М. О. Раскалєй

ІНФОРМАЦІЙНА ГЛОБАЛІЗАЦІЯ ТА РОЗВИТОК ПОВІТРЯНОГО ПРАВА

НДІ фінансового права

Інформаційна глобалізація може допомогти у вирішенні питань, наявність яких заважає національним авіаперевізникам працювати за зрозумілими у світі правилами та стандартами, що відповідають міжнародним вимогам та повністю покривають діяльність даної галузі.

Залежно від рівня соціально-економічної самостійності та незалежності, адже наслідком для держави, яка буде неспроможна відповісти на загрози та виклики, пов'язані з глобалізацією адекватним чином, може стати неминуче послаблення та деградація цієї держави.

Таким чином виникає питання: що ж таке глобалізація? Термін «глобалізація» вживається не тільки в економіці, праві, а й у політиці, в суспільному житті та в усьому, що стосується світових процесів, які поширилися і продовжують нині поширюватися. Однак не зовсім зрозуміло, що ж таке глобалізація в її первісному значенні.

Єдиного поняття процесу глобалізації не існує. Наука на сьогодні має багато визначень феномену глобалізації. Коротке, але змістовне визначення дав російський вчений М. Чешков: «Глобалізація – це процес з'єднання різних компонентів людства під час його еволюції на противагу процесу диференціації людства» [1]. Більш ґрунтовне і придатне для наших цілей висловлювання американського дослідника Т. Фрідмана, у якого глобалізація – це «нестримна інтеграція ринків, націй-держав і технологій, що дозволяє індивідам, корпораціям і націям-державам досягати будь-якої точки світу швидше, далі, глибше і дешевше, ніж будь-коли раніше. Глобалізація означає поширення капіталізму вільного ринку практично на всі країни світу. Глобалізація має свій власний набір економічних правил, які базуються на відкритості, дерегуляції й приватизації національних економік з метою зміцнення їх конкурентоспроможності і більшої привабливості для іноземного капіталу» [2]. Але ці визначення не містять вичерпної характеристики глобалізації, і не відповідають на питання, чому саме вона на початку нового тисячоліття стала причиною можливості зіткнення цивілізацій.

Мабуть, варто виділити загальні риси цього поняття. Перш за все необхідно зазначити, що глобалізація – це історичний процес, який розвивається упродовж багатьох століть, тобто це є реальний процес, який розвивається у всіх галузях суспільного життя. Глобалізація розвивається та має певні мережі: телекомунікації, транспорт, фінанси. Добре, якщо ці мережі впорядковані та контрольовані [3]. Беручи до уваги напрямок, що на сьогодні викликає найбільше зацікавлення, можна дати визначення глобалізації як посилення взаємозалежності національних економік, та законодавств, переплетення соціально-економічних процесів, що відбуваються у різноманітних регіонах світу і спонукають уряди та різних юридичних осіб у процесі своєї діяльності до пошуку кращих умов діяльності, цей процес глобалізації є ключем до майбутнього розвитку світової економіки, як неминучий процес. Точка зору про те, що глобалізація – це процес направлений та керований, оскільки у ньому є лідери, хтось охоче бере в ньому участь, хтось за це платить, хтось опирається цьому процесу, хтось ним просто користується. Тобто глобалізація є процесом керованим, і успіх у керуванні нею залежить від уміння «сторін» домовлятись між собою. Під «сторонами» в даному випадку розглядаються не держави в цілому, а ТНК, як вагомі економічні структури. Подекуди стверджують, що у глобалізації є явний лідер – США, а з цього випливає і ототожнення глобалізації з американізацією. За даними Світового банку, 140 країн світу є біднішими ніж найменша з 29 найбагатших ТНК. Отже, перевагами глобалізації скористалися, головним чином, багаті, бідні стали ще біднішими, залишившись постачальниками сировини та дешевої робочої сили. Таким чином глобалізація виглядає як «змова багатих» для досягнення своїх економічних інтересів (незважаючи навіть на погіршення умов навколишнього середовища) проти решти світу. Саме для більш справедливого розподілу ресурсів та контролю над рухом капіталів (тобто для контролю над діяльністю «багатих») стають міжнародні організації – МВФ, СОТ, ООН, Світовий банк. Але неможливо однозначно говорити про роль цих організацій, оскільки вони є породженням глобалізованої економіки. Ці організації, за словами Дж. Штігліца, являють собою «глобальне управління» в своїх інтересах, оскільки величезна більшість

