**Содержание**

Введение

1. История развития воздушного транспорта

1.1 Летательные аппараты от древности до наших дней

1.2 Техническое обеспечение авиаперевозок

1.3. Краткая характеристика отдельных аэропортов России

2. Обслуживание туристов воздушным транспортом

2.1 Правовые основы регулирования перевозок туристов воздушным транспортом

2.2 Общие правила перевозки туристов и багажа

3. Авиационные перевозки в России

4. Взаимодействие туристских организаций с авиакомпаниями

4.1. Перевозка туристов чартерными рейсами

4.2. Услуги, предоставляемые авиакомпаниями

4.3. Международные авиационные организации

Заключение

Список используемой литературы

**Введение**

Транспорт – одна из важнейших составных частей материальной базы экономики любой страны. С давних времён транспорт является двигателем прогресса. Человек использовал любые подручные средства для перевозки людей и грузов. С изобретением колеса, а несколько позже и различных типов двигателей, человек стал соответственно развивать и средства передвижения: повозки, кареты, паровозы, самолёты и т.д. Это позволяло совершать поездки на большие расстояния и с различными целями.

Международный туризм подразумевает передвижение людей из страны в страну. При изучении его развития очень важно определить его взаимоотношения с индустрией транспорта. Успехи на генерирующих рынках туризма и адекватная транспортная инфраструктура составляют одну из важнейших предпосылок развития любого туристского центра. Со своей стороны спрос в туризме стимулировал быстрое развитие индустрии транспорта. Существенную роль в этом сыграли также научно-технические достижения в индустрии транспорта за последние десятилетия.

Туризм полностью зависит от транспорта, его безопасности, скорости и удобств, предоставляемых туристу во время его передвижения. Понимание основ взаимоотношений с транспортными компаниями, правил взаимодействия с ними в вопросах обеспечения безопасности пассажиров и их имущества, обслуживания, использования соответствующих скидок и льгот при продажах имеет важное значение, как для туристов, так и для организаторов путешествий. Развитие туризма сдерживается тем, что транспортные системы в ряде стран не соответствуют мировым стандартам по удобству, эффективности и безопасности, а транспортные проекты в части строительства новых аэропортов, автомобильных и железных дорог требуют для своей реализации огромных инвестиций и времени.

Меньше половины всех международных путешествий осуществляется по наземным дорогам, при этом роль воздушного транспорта ежегодно повышается.

В 1992 г. только 5% путешественников использовали систему железных дорог для международных перемещений (главным образом по Европе) и 8% путешествовали на пароходах и паромах (например, между Великобританией и Францией, Италией и Грецией, Швецией и Данией), а 40% туристов добирались к месту назначения самолетами[[1]](#footnote-1).

Согласно статистике темпы роста популярности авиатранспорта выше, чем автотранспорта, что обусловливается все большим расширением географии путешествий и существующей устойчивой тенденцией к сокращению сроков путешествия в пользу их частоты (рост краткосрочных туров на дальние расстояния). Все это вызывает пристальное внимание туристского бизнеса к авиационным перевозкам. Самолеты - самый популярный вид транспорта в мире. Это же можно сказать и об авиаперевозках в туризме. И этому есть ряд причин:

• во-первых, авиация - самый быстрый и удобный вид транспорта при переездах на дальние расстояния;

• во-вторых, сервис на авиарейсах в настоящее время имеет привлекательный для туристов вид;

• в-третьих, авиационные компании напрямую и через международные сети бронирования и резервирования выплачивают туристским агентствам комиссионные за каждое забронированное в самолете место, мотивируя их тем самым выбирать авиаперевозки.

Воздушный транспорт является одной из наиболее быстро и динамично развивающихся отраслей мирового хозяйства и с каждым годом занимает все более прочные позиции в общемировой транспортной системе[[2]](#footnote-2).

Целью данного исследования является общая характеристика туристских авиаперевозок.

Для достижения цели в курсовой работе необходимо решить следующие задачи: 1) рассмотреть особенности воздушных перевозок; 2) изучить некоторые аспекты обслуживания туристов авиатранспортом; 3) рассмотреть взаимодействия туристических организаций с авиакомпанией; 4) изучить правовые основы регулирования перевозок туристов воздушным транспортом.

Для написания данной курсовой работы были использованы такие источники литературы как: Гуляев В.Г. Организация туристской деятельности. – М.: НОЛИДЖ, 1996; Чудновский А.Д., Жукова М. А. менеджмент туризма: Учебник. – М. : Финансы и статистика, 2003.; Биржаков М.Б., Никифоров В.И. Индустрия туризма: Перевозки – СПб.: Изд.дом «Герда», 2001.; Осипова О.Я. транспортное обслуживание туристов: Учебн. Пособие для студентов высш. учебн. Заведений. – М.: Издательский центр «Академия», 2004. и другие.

1. **История развития воздушного транспорта**
   1. **Летательные аппараты от древности до наших дней**

**Воздушные шары и дирижабли**

Полеты на воздушном шаре были красочно описаны Жюль Верном в его фантастических рассказах. Воздушному шару более 220 лет, у него сложная и драматичная история развития: возвращение в конце 20 века и интенсивное развитие в целях туризма, рекламы, спорта. Сегодня баллонинг – это уникальная и доходная отрасль системы предприятий и уникальный, привлекающий внимание всех без исключения метод аттракции. Катание на воздушных шарах – элитное развлечение для состоятельных туристов.

Первый воздушный шар был придуман и построен в 1783 г. братьями Монгольфье. Это был огромный воздушный шар, который заполнялся горячим воздухом. Первым человеком, кто совершил полет на воздушном шаре, был Джин-Франкос. Это произошло 15 октября 1783 г. и стало началом эры воздухоплавания. Конструкция воздушного шара мало изменилась с момента его изобретения до настоящего времени. Воздушный шар почти всегда имеет сферическую или грушевидную форму.

