, навантажувально-розвантажувальні операції, тимчасове зберігання вантажів, проведення організаційних та експедиторських заходів та ін. Існує декілька каналів продажу вантажних перевезень, а саме: власний продаж перевезень через агентства та представництва авіакомпанії; різного роду вантажні агенти, які виступають у ролі посередників між авіакомпанією та клієнтами; консолідатори вантажів, які виступають від імені кількох вантажовідправників як експедитори та об'єднують парії вантажів.



Рис. 1.2. Схема комплексу обслуговування авіаційних перевезень вантажів

Загалом при процесах економічного регулювання міжнародного повітряного транспорту вантажні авіаційні перевезення розглядаються як невід’ємний компонент урядового регулювання відносно доступу до ринку, тарифів, провізної здатності та нерегулярних перевезень тощо. Більшість провідних світових урядів та авіакомпаній традиційно розглядає авіаційний вантаж лише як додаток до пасажирських авіаційних перевезень. Це становище цілком зрозуміле, оскільки значна частина національних перевізників здійснює перевезення вантажів у поєднанні зі своїми регулярними пасажирськими перевезеннями. За даними провідних експертів, на сьогодні приблизно 12–13 % рейсів є суто вантажними, а 87–88 % рейсів – суто пасажирськими чи вантажно-пасажирськими [7, с. 4–1-8; 4–5-3].

У діючих угодах про двосторонній обмін правами на доступ до ринку держави зазвичай надають своїм призначеним авіакомпаніям право перевозити пасажирів, вантажі та пошту на визначених регулярних міжнародних маршрутах, хоча в ряді випадків йтися може про суто вантажні перевезення. У деяких двосторонніх угодах виділяються спеціальні маршрути лише для вантажних перевезень, із обов’язковим урахуванням особливостей вантажу. З цією метою в

окремих угодах передбачається підвищена гнучкість маршрутів для суто вантажних перевезень. До умов підвищеної гнучкості маршрутів фахівці відносять дозвіл використовувати проміжні пункти, відмінні від тих пунктів, які дозволені для використання при пасажирських та змішаних перевезеннях, а також дозвіл на те, щоб такі перевезення виконувалися призначеними авіакомпаніями по виділених маршрутах у будь-якій комбінації. Наявне також урядове регулювання відносно провізної здатності авіаційних перевізників, яке поширюється на суто вантажні перевезення, проте за своєю суттю та змістом має менше обмежень порівняно з пасажирськими авіаційними перевезеннями. Подекуди слабший рівень регулювання легко пояснити тим, що доходи від перевезення вантажів у національних авіакомпаній значно менші, ніж від перевезення пасажирів. Формуванню вантажних тарифів присвячено чимало регулювальних актів у галузі повітряного транспорту [7, с. 4–1-8; 4–5-3].

Великі обсяги вантажів перевозять нерегулярними рейсами відповідно до контракту фрахтування на виконання польоту від пункту до пункту, іноді може бути кілька фрахтувальників: на спеціальній чи на регулярній основі, або сезонній основі; на основі договорів, які не підпадають під зобов'язання суспільного обслуговування; з наявним фінансовим ризиком відносно неповністю використаного комерційного завантаження, яке приймає на себе фрахтувальник повітряного судна; без збереження безпосереднього контролю над роздрібними цінами з боку авіаперевізника та за умови отримання дозволу чи шляхом попереднього повідомлення відносно кожного рейсу або серії рейсів у країну відправлення чи призначення перевезення або з неї, а також в обидва боки [7, с. 4–5-4; 4–6-1].

