

УДК 656.71

Павелко В.Ю.*кандидат економічних наук, директор
ТОВ «Запорізька хендлінгова компанія»
Міжнародний аеропорт «Запоріжжя»*

АВІАЦІЙНЕ СТРАХУВАННЯ АЕРОПОРТОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В АЕРОПОРТАХ УКРАЇНИ

У статті обґрунтовано, що запровадження обов'язкового авіаційного страхування наземної діяльності є однією з передумов розвитку ринку наземного обслуговування в аеропортах України. Водночас установлення лімітів відповідальності не повинно погіршити стан конкурентного середовища на ринку наземного обслуговування в аеропортах України, а навпаки, сприяти його розвитку. Доведено, що запровадження обов'язкового авіаційного страхування наземної діяльності сприятиме розробці додаткових заходів для запобігання виникненню страхових випадків, покращення якості обслуговування пасажирів та авіакомпаній та вдосконаленню аеропортової інфраструктури.

Ключові слова: страхування, обов'язкове авіаційне страхування аеропортової діяльності, аеропорт, послуга, суб'єкт комерційного обслуговування, наземне обслуговування.

Павелко В.Ю. АВИАЦИОННОЕ СТРАХОВАНИЕ АЭРОПОРТОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В АЭРОПОРТАХ УКРАИНЫ

В статье обосновано, что внедрение обязательного авиационного страхования наземной деятельности является одной из предпосылок развития рынка наземного обслуживания в аэропортах Украины. В то же время установление лимитов ответственности не должно ухудшить состояние конкурентной среды на рынке наземного обслуживания, а наоборот, содействовать его развитию. Обосновано положение о том, что внедрение обязательного авиационного страхования наземной деятельности будет содействовать разработке дополнительных мер во избежание возникновения страховых случаев, улучшения качества обслуживания пассажиров и авиаккомпаний и развития аэропортовой инфраструктуры.

Ключевые слова: страхование, обязательное авиационное страхование аэропортовой деятельности, аэропорт, услуга, субъект коммерческого обслуживания, наземное обслуживание.

Pavelko V.U. AVIATION INSURANCE OF AIRPORT ACTIVITIES AT AIRPORTS OF UKRAINE

The article substantiates the notion that the introduction of compulsory insurance of aviation ground operations is one of preconditions for the development of the ground handling market at airports in Ukraine. At the same time, the establishment of liability limits should not worsen the state of the competitive environment at the ground handling market, and vice versa – it must promote its development. The author substantiated that the introduction of compulsory insurance of aviation ground operations will facilitate the development of additional measures in order to avoid the occurrence of insurance events, to improve the quality of handling services of passengers and airlines and further development of airport infrastructure.

Keywords: insurance, compulsory aviation insurance of airport activities, ground handling services, airport, service, commercial services subject.

Постановка проблеми. Страхування відповідальності є важливим питанням для багатьох виробників товарів і послуг, оскільки забезпечує захист майнових прав і інтересів усіх зацікавлених сторін. Ураховуючи специфіку діяльності та світовий досвід, окрему увагу необхідно приділити авіаційному страхуванню.

В Україні сформований ринок страхових послуг та запроваджене обов'язкове авіаційне страхування, однак питання авіаційного страхування аеропортової діяльності, пов'язаної з обслуговуванням повітряних суден в аеропортах України, знаходиться у стадії проекту, розглянуто недостатньо та потребує подальшої розробки.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання розвитку ринку страхових послуг достатньо розглянуто та висвітлено у роботах іноземних та вітчизняних учених, таких як: В.Р. Ідельсон, Д.І. Мейер, К.О. Граве, О.С. Іоффе, М.Я. Шимінова, Є.М. Білоусов, Є.О. Суханов та ін.

В економічній літературі, присвяченій проблемам удосконалення управління аеропортовими підприємствами, переважна більшість досліджень стосується взаємодії управління аеропорту, аеродрому та авіакомпаній [1], обґрунтування використання певної моделі управління, розгляду принципів управління (О.О. Корогодова [2]), ефективності управління (Г.О. Дудукало [3], Л.М. Христенко [4]), адаптації міжнародних вимог системи управління якістю до вітчизняних підприємств [5] тощо.

Незважаючи на велику кількість досліджень з питань формування ринку страхових послуг, управління та розвитку аеропортів, проблема розвитку авіаційного страхування аеропортової діяльності в аеропортах України розглянута недостатньо та потребує подальшого вивчення.