В 1852 г. Генри Гиффард установил небольшой паровой двигатель в гондоле воздушного шара. Этот двигатель вращал пропеллер, который позволял совершать направление движения воздушного корабля со скоростью 8 км в час против ветра. Лишь через 46 лет в 1898 г. Альберто Сантос-Дюмонт, богатый бразилец, живущий в Париже, начал экспериментировать с бензиновыми двигателями внутреннего сгорания для привода пропеллера воздушных шаров. 19 октября 1901 г. он поднял в воздух сигарообразный воздушный шар и совершил 11-ти км полет над Парижем. В начале 20 века воздушный шары стали использовать для научных целей при изучении стратосферы, и в 1901 г. был совершен первый высотный подъем.

В Начале века, в 1914 г., Hans Berliner совершил путешествие на воздушном шаре из Германии до Урала.

Неуправляемые воздушные шары были реконструированы в дирижабли, которые несли моторы и воздушные винты, сложные системы управления. В Германии успешно развивалось дирижаблестроение — строились и эксплуатировались огромные воздушные корабли с прочным каркасом из легких сплавов, обтянутым прорезиненной тканью, газонаполненным многосекционным корпусом. Самый крупный корабль имел сигарообразную форму 245 м в длину и 41 м в диаметре, он мог нести 50 пассажиров с командой 60 чел. в прицепляемой гондоле или груз 215 тонн.

В 1910 г. Цепеллин открыл компанию, которая осуществила в течение трех лет коммерческие перевозки более 14 тыс. пассажиров. Эти воздушные корабли покрыли расстояние более 61 тыс. км без аварий. В 1919 г. дирижабль впервые пересек Атлантический океан. В 1929 г. дирижабль «Граф Цепеллин» совершил беспримерный полет вокруг Земли. Дирижабль Hindenburg совершил десять регулярных коммерческих рейсов через Атлантику.

Использовались дирижабли и военных целях. В период Первой мировой и Второй мировой войны дирижабли и воздушные шары различных конструкций применялись в боевых действиях для наблюдений и разведки, охоты за подводным лодками, для устройства противовоздушных заграждений. Формально последний дирижабль был снят с вооружения в США только в 1962 г. В эпоху интенсивного развития научно-технического прогресса во второй половине XX века воздушные шары стали активно использоваться для целей совершения путешествий, туризма и спортивных соревнований[[3]](#footnote-3).

**Планеры**

Первоначально была создана конструкция летательного аппарата — планера glider— аэродинамически совершенного, способного, используя подъемную силу воздушных потоков, бесшумно парить часами в воздушном пространстве. Пионером планеризма был немец Otto Lilienthal (1848-96 г.). Джон Монгомери (США) примерно в эти же годы построил планер и спускал его с воздушного шара. Несколько позднее в 1896 г. Octave Chanute, американский изобретатель, построил легко и устойчиво управляемый планер. Изобретатели Orville и Wilbur Wright в 1902 г. усовершенствовали планер за счет регулировки элементов крыла и хвостовой части. В общем случае планер обрел формы привычного нам сегодня самолета.

Начиная с 1935 г. планеры, оборудованные научной аппаратурой, широко при­менялись для аэронавигационных и метеорологических целей. Планеры использовались во время Второй мировой войны, для доставки небольших разведгрупп и десанта.

В послевоенное время разработаны весьма аэродинамически совершенные формы фюзеляжа для планеров.

##### Парашют

Парашют - устройство из прочной ткани, которое раскрывается в воздухе подобно зонтику и используется для замедления спуска предмета или человека на землю с высоты в воздухе. Исходно — парашют придуман для обеспечения спа­сения из поврежденного самолета или летательного аппарата и используется для этих целей до сего времени, за исключением гражданской авиации в целях пассажирских перевозок.

Парашют был изобретен одновременно с воздушным шаром, однако независимо от этой конструкции (и в точном переводе с французского означает «предотвращающий падение»). Есть сведения, что в 1306 г. в Китае акробаты использовали зонты для прыжков с высоты. Впервые демонстрация парашюта была осуществлена во Франции в 1783 г. Некто Луи Себастьян Ленорманд прилюдно спрыгнул с дерева с двумя пляжными зонтиками. Француз Andre-Jacques Garnerin был первым профессиональным парашютистом, он совершил множество прыжков с парашютом, включая один с высоты 2400 м в Англии в 1802г.

Парашютинг («parachuting») или «skydiving» стал популярным спортом parafoils, международные соревнования проводятся с 1950 г. Создана Федерация парашютного спорта. Активно участвуют военнослужащие, молодежь и даже инвалиды. Парашют используется для высадки групп туристов в труднодоступные районы, например, на Северный Полюс, а также спасателей. Прыжки с парашютом — распространенный спорт и развлечение. Прыгают молодые и старые.

Прыжки с парашютом осуществляются не только с самолетов, но и высоких обрывов и горных склонов.

#### Вертолет

Вертолет — уникальный летательный аппарат, способный вертикально взлетать и садиться на небольшую площадку, висеть в воздухе, осуществлять горизонтальный управляемый полет, в том числе в разных направлениях — вперед, назад, боком, совершать виражи и другие фигуры пилотажа.

В отличие от обычного самолета, вертолет не имеет крыльев. Подъемную силу создает горизонтально расположенный над кабиной винт с регулируемым углом установки лопастей.

