Аспекты воздушных перевозок

Характер и тип договоренностей, заключаемых гуманитарными организациями в отношении перевозки грузов воздушным транспортом, будут в значительной степени зависеть от объема и вида товаров, а также пунктов отгрузки/назначения. Большинство грузов среднего размера (1–20 полных поддонов / 30 кубических метров), отправляемых в рамках международных перевозок, как правило, не требуют специализированного рейса, в то время как большой объем груза (более 500 полных поддонов / 700 кубических метров) может потребовать использования полного самолета. И наоборот, расширенная рутинная операция внутри страны, независимо от того, насколько малым может быть ее объем, может потребовать долгосрочной аренды воздушного судна. Общий обзор размеров самолета относительно грузоподъемности приведен в таблице грузоподъемности воздушного судна.

Почти во всех ситуациях экспедиторы, брокеры или другие третьи стороны, которые могут предоставить запрашивающим лицам различные доступные варианты, должны будут обсудить различные механизмы в отношении воздушных грузовых перевозок. Регулярные перевозки небольших грузов могут осуществляться через обычного экспедитора, в то время как специализированные чартеры или аренда могут осуществляться через специализированные брокерские компании. Организации, приобретающие такие механизмы, должны использовать свой обычный процесс закупок.

Типичные схемы воздушных перевозок могут выглядеть следующим образом:

Регулярные рейсы – авиаперевозчики по всему миру разрабатывают регулярные маршруты между пунктами назначения с большим объемом перевозок или распространенными направлениями. Перевозка грузов по регулярному расписанию аналогична покупке места на регулярном пассажирском рейсе – определить место и перевозить груз легко, поскольку движение предсказуемо и часто. Грузы, перевозимые по регулярным маршрутам, могут перевозиться в качестве дополнительного груза в отсеке коммерческого пассажирского самолета или перевозиться с использованием регулярных грузовых самолетов. Часто грузы, перевозящиеся по регулярным маршрутам, разбиваются на несколько партий и повторно консолидируются на принимающей стороне, что обеспечивается благодаря предсказуемости прибывающих рейсов. Регулярные авиаперевозки дешевле, чем организация специальных рейсов. К сожалению, регулярные рейсы не отклоняются от своих курсов и, как правило, обслуживают только более развитые рынки.

Чартеры – многие экспедиторы и авиаперевозчики специализируются на организации чартерных рейсов — рейсов, специально предназначенных для перевозки одной или очень небольшой партии груза. Чартерные рейсы часто очень дороги, но имеют преимущество в том, что они могут вылетать из определенного пункта отправления, прибывать в определенный пункт назначения и соответствовать требованиям к размерам и типу предлагаемого воздушного судна. При правильной организации чартера можно подобрать размер самолета в соответствии с размерами запрашиваемого груза, что позволит сэкономить на общих расходах, а также определить особые потребности, например, общие условия эксплуатации или ограничения по размерам воздушного судна. К сожалению, использование чартерных воздушных судов часто означает перебазирование воздушного судна из другого района, так как в желаемом пункте вылета может не оказаться точно такого же самолета. Это означает, что пользователям чартерных услуг, как правило, приходится оплачивать расходы на

перебазирование. Поскольку чартерные перевозки в основном осуществляются только одиночными воздушными судами, грузоотправители рискуют столкнуться с техническими неисправностями, которые также сдерживают весь процесс.

Аренда (лизинг) воздушных судов – в ситуациях, когда существуют долгосрочные, четко определенные потребности, организации могут выбрать аренду (лизинг) воздушных судов. Воздушные суда могут быть арендованы на месяцы или годы подряд, и арендованные воздушные суда могут использоваться на постоянной основе для удовлетворения потребностей по мере их развития. «Аренда без экипажа» — когда воздушное судно предоставляется агентству без дополнительной поддержки экипажа или технического обслуживания, а «аренда с экипажем» — это тип аренды, в рамках которого предоставляются пилоты, экипаж и техническое обслуживание воздушного судна. Аренда с экипажем обходится дороже, особенно в связи с тем, что экипажи рейсов и летный персонал получают оплату по коммерческим ставкам, а питание и жилье, как правило, являются частью контракта. Тем не менее, многие организации предпочитают аренду с экипажем в связи с тем, что сложность управления воздушными судами не будет возложена на специалистов, не разбирающихся в вопросах авиации.

Прочие аспекты — во время чрезвычайной ситуации воздушные грузы могут перевозиться различными специальными или нерегулярными средствами. Сюда может входить перевозка грузов на военных воздушных судах, на воздушных судах, находящихся в личном владении, или с помощью организаций, предлагающих друг другу свободное пространство в воздушных судах. Процесс использования нетрадиционного воздушного транспорта для перевозки грузов может иметь различные процедуры и пороги допуска. Независимо от типа перемещения, пользователи должны всегда соблюдать требования УГА и национальные правила импорта.