Мета статті полягає у дослідженні сучасного стану ринку авіаційного страхування аеропортової діяльності в аеропортах України та розробці рекомендацій щодо його покращення.

Виклад основного матеріалу дослідження. Страхування відповідальності юридичних осіб являє собою специфічну послугу, в якій існує безліч тонкощів. На відміну від страхування конкретних товарно-матеріальних цінностей та активів «відповідальність» є абстрактним поняттям. Щоб установити наявність страхового випадку, необхідно довести наявність причинно-наслідкового зв'язку між діями чи бездіяльністю страхувальника та шкодою, яку понесла інша сторона.

Окремим сегментом ринку страхових послуг є авіаційне страхування, яке в Україні є обов'язковим. Порядок та умови проведення обов'язкового авіаційного страхування регламентуються Повітряним кодексом України [6], Законом України «Про страхування» [7], Постановою Кабінету Міністрів «Про порядок і правила проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації» від 12.10.2002 № 1535 [8].

Обов'язкове авіаційне страхування цивільної відповідальності в Україні проводиться для захисту

інтересів пасажирів, експлуатантів та третіх осіб і включає в себе такі елементи:

- страхування повітряних суден. Цей вид страхування забезпечує страхування від повної загибелі ПС або ж пошкодження окремих його частин та елементів конструкції;

- страхування відповідальності експлуатанта повітряного судна за шкоду, заподіяну третім особам. Цей вид страхування забезпечує відшкодування за шкоду, заподіяну третім особам під час експлуатації ПС;

- страхування відповідальності повітряного перевізника за шкоду, заподіяну пасажиром, багажу, пошти, вантажу. Цей вид страхування забезпечує відшкодування заподіяної шкоди життю і здоров'ю пасажирів, багажу, пошти та вантажу;

- страхування членів екіпажу ПС та іншого авіаційного персоналу, працівників замовника авіаційних робіт, осіб, пов'язаних із забезпеченням технологічного процесу під час виконання авіаційних робіт. Цей вид страхування забезпечує відшкодування заподіяної шкоди життю і здоров'ю членів екіпажу повітряного судна та іншого авіаційного персоналу, а також працівників замовника авіаційних робіт під час виконання ними службових обов'язків.

Договір авіаційного страхування, відповідно до законодавства України, можуть укласти особи, які є:

- українськими експлуатантами ПС;
- іноземними експлуатантами ПС під час здійснення польотів у повітряному просторі України;
- повітряними перевізниками;
- особами, які мають право власності на повітряне судно;
- особами, які є замовниками авіаційних робіт.

Таким чином, законодавством не передбачене обов'язкове авіаційне страхування аеропортової діяльності з наземного обслуговування в аеропортах України, що включає в себе відповідальність наземних служб аеропорту та суб'єктів комерційного обслуговування за шкоду, заподіяну авіаперевізникам.

За даними Національного бюро із розслідування авіаційних подій та інцидентів із цивільними повітряними суднами та Державної авіаційної служби України, за всіма видами польотів у період з 2010 по 2014 р. з повітряними судами української реєстрації трапилося 477 інцидентів (89%), 28 серйозних інцидентів (5%), 21 аварія (4%) та 11 катастроф (2%). Водночас лише за 2015 р. з повітряними судами української реєстрації трапилось 53 інциденти (85%), п'ять серйозних інцидентів (8%), три аварії (5%) та одна катастрофа (2%). Ці дані стосуються всіх видів польотів, а саме: комерційних регулярних і нерегулярних авіаційних перевезень, авіаційних робіт та учбово-тренувальних польотів, а також авіації загального призначення [9].

На жаль, випадки пошкодження повітряного судна на землі під час стоянки або обслуговування на пероні непоодинокі. За 2015 р. в аеропортах України відбулося три таких інциденти. У даних випадках інспекційна комісія довела провину наземних служб аеропорту та суб'єктів комерційного обслуговування за пошкодження повітряного судна. Таким чином, урахувавши наявну систему добровільного страхування відповідальності перед третіми особами під час здійснення аеропортової діяльності, виникає багато питань щодо спроможності винної сторони сплатити нанесені збитки авіаперевізникам.

Чинні норми міжнародного права, у тому числі рекомендації IATA, передбачають обмеження лімітів відповідальності аеропорту та авіакомпанії, які

можуть бути використані під час вибору лімітів відповідальності у договорі страхування аеропорту.