Вертолет способен нести груз или пассажиров. Пассажирские вертолеты разделяются на три категории по пассажировместимости: первая от 2 до 5 пассажиров; вторая от 5 до 12 пассажиров. Для этих категорий обычно используются небольшие вертолеты с одним двигателем. Третья категория крупных машин способна перевозить от 12 до 40 пассажиров и используется в коммерческих перевозках.

Гениальный Леонардо да Винчи в 1438 г. создал предпосылки конструкции вертолета и разработал винт, способ­ный подниматься и снижаться вертикально, но реализовать его идею на практике стало доступно лишь значительно позднее.

Первый прототип современного вертолета был построен французами Launoy и Bienvenu в 1784 г. (т.е. значительно ранее самолетов и планеров). В 1843 г. англичанин Д. Кейлей соорудил паровой вертолет, однако конструкция была слишком громоздка и тяжела и могла подниматься от земли на метр. Вертолет, способный подняться воздух и висеть несколько минут над землей, удалось соорудить французу Полю Корну лишь в 1907 г., однако способов управления машиной в полете не было создано и на испытаниях аппарат привязывали к земле канатами. В 1916 г. австрийцы создали более удачную конструкцию аппарата, который поднялся в беспилотном режиме на 200-метровую высоту и пробыл в воздухе один час, однако по-прежнему аппарат был привязан к земле тросами.

В 1931 г. была реализована идея конвертоплана, т.е. самолета с моторами, которые могли поворачиваться из горизонтального положения в вертикальное и обеспечивать практически вертикальную посадку и взлет. В настоящее время такие самолеты широко используются в военной авиации. Разработки конструкций вертолетов проводились довольно интенсивно в разных странах, но только к 1938 г. удалось создать вертолет, который достиг высоты 3000 м и выполнил более чем часовой пилотируемый полет. Активно в различных странах вертолетостроение стало развиваться лишь после Второй мировой войны. В СССР было создано несколько удачных конструкций вертолетов, в том числе самый мощный — МИ-26, способный поднимать до 40 т груза.

Сегодня вертолеты обладают высокой надежностью, способностью долго находится в воздухе, использоваться в сложных погодных условиях. Скорость перемещения вертолета достигает 200-220 км в час, дальность полета ограничивается емкостью топливных баков. На вертолете в 1982 г. совершено кругосветное путешествие, которое заняло 29 дней и 3 часа. Средняя скорость полета составила 55 км/час[[4]](#footnote-4).

* 1. **Техническое обеспечение авиаперевозок**

Последние десятилетия XX в. охарактеризовались существенным ростом авиационных перевозок во всем мире. В значительной степени это обусловлено положительными тенденциями в мировой экономике, расширением торговых связей, а также бурным развитием туризма. Однако транспортное обслуживание путешественников на воздушных лайнерах повлекло за собой возникновение ряда проблем, связанных с такими причинами, как:

- отторжение территорий под строительство и оборудование аэропортов;

- увеличение выбросов в атмосферу вредных веществ от отработанного топлива;

- шумовые загрязнения окружающей среды.

Поэтому вопросы, касающиеся технического обеспечения воздушных перевозок, являются очень актуальными и предполагают два важных направления в их решении: 1) совершенствование самой авиатехники и 2) модернизация аэропортов. Кратко остановимся на рассмотрении этих направлений.

Совершенствование авиатехники

Наибольшую популярность в пассажирских перевозках получили современные самолеты, различной модификации. Главными причинами являются, безусловно, и, прежде всего, высокая надежность, грузоподъемность, пассажировместимость и дальность полета с полной нагрузкой без дозаправки топливом до 12 тыс. км. Другим критерием является критичность к длине взлетно-посадочн6ой полосе (ВПП).

В современном мире существует несколько крупных авиастроительных предприятий, которые производят гражданские самолеты для авиаперевозок. Самыми крупными из них являются американская компания «Boeing», европейский консорциум «Airbus Industry» и англо-французский консорциум «British Aerospace-Sud-Аvia»[[5]](#footnote-5).

Компания «Boeing» носит имя основателя этой известной всему миру фирмы — лесопромышленника Уильямса Боинга, который в 1916 г. построил первую модель своего самолета, предназначенную для перевозки почты. В настоящее время фирма выпускает пассажирские лайнеры различных модификаций и моделей — В-737, В-747, В-757, В-767, В-777, отличающиеся техническими характеристиками, дальностью полета и вместимостью. Все машины семейства «Boeing» отличаются высокой надежностью, комфортными условиями для пассажиров, соответствуют экологическим требованиям. Последняя разработка самолетов семейства «Boeing» — В-777 признан самым безопасным и технически оснащенным в мире — практически весь полет может выполняться им в автоматическом режиме. В России эксплуатируются модели В-737, В-767 и В-777. В ближайшем будущем компания «Boeing» не собирается создавать совершенно новый тип воздушного лайнера, так как ее политика в этом отношении направлена на усовершенствование имеющихся моделей В-747, В-767 и В-777.

Самолетостроительный консорциум «Airbus Industry» создан в июле 1967 г. рядом европейских фирм при поддержке правительств Франции, Англии, Германии и Испании, решивших положить конец монополии США на авиарынке. Первый самолет этой компании А-300В поднялся в воздух в октябре 1972 г. Семейство воздушных лайнеров европейского консорциума имеет высокую экономичность, низкие показатели по расходу топлива и уровню выбросов в атмосферу, очень удобно при перевозке грузов.