Розрізняють декілька категорій чартерних перевезень, які детально описані в [7, с. 4-6-2–4-6-3], а саме: суто пасажирські чартерні перевезення, вантажні чартерні рейси, які включають рейси, які зафрахтовані з метою перепродажу експедиторами, консолідаторами вантажів, асоціаціями вантажовідправників, службами термінової кур'єрської доставки дрібних відправлень та іншими подібними фрахтувальниками; рейси, які використовують фрахтувальники з метою отримання особистої вигоди, а не для перепродажу; комбінації або різні варіанти названих чартерних перевезень, включаючи змішані пасажирські та вантажні чартерні перевезення, що використовуються одним і тим самим фрахтувальником для перевезення пасажирів і вантажу, та збірний

чартерний рейс, тобто чартерний рейс, у якому беруть участь декілька фрахтувальників, провізна здатність зафрахтованого повітряного судна розподілена між фрахтувальниками.

Основні проблеми, перед якими постають суто вантажні перевізники, пов'язані з тим, що за двосторонніми угодами авіаційний вантаж, як це не парадоксально, розглядається як частина пасажирських перевезень. За цих обставин обмеження щодо пасажирських перевезень відносно маршрутів, прав на перевезення, частоти можуть застосовуватися до суто вантажних перевезень без достатніх на те підстав, оскільки при пасажирських та вантажних перевезеннях наявні різні споживачі, різні вимоги щодо часу прибуття та відправлення, невідповідність напрямом перевезень тощо. Невиправдані обмеження не дають авіаційним перевізникам можливості здійснювати економічно вигідні суто вантажні перевезення. Існують й інші проблеми, які перешкоджають розвитку вантажних перевезень, а саме: обмежені години роботи аеропортів, через що не можна скласти гнучкого розкладу рейсів, особливо для здійснення термінових відправлень; обмеження на «вікна» в аеропортах, які можна використовувати для вантажних рейсів, особливо в завантажених аеропортах.

Авіаційним транспортом перевозять різні види вантажів. До визначених категорій вантажів, згідно з діючими на території України «Правилами повітряних перевезень вантажів» [10], відносять «...вантажі, перевезення яких, з огляду на характер, повинно здійснюватися за спеціальними умовами...», «...включають швидкопсувні, вологі, коштовні, важкі, великогабаритні, довгомірні, небезпечні вантажі; живих тварин; автомобільні та інші транспортні засоби; вантажі, що сильно тхнуть; товари військового та подвійного призначення; твори мистецтва та музейні експонати; несупроводжуваний багаж; людські останки; невеликі пакети тощо...». На сьогоднішній день не має єдиного визначення поняття «спеціальні вантажі». Міжнародні нормативні документи дають визначення, яке наведене в «Правилах повітряних перевезень вантажів» щодо поняття «визначені категорії вантажів». Згідно з Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України «Про затвердження Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України...» [12], спеціальними є «...особливо важливі вантажі для державної та оборонної мети, що перевозяться за відповідними категоріями перевезення...». У діючому на території Росії «Руководстве по грузовым перевозкам на внутренних воздушных

линиях» [15, с. 23], прийнятому ще за часів СРСР, містяться посилання на особливі (спеціальні) умови перевезення: «...До перевезення повітряним транспортом приймаються також деякі види вантажів (швидкокопсувні, небезпечні, радіоактивні, тварини та ін.), які потребують особливих умов транспортування...». У цьому керівництві виділено такі види спеціальних вантажів: небезпечні, швидкокопсувні, живі тварини, цінні, великогабаритні, людські останки.

Отже, підсумовуючи всі наведені визначення, можна сказати, що спеціальний вантаж – це вантаж, який має специфічні властивості та потребує спеціальних умов перевезення, перевантаження та зберігання.

Різного роду додаткові правила, яких необхідно дотримуватися при перевезенні вантажів особливих категорій, розробляють авіакомпанії виходячи зі специфічних властивостей тих чи інших вантажів та викладають їх у відповідних внутрішніх документах. Особливі додаткові правила з перевезення визначених категорій вантажів можуть стосуватися, зокрема, вимог до відправника вантажу щодо виду упаковки та кількості вантажу в конкретній партії; необхідності бронювання вантажів до аеропорту призначення; зазначення відповідних додаткових рекомендацій (у доповнення до стандартних міжнародних та національних вимог) зі спеціального обслуговування вантажів під час зберігання та перевезення; наявності додаткових довідок та сертифікатів необхідних для ввезення, вивезення, транзиту та трансферу вантажів. Перевізник, зі свого боку, має чітко дотримуватися рекомендацій відправника, аеропортів відправлення, призначення, транзиту, трансферу щодо умов зберігання та перевезення вантажів, а також чітко виконувати вказані в графі «Handling information» авіаційної вантажної накладної вимоги по поводженню з вантажем.

