

**Ивченко Ю. В., 521 гр., Парыгина Д. В.**

Дальневосточный государственный университет  
путей сообщения, Хабаровск

## **СОВРЕМЕННЫЕ МЕТОДЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ**

В настоящее время в авиационной деятельности всё чаще применяются модернизированные методы обеспечения авиационной безопасности, которые, в свою очередь, отвечают соответствующим им требованиям и не уступают в качестве работы по сравнению с традиционными методами.

Авиационная безопасность – это, прежде всего, состояние защищенности авиации, которая обеспечивается путем выполнения комплекса мер, применяемых для защиты авиации от незаконного вмешательства в деятельность в области авиации.

Методы обеспечения безопасности преследуют такие цели, как:

- предотвращение происшествий в аэропорту, аэродроме, воздушном судне и т.д.;
- не допущение проноса холодного, огнестрельного и других видов оружия на территорию аэропорта;
- предотвращение пропуска на территорию аэропорта и на борт воздушного судна лиц несущим опасность окружающим;
- предотвращение террористического акта, как на территории аэропорта, так и на воздушном судне;
- не допущение угона воздушного судна.

Совершенствование методов обеспечения авиационной безопасности также подразумевает под собой затраты. Именно поэтому не так давно в соответствии с Указом Президента РФ Правительством РФ принята Комплексная программа обеспечения безопасности населения на транспорте на 2010 – 2013 гг. с объемом федерального финансирования 46,7 млрд руб. Данная программа напрямую способствовала совершенствованию и введению методов обеспечения безопасности в аэропортах Российской Федерации.

Тем не менее, модернизированные методы обеспечения авиационной безопасности снижают расход временных, кадровых и финансовых ресурсов, что значительно влияет на экономику авиапредприятий и способствует дальнейшему совершенствованию методов обеспечения авиационной безопасности.

**Рязанов Е.В., Белов В.И., 531 гр.,**  
Дальневосточный государственный университет  
путей сообщения, Хабаровск

## **ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ МНОГОСТОРОННЕГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ В ОБЛАСТИ ГА**

С момента своего основания ИКАО (международная организация гражданской авиации, ИКАО) ставит перед собой задачу по развитию воздушных перевозок в мировом масштабе, устранению налагаемых отдельными государствами ограничений в перевозках пассажиров, багажа, грузов и почты на международных воздушных линиях. Наиболее трудной для решения на многосторонней основе является проблема ставок и сборов за аэронавигационное и коммерческое обслуживание воздушных судов, полностью решить которую, в рамках ИКАО, до сих пор не удалось. Организация не смогла установить единства взглядов правительств и руководства аэропортов по вопросам стандартизации аэропортовых сборов.

Единство было достигнуто лишь в некоторых общих принципах, таких как: принцип отсутствия дискриминации; принцип долевого участия пользователей в расходах по содержанию аэропортов; принцип соотношения сборов как со стоимостью оборудования аэропортов, так и с возможностями авиакомпаний оплачивать эти сборы.

Кроме того, всеми странами был принят четвертый принцип, обязывающий использовать средства, необходимые для обеспечения безопасности полетов. Эти принципы включены в декларацию Совета ИКАО, опубликованную в документах ИКАО, а также в соответствующем «Руководстве», которое определяет сборы, взимаемые во всех аэропортах государств – членов ИКАО, а также политику соответствующих государств по этому вопросу. Это практически все, что ИКАО смогла достичь в многостороннем решении проблемы ставок и сборов за аэронавигационное и коммерческое обслуживание воздушных судов.

Основной проблемой экономического регулирования в рамках ИАТА (международная ассоциация воздушного транспорта, ИАТА) являются: вопросы международных авиационных тарифов и ставок сборов за авиатранспортные услуги и вопросы регулирования коммерческих условий международных воздушных перевозок. Последние, в свою очередь, включают в себя вопросы использования коммерческих прав при авиаперевозках, вопросы частоты и расписания полетов, вопросы регулирования объемов перевозок и провозной способности воздушных судов, вопросы выплаты комиссионных агентам по продаже авиаперевозок и другие коммерческие вопросы.