В настоящее время «Airbus Industry» занимается созданием суперлайнера А-380. Этот самолет будет перевозить от 500 до 700 пассажиров на маршрутах большой протяженности и до 1000 человек на коротких рейсах. Двухпалубная конструкция машины обусловлена тем, что современные аэропорты мира не могут принимать лайнеры с размахом крыла более 80 м, поэтому увеличить емкость пассажирских судов другим способом пока не представляется возможным. На борту нового самолета будут небольшие офисы, деловые центры, спальные отсеки, места для развлечений — спортивные и игровые залы, которые задумано разместить под полом главной палубы. Здесь же будут находиться места отдыха для экипажа, кухонные блоки, туалеты. Суперлайнер соответствует современным экологическим характеристикам, и, кроме того, он на 20 % экономичнее своих собратьев. Заявку на приобретение нового аэробуса А-380 уже сделали авиакомпании «Air France», «Singapore Airlines» и «Dubai Emirate». В целом к 2016 г. «Airbus Industry» собирается обновить более половины мирового самолетного парка, выпустив 16 000 новых самолетов разных типов.

Если говорить о сверхзвуковых пассажирских самолетах, то это единственные в мире сверхзвуковые лайнеры «Concord», разработанные и построенные англо-французским консорциумом British Aerospace-Sud-Аvia в 1969 г. Скорость такого самолета в 2 раза выше скорости звука, что позволяет ему пересекать Атлантику за 3 ч, вместимость — 130 человек. Всего было построено 14 машин этого класса, которые принадлежат двум авиакомпаниям - «British Airways» и «Air France». До последнего времени они эксплуатировались в основном на трансатлантических линиях, а также на некоторых чартерных маршрутах и обслуживали, главным образом, богатых, состоятельных клиентов. Однако после трагических событий 11 сентября 2001 г. в США спрос на перевозка на них резко упал. В связи с этим «British Airways» и «Air France» заявили, что с мая 2003 г. все лайнеры семейства «Concord» снимаются с эксплуатации.

Бизнес-джет - специальный самолет с турбореактивными двигателями business-jet, оборудованный для перевозки VIР — бизнесменов, государственных деятелей, музыкантов и др. В мире эксплуатируется более 2000 больших реактивных лайнеров типа business-jet, в том числе в России — более 100. За рубежом для этой цели чаще всего используются американские самолеты Senna, французские — Falcom и британские — ВАе-125, В России чаще всего это ЯК-40 с салоном, оборудованным под летающий офис (такие самолеты имеет; например, Автоваз). Многие современные западные бизнесмены используют для быстрых поездок небольшие военные сверхзвуковые самолеты, приобретаемые для этой цели в частное пользование.

Запрет на полеты в европейском пространстве, обусловленный повышенными шумовыми характеристиками устаревших отечественных самолетов, заставляет национальных перевозчиков обновлять свой самолетный парк. Решать эту проблему можно по-разному: один путь — модернизация имеющихся транспортных средств; другой путь — покупка иностранной подержанной авиатехники; третий — более тесное сотрудничество с российскими заводами, которые должны и в принципе могут производить современные самолеты, отвечающие мировым и европейским стандартам.

Модернизация старых двигателей требует от 5 до 7 млн. $ США и более (для четырехмоторного лайнера), в связи, с чем многие специалисты считают, что тратить такие деньги на старую технику нет смысла. В связи с этим многие крупные российские перевозчики идут по пути приобретения воздушных судов зарубежного производства, таких как «Boeing» и «Airbus», однако средним и мелким авиакомпаниям зачастую это не под силу.

Третий путь до последнего времени в значительной степени осложнялся отсутствием механизма реализации самолетов. Ведь один лайнер стоит несколько десятков миллионов долларов (например, Ту-214 стоит 25 — 26 млн. $ США) — такие деньги единовременно вряд ли могут найтись даже у крупной авиакомпании. Поэтому обычно в мировой практике воздушные суда строятся и реализуются по лизинговым схемам или под конкретный заказ. Лизинг подразумевает постепенный выкуп лайнера после внесения аванса (по некоторым данным — до 15 % его стоимости). Остальные платежи осуществляются помесячно, что составляет примерно 1 % стоимости самолета. При этом самолет уже летает и сам зарабатывает на свой выкуп. Во всем мире правительства поддерживают авиационный лизинг своими гарантиями[[6]](#footnote-6).

К сожалению, все вышеназванные самолеты последнего поколения (Ту-204, Ту-214, Ту-334) к 2006 г. могут вновь перестать соответствовать шумовым нормам в связи с очередным ужесточением требований стандартов, которые с 2006 г. собирается вводить ICAO. Однако отечественные авиастроители пока не готовы предложить серийные образцы новой техники, удовлетворяющие европейским нормам, что является одной из главных проблем технического обеспечения авиаперевозок в настоящий момент и ближайшее время[[7]](#footnote-7).

**1.3. Краткая характеристика отдельных аэропортов России**

Аэропорт Шереметьево расположен в 28 км северо-западнее Москвы и в 11 км от МКАД (Московской кольцевой автомобильной дороги). Территориально и функционально он разделен на 2 сектора — Шереметьево-1 и Шереметьево-2. Первый терминал был сдан в эксплуатацию в 1959 г., второй - в 1980 г., накануне XXII Олимпийских игр. Аэродром аэропорта обслуживают оба действующих терминала, он способен принимать все существующие типы воздушных судов отечественного и зарубежного производства. В конце лета 2002 г. аэропорт получил международный сертификат, позволяющий ему бесперебойно работать в метеоусловиях любой сложности. Аэропорт Шереметьево стал вторым аэропортом СНГ, после киевского Борисполя, и первым в России, получившим III категорию метеоминимума ICAO, разрешающую самолетам заходить на посадку при видимости от 0 м по высоте и всего 200 м по дальности.