учасників економічної діяльності, яких торкаються рішення цих інституцій, позбавлена права голосу, щоб адекватно відповісти на їхні дії. Опоненти глобалізації говорять про те, що, не дивлячись на спроби контролю, цей процес є тенденцією глибоко антидемократичною і експлуататорською за суттю. Протести лунають не тільки з «бідного» світу. Протестують також і у багатому світі, і навіть у американському, де відбувся один з самих голосних протестів – у Сієтлі 1999 р. під час саміту СОТ.

У 80–90-х роках минулого століття у науці спостерігався розпад біполярної системи світоустрою, перетворення тенденції глобалізації економіки на магістральний напрям розвитку світового господарства, формування «нового світового порядку», який включатиме не тільки економіку, а й широке коло інших проблем – від глобалізації національних культур до екології та питань безпеки. Однак уже у середині 90-х років у міру нагромадження різноманітності та варіативності властивостей глобалізаційних феноменів на методологічних підходах до їх пізнання стали позначатися суттєві хиби змістового та формального характеру [4].

Як відзначали з приводу проблем розвитку теорії глобальних змін співробітник Пітсбурзького університету (США) Р. Робертсон та викладач Національного університету Сингапуру Х. Хондкер, попри всі намагання дати визначення глобалізації, досвідчені фахівці з проблем дослідження сучасного світу як цілісного в історичній перспективі – ледве тямлять, чим вони займаються. Склалася ситуація, коли поняття і теорії, сформульовані в серйозній науці про суспільство, втрачають свою аналітичну цінність.

Існує твердження, що глобалізація наче дев'ятий вал захльостує планету, руйнуючи при цьому Вестфальсько-Філадельфійську систему як таку, що складається з понад двохсот суверенних націодержав з усталеним міжнародним правом. Висловлюються також думки, що глобалізація – просто модне слово, яке не має власного змісту. Річ у тім, що від невмілого користування, яке найчастіше йде від нерозуміння явища, термін «глобалізація» ладен перетворитися на «словопастку» (Дж. Сарторі), втратити свій первісний зміст та почати відображати щось інше [5].

З іншого боку глобалізація в цілому, і, як суто інформаційна глобалізація, розглядається як процес, який шкодить світовому розвитку, збільшує ступінь нерівності серед різних країн, погрожує зайнятості й рівню життя й перешкоджає соціальному прогресу.