**Подпорина Д. К., 534 гр., Килькеева Ю. А.**  
Дальневосточный государственный университет  
путей сообщения, Хабаровск

## **СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ**

Основами государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности на период до 2020 года определено, что транспортная и авиационная безопасность остается одним из основных и приоритетных направлений деятельности нашего государства. Отмечается, что «необходимость предотвращения угроз террористического характера в отношении воздушных судов и объектов авиационной инфраструктуры» является составной частью государственных интересов Российской Федерации в области авиационной деятельности». Анализ состояния авиационной безопасности на объектах гражданской авиации, основанный на результатах инспекционных проверок, которые систематически осуществляются центральным аппаратом и территориальными органами Росавиации и контроля соответствия юридических лиц требованиям нормативных правовых документов, свидетельствует о наличии ряда характерных недостатков и несоответствий сертификационным требованиям, основными из которых являются: отсутствие сплошного периметрового ограждения; отсутствие, полностью или частично, патрульных дорог; отсутствие в ряде аэропортов автоматизированных систем контроля и управления доступом персонала; низкая оснащенность аэропортов, а также использование ими морально и физически устаревших, технических средств досмотра, а в некоторых случаях отсутствие таких средств и др.

В целях повышения защищенности объектов гражданской авиации от АНВ представляется необходимым: субъектам транспортной инфраструктуры в полном объеме реализовать мероприятия Планов обеспечения транспортной безопасности; специализированным предпринимательским структурам принимать активное участие в разработке новых образцов отечественных технических систем и средств досмотра, позволяющих в автоматизированном режиме выявлять взрывчатые вещества и предметы, запрещенные к перевозке; развивать кинологические службы на базе аэропортов и авиакомпаний; в полном объеме реализовать мероприятия в рамках Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте и федеральных целевых программ; осуществлять постоянный мониторинг состояния транспортной и авиационной безопасности на объектах гражданской авиации по результатам проведения мероприятий инспекционного контроля, контрольных проверок и незамедлительного реагирования на выявленные нарушения.

**Пименова В.О., 534 гр., Килькеева Ю.А.**

Дальневосточный государственный университет  
путей сообщения, Хабаровск

## **СОЗДАНИЕ ОПОРНОЙ СЕТИ АЭРОПОРТОВ**

Привлекательность аэропорта на роль узлового определяется следующими факторами: геополитическим положением; развитостью его инфраструктуры; емкостью внутреннего и международного рынка перевозок; уровнем обслуживания пассажиров и грузов в аэропорту. Вместе с этим имеется несколько критериев, определяющих готовность аэропорта выполнять функции хаба: способность организовать необходимое количество стыковок и отсутствие ограничений для их роста (например, в крупных зарубежных хабах среднее число прибывающих рейсов, с которых можно осуществить удобную по времени пересадку на вылетающий рейс, составляет от 50-70 ед. в час (Франкфурт, Амстердам) до 20-30 ед. (Хельсинки, Вена); соответствие пропускной способности пассажирского и грузового терминалов и аэропорта в целом, проходящему пассажиро- и грузопотоку; способность обеспечить время пересадки в соответствии с требованиями перевозчика и общемировой практикой посредством организации «стыковочных волн» и четкого выполнения расписания (например, оптимальное время стыковки достигается за счет сосредоточения входящих и исходящих международных и внутренних пассажиропотоков в едином аэровокзальном комплексе и наличия соответствующей системы обработки багажа); возможность развития аэропорта (площадь аэродрома, количество и расположение взлетно-посадочных полос, расстояние от аэродрома до населенных пунктов и др.).

Проблема создания сети узловых в России давно стала актуальной. В связи с большими размерами территории макрорегионов на востоке и севере страны, в дополнение к крупным узловым аэропортам - центрам макрорегиональных систем, возникает потребность в выделении субрегиональных систем аэропортов. Их должны возглавлять соответствующие субрегиональные авиахабы, иерархически подчиненные крупным (макрорегиональным) авиахабам. На Дальнем Востоке такими центрами могут стать аэропорты Певек, Магадан, Петропавловск- Камчатский и Южно-Сахалинск – наиболее крупные (после Хабаровска и Владивостока) по количеству обслуживаемых пассажиров и удобно расположенные по отношению к территории каждого из субрегионов. Новая пространственная организация деятельности российских аэропортов в виде иерархической территориальной системы позволит включить в авиационные маршруты новые направления, улучшить обслуживание пассажиров и сократить их время на перелеты, повысить экономическую эффективность авиационного транспорта и его роль в обеспечении транспортных перевозок в России.