Общая пропускная способность обоих терминалов не превышает 10 млн. пассажиров в год, что практически исчерпывает возможности аэропорта. Особенно тяжело летом, а также на новогодние праздники, рождественские каникулы, когда десятки тысяч россиян стремятся улететь на отдых за рубеж. Условия аэропорта уже не позволяют обслуживать пассажиров в соответствии с международными требованиями, поэтому в последние годы поток туристов из Европы в Азию стал перемещаться в Вену, Франкфурт, Хельсинки, хотя самый кратчайший путь из Европы в Азию лежит через Москву. В связи с этим в настоящее время в аэропорту началось строительство третьего терминала с пропускной способностью 8 —10 млн. человек в год. Новый терминал будет обслуживать рейсы иностранных авиакомпаний, а также внутренние и международные рейсы отечественных перевозчиков. Его собираются сдать в эксплуатацию в 2004 г.

Аэропорт Домодедово расположен в 22 км к югу от МКАД. Он был построен в 1964 г. как базовый аэропорт для дальнемагистральных полетов в Сибирь, на Дальний Восток и в Среднюю Азию. В 1992 г. он получил статус международного, а в 1996 г. началась его крупная реконструкция. В настоящее время этот аэропорт способен принимать любые типы отечественных и зарубежных воздушных судов, к тому же он не имеет ограничений по взлету и посадке, а также по уровню шума в ночное время. Это единственный аэропорт в Московском авиационном узле, где независимо могут использоваться две параллельные взлетно-посадочные полосы с пропускной способностью 20 и 60 воздушных судов/ч при простых метеоусловиях и 7 и 12 — при сложных. Аэропорт имеет множество зарезервированных земель, что позволяет ему при необходимости к двум действующим построить еще две взлетно-посадочные полосы.

Аэродром оборудован магистральными рулежными дорожками, сетью скоростных и соединительных рулежных дорожек, перроном с 92 местами для стоянок воздушных судов.

Общая площадь аэровокзала составляет 63 000 кв. м, пропускная способность — 2100 пассажиров/ч на российском секторе и 1100 пассажиров/ч на международном. Аэровокзал имеет комфортабельные залы для пассажиров, оборудованные по последнему слову техники и оформлению интерьеров. В них установлено 42 стойки автоматизированной системы регистрации пассажиров и обработки багажа, что практически исключает очереди.

В аэровокзале расположены многочисленные магазины, кафе, рестораны, имеется отделение банка и почты. В международной зоне к услугам пассажиров магазин «Duty-Free» и бар. Посадка и высадка пассажиров осуществляются с помощью телескопических и крытых трапов, комфортабельных автобусов «Неоплан».

В аэропортовый комплекс «Домодедово» входит полностью реконструированный гостиничный комплекс «Домодедово Аэротель», соответствующий классу «4 звезды» по европейским стандартам качества.

Аэропорт Домодедово занимает первое место в стране по внутренним и международным грузовым авиаперевозкам. Его карго-терминал имеет пропускную способность до 1300 т в сутки, уровень технической оснащенности соответствует лучшим мировым стандартам. Помимо этого, аэропорт Домодедово является одним из крупнейших авиаремонтных предприятий — в его ремонтных ангарах может находиться сразу четыре самолета типа Ил-8б.

Основным аэропортом северо-западного региона России является аэропорт Пулково, открытый дли пассажирских перевозок в июле 1934 г. В настоящее время аэропорт связан с 65 городами России и СНГ и с 48 городами дальнего зарубежья. География полетов простирается от Северной Америки до Японии и Таиланда, от Кольского полуострова до Африки и Индии.

Аэродром аэропорта имеет две взлетно-посадочные полосы, систему рулежных дорожек, три пассажирских и два грузовых перрона. Аэропорт располагает двумя аэровокзальными комплексами Пулково-1 и Пулково-2. В 1998 г. аэропорт Пулково был признан лучшим аэропортом России. Согласно плану развития предприятия, который разработан до 2015 г., предполагается строительство третьего терминала Пулково-3, а также строительство гостиницы на 300 номеров с бизнес-центром.

Таким образом, можно провести наблюдения развития авиационного транспорта с начала его возникновения, до настоящих дней, рассматривая крупнейшие авиастроительные предприятия мира и современные аэропорты российской Федерации. Контраст между древними временами и современными новшествами даёт понять насколько активно развивалось усовершенствование авиации на протяжении многих тысячелетий. Авиационный транспорт от «примитивного» развился до более комфортабельного, что даёт туристам больше возможностей для путешествий в более удобных условиях.

**2. Обслуживание туристов воздушным транспортом**

**2.1 Правовые основы регулирования перевозок туристов воздушным транспортом**

Воздушная перевозка представляет собой транспортировку пассажиров и багажа, выполняемую авиационными предприятиями на воздушных судах за установленную плату, а также наземными транспортными средствами перевозчика[[8]](#footnote-8).

Внутренняя воздушная перевозка — воздушная перевозка, при которой пункт отправления, пункт назначения и все пункты посадок расположены на территории одного государства.

Международная воздушная перевозка — воздушная перевозка, при которой пункт отправления и пункт назначения расположены: соответственно на территории двух государств; на территории одного государства, если предусмотрен пункт (пункты) посадки на территории другого государства[[9]](#footnote-9).

Регулирование перевозок воздушным транспортом осуществляется в соответствии с международным законодательством (если перевозка носит международный характер) или с национальным законодательством (если перевозка носит внутренний характер). Основными документами, регулирующими международные воздушные перевозки, являются международные глобальные и двусторонние конвенции.

Одним из первых правовых документов в области международной гражданской авиации явилась Варшавская Конвенция «Соглашение для унификации основных правил международных воздушных перевозок» от 12 октября 1929 г. с изменениями и дополнениями 1955 и 1975 гг.. Впоследствии Варшавская конвенция нашла развитие в дополнениях и изменениях, внесенных Гаагским протоколом 1955г., Гватемальским протоколом 1971г. и Монреальским протоколом 1975г[[10]](#footnote-10).