За останні декілька років Україна почала прискореними темпами рухатись у напрямі інтеграції з європейськими державами. В першу чергу це стосується такої суспільно важливої галузі, як транспортна, і зокрема авіаційна. У розвитку зовнішньоекономічних зв'язків та реалізації геополітичного потенціалу України, як транзитної держави, все більшого значення набуває авіатранспорт. Темпи зростання ринку пасажирських авіаперевезень залишаються найбільшими з поміж усіх видів транспорту. Загалом станом на 2007 р., роботу авіаційної галузі забезпечують 92 авіакомпанії, 42 аеропорти та аеродроми, ДП ОПР «Украерорух», а також деякі інші спеціалізовані підприємства [6]. Необхідно зауважити, що як на внутрішніх, так і на міжнародних авіалініях спостерігається зростання обсягів перевезень. На даний час транспортна система України не повною мірою готова до забезпечення перевезень у таких обсягах, насамперед, унаслідок недостатнього розвитку нормативно-правової бази і низького інвестиційного потенціалу ТДК - транспортно-дорожнього комплексу, завдяки чому збільшується зношення технічних засобів, погіршується їх структура, не забезпечується належна безпека руху, зростає негативний вплив діяльності транспорту на навколишнє природне середовище та здоров'я. А якщо взяти до уваги ще й жорстку конкуренцію, яка існує в світі, то не важко помітити, що все це призводить до витіснення українських перевізників з міжнародних ринків транспортних послуг, знижує якість обслуговування вітчизняних підприємств і населення, що, в свою чергу, створює реальну загрозу економічній безпеці держави. Для створення умов, що сприяють підвищенню конкурентоспроможності національних авіаперевізників та експедиторів на міжнародних і внутрішньому ринках авіатранспортних послуг необхідне формування єдиного правового поля діяльності підприємств транспорту з врахуванням міжнародних норм, шляхом уніфікації національних правових норм з міжнародним транспортним правом щодо перевезень та їх транспортно-експедиційного обслуговування і приєднання України до низки міжнародних конвенцій та багатосторонніх угод, а також шляхом визначення ефективного механізму входження у міжнародні транспортні організації та активної участі в їх діяльності.

Нормативно-правова база в Україні на сьогодні недостатньо опрацьована, галузь працює переважно за нормативними актами, що були розроблені ще в СРСР. Зрозуміло, що це не лише стримує інтеграцію України до Євросоюзу, а й заважає національним авіаперевізникам працювати

за зрозумілими для всіх правилами та стандартами, які відповідають міжнародним вимогам та повністю покривають діяльність даної галузі. Саме у вирішенні цього питання інформаційну глобалізацію можна розуміти як таку, що несе позитивні наслідки для розвитку цієї галузі. Більшість наукових досліджень, що провадилися, були спрямовані на аналіз економічних або технічних факторів та шляхів удосконалення української авіаційної галузі. Проте рідко хто зосереджує свою увагу на такому важливому аспекті, як правова основа діяльності авіаційної галузі, інтеграція та погодження зі світовими нормами права.

У загальному вигляді діяльність авіакомпаній регулюється на чотирьох рівнях:

1. На світовому рівні відносини у повітряному сполученні регулюються великою кількістю конвенцій, серед них виділяють такі основні: Чикагська конвенція 1944 р. з 18 додатками, Варшавська конвенція 1929 р., Гаазький протокол 1955 р., Монреальська конвенція 1971 р. та Гвадалахарська конвенція 1999 р. Необхідно також зазначити, що діяльність міжнародних організацій у галузі повітряного сполучення (ICAO, IATA) теж має велике значення, оскільки впливає на розвиток відносин у цій галузі шляхом створення нових програм, пропозицій та політики в цій сфері загалом.

2. Наступним, де відбувається регулювання авіаційної діяльності є регіональний рівень. Для вирішення питань, які виникають при здійсненні діяльності у межах регіонів, було створено регіональні організації цивільної авіації: африканська – АСЕКНА, латиноамериканська – ЛАКАК, центральноамериканська – КОКЕСНА, арабських держав – КАКАС [7].

3. Третім рівнем є двостороннє регулювання (міжурядові угоди).

Саме тут важливого значення набуває питання стосовно вибору виду міжурядових угод. Тут йдеться про визначення найбільш прийнятного для країни шляху розвитку авіаційного сполучення: стандартні угоди чи «відкрите небо»? Вирішення питання лібералізації є дискусійним, оскільки по-перше, в процесі повітряних перевезень приймають участь три сторони – авіаційна компанія, аеропорти та інші обслуговуючі фірми. По-друге, згідно з угодою про «вільне небо» на сьогодні всі відносини між сторонами набувають іншого вигляду, оскільки, насамперед, більш жорсткою стає конкуренція і не лише між вітчизняними суб'єктами авіаційних відносин. Таким чином, постає закономірне питання: чи вигідна лібералізація країні в цілому? Чи вигідна вона вітчизняним авіаційним компаніям? Чи вигідна вона аеропортам та іншим обслуговуючим фірмам? Чи виграють від цього національні споживачі, роботодавці та ті, хто бажає отримати роботу?