**Михалева Л. С., 524 гр., Килькеева Ю.А.**

Дальневосточный государственный университет  
путей сообщения, Хабаровск

## **ВНЕДРЕНИЕ ИТ-ТЕХНОЛОГИЙ В ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПРЕДПРИЯТИЙ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА**

Отрасль авиаперевозок всегда была очень высокотехнологичной и поэтому развивается с учетом общемировых тенденций и требований. Использование ИТ-технологий предприятиями воздушного транспорта направлено на усовершенствование технологического процесса с целью оптимального удовлетворения потребностей пассажиров и авиакомпаний в услугах по наземному обслуживанию, помимо этого, инновации также активно используются и в развитии неавиационной деятельности объектов аэропортовой инфраструктуры. Цель внедрения технологий заключается, прежде всего, в совершенствовании качества обслуживания потребителей и повышении эффективности деятельности аэропортов и авиакомпаний. Мировым лидером в области предоставления информационных и телекоммуникационных решений для авиатранспортной отрасли, является швейцарская многонациональная информационная организация SITA (фр. *Société Internationale de Télécommunications Aéronautiques*). Все предложенные организацией проекты основываются на глобальных исследованиях, цель которых заключается в выявлении предпочтений всех участников авиаперевозочного процесса и определение новых более совершенных сфер взаимодействия.

Опыт использования ИТ-технологий ассоциируется с выражением «Большая тройка» – три тренда: мобильный телефон, социальные сети и база данных. Внутреннее и внешнее развитие систем, позволило выйти предприятиям на новый уровень, не только. Основная доля активно внедряемых приходится на системы общего пользования (69%), входящие в основную программу и предназначенные главным образом для обслуживания пассажиров. На стадии пилотных проектов находятся облачные сервисы, которые могли бы не только значительно упростить технологическую составляющую, и тем самым повысить эффективность взаимодействия основных субъектов авиаперевозочного процесса, но и способствовали бы совершенствованию управляемости информационных потоков. Также в режиме ожидания пока находятся системы отслеживания местоположения персонала, пассажиров, багажа и коммуникации ближнего пользования, эффективность использования которых очевидна не только разработчикам, но и тем пользователям, которые запустили тестовые проекты. Что касается представителей российского рынка, то на сегодняшний день они тоже достаточно активно внедряют ИТ - технологии, но это как правило касается только крупных авиапредприятий.

**Майснер К. А., 544 гр., Килькеева Ю.А.**  
Дальневосточный государственный университет  
путей сообщения, Хабаровск

## **СИСТЕМА АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ: ЗАРУБЕЖНЫЙ И РОССИЙСКИЙ ОПЫТ**

Авиационная безопасность обеспечивается службами авиационной безопасности аэропортов во взаимодействии с подразделениями ведомственной охраны федерального органа исполнительной власти, уполномоченного в области транспорта, а также органами внутренних дел, службами авиационной безопасности эксплуатантов (авиационных предприятий), а также иными уполномоченными органами в соответствии с федеральными законами.

Наибольшее количество актов незаконного вмешательства отмечено в период с 1970 по 1979 гг. За этот период в мире зарегистрировано примерно 700 случаев попыток захвата и угонов воздушных судов (ВС), погибло свыше 1100 человек, ранено свыше 1000 человек. Помимо таких преступлений, как попытки захвата и угон ВС, угроз в адрес ГА, появляются новые виды преступлений: попытки диверсий, нападения на земле с захватом заложников (с целью шантажа и вымогательства), несанкционированные проникновения в ВС, блокирование ВС и объектов ВТ, а также другие инциденты. Характер преступлений становится более организованным и жестоким.

Если в мире за последние 37 лет количество только попыток захвата и угонов ВС в среднем ежегодно колеблется в пределах 31 случая (т. е. стабильно), то в СССР и в РФ в периоды: с 1958 по 1979 гг.; с 1980 по 1989 гг.; с 1990 по 1997 гг. количество попыток захвата и угонов ВС в среднем составляло 1, 2 и 8 случаев соответственно.

Высокий процент успешных попыток захвата и угона самолётов в первые годы активизации преступных действий, явился результатом попустительства ряда государств, не принявших практически никаких мер по отношению к лицам, виновным в угоне ВС на их территорию.

