

Замятина Я.А., Мирошниченко В.Е., 511 гр., Парыгина Д.В.

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ АВИАКОМПАНИЙ НА РЫНКЕ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

Сегодня гражданская авиация переживает не лучшие времена. Авиакомпании сталкиваются с множеством проблем, требующих принятия срочных мер.

Таковыми проблемами можно считать: обновление парка воздушных судов, чрезмерную конкуренцию на внутренних авиалиниях, проблему недостаточного финансирования, возможность отмены для авиакомпаний льгот по уплате НДС, рост стоимости на авиационный керосин (на 20% и выше), сокращение пассажирооборота (за 9 месяцев 2015 года перевозки пассажиров на международных линиях по сравнению с аналогичным периодом 2014 года уменьшились на 13,8%), рост нерегулируемых государством тарифов на аэропортовые услуги (в некоторых аэропортах – до 50% и выше), обеспечение безопасности перевозок.

Для решения данных проблем необходимо принять такие меры, как модернизация используемой при обслуживании воздушного движения системы наблюдения, навигации и связи, предотвращение недобросовестной конкуренции российских авиакомпаний между собой, защита российского рынка авиаперевозок от нерегулируемого проникновения на него иностранных авиакомпаний, создание механизмов по облегчению доступа к кредитным ресурсам, совершенствование механизмов субсидирования перевозок на местных и региональных маршрутах, увеличить в 1,5 раза размер возмещаемого из бюджета Российской Федерации акциза на авиатопливо и др.

Перспективы развития рынка авиаперевозок связаны со структуризацией, повышением эффективности и финансовой стабильности авиакомпаний. Важным условием повышения стабильности отрасли является участие Российских авиакомпаний в глобальных международных альянсах, а также сотрудничество российских авиаперевозчиков с перевозчиками стран СНГ и транспортными компаниями других видов транспорта.

Для обеспечения интересов российских авиакомпаний и государства в организации международного воздушного сообщения и внутренних перевозок необходимо создание общегосударственной системы регулирования временных интервалов для обеспечения рейса в аэропорту.

Ивченко Ю.В., 531 гр., Парыгина Д.В.

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТ РАЗВИТИЯ НЕАВИАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В АЭРОПОРТАХ

Уже несколько десятилетий в аэропортах пользуется популярностью неавиационная деятельность, в которой всё чаще применяются наиболее усовершенствованные методы обеспечения комфортабельности поездки и пребывания в аэропорту пассажиров, которые, в свою очередь, заинтересованы пользованием данных услуг.

Неавиационная деятельность – это деятельность на территории аэропортов по предоставлению на коммерческой основе сервисных услуг пассажирам. К неавиационной деятельности относятся такие сферы деятельности, как: торговля, общественное питание, почтово-банковские операции, гостиничные услуги, культурно-развлекательные услуги, операции по парковке и аренде транспортных средств и др.

Неавиационные виды деятельности являются важной статьёй доходов для большинства аэропортов мира. По расчетам зарубежных специалистов отрасли, в структуре доходов аэропортов мира они составляют в среднем 15-20% от доходов, получаемых от основной эксплуатационной деятельности аэропортов, а в отдельных случаях достигают 30-40%. Важно, что из года в год распределение доходов аэропорта растет в сторону увеличения именно в неавиационную отрасль.

Однако международный опыт развития неавиационной деятельности в аэропортах стимулирует российские аэропорты к введению различных услуг неавиационной деятельности, что несравненно увеличит прибыль от данной сферы и повлияет на спрос авиаперевозок, а также привлечет иностранных граждан, которые предпочитают более комфортное времяпрепровождение в аэропортах.

Также, зарубежными исследованиями было выявлено, что наибольшая прибыль аэропортов исходит из неавиационной деятельности, и в частности от ее ассортимента в аэропорте. Из этого следует, что неавиационная деятельность является важной частью деятельности и функционирования аэропорта, а также

сможет повлиять на интерес к России и русской культуре, внутренний и международный въездной туризм, повышение спроса на воздушные перевозки и мнение о российской сфере услуг.

Долгова А.В., 541гр., Филиппова Г.А.

СПЕЦИФИКА ОРГАНИЗАЦИИ КОММЕРЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В АЭРОНАВИГАЦИОННЫХ ПРЕДПРИЯТИЯХ

Спецификой деятельности аэронавигационных служб является предоставление аэронавигационного обслуживания полетов, которое включает в себя основные направления, например, как: организация воздушного движения, поиск и спасение, предоставление метеорологической информации и т.д. При осуществлении данной деятельности, главным приоритетом является обеспечение безопасности полетов.

В России аэронавигационное обслуживание предоставляет ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», деятельность которой регулируется государством, а именно, через государственный орган – Росавиация.

Несмотря на значительную долю участия государства в организации данной деятельности, аэронавигационные предприятия вправе осуществлять коммерческую деятельность.

За рубежом, активно решается вопрос, применения рыночных механизмов, включая, создание конкуренции при предоставлении аэронавигационных услуг. Данное предложение преследует цель – удешевления стоимости на авиаперевозки.

В России, к данному вопросу относятся достаточно осторожно, поскольку многие государственные деятели считают, что авиация не то место, где следует применять данную практику, поскольку она является неэффективной для обеспечения главного критерия – безопасности полетов.

Большое значение в России уделяется вопросам повышения стоимости ставок сбора за аэронавигационное обслуживание, которые обеспечивают формирование главного источника дохода ФГУП «Госкорпорация по ОрВД». Повышение подразумевает увеличение прибыли предприятия, для

модернизации оборудования и технических средств, необходимых для предоставления качественного аэронавигационного обслуживания.

Специфичность коммерческой деятельности в сфере аэронавигационного обслуживания заключается в том, что получение прибыли – это не основной принцип и мотив при ее осуществлении. Свидетельством тому, является документ ИКАО, в котором отмечено, что любая выгода, даже выгода, возникшая при сохранении окружающей среды – является в своем роде коммерцией.

Подпорина Д.К., 544 гр., Миронов И.Г.

АНАЛИЗ ПРОБЛЕМ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Основами государственной политики Российской Федерации на период до 2020 года, определено, что транспортная и авиационная безопасность является одним из основных и приоритетных направлений деятельности нашего государства. Ежегодно разрабатываются новые нормативно-правовые акты в области транспортной безопасности, а так же вносятся изменения в существующие. Но проблема несоответствия законодательства остается все так же актуальной. Федеральные законы противоречат другим документам, а в ряде случаев и сами себе. Необходимо работать над этим вопросом, предавать огласке, создавая научные конференции, говоря о проблеме в журналах и других средствах массовой информации. Нельзя допустить чтобы противоречия в законе допустили новую катастрофу.

Другая проблема, не менее важная - низкая оснащенность современными техническими средствами для обеспечения транспортной безопасности. Мир терроризма (а терроризм главная проблема мира) прогрессивно развивается, и чтобы бороться с ним, необходимо разрабатывать и внедрять новые технологии и технические средства на объекты, уничтожение которых может способствовать ослаблению государства, или же исполнение целей террористов. Чтобы уберечь объект, необходимо начинать с того, что есть на каждом объекте: периметр. Защита периметра основа безопасности любого объекта. В работе предлагается установить инженерно-технические средства, такие как: средства

принудительной остановки транспортных средств, защита ограждения с помощью проволочной сети, система видеонаблюдения с детектором движения.

Проблем в области транспортной безопасности существует достаточно. О них необходимо говорить, с ними необходимо бороться. Бороться на уровне государства, на уровне предприятия и на уровне каждого человека. Соблюдать законы и правила обязан каждый гражданин нашей страны.

Белькова Е.О., 524 гр., Копейкина С.В.

ПРОФАЙЛИНГ КАК СИСТЕМА МЕР ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Высокий фон криминогенной активности в России и в мире, расширение масштабов преступной деятельности и терроризма придают особую значимость проблеме обеспечения общественной безопасности и своевременного предотвращения противоправных действий. Одним из перспективных подходов к этой проблеме является внедрение в работу служб безопасности и правоохранительных органов технологии профайлинга. Методика профайлинга была применена к предполетному досмотру в зоне регистрации в конце 1970-х гг. израильской авиакомпанией «Эль-Аль» как способ усиления мер безопасности в ответ на возросшую террористическую активность.

Профайлинг – это технологии предотвращения противоправных действий посредством выявления потенциально опасных лиц и ситуаций с использованием методов прикладной психологии.

На сегодняшний день в России нет четкой правовой и методической базы, которая обосновывала бы саму сущность профайлинга и его практическое применение для выявления потенциально опасных лиц.

Концепция профайлинга опирается на понимание признака как специфической черты или свойства предмета, которые позволяют наблюдателю

выделить и распознать его среди других, возможно, похожих объектов. Каждый объект имеет множество признаков. Противоправное поведение тоже имеет определенный набор признаков, которые выделяют его среди других явлений.

Выявление, фиксация и анализ указанных признаков является основой для дальнейшей классификации пассажиров. С точки зрения угрозы для рейса, всех пассажиров можно условно разделить на две группы (профили): неопасных и потенциально опасных.

Профайлинг может проводить специальный сотрудник САБ, инспектор САБ, сотрудник ОВД.