4. І, нарешті, діяльність у галузі авіації регулюється на території (в межах) певної країни, тобто йдеться про державне регулювання. Активна робота саме на цьому рівні є найбільш актуальним питанням для України.

В умовах існування великої кількості не адаптованих до вимог сьогодення, часто взаємовиключних або неповних нормативних актів, які регулюють діяльність авіаперевізників на різних рівнях, вітчизняним компаніям важко працювати. Щоб полегшити діяльність та підвищити їх конкурентоспроможність на міжнародному рівні, необхідно привести національне законодавство в цій галузі у відповідність з міжнародними нормами та стандартами, оскільки існуюча нормативно-правова база, яка регулює відносини авіаційного сполучення та значною мірою впливає на діяльність суб'єктів цих відносин, дуже розрізнена.

Як було вказано у затвердженій Міністерством транспорту та зв'язку України «Концепції розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року» інтеграція України в Європейську та світову транспортні системи є одним із пріоритетних напрямів розвитку [8]. Для досягнення цієї мети, серед інших, варто визначити і деякі правові заходи: уніфікація національної нормативно-правової бази вітчизняного транспорту і транспортної діяльності в Україні з відповідними міжнародно-правовими нормами; уніфікація національних правових норм з міжнародним транспортним правом щодо міжнародних перевезень та їх транспортно-експедиційного обслуговування і приєднання України до низки міжнародних конвенцій та багатосторонніх угод.

Понад 10 років тому велика кількість держав спрямувала свою діяльність на лібералізацію регулювання міжнародного транспорту, про що свідчить збільшення кількості держав, які беруть участь у діяльності будь-яких механізмів, що забезпечують повний доступ до ринку. Але така лібералізація тягне за собою більш жорсткі умови конкуренції, і як наслідок, у галузі авіаперевезень відбуваються великі структурні трансформування (утворення альянсів, злиття та придбання компаній). Розглянемо, наприклад, Андську угоду про «відкрите небо» (у 1969 р. п'ять держав Південної Америки у рамках Картахенської угоди утворили т. зв. «Антську групу», до якої входили Болівія, Колумбія, Перу, Чилі, яка ви-

йшла з неї у 1976 р., та Еквадор. У 1973 р. до Групи приєдналась Венесуела), за якою одним із завдань цієї групи було забезпечення збалансованого та стійкого розвитку, шляхом розширення економічної інтеграції та співробітництва [9]. Кінцеві строки утворення вільної торговельної зони в цьому регіоні планувались на 1993 р. За цей час у 1991 р. було розпочато авіатранспортну політику «відкритого неба» на субрегіональній основі, крім цього було проведено лібералізацію системи ціноутворення авіакомпаній, шляхом введення режиму встановлення тарифів країною початку перевезення. Така політика створила сприятливі умови для стимулювання економічної діяльності та розширення можливостей комерційних авіакомпаній. Незважаючи на юридичні обов'язки в рамках політики «відкритого неба», темпи проведення лібералізації мають суттєві відмінності, через причини розбіжностей у економічному положенні та у процесі розвитку приватизації. У той час, як Колумбія і Венесуела намагалися розвинути процес лібералізації, Перу тимчасово (до 1997 р.) відкликала всі свої зобов'язання у межах програм лібералізації. І все ж таки, незважаючи на значне збільшення обсягу повітряних перевезень, деякі приватизовані національні авіакомпанії у регіоні припинили свою діяльність, завдяки великому тиску, який чинять конкурентні авіаперевізники із Сполучених Штатів Америки та Європи. А що відбуватиметься з вітчизняними авіаперевізниками в теперішніх умовах жорсткої конкуренції?