Мировое сообщество своевременно осознало надвигающуюся опасность на воздушный транспорт и адекватно отреагировало на растущую тенденцию воздушного терроризма. Создано международное правовое обеспечение борьбы с терроризмом. Заключены международные конвенции о преступлениях на воздушном транспорте. В настоящее время борьба с воздушным терроризмом приобретает все большее значение в деятельности мирового сообщества. Во многих странах мира созданы высоко профессиональные подразделения по борьбе с терроризмом.

Очевидно, что для обеспечения авиационной безопасности в аэропорту необходимо выполнение всего комплекса мер, правил и норм по безопасности.

**Волкова Ю. А., 544 гр., Копейкина С. В.**

Дальневосточный государственный университет  
путей сообщения, Хабаровск

## **ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ИНТЕРНЕТ-ТЕХНОЛОГИЙ ПРЕДПРИЯТИЯМИ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА**

Авиабилеты занимают наибольшую долю среди туристических услуг, продаваемых в Интернете. По различным данным, на них приходится 55 – 59%. Преимущества интернет-покупки билета заключаются в том, что бронирующий получает полную информацию о всех возможных перелётах, предложенных авиакомпаниями на данном маршруте, а также видит структуру образования цены авиабилета, с указанием платы за саму перевозку и сборов аэропорта.

Особенности поиска авиабилетов конкретных сайтов зависят от типа GDS (англ. Global Distribution System, GDS), на основе которого они работают. GDS – глобальная дистрибьюторская система, которая формируется из основных международных компьютерных систем онлайн-резервирования (англ. computer reservations system, CRS). Системы CRS разрабатывались, создавались и впоследствии использовались авиакомпаниями для максимального увеличения эффективности их работы, а также увеличения количества и качества продаж. Позднее системы онлайн-резервирования стали доступны туристическим агентствам. Основными системами GDS являются международные системы Amadeus, Galileo, Sabre, Worldspan, Gabriel, Patheo, Abacus, а также российская Sirena-Travel. В комплексе дополнительных услуг ресурсов бронирования и продажи билетов также могут быть значительные отличия. На одном ресурсе пользователь имеет доступ к опции бронирования комплексного пакета «перелет+отель+авто», на другом ресурсе такая опция может быть недоступна.

Однако, несмотря на столь активный рост спроса, пока лишь некоторым компаниям на российском рынке удается выработать грамотную стратегию продвижения авиатранспортных услуг в Интернете, разработать сайт с онлайн-услугами таким образом, чтобы он устраивал большинство покупателей. Авиакомпаниям необходимо заимствовать для своего бизнеса технологии, распространенные в ритейл-сфере. В частности, собирать и обрабатывать персональные данные таким образом, чтобы в дальнейшем делать для клиентов персонализированные предложения. Дальнейшее расширение присутствия авиакомпаний в Интернете будет зависеть не только от тех IT-решений, в которые инвестируют перевозчики, но также от поведения авиакомпаний в Сети и их умения общаться со своими пассажирами.

**Сливко В.А., 54К гр., Спирина В.В.**

Дальневосточный государственный университет  
путей сообщения, Хабаровск.

## **ИНФОРМАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ В УПРАВЛЕНИИ ДОХОДАМИ АВИАПЕРЕВОЗОК**

Для оперативного управления авиаперевозками и максимизации доходов, получаемых авиакомпанией от их выполнения, необходимо своевременно получать достоверную информацию об объемах собственных продаж, производных показателях авиаперевозок. В результате роста пассажиропотока необходимость грамотного ценообразования становится все более острой. Именно ввиду сложности управления авиаперевозками ИТ технологии являются неотъемлемой частью организации эффективной работы всех процессов в авиакомпании.

Ведущим отраслевым разработчиком информационных технологий для гражданской авиации является институт автоматизированных технологий на воздушном транспорте, который предлагает для авиакомпаний комплексную информационную систему «СОФИ-Авиакомпания», предназначенную для учета доходов основной деятельности авиакомпании. Современной сегментно-ориентированной системой управления доходами авиакомпании является «Сирена Ревеню». Она обеспечивает максимизацию доходов авиакомпании от продажи пассажирских перевозок за счет определения оптимальных пределов продаж по классам бронирования, также позволяет снижать операционные затраты авиакомпании благодаря уменьшению количества требуемых ресурсов. Авиакомпания получает возможность сосредоточиться на тех направлениях и рейсах, которые приносят наибольший доход. Системой komponующийся из взаимосвязанных подсистем, каждая из которых предназначена для выполнения функций по обработке определенного вида документопотока является автоматизированная система управления «Азия», которая полностью удовлетворяет международно-признанным требованиям авиакомпаний.