4 ноября 2003г. вступила в силу Монреальская конвенция, (заключенная под эгидой ICAO в 1999г.), которая отменила лимиты, установленные Варшавской конвенцией по выплатам пострадавшим в авиакатастрофе и их родственникам. Более того, эта конвенция ввела двухуровневую систему ответственности. К моменту вступления в силу Монреалькую конвенцию подписало 31 государство: Барбадос, Бахрейн, Белиз, Ботсвана, Македония, Греция, Иордания, Камерун, Канада, Кения, Кипр, Колумбия, Кувейт, Мексика, Намибия, Нигерия, Новая Зеландия, Танзания, ОАЭ, Панама, Парагвай, Перу, Португалия, Румыния, Сирия, Словакия, Словения, США, Чешская Республика, Эстония, Япония.

Другим важным документом международного воздушного права в области регулярного воздушного сообщения является Чикагская «Конвенция о международной гражданской авиации» 1944г. Чи­кагской конвенцией был заложен ряд принципов осуществления полетов в мировом воздушном пространстве, согласно которым каждое договаривающееся государство предоставляет другим договаривающимся государствам следующие права:

- пролетать над его территорией без посадки;

- приземляться с некоммерческими целями (для заправки, смены экипажа, технических целей и др.);

- выгружать пассажиров, почту и груз, взятые на борт на территории государства, национальную принадлежность которого имеет воздушное судно;

- брать на борт пассажиров, почту и груз с местом назначения на территории государства, национальную принадлежность которого имеет воздушное судно;

- брать на борт пассажиров, почту, и груз с местом назначения на территории любого другого договаривающегося государства и право выгружать пассажиров, почту и груз, прибывшие с любой такой территории[[11]](#footnote-11).

Позднее эти принципы были расширены правом осуществлять перевозки пассажиров, почты и грузов между партнером по Соглашению и третьей стороной в обоих направлениях через свою территорию или по воздушной линии, не проходящей над территорией своей страны, а также правом осуществлять перевозки пассажиров и грузов по внутренним линиям другой страны—участницы Соглашения.

Среди правовых документов, регламентирующих международное воздушное сообщение, важное значение имеют также «Соглашение о международном воздушном транспорте» (Чикаго, 1944г.); «Соглашение о транзите по международным воздушным линиям» (Чикаго, 1944г.); Римская «Конвенция о возмещении вреда, причи­ненного иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности» (Рим, 1952г.); Токийская «Конвенция о правонарушениях и некоторых других действиях, совершенных на борту воздушного судна» (Токио, 1963г.) и др.

Каждая авиакомпания определяет правила перевозки людей и грузов самостоятельно. Эти правила должны соответствовать национальному законодательству стран, по которым проходит маршрут поездки, и международным двухсторонним и многосторонним договорам. Если они вступают в противоречие с национальным законодательством какого-либо государства, то на территории этого государства они имеют силу лишь в части, не противоречащей законам.

Задачами государственного регулирования являются:

1. создание условий для эффективного функционирования гражданской авиации (сохранение и развитие авиационной инфраструктуры, ведение государственного реестра воздушных судов, совершенствование процедур лицензирования и сертификации авиационной техники, работ и услуг, аттестации авиационного персонала и т.д.);
2. создание условий для добросовестной конкуренции в гражданской авиации;
3. развитие нормативной правовой базы в отрасли гражданской авиации;
4. совершенствование системы подготовки и переподготовки кадров, технических средств обучения, обеспечение высокого уровня квалификации авиационного персонала;
5. координация деятельности по строительству и эксплуатации аэропортов и аэродромов;
6. обеспечение мониторинга технико-эксплуатационного состояния парка воздушных судов и наземных служб;
7. приведение деятельности авиационных предприятий в соответствие с требованиями законодательства Российской Федерации[[12]](#footnote-12).

**2.2 Общие правила перевозки туристов и багажа**

**Правила перевозки авиапассажиров**

Воздушная перевозка осуществляется на основе заключения договора перевозки пассажира, груза или почты с перевозчиком.

Перевозчик - это эксплуатант, который имеет лицензию на осу­ществление воздушной перевозки пассажиров, багажа или почты[[13]](#footnote-13).

По договору воздушной перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира воздушного судна в пункт назначения с предоставлением ему места на воздушном судне, совершающем рейс, указанный в билете, а в случае воздушной перевозки пассажиром багажа также доставить этот багаж в пункт назначения и выдать пассажиру или уполномоченному на получение багажа лицу. Срок доставки пассажира и багажа определяется установленными перевозчиками правилами воздушных перевозок.

Пассажир воздушного судна обязан оплатить воздушную перевозку, а при наличии у него багажа сверхустановленной перевозчиком нормы бесплатного провоза багажа — и провоз этого багажа. Каждый договор воздушной перевозки и его условия удостоверяются перевозочными документами, которые выдаются перевозчиком либо его агентами. К перевозочным документам относятся:

пассажирский билет (Passenger Ticket) — при перевозке пассажира. Он представляет собой документ, удостоверяющий заключение договора воздушной перевозки пассажира и багажа и включающий багажную квитанцию;

багажная квитанция (Baggage Check) — часть билета, на которой обозначено число мест и масса сданного багажа и которая выдается перевозчиком как расписка за багаж, сданный пассажиром;

квитанция платного багажа (Excess Baggage Ticket) - документ, подтверждающий оплату провоза багажа сверх нормы бесплатного провоза или предметов, провоз которых подлежит обязательной оплате, а также оплату сборов за объявленную ценность багажа;

авиагрузовая накладная (Air Waybill) — документ, подтверждающий контракт между грузоотправителем и перевозчиком на перевозку груза по маршрутам перевозчика. Она оформляется грузоотправителем или его доверенным лицом[[14]](#footnote-14).