Лібералізація в повітряному сполученні впливає на авіаперевізників у всьому світі. У 2004 р. відбулося злиття французького та голландського національних авіаперевізників, у результаті цього з'явилася нова найбільш велика в Європі авіакомпанія Air France – KLM. Завдяки такому об'єднанню, навіть з урахуванням примусової передачі 94 слотів у день в аеропортах Амстердаму і Парижу конкурентам, витрати було знижено, а прибуток виріс на 20%. Незважаючи на те, що ціни на нафту значно зросли, що потягло за собою підвищення цін на авіаційне паливо (до 33%), а з цього випливає і підвищення вартості квитків, керівництво компанії вважало ці труднощі тимчасовими [10]. Так, у 2006/2007 фінансовому році прибуток авіакомпанії зріс на 32,5%, а вже у I кварталі 2007–2008 фінансового року чистий прибуток зріс на 70,1% – до 415 млн євро у порівнянні з 244 млн євро, що були отримані за аналогічний період у минулому році. Ці дані містяться у звіті компанії. Air France KLM пов'язує зростання прибутку із скороченням видатків, що здійснювалося з моменту злиття двох компаній у 2004 р., а також із збільшенням пасажиропотоку, що компенсувало підвищення цін на авіаційне паливо [11]. Для розширення кола своїх споживачів авіакомпанії Air France та KLM запустили сервіс мобільної реєстрації на рейси з використанням підтвердження шляхом надсилання SMS – повідомлення. Окрім Air France та KLM сервіс мобільної реєстрації надають лише декілька компаній у світі, включаючи Air Canada, Southwest та SAS [12].

У жовтні 2007 р. німецька авіакомпанія Lufthansa Cargo, яка займає третю позицію у вантажних авіаперевезеннях (перша належить Air France-KLM, а друга – Korean Air), зробила стратегічно важливий крок, зумовлений саме процесом лібералізації, об'єднавшись з Deutsche Post. Нове підприємство з міжконтинентальних вантажних перевезень почне свою роботу у 2009 р. – саме тоді, коли спливає термін дії угоди, за якою співробітництво концернів на трансконтинентальних маршрутах курирує компанія Aerologic. Завдяки цьому альянсу DHL стає більш ефективною, ніж американські служби експрес-доставки. Lufthansa Cargo, у свою чергу, закріплює свої позиції на ринку вантажоперевезень, оскільки залучає до співпраці важливого клієнта. Крім цього, нова авіакомпанія планує своє базування в аеропорту Лейпциг, де DHL має намір побудувати новий міжнародний вантажний термінал. Прогнозується, що все це, в свою чергу, значно збільшить вантажообіг аеропорту і завдяки чому аеропорт Лейпциг стане одним з трьох найбільших хабів DHL [13].

Отже, як бачимо, наявні тенденції до об'єднання авіакомпаній для підвищення їх конкурентоспроможності на ринку в умовах лібералізації. Причому спостерігається не об'єднання компаній-конкурентів, а фінансове об'єднання декількох компаній, які доповнюють одна одну, але продовжують діяти під своїми торговельними марками, розширюючи свої можливості, зменшуючи витрати та збільшуючи прибутки.

Вітчизняні перевізники, без узгодженої з міжнародним і вітчизняним законодавством нормативно-правовою базою, перебувають у складній системі правових відносин, що спричиняє правову невизначеність. Низка претензійних позовів стосовно компанії, якої неузгодженість політики регулювання (взаємодії) між суб'єктами ринку авіаперевезень, що в кінцевому випадку призводить як до фінансових втрат самих суб'єктів, так і до зниження їх іміджу.