Внедрение программ управления доходами стало одним из основных факторов повышения конкурентоспособности авиакомпаний на мировом рынке авиауслуг. Совершенствование этих систем увеличивает доходы авиакомпаний на 2-5%. Рост коэффициентов загрузки рейсов авиаперевозчиков вследствие применения подобных методов позволяет компаниям удерживать долю рынка, компетентно устанавливать количество мест по тем или иным классам обслуживания, и тем самым извлекать наибольшую прибыль повышая конкурентоспособность. Введение в действие таких программ также создает благоприятные условия для присоединения российских авиакомпаний к мировым альянсам.



**Коржова П.Г., 54к гр., Спирина В.В**

Дальневосточный государственный университет  
путей сообщения, Хабаровск

## **ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ГЛОБАЛЬНЫХ ДИСТРИБУТИВНЫХ СИСТЕМ**

В настоящее время каждой авиакомпании для продажи авиабилетов на свои рейсы нужна какая-либо система дистрибуции. Регулярные авиаперевозчики во всем мире используют глобальные дистрибутивные системы. Бюджетные или lowcost авиакомпании до недавнего времени использовали собственные системы продаж, расположенные на сайтах, но высокая конкуренция подтолкнула их искать дополнительные каналы сбыта. На данный момент многие дискаунтеры активно сотрудничают с глобальными дистрибутивными системами, предлагая свои ресурсы рейсов к продаже. ГДС в свою очередь активно предлагают турфирмам и агентствам, использующим системы бронирования дополнительные услуги по продаже бюджетных авиакомпаний.

До недавнего времени в России эксплуатировалась единственная отечественная система бронирования билетов – «Сирена» в разных модификациях. Создавая на ее основе специализированные средства расширяющие возможности базовой системы наши производители вывели в свет усовершенствованную компьютерную систему бронирования – «Алеан». Системный комплекс «Алеан» это компьютерная система бронирования нового поколения, построенная на новейших технологиях, позволяющая в любое время дня и ночи получать самую точную информацию о свободных местах в гостиницах и санаториях. Она очень полезна как для турагентств, так как здесь содержится информация с фотографиями около 900 объектов размещения, так и для самих объектов размещения, то есть гостиниц, пансионатов и турбаз. Подключение к данной системе расширяет агентскую сеть и повышает продажи, минуя телефонную и бумажную волокиту. Кроме того, это прекрасный инструмент мониторинга рынка дающий возможность во время менять цены.

Большое значение для государства имеет возможность не допустить освоения своего рынка зарубежными компаниями, тем самым упустив за границу большой финансовый поток, поэтому очень важно иметь свою систему бронирования и работать с западными конкурентами на условиях взаимовыгодного партнерства.

Ввод в строй системы, построенной на базе самых передовых технологий, даст возможность существенно улучшить обслуживание авиапассажиров. Откроет авиакомпаниям новые возможности для бизнеса и, кроме того, позволит воспрепятствовать экспансии западных систем этого класса, защитив тем самым экономическое пространство России.

**Юсупова А.С., 526 гр., Спирина В.В.**

Дальневосточный государственный университет  
путей сообщения, Хабаровск

## **РАЗВИТИЕ ПРОИЗВОДСТВА ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ В УСЛОВИЯХ ПРИМЕНЕНИЯ САНКЦИЙ**

Среди поставляемых в российский парк самолетов лидерами являются западные воздушные суда, доля которых в объеме поставок пассажирских самолетов приблизилась к 90%. Это указывает на высокую зависимость российского рынка авиаперевозок от импортной техники.

При всём удобстве использования западных воздушных судов в эксплуатации и налаженном послепродажном обслуживании, любые серьёзные санкции в этом направлении могут парализовать перевозки во всей стране.

Сложившаяся ситуация позволяет прогнозировать несколько возможных путей дальнейшего развития отечественного гражданского самолётостроения и гражданской авиации России.