Выполнение условий договора на перевозку является обязательным независимо от того, регулярная это перевозка или чартерная. Следует; имеется в виду, что заключение договора на перевозку пассажира подразумевает правила. Время отправления, указанное в расписании и билете, не является обязательным условием договора и перевозчиком не гарантируется. В целях обеспечения безопасности полета рейс может быть отменен, перенесен или задержан. Причиной этих изменений могут служить плохие условия погоды в аэропортах вылета, прилета или остановочных пунктах, стихийные бедствия, нарушение состояния взлетно-посадочной полосы и т. п.

Перевозчик оставляет за собой право произвести замену воздушного судна, изменить маршрут перевозки и пункты посадки, указанные в расписании и билете. Это право перевозчика также обосновано обеспечением безопасности пассажиров в случае поломки воздушного судна или возникновения форс-мажорных ситуаций по маршруту следования.

В любом из перечисленных выше случаев перевозчик, принимая во внимание законные интересы пассажиров, обязан:

-предупредить их об изменении расписания;

1. выполнить перевозку другим своим рейсом или рейсом другого перевозчика;
2. организовать обслуживание зарегистрированных пассажиров в аэропорту или обеспечить их гостиницей в установленном порядке.

Если обстоятельства таковы, что пассажир вынужден отказаться от перевозки вследствие изменения расписания, то перевозчик обязан вернуть ему денежную сумму за несостоявшуюся перевозку. Перевозчик имеет право отказать в перевозке пассажиру, если его документы неправильно оформлены или представлены не в полном объеме. При этом следует иметь в виду, что наличие, достоверность и правильность оформления документов, выданных государственными органами, зависят только от компетентности этих органов и самого гражданина, в связи, с чем все претензии, предъявляемые зачастую в таких ситуациях к перевозчику пассажиром, являются необоснованными. Перевозчик не несет никакой ответственности за оформление таких документов.

Пассажир имеет право прервать путешествие и сделать остановку в любом промежуточном аэропорту, если в нем предусмотрена посадка. Такая остановка называется «Stopover». Пробыв в пункте посадки необходимое ему время, путешественник может продолжить перевозку по данному маршруту. При этом он может сразу забронировать место на аналогичном рейсе (если точно известна дата продолжения перевозки) или запросить подтверждение места на данном рейсе на желаемую дату.

Пассажир воздушного судна имеет право:

-проезда на льготных условиях в соответствии с законодательством Российской Федерации и установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок;

-бесплатного провоза багажа (в том числе вещей, находящихся при пассажире) в пределах установленной нормы в зависимости от типа воздушного судна (не менее 10 кг на одного пассажира);

-бесплатного (при международных воздушных перевозках — в соответствии с льготным тарифом) перевоза с собой одного ребенка в возрасте не старше 2 лет без предоставления ему отдельного места. Другие дети в возрасте не старше 2 лет, а также дети в возрасте от 2 до 12 лет перевозятся в соответствии с льготным тарифом с предоставлением им отдельных мест.

Пассажир может возвратить билет до вылета с минимальными издержками в случае:

* отмены или задержки рейса, указанного в билете;
* невозможности предоставления места на рейсе или класса обслу­живания, указанных в билете, ввиду ошибки при бронировании;
* невозможности выполнения посадки в аэропорту, указанном в билете, ввиду чрезвычайных ситуаций;
* замены типа воздушного судна, осуществляющего данный рейс;
* болезни самого пассажира или следующего с ним на воздушном судне члена семьи;
* неправильного оформления перевозчиком проездных докумен­тов;

Добровольный отказ — это отказ, обусловленный личными причинами пассажира. При этом перевозчик вправе удержать из возвращаемых денежных средств все причитающиеся ему суммы[[15]](#footnote-15).

**Правила перевозки багажа**

Багаж - личные вещи пассажира, перевозимые на воздушном судне по соглашению с перевозчиком.Весь перевозимый пассажирами на воздушном судне багаж должен быть зарегистрирован. Багаж зарегистрированный - багаж пассажира, который принят перевозчиком к перевозке и за сохранность которого он несет ответственность. На любой зарегистрированный багаж перевозчик выдает специальный номерной талон - багажную квитанцию и бирку. Багажная квитанция - документ, выдаваемый перевозчиком исключительно для опознавания зарегистрированного багажа. Отрывная часть талона с этим же номером наклеивается на багажную единицу (чемодан, сумку, ящик, пакет).

Багаж незарегистрированный (ручная кладь) - багаж пассажира, находящийся во время перевозки в салоне воздушного судна с согласия перевозчика и без дополнительной оплаты. В авиации вес и размеры багажа ограничиваются в зависимости от вида самолета и класса обслуживания.

**Бесплатный багаж**

Нормы бесплатного провоза багажа определяются направлением вылета и классом обслуживания полета. В мире существуют две системы норм провоза багажа — весовая и система количества мест.

Весовая система определяет нормы массы багажа, разрешенные к бесплатному провозу пассажиром. Масса бесплатно провозимого багажа регламентируется перевозчиком в зависимости от типа воздушного судна, конкретного маршрута и класса обслужи­вания пассажиров (но не менее 10 кг).