Тобто глобалізація в цьому питанні може мати позитивні наслідки тільки в тому випадку, коли йдеться до спрощення системи регулювання від-

носин повітряного сполучення. А для досягнення цієї мети доцільно було б створити таку інформаційну систему, яка б включала в себе всі нормативні документи, включаючи Конвенції, міждержавні угоди та інші нормативні акти як зовнішні, так і внутрішні, які стосуються повітряного права. Необхідно також додати судову практику та коментарі щодо застосування таких нормативних актів. Це могло б значно полегшити діяльність суб'єктів авіаперевезень, покращити практику вирішення спорів у судовому порядку і, взагалі, вдосконалити відносини у цій галузі.

Така інформація має цінність, ще й тому, що, виходячи з подій, які відбуваються у світі в останні роки, вона має більш чітко зорієнтувати вітчизняних авіаперевізників, які зайняті в міжнародних авіаперевезеннях, в особливостях правового режиму відкритого неба, а це знання, що мають великий практичний сенс при роботі на ринку перевезень у таких країнах. Крім того, така робота може значно розширити уявлення про діяльність, що проводиться ICAO в інтересах встановлення загальних техніко-юридичних правил у галузі міжнародної аеронавігації та міжнародного повітряного транспорту.

Це дослідження буде чи не найпершою в Україні спробою комплексного, ґрунтовного та всебічного аналізу впливу норм міжнародного повітряного законодавства на діяльність авіатранспортної галузі в Україні, а також перспектив її подальшої інтеграції до міжнародних організацій та об'єднань, відповідності існуючих нормативно-правових актів міжнародним вимогам та шляхів подальшого розвитку і адаптації української законодавчої бази. Це має велике значення, оскільки в Україні на сьогодні гостро постає питання розробки нового основного нормативного акта, який би займався регулюванням діяльності авіатранспортної галузі. У даному випадку йдеться про розробку та прийняття нового повітряного кодексу, оскільки нині чинний не відповідає сучасним вимогам та потребам.

Література

1. *Чешков М.* Глобализация: сущность, нынешняя фаза и перспективы // Pro et Contra. – 1999. – Осень. – С. 114.
2. *Friedman Th.* Understanding Globalization. The lexus and the Olive Tree. – N. Y., 2000. – P. 9.
3. *Парахонський Б. О.* Національні інтереси України (духовно-інтелектуальний аспект). – К.: НІСД, 1993. – С. 43.
4. *Стратегії* економічного розвитку в умовах глобалізації: Монографія / За ред. д. е. н., проф. Д. Г. Лук'яненка.– К.: КНЕУ, 2001. – 215 с.
5. *Хайек Ф.* Пагубная самонадеянность. – М., 1992. – С. 184-202; Sartori G. The Theory of Democracy Prevised. Chatom Hous.
6. *Підсумки* роботи за І півріччя 2007 р. Державіаадміністрація // Прес-служба МТЗУ. – 2007. – Лип. www.mintrans.gov.ua
7. *Бордунов В. Д.* Правовой механизм деятельности международных воздушных организаций. – М.: Наука, 1989. – 168 с.
8. *Концепція* розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 р. / Міністерство транспорту та зв'язку України. ww.mintrans.gov.ua
9. *Всемирная* авиатранспортная конференция «Проблемы и возможности либерализации» (Монреаль, 2003).
10. *Air France* и KLM: годовщина брака // www.ratanews.ru/news/news
11. *Авиакомпания* Air France-KLM увеличила чистую прибыль на 70,1% // MyForex – Forex portal. – 09.08.07
12. *Air France* и KLM запустили мобильную регистрацию // ITnews.com.ua. – 02.07.07.
13. *Соб. инф.* и по материалам информагентств. Актуально в мировых компаниях // Комп&ньон. – 2007. – № 39. – С. 14-15.

М. О. Раскалей

Информационная глобализация и развитие воздушного права.

Информационная глобализация может помочь в решении вопросов, наличие которых мешает национальным авиаперевозчикам работать за принятыми в мире правилами и стандартами, которые отвечают международным требованиям и полностью покрывают деятельность данной области.