В целях сохранения за Россией статуса мировой авиационной державы государство признает развитие отечественной гражданской авиации одним из национальных приоритетов, гармонизирует нормативно-правовые документы, регламентирующие деятельность гражданской авиации, с документами международного авиационного сообщества. В результате решаются задачи сохранения гражданской авиации страны, роста объёмов авиаперевозок, удовлетворения потребностей граждан России в воздушном сообщении.

Однако возможен и другой путь развития событий, вследствие существующего дефицита отечественных воздушных судов рынок заполнится западными авиакомпаниями, а российские авиакомпании перейдут к эксплуатации западных самолётов. В таком случае велика вероятность того, что гражданская авиация страны попадет в полную зависимость от зарубежных производителей воздушных судов, и, как следствие, возрастут цены на перевозки, образуется большое количество безработных из числа пилотов, инженеров и авиатехников.

Проблемы продвижения на рынок новых отечественных самолетов во многом являются следствием глубокого экономического кризиса 90-х годов. Однако усилия, предпринимаемые государством по возрождению российской авиапромышленности, в последние годы дают положительные результаты.

Следует отметить, что успешное продвижение на рынок воздушных судов российского производства возможно только в том случае, если их приобретение и эксплуатация будут экономически выгодны для авиакомпаний по сравнению с эксплуатацией зарубежных аналогов. Таким образом, можно сделать вывод, что это проблема не только авиапромышленности, но и государственной политики в целом.

**Чайка Е. М., 544 гр., Килькеева Ю. А.**

Дальневосточный государственный университет  
путей сообщения, Хабаровск

## **РАЗВИТИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПОСРЕДСТВОМ ВНЕДРЕНИЯ СИСТЕМЫ ПРОФАЙЛИНГА**

Службы авиационной безопасности аэропорта находятся на последнем рубеже антитеррористической защищенности. Сначала работают спецслужбы, которые на предварительном этапе пытаются выявить террористов среди пассажиров. Наиболее часто теракты происходят на объектах воздушного транспорта, так как влекут за собой наибольшее количество жертв и представляют минимальную угрозу для террористов. Таким образом, борьба с терроризмом и обеспечение авиационной безопасности - одна из главных задач государства. Защита от террористических актов на транспорте предполагает разработку различных технологий, позволяющих быстро и эффективно предотвращать такого рода явления. Практика показала, что степень защищенности транспортного объекта зависит от применения как можно более широкого спектра научно-практических методик, охватывающих различные области человеческих знаний. Посредством применения только досмотровой техники невозможно решить проблему выявления потенциального террориста.

В основе концепции профайлинга лежит положение о том, что каждый пассажир может оказаться террористом, а каждый предмет – взрывным устройством или оружием и т. д.; поэтому все мероприятия, проводимые в рамках рассматриваемой технологии, призваны подтвердить или опровергнуть данное утверждение. Работа с пассажиром может начинаться со сбора предварительной информации о нем по различным базам данных. Затем, согласно существующей на сегодня практике, перед регистрацией на рейс изучаются путевые документы пассажира, досматриваются все перевозимые им вещи, анализируется общий облик, поведение человека и сопровождающих его лиц.

В профайлинге разработана специальная система контрольного опроса по багажу, которая позволяет выявить возможное наличие опасных или запрещенных к транспортировке предметов, перевозимых пассажиром или переданных ему другими людьми.

В системе профайлинга большой интерес представляют особенности поведенческих реакций пассажира и сопровождающих его лиц. Общение с пассажирами по вопросам, выходящим за рамки проверки билетов и багажа, требует хорошо развитого интеллекта и достаточно высокой эрудиции. Специфика работы – дефицит времени – диктует необходимость иметь способность быстро анализировать большой объем информации и делать правильные логические выводы за короткий промежуток времени.

**Швецова А.Л., 541 гр., Парыгина Д. В.**

Дальневосточный государственный университет  
путей сообщения Хабаровск

## **ОРГАНИЗАЦИЯ ОРНИТОЛОГИЧЕСКОЙ СЛУЖБЫ В АЭРОПОРТУ**

Орнитология – одна из важнейших наук в современной авиации. Главная задача орнитологической службы – сделать территорию аэропорта как можно менее привлекательной для птиц. Задача авиационного орнитолога - обеспечение безопасности полетов, создавая дискомфортные условия для нахождения птиц на территории аэродрома и прилегающей местности.