Відповідно до умов Стандартної угоди про наземне обслуговування IATA в редакції 2013 р. (як і у попередніх версіях 1998, 2004 та 2008 рр.), у розділі 8 передбачена відповідальність аеропортів та обслуговуючих компаній перед експлуатантами повітряних суден. Аеропорти всього світу та всі міжнародні авіакомпанії користуються зазначеною Стандартною угодою для укладення договорів. IATA встановила градацію ліміту відповідальності обслуговуючих компаній залежно від типів ПС, що використовують експлуатанти цього аеропорту. Максимальний ліміт відповідальності обмежений сумою в 1 000 000 дол. США для ПС типу B747, ..., 787, A300, ..., 380. При цьому збитки у розмірі менше 3 000 дол. США сплачує не підлягають. Для ПС типу Boieng серії 737, Airbus серії 320, MD серії 80 та 90 ліміт відповідальності обмежено сумою в 750 000 дол. США. Для інших типів ПС ліміт відповідальності відповідно понижується [10].

Таким чином, доцільно використовувати світову практику в аеропортах України та запровадити обов'язкове авіаційне страхування аеропортової діяльності з наземного обслуговування для аеропортів та обслуговуючих компаній. Ураховуючи рекомендації IATA, доцільно встановити ліміти відповідальності для аеропортів та суб'єктів комерційного обслуговування у розмірах, передбачених IATA залежно від типу ПС, що обслуговується у цьому аеропорту.

Важливим фактором розвитку авіаційної галузі України є формування ефективного конкурентного середовища на ринку послуг із наземного обслуговування України та забезпечення вільного доступу до нього, що допоможе зменшити експлуатаційні витрати авіакомпаній та підвищити якість послуг, що надаються користувачам аеропорту [11].

Водночас значні суми страхових платежів для забезпечення лімітів відповідальності можуть негативно вплинути на формування ефективного конкурентного середовища на ринку послуг із наземного обслуговування України та сприятимуть монополізації ринку.

Ураховуючи економічне становище аеропортів та суб'єктів комерційного обслуговування, в аеропортах України пропонується запровадити практику спільної відповідальності, тобто так зване парасолькове страхове покриття (*umbrella policy*). Це страхове покриття розповсюджене у світі та найбільш підходить до сьогоднішнього аеропортів України. Парасолькове страхове покриття передбачає, що аеропорт та суб'єкт комерційного обслуговування спільно сплачують страховий платіж для забезпечення необхідної суми ліміту відповідальності. При цьому відповідальність за забезпечення спільного ліміту відповідальності покладається на аеропорт.

Для суб'єктів комерційного обслуговування аеропортів доцільно встановити суму страхового платежу залежно від виду діяльності та показників роботи за минулий рік. Окрім того, у великих аеропортах України можуть здійснювати свою діяльність декілька сертифікованих суб'єктів комерційного обслуговування в одній сфері аеропортової діяльності, тому доцільно робити розрахунок суми страхового платежу безпосередньо для кожної обслуговуючої компанії.

Основні напрями аеропортової діяльності, що виконуються обслуговуючими компаніями в аеропортах України, є авіапаливозабезпечення авіаційних пере-

везень і робіт, обслуговування пасажирів та багажу, пошти та вантажу, обслуговування на пероні та місцях стоянки, обслуговування наземним транспортом, забезпечення бортовим харчуванням, наземне адміністрування та забезпечення авіаційної безпеки.

Для розрахунку ліміту відповідальності для аеропорту та обслуговуючих компаній доцільно використовувати кількість самоліто-вильотів за попередній рік.

Ураховуючи міжнародну та українську статистику пошкодження ПС на землі та причини, які призвели до цих пошкоджень, пропонується встановити диференційовану градацію (табл. 1).

Щодо діяльності з авіапаливозабезпечення авіаційних перевезень і робіт у регіональних аеропортах України, то необхідно зазначити наявну практику мінімізації обсягів заправки ПС авіакомпаніями. Ураховуючи зазначене, не можна пов'язувати ліміти відповідальності до кількості самоліто-вильотів в аеропорту, а необхідно робити розрахунки відповідно до обсягів заправленого «у крило» палива за минулий рік. Таку ж методику необхідно застосовувати для діяльності з обслуговування пасажирів та багажу та проводити розрахунок ліміту відповідальності відповідно до кількості пасажирів, що вилітають з аеропорту.