Вантажі, які перевозяться повітряним видом транспорту, піддаються дії різних чинників, пов'язаних зі зміною висоти, а саме: зниженням тиску, температури та вологості. Вантажівідправники та агенти з вантажних перевезень мають дотримуватися всіх вимог щодо пакування, комплектування, маркування вантажів при перевезенні з урахуванням особливостей перевезення вантажів повітряним транспортом різними типами повітряних суден. Гарантувати правильність оформлення вантажів мають відповідні бирки та наклейки, які чітко визначені IATA. Їх необхідно кріпити таким чином, щоб можна було чітко розпізнати наявну на них інформацію.

Існує ряд формальних вимог для перевезення спеціальних категорій вантажів, а саме: перевезення небезпечних вантажів потребує наявності декларації у вантажовідправника; вимога щодо завчасного бронювання та узгодження при перевезенні швидкопсувних, цінних вантажів, а також людських останків та живих тварин. Вантажовідправникові слід пам'ятати, що кількість особливого вантажу, який спроможне прийняти те чи інше повітряне судно, зазвичай обмежена можливостями повітряного судна, внутрішніми вимогами та правилами авіакомпаній, а також документами IATA та постановами урядів. Особливі категорії вантажів потребують посиленої уваги щодо цілісності пакування. Варто пам'ятати, що ці категорії вантажів не допускаються до перевезення з пошкодженим упакуванням за будь-яких умов.

Спеціальні категорії вантажів можуть бути прийняті до перевезення за умови, що вони відповідають вимогам до перевезення згідно міжнародними договорами, в яких беруть участь країни, які будуть задіяні в процесі перевезення, та нормативно-правовими актами цих країн.

Згідно з «Правилами повітряних авіаперевезень» «ТАСТ rules IATA» пункт 2.1.2, «...Перевізник чи його належним чином авторизований агент за дорученням відправника або одержувача можуть, але не зобов'язані виконувати формальності, що вимагаються митними органами та іншими державними органами, і можуть, але не зобов'язані, оплачувати будь-які мита, податки та інші збори і здійснювати будь-які платежі. Відправник, одержувач і власник вантажу несуть спільну та індивідуальну відповідальність перед перевізником за відшкодування понесених ним витрат. Відправник зобов'язаний виконувати всі митні правила та інші державні правила країни відправлення, призначення або країни, над територією якої проводиться перевезення...; проте перевізник не зобов'язаний цікавитися правильністю або достатністю необхідної інформації, документації або маркування...» [4].

Крім того, в пункті 2.3.1 «ТАСТ rules IATA» зазначено, що «...Вантажовідправник відповідальний за те, що вантаж упакований відповідним способом для перевезення, щоб забезпечити безпечне вантажоперевезення, стандартне оброблення та не пошкодити або заподіяти збиток людям, вантажам (товарам) та іншій власності...». У пункті 6.1.6 «ТАСТ rules IATA» наголошено на тому, що «...Відправник відповідає за правильність тверджень та деталей, які описують вантаж та

вносяться в авіанакладну від його імені...», «...Відправник відповідає за будь-який збиток, понесений перевізником або будь-якою іншою особою внаслідок неправильності, неточності або неповноти згаданих тверджень та деталей. Своїм підписом відправник одночасно підтверджує, що він згоден з умовами контракту...» [3].

У резолюції 600b IATA [5] зазначено, що «...Вантажовідправник повинен дотримуватися всіх законів, які застосовуються та ухвалені урядом будь-якої країни, в яку ввозиться або з якої вивозиться вантаж, ... а також зобов'язаний надавати таку інформацію і прикладати до авіанакладної ...», «...Перевізник не несе відповідальності перед вантажовідправником, і вантажовідправник зобов'язаний відшкодувати перевізникові всі збитки або витрати у зв'язку з невиконанням вантажовідправником цього положення...».