Международная организация гражданской авиации (ИКАО) каждый год регистрирует в мире примерно около 5 тысяч случаев столкновения воздушных судов с птицами. По данным группы авиационной орнитологии ГосНИИ Гражданской авиации, своеобразный пик был зарегистрирован в 1987 году для СССР - 393 случая столкновений гражданских воздушных судов с птицами. В России такие столкновения тоже довольно часты: от 50 до 70 в год.

В 1967 году проблему предотвращения самолетов с птицами начали исследовать в институте гражданской авиации (ГосНИИ ГА), позже была создана "Отраслевая группа авиационной орнитологии (ОГАО)".

Для этого сотрудники регулярно вырубают кустарники, осушают заболоченные участки и убирают мусор, чтобы ликвидировать места гнездования и кормёжки. В будущем наверняка появятся более усовершенствованные методы борьбы с птицами и отпадет надобность их уничтожения. Однако, уже сейчас работа выглядит результативной: за 2014 год зафиксировано всего два случая столкновения птицы и самолета против 13-ти в прошлом.

Проблемы орнитологического обеспечения полётов актуальны во всём мире, хотя в России они зачастую отодвигаются на второй план из-за недостатка средств и, главным образом, из-за недопонимания важности этих проблем чиновниками различного уровня. Зачастую столкновения, не приведшие к повреждению воздушного судна, просто не регистрируются по взаимной договорённости между авиакомпаниями и аэропортовыми службами. Некоторые материалы расследований содержат недостоверную информацию по группам и видам птиц, участвовавших в столкновении, что вызвано отсутствием специалистов и отсутствием специальной подготовки у персонала на местах. Статистические показатели крайне важны для оценки положения в отрасли, касающегося защиты от птиц, и генерации взвешенных управленческих решений на федеральном уровне. Без определения местных видов птиц, создающих опасность для полетов (это мероприятие нужно рассматривать как базовое в комплексе орнитологического обеспечения безопасности полетов — ООБП), невозможно выстроить эффективную защиту ВС в районе аэродрома.

**Архипова А. А., 541гр., Парыгина Д. В.**

Дальневосточный государственный университет  
путей сообщения, Хабаровск

## **СТИМУЛИРОВАНИЕ ПРОДАЖ ГРУЗОВОГО АГЕНТА АВИАКОМПАНИИ: МЕТОДЫ, СРЕДСТВА И ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ**

Авиаперевозки – относительно молодая отрасль в сфере перевозок грузов, которая с каждым днем становится все более востребованной. Сегодня невозможно представить себе нашу жизнь без тех благ, которые обеспечивает индустрия воздушных грузоперевозок.

Грузовые перевозки осуществляются на основании заключения договора между перевозчиком и грузоотправителем.

Грузовые агенты играют с каждым годом все большую роль в перевозочном процессе, так как всю первичную работу по подготовке груза к отправке и сопутствующий сервис оказывают именно они. Более того, от них зависит сама продажа услуг авиакомпании, так как на современном рынке они являются посредниками между авиакомпаниями и грузоотправителями /грузополучателями.

Можно выделить следующие направления стимулирования авиаперевозок:

- реклама;
- организация стендов, выставок, витрин;
- использование средств массовой информации;
- рассылка материалов по почте;
- public relations;
- непосредственный контакт с клиентами и агентами;
- спонсорская деятельность;
- выпуск и продажа сувениров, подарков и т.д.

Авиакомпаниям необходимо поощрять достижение и превышение агентами заданных ключевых показателей эффективности. Такая работа требует введения системы бонусных комиссионных, изменение предложения услуг агентам в зависимости от результатов их работы. Один из путей повышения эффективности – повышение эффективности системы комиссионного вознаграждения путем перераспределения общей суммы выплачиваемых комиссионных в пользу бонусных.