Для суб'єктів комерційної діяльності, що надають послуги з обслуговування пасажирів та багажу, пропонується встановити ліміти відповідальності залежно від кількості пасажирів, що були обслуговані (табл. 2).

Для суб'єктів комерційної діяльності, що надають послуги з авіапаливозабезпечення авіаційних перевезень і робіт, пропонується встановити ліміти відповідальності від кількості заправленого палива (табл. 3).

Окрім того, доцільно запровадити практику повернення суми страхового платежу аеропорту або сертифікованому суб'єкту комерційної діяльності в аеропорту за вирахуванням премії страхової компанії в разі настання страхового випадку на протязі терміну дії договору страхування.

Ураховуючи важливість питання запровадження обов'язкового авіаційного страхування аеропортової діяльності з наземного обслуговування в аеропортах України, Державна авіаційна служба Міністерства інфраструктури України за дорученням Кабінету Міністрів України нині розробляє Постанову «Про затвердження Порядку і правил проведення обов'язково авіаційного страхування».

Висновки. Операційна діяльність аеропорту пов'язана з обслуговуванням повітряних суден, застосуванням наземної спеціальної техніки та

Таблиця 2
Розрахунок ліміту відповідальності за напрямом обслуговування пасажирів та багажу

Кількість пасажирів, що вилетіли з аеропорту за минулий рік, осіб	Ліміт відповідальності, дол. США
До 10 000	1 000
10 000 – 100 000	10 000
100 000 – 500 000	100 000
500 000 – 1 000 000	500 000
Більше 1 000 000	1 000 000

(Розробка автора)

Таблиця 3
Розрахунок ліміту відповідальності за напрямом авіапаливозабезпечення

Кількість заправленого палива «у крило» за минулий рік, т	Ліміт відповідальності, дол. США
До 1 000	20 000
1 000 – 5 000	100 000
5 000 – 10 000	250 000
10 000 – 20 000	1 000 000
Більше 20 000	1 500 000

(Розробка автора)

обладнання і несе в собі ризик виникнення аварійних ситуацій, що може призвести до пошкодження повітряних суден, травм чи загибелі пасажирів, що веде до значних компенсаційних виплат. Саме тому для аеропортів та сертифікованих суб'єктів комерційного обслуговування в аеропортах важливо мати надійний страховий захист своєї відповідальності. Ліміт страхової відповідальності повинен забезпечити покриття ризиків, що можуть виникнути внаслідок обслуговування повітряних суден, пасажирів, багажу та вантажу.

Водночас застосування обов'язкового авіаційного страхування аеропортової діяльності не повинно погіршити стан конкурентного середовища на ринку наземного обслуговування в аеропортах України, а навпаки, сприяти його розвитку.

Таким чином, аеропорти та сертифіковані суб'єкти комерційного обслуговування в аеропортах будуть приймати додаткові заходи для запобігання виникненню страхових випадків, покращення якості обслуговування пасажирів та авіакомпаній, вдосконалення аеропортової інфраструктури, а також буде зменшена можливість зловживання та шахрайства зі страховими виплатами.

Таблиця 1
Розрахунок ліміту відповідальності за видами наземного обслуговування

Кількість ПС, що були обслуговані в аеропорту за минулий рік, одиниць	Види послуг наземного обслуговування			
	I	II	III	IV
	Наземне адміністрування в аеропорту	Забезпечення авіаційної безпеки	Обслуговування наземним транспортом; забезпечення бортовим харчуванням	Обслуговування на пероні; обробка вантажів та пошти
	Мінімальна страхова сума (ліміт відповідальності), доларів США згідно з офіційним курсом НБУ			
до 1000	20 000			
1001–2000	6 000	60 000	90 000	300 000
2001–4000	12 000	120 000	180 000	600 000
4001–10000	24 000	240 000	360 000	1 200 000
більше 10 001	60 000	600 000	900 000	3 000 000

(Розробка автора)

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Никулин А. Взаимозависимость развития авиакомпании и аэропорта / А. Никулин // Авиатранспортное обозрение. – 2014. – Май. – С. 162–166.
2. Корогодова О.О. Концептуальні засади управління ефективністю підприємств сфери послуг / О.О. Корогодова [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://archive.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/znpn/2012_8/16KZU.pdf.
3. Дудукало Г.О. Аналіз методів оцінювання ефективності управління діяльністю підприємства / Г.О. Дудукало [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.economy.nayka.com.ua/index.php?operation=1&iid=103>.
4. Христенко Л.М. Оцінка внутрішньої ефективності управління підприємством / Л.М. Христенко [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/Emp/2009_21/11Khris.htm.
5. Качалов В.А. О каких «ответственности и полномочиях» говорится в п. 5.5.1 ГОСТР ИСО 9001–2008? / В.А. Качалов // Методы менеджмента качества. – 2012. – № 09–10. – С. 15–21.
6. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 № 3393-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/3167-12>.
7. Закон України «Про страхування» від 07.03.1996 № 86/96-ВР [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/85/96-вр>.
8. Порядок і правила проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації, затверджені Постановою КМУ від 12.10.2002 № 1535 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1535-2002-п>.
9. Аналіз стану безпеки польотів за 2015 рік [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://avia.gov.ua/uploads/documents/10671.pdf>.
10. IATA Standard Ground Handling Agreement edition 2013 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.swissport.com/fileadmin/downloads/publications/standard-ground-handling-agreement-2013.pdf>.
11. Павелко В.Ю. Конкуренція як фактор розвитку ринку наземного обслуговування в аеропортах України / В.Ю. Павелко // Економічний вісник. – 2016. – № 4.

УДК 658.56:656.2

Підпригора І.В.

*кандидат економічних наук,
доцент кафедри обліку і аудиту*

Українського державного університету залізничного транспорту

Мінка В.Ф.

*кандидат економічних наук,
доцент кафедри обліку і аудиту*

Українського державного університету залізничного транспорту

СИСТЕМА МЕНЕДЖМЕНТУ ЯКОСТІ ДЛЯ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

У статті обґрунтовано необхідність управління якістю на підприємствах залізничного транспорту. Доведена необхідність побудови системи менеджменту якості для підприємств залізничного транспорту на основі взаємовигідних відносин з іншими підприємствами, що виробляють продукцію для залізничної галузі. Сформовані ключові положення забезпечення ефективної системи менеджменту якості на залізничному транспорті.

Ключові слова: якість, управління якістю, менеджмент якості, система менеджменту якості.

Подпригора И.В., Минка В.Ф. СИСТЕМА МЕНЕДЖМЕНТА КАЧЕСТВА ДЛЯ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

В статье обоснована необходимость управления качеством на предприятиях железнодорожного транспорта. Доказана необходимость построения системы менеджмента качества для предприятий железнодорожного транспорта на основе взаимовыгодных отношений с другими предприятиями, производящими продукцию для железнодорожной отрасли. Сформированы ключевые положения обеспечения эффективной системы менеджмента качества на железнодорожном транспорте.

Ключевые слова: качество, управление качеством, менеджмент качества, система менеджмента качества.

Pidoprigora I.V., Minka V.F. THE QUALITY MANAGEMENT SYSTEM FOR THE ENTERPRISES OF RAILWAY TRANSPORT

The article substantiates the necessity of quality management at the enterprises of railway transport. The necessity of constructing a system of quality management for the enterprises of railway transport on the basis of mutually beneficial relations with other companies producing products for the rail industry. Formed the key elements of effective quality management system in rail transport.

Keywords: quality, quality management, quality management, quality management system.

Постановка проблеми. Рух України в Європейський Союз та вступ до Світової Організації Торгівлі загострюють проблему конкурентоспроможності підприємств як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках. Це ж саме стосується й транспортної галузі, яка функціонує в конкурентному середовищі, що потребує підвищення конкурентоспроможності її складових частин (залізничного, автомобільного, морського, річкового та інших видів транспорту).

Все це для умов ринкових відносин об'єктивно зумовлює актуальність проблеми управління якістю і забезпечення на її основі конкурентоспроможності

продукції. Тому на сучасному етапі з точки зору підвищення конкурентоспроможності продукції, на нашу думку, необхідно приділити увагу управлінню якістю та визначити систему менеджменту якості для підприємств залізничного транспорту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Питання якості транспортної продукції та послуг висвітлено у роботах таких вчених, як В.Л. Дикань [1], Ю.Ф. Кулаєв [3], Л.О. Українська [4], В.Г. Шинкаренко, О.М. Криворучко [5]. Наукові розробки цих вчених охоплюють значний спектр знань. У них визначено понятійний апарат, принципи і методи