## **1.2. Аналіз існуючих принципів та методів обслуговування авіаційних перевезень спеціальних вантажів авіакомпанією**

Важливим чинником обслуговування авіаційних перевезень спеціальних вантажів є їхня технологія. Саме недоліки в ній можуть призвести до зниження рівня безпеки польотів, затримки перевезення, збільшення витрат чи пошкодження вантажу. Технологія обслуговування авіаційних перевезень спеціальних вантажів (рис. 1.3) спрямована на якнайкращу організацію процесу перевезення спеціальних вантажів, яка унеможливує виникнення явищ, що негативно впливають на процес обслуговування, а зрештою – і на імідж авіакомпанії, аеропорту, агентів чи інших учасників процесу перевезення.

Серед вантажів є й небезпечні. Згідно з класифікацією, небезпечні вантажі поділяються на дев'ять класів та окремі підкласи. Перший клас – вибухові речовини – має шість підкласів, а саме: речовини і вироби, які характеризуються небезпекою вибуху масою; небезпекою розбризкування, але не створюють небезпеки вибуху масою; небезпекою загоряння, а також або незначною небезпекою вибуху, або незначною небезпекою розкидання, або тим і іншим, але не характеризуються небезпекою вибуху масою; які не представляють значної небезпеки; речовини дуже низької чутливості, які характеризуються небезпекою



вибуху масою; вироби надзвичайно низької чутливості, які не характеризуються небезпекою вибуху масою [1].

Другий клас – «гази» – має три підкласи: легкозаймісті гази, незаймісті нетоксичні гази та токсичні гази. До третього класу віднесено «легкозаймісті рідини». Це рідини або суміші рідин, а також тверді речовини, що містяться в розчині, або суспензії. До четвертого класу небезпечних вантажів віднесено «легкозаймісті тверді речовини», які розподілені на три підкласи: 1) легкозаймісті тверді речовини, які самі реагують, і подібні їм речовини та десенсибілізовані вибухові речовини; 2) речовини, схильні до мимовільного спалаху; 3) речовини, які виділяють легкозаймісті гази при зіткненні з водою. П'ятий клас – речовини, які окиснюють, та органічні перекиси. До шостого класу небезпечних вантажів віднесено «токсичні та інфекційні речовини», які поділяються на токсичні (отруйні) речовини та інфекційні речовини й генетично змінені організми. Сьомий клас небезпечних вантажів – «радіоактивні матеріали» – поділяють на три категорії, а саме: речовини з незначним рівнем радіації, що не перевищує 0,005 мЗв/год на поверхні упаковки; рівень радіоактивності яких не перевищує 0,5 мЗв/год; рівень радіоактивності яких не перевищує 2 мЗв/год, а транспортний індекс не перевищує десяти. Небезпечні вантажі восьмого класу – «корозійні речовини». До дев'ятого класу небезпечних вантажів віднесено «інші небезпечні вантажі»: тверді й рідкі горючі речовини та матеріали, які за своїми властивостями не належать до 3 і 4 класів, але за певних умов можуть бути небезпечними в пожежному відношенні, та речовини, що стають їдкими й корозійними за певних умов [1].

Весь персонал авіаційного перевізника, який бере участь у перевезенні небезпечного вантажу, має пройти відповідне навчання у сертифікованих центрах IATA і мати сертифікати, які дають допуск до роботи з небезпечними вантажами.

Абсолютно виключено приймати до перевезення небезпечні вантажі, якщо немає заповненого, згідно з «IATA Dangerous Goods Regulations», документа на перевезення небезпечних вантажів (за винятком тих випадків, коли цей документ не вимагається), а також до того часу, поки не перевірено кожного вантажного місця, зовнішнього упакування чи вантажного контейнера з небезпечними вантажами відповідно до затвердженого порядку прийняття.