**Волкова М.Ю., 531 гр., Парыгина Д. В.**

Дальневосточный государственный университет  
путей сообщения, Хабаровск

## **СКИДКИ И ЛЬГОТЫ, ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ ПРИ ПРОДАЖЕ АВИАПЕРЕВОЗОК**

Для того, чтобы удержать и при возможности привлечь новых клиентов, отечественные авиакомпании делают скидки на определенные рейсы и предоставляют льготы для определенных слоев населения. Выгода авиакомпаний при этом не только в увеличении продаж, но и в возможности получения с их помощью дополнительной прибыли. Дополнительная прибыль возможна в том случае, когда полученная экономия превышает размер скидки. Самым распространенным видом скидок, являются скидки для детей, которые в зависимости от возраста ребенка могут составлять от 25 до 90 процентов.

Многие авиакомпании запускают бонусные программы «мили», при помощи которых часто летающие с одной авиакомпанией пассажиры могут накапливать бонусы и летать со скидками или совсем бесплатно.

В последнее время большое распространение получили акции и специальные предложения. Например, авиакомпания «S 7» в период с 03 по 13 февраля 2015 года проводила акцию, в рамках которой можно было приобрести билеты по многим внутренним направлениям со скидкой до 50 процентов, для рейсов, которые будут выполняться с 05 февраля по 31 мая 2015 года. Такого рода акции предоставляют пассажиру не только привилегии, но и подразумевают под собой некие ограничения, что необходимо учитывать при приобретении билета.

Льготы на авиабилеты предоставляются инвалидам, пенсионерам и другим льготным категориям граждан в зависимости от направления перелета, а также от сезона. Субсидии выделяются из федерального бюджета. Так, примером могут служить льготы для дальневосточников, чтобы россияне не старше 23 лет и не моложе 60, а для женщин не моложе 55 могли по более низкой цене летать по России. Более 4 млрд. рублей планируется направить правительством в 2015 году на субсидирование авиаперевозок на Дальнем Востоке, из них 1,3 млрд. рублей – на субсидирование 15 межрегиональных маршрутов. В 2014 году по программам субсидирования авиаперелетов на Дальний Восток было направлено 3,4 млрд рублей, субсидировались авиаперевозки по 31 магистральному и 12 межрегиональным направлениям, перевезено более 450 тысяч человек.

Таким образом, предоставляемые авиакомпаниями скидки и льготы не только способствуют сохранению покупательской способности граждан, но и поддержанию благоприятного имиджа перевозчика.

**Шемякин М.С., 514 гр., Копейкина С.В.**

Дальневосточный государственный университет  
путей сообщения, Хабаровск

## **ПРОБЛЕМЫ РЕЖИМА «ОТКРЫТОГО НЕБА» ПРИ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ В РФ**

Режим «Открытого неба» - это мера правительства страны по снижению вмешательства государства в сферу коммерческой деятельности авиакомпаний, а именно в вопросы определения маршрута перевозок, тарифа, трафика и т.п., способствуя либерализации воздушного пространства. Такие меры оказывают прямой и косвенный эффекты. С точки зрения прямого эффекта, эти меры развивают авиационный транспорт, тем самым создавая больше экономических возможностей для каждого государства в условиях современных тенденциях мировой экономики: интеграции и регионализации. Косвенный эффект заключается в том, что политика «Открытого неба», как один из дерегулятивных актов, предусматривает не только «Открытое небо», но и снятие ограничений на участие новых авиакомпаний и открытие новых маршрутов, влияет на формирование прибыли в отраслях экономики за счет ее формирования в гражданской авиации, приводит к росту ВВП, стимулирует международную торговлю, увеличивает занятость населения, развивает бизнес и т.д.

Соглашение об «Открытом небе» формирует рынок воздушных перевозок между двумя подписавшими сторонами. Это позволяет любому количеству авиакомпаний из любой страны выполнять неограниченное количество полетов между городами-парами в этих двух странах без существенных ограничений по объему, частоте полетов или стоимости. Как правило, это подразумевает предоставление 3-й и 4-й свободы воздуха.

Соглашение об «Открытом небе» может быть многосторонним, региональным или двусторонним. Его положения могут применяться в определенном регионе или на территории всей страны.

Однако, рассчитывая на экономические выгоды от введения режима «Открытого неба», нужно оценить все риски. Для этого правительство страны должно ответить на такие вопросы как:

- Обладает ли национальный перевозчик достаточным потенциалом до введения режима «Открытого неба»?
- Принесет ли введение данного режима негативные факторы для других сфер?

Несмотря на возможные рискованные ситуации экономическая целесообразность развития режима «Открытого неба» вполне очевидна.