При проведении профайлинга можно выделить основные этапы технологии, которые представляют собой целостный процесс выявления потенциально опасных лиц и ситуаций: первичное наблюдение за пассажиром и анализ первого впечатления, проверка документов, беседа с пассажиром, опрос пассажира по обнаруженным подозрительным моментам, характеристика пассажира.

При формировании российской системы профайлинга возможно и даже необходимо опираться на значительный опыт успешного использования израильской модели профайлинга, при этом не забывая об адаптации к условиям российской социально-политической ситуации и особенности террористических угроз.

Иванова В.Ю., 524 гр., Копейкина С.В.

ПРИМЕНЕНИЕ «ОВЕРБУКИНГА» АВИАКОМПАНИЯМИ ДЛЯ ПОВЫШЕНИЯ ДОХОДНОСТИ СВОЕГО БИЗНЕСА

«Овербукинг» как стратегия сбыта впервые возник в воздушном транспорте США в 1950-е годы. Возникновение его связано с маркетинговой политикой, которую проводили авиакомпании США в то время. Стратегия «овербукинга» была придумана с целью уменьшения убытков в пассажирских перевозках. Суть этой стратегии состояла в том, чтобы предъявлять к продаже больше билетов, чем было мест в самолёте, в расчёте на то, что часть пассажиров не полетит этим рейсом и вернёт билеты. Существенным минусом «овербукинга» был риск того, что на посадку в самолет придут все пассажиры, которые купили билеты.

Следует выделить ряд проблем, стоящих на пути законного и в то же время экономически эффективного внедрения сверхлимитных продаж на рейсах российских авиаперевозчиков. К таковым относятся в первую очередь особенности государственного регулирования отрасли пассажирских

авиаперевозок: отсутствие ответственности перевозчика и отсутствие законодательно регламентированных прав пассажиров, отсутствие алгоритма взаимодействия пассажира и перевозчика на предполетной регистрации. Существует и чисто технологическая проблема интеграции алгоритмов оптимизации «овербукинга» в автоматизированные системы управления доходами. В законодательных актах, регулирующих отрасль воздушных перевозок в России, не зафиксированы размеры финансовых выплат в случае отказа пассажиру в посадке на рейс.

Можно по-разному относиться к практике перепродажи билетов, в просторечии называемой «овербукингом», но ряд российских авиакомпаний пользуется ею уже длительное время. Серый правовой статус овербукинга, который и не разрешен, и не запрещен российским правом, не позволяет авиакомпаниям использовать его более широко, а пассажирам — рассчитывать на достойную компенсацию в тех случаях, когда им отказано в посадке на рейс.

Таким образом, можно сделать вывод, что «овербукинг» нельзя ни запретить, ни легализовать — это повседневная практика авиакомпаний. Что можно и нужно сделать — это более четко прописать ответственность авиакомпании перед пассажирами в случае ненадлежащего исполнения договора о воздушной перевозке. И, разумеется, контролировать исполнение этих правил.

Пименова В.О., 544 гр., Бурцева И.Н.

СЕРТИФИКАЦИЯ ОПЕРАТОРОВ АЭРОПОРТОВ

Согласно ФАП№286 «Требования к операторам аэродромов гражданской авиации. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие операторов аэродромов гражданской авиации требованиям федеральных авиационных правил», в уполномоченный орган подаётся заявление о выдаче сертификата с прилагаемыми копиями руководства по аэродрому, учредительных документов, опись прилагаемых в ФАП документов. В связи с тем, что данный законодательный акт принят недавно, попытаемся подробно рассмотреть механизм его реализации, учесть возможные трудности при

оформлении документации и разработке плана написания руководства по аэродрому.

Требования к аэродромам, процедурам их сертификации и регистрации прописаны в ряде авиационных правил, административных регламентах и детализированных перечнях документов, предоставляемых в Росавиацию. Согласно Воздушному Кодексу Российской Федерации и принятым на её основе ФАП№251 обязательной сертификации подлежат аэродромы, выполняющие международные перевозки и (или) принимающие ВС вместимостью более 20 пассажиров. В остальных случаях к заявлению о регистрации прилагается акт внутреннего аудита.

Сертификат оператору аэродрома гражданской авиации выдаётся федеральным органом исполнительной власти и является бессрочным. Согласно требованиям ФАП, оператор аэродрома должен обеспечить: поддержание лётного поля аэродрома в постоянной эксплуатационной готовности; светотехническое и энергетическое обеспечение; комплекс мер для аварийно-спасательных и противопожарных работ.

Деятельность оператора аэродрома гражданской авиации должно осуществляться в соответствии с руководством по аэродрому, разработанным руководителем оператора аэродрома. Оно должно быть доступно и соблюдаться всеми работниками данной организации. В связи с тем, что руководство затрагивает широкий спектр вопросов, в его формировании должны быть задействованы специалисты, компетентные в данных вопросах. Поэтому, существует предложение по созданию соответствующей группы для разработки и внедрению руководства по аэродрому, каждый из членов которой будет действовать соответственно с утверждённой иерархией ответственности. Сложность состоит в том, что каждый раздел руководства состоит из множества подпунктов. Это существенно осложняет выполнение данной работы.

Манченко В.А., 541 гр., Пионтовский И.Н.

КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ КОММЕРЧЕСКИХ ОРГАНИЗАЦИЙ

Вопросы повышения конкурентоспособности коммерческой организации служат основой проблемы конкурентоспособности всей современной российской экономики. Задача сохранения и укрепления рыночных позиций

отечественных фирм становится еще более актуальной в условиях стремительно развивающейся глобализации и еще большего углубления международного разделения труда. В современных условиях российской экономики, принципиально изменяется подход к созданию систем обеспечения конкурентоспособности коммерческой организации.

Под конкурентоспособностью понимают свойство объекта, характеризующееся степенью потенциального или реального удовлетворения им конкретной потребности по сравнению с аналогичными объектами, представленными на том или ином рынке. В наиболее широком понимании, конкурентоспособность коммерческой организации характеризует возможности и динамику ее приспособления к условиям рыночной конкуренции.

Конкурентоспособность товаров и услуг, и конкурентоспособность их производителя продукции соотносятся между собой как часть и целое. На уровень конкурентоспособности коммерческой организации очень сильное воздействие оказывают научно-технический уровень, степень совершенства технологии производства, использование новейших открытий и изобретений, внедрение технологических инноваций и современных средств автоматизации производства.

Финансовый менеджмент, или управление финансовыми ресурсами и отношениями, охватывает систему принципов, методов, форм и приёмов регулирования рыночного механизма в сфере финансов с целью повышения конкурентоспособности коммерческой организации.

Информация – важнейший ресурс для любой современной коммерческой организации. Эффективное использование информационных ресурсов необходимо любой фирме для формирования конкурентоспособной стратегии. Рациональное использование информации дает возможность руководству принимать взвешенные и своевременные решения, соответствующие реакции потребителей на рыночное предложение. От эффективности принимаемых решений во многом и будет зависеть конкурентоспособность коммерческой организации.

Юсупова А.С., 534 гр., Спирина В.В.

АВТОМАТИЗАЦИЯ СИСТЕМЫ ИНСПЕКЦИОННОГО КОНТРОЛЯ ЭКСПЛУАТАНТОВ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

На сегодняшний день Федеральными авиационными правилами № 246 предусмотрено обязательное проведение инспекционных проверок в соответствии с заявками эксплуатантов, а также периодических и внеплановых проверок. Приказом Министерства Транспорта № 587 с 16 апреля 2015 г. введена в эксплуатацию федеральная государственная информационная система «Автоматизированная система электронных контрольных карт, применяемых для проведения инспекционного контроля эксплуатантов» в межрегиональных территориальных управлениях воздушного транспорта и управлениях центрального аппарата Росавиации.

Автоматизированная система электронных контрольных карт во много раз упрощает работу Управления летной эксплуатации, поскольку отсутствует риск потерять нужный документ, позволяет быстро и качественно обрабатывать результаты инспекционных проверок. Годовой план и поручения на проведение инспекционного контроля на месяц находятся в постоянном доступном режиме как для специалистов центрального аппарата Росавиации, так и для межрегионального территориального управления.

Данная система помогает обеспечивать формирование плана проверок на год и формирование поручений на проведение проверок на месяц; ведение и хранение данных об утвержденных программах и заданиях на проведение проверок, результатов проверок и результатов устранения эксплуатантами выявленных несоответствий, а также контроль соблюдения установленных сроков. Это способствует облегчению работы членов комиссии инспекционной проверки, так как контрольные карты проверок можно заполнять в ходе проверки на электронном носителе. Все документы, которые раньше необходимо было заполнять вручную, теперь заменены на сохраняемые файлы в базе данных Системы.

Автоматизированная система электронных контрольных карт позволяет решать задачу автоматизированного оформления и контроля выполнения проверок, и их централизованное хранение. Благодаря централизованному хранению данных обеспечивается интеграция участников процесса инспектирования в единое информационное пространство, повышается целостность и объективность информации по проверкам, что положительно влияет на повышение безопасности полётов.

В настоящее время на Дальнем Востоке данная система находится в стадии внедрения, также ведутся разработки по расширению возможностей данной системы с целью полной автоматизации процесса проверок эксплуатанта.