Система количества мест определяет количество мест багажа, которое можно перевозить пассажиру. Эта система обычно применяется на трансатлантических рейсах. Согласно ее правилам пассажиры всех классов обслуживания имеют право провести бесплатно два места багажа массой до 32 кг каждое. При массе одного места свыше 32 кг за него взимается дополнительная плата, даже если второе место весит менее 32 кг. По сумме трех измерений каждое место не должно превышать 158 см для пассажиров, путе­шествующих эконом классом, и 203 см для пассажиров первого и бизнес класса.

При регистрации пассажир обязан предъявить к взвешиванию все вещи, за исключением предметов, которые могут ему понадобиться во время посадки, высадки или в полете (плащ, пальто, зонт, трость, портфель, «дипломат», дамская сумка, складное кресло-коляска для инвалида, питание, детская колыбель при наличии ребенка до 1 года). Эти вещи можно провозить сверх нормы бесплатного багажа, если они находятся на руках у пассажира и не вложены в багаж.

Пассажир имеет право объявить ценность зарегистрированного багажа; при этом сумма объявленной ценности не должна превышать его фактической стоимости. За объявление ценности багажа с пассажира взимается денежный сбор, что удостоверяется квитанцией платного багажа.

После регистрации багажа перевозчик принимает на себя ответственность за его сохранность и перевозку. С этого момента до момента выдачи в аэропорту назначения пассажир не имеет доступа к зарегистрированному багажу (за исключением случаев его дополнительного осмотра соответствующими службами).

Как правило, багаж пассажиров первого, бизнес класса, трансфертных пассажиров, а также участников бонусных программ маркируется отличительными бирками и загружается на борт воздушного судна в последнюю очередь, с тем, чтобы в пункте назначения его разгрузка проводилась в первую очередь.

**Платный багаж**

Если масса взвешиваемых вещей пассажира превышает установленную бесплатную норму, перевозка сверхнормативного багажа должна быть оплачена по соответствующему тарифу. Этот тариф практически у всех авиакомпаний составляет 1% стоимости билета первого класса за каждый лишний килограмм. Оплата подтверждается выдачей пассажиру квитанции об оплате сверх­нормативного багажа. Масса одного места такого багажа также не должна превышать 32 кг, а количество мест — не более двух. Ба­гаж, превышающий указанные норму и количество, оформляется как груз по правилам перевозки груза.

Перевозчик также может отказать пассажиру в перевозке его вещей, если их масса, размер, содержимое не соответствуют установленным правилам. Причиной отказа может явиться и неудовлетворительная с точки зрения авиаперевозчика упаковка багажа, а также наличие в багаже хрупких и скоропортящихся предметов и вещей.

**Предметы, запрещенные к перевозке в багаже**

Следует иметь в виду, что существуют предметы и вещества, запрещенные к воздушной перевозке в качестве зарегистрированного багажа или ручной клади:

- взрывчатые вещества, сжатые газы, коррозирующие вещества, окисляющие вещества, радиоактивные материалы, магниты, легковоспламеняющиеся материалы, ядовитые и раздражающие соединения и т. п..

- предметы, которые не разрешаются к ввозу в страну, вывозу из нее или провозу через ее территорию законодательными и другими нормативными актами государственных органов этих стран.

- предметы, непригодные, по мнению перевозчика, для перевозки из-за их массы, размера и других свойств (хрупкость, запах и т.д.)[[16]](#footnote-16).

**3.Авиационные перевозки в России**

В последнее время в нашей стране получил большое развитие авиационные туристские перевозки, путешествия. Воздушные трассы связывают между собой около 3900 городов и настенных пунктов. Общая протяженность авиатрасс составляет более мирона километров. Практически из всех городов, где имеются аэропорты, можно организовать авиамаршруты для туристов России. Услугами отечественного воздушного транспорта пользуются свыше 120 млн. пассажиров внутри стран СНГ и около 6 млн. - за рубежом.

Являясь составной частью мирового воздушного транспорта, наш авиатранспорт способствует развитию политических, экономических и культурных связей между народами и государствами. Самолеты "Аэрофлота" выполняют полеты в 132 пункта 103 государств. Общая протяженность воздушных линий России - 1,5 ~ж. км. Соглашения о воздушных сообщениях заключены со 129 странами, полеты на международных авиалиниях осуществляют И5 Российских авиакомпаний.

Совет по гражданской авиации в нашей стране был создан 9 февраля 1923 г. В 1930 г. образован единый государственный орган - Всесоюзное объединение гражданского воздушного флота, с 1932 г. - "Аэрофлот". В 1964 г. создано Министерство гражданской авиации.

Сегодня "Аэрофлот" - крупнейшая российская авиакомпания, имеющая статус национального перевозчика, выполняющая почти две трети объема международных авиаперевозок. Общее количество международных аэропортов в России - 48.

В ноябре 1970 г. СССР стал равноправным членом ICAQ (ICAO - Международная организация гражданской авиации.), а после распада СССР Россия подтвердила свое членство в данной международной организации.

В 1991 г. была создана Национальная авиационная ассоциация России. В нее входят предприятия как производственников, так и эксплуатантов. Задачей ассоциации является формирование в России единой системы управления авиацией общего назначения и регистрация самолетов и аэродромов.

В целях проведения активной промышленной и внешнеэкономической политики, а также стимулирования развития рынка воздушных перевозок Президент Российской Федерации 18 мая 1995 г. издал Указ о создании финансово-промышленного объединения Российский авиационный консорциум. Основной целью создания такого консорциума является формирование рынка пассажирских и грузовых авиаперевозок на базе авиационной техники отечественного производства.

В состав Российского авиационного консорциума вошли следующие акционерные общества:

- Ульяновский авиационный промышленный комплекс "Авиастар",

- Авиационный научно-технический комплекс им. А. Н. Туполева,

- "Пермские моторы",

- "Аэрофлот" - Российские международные авиалинии,

- Научно-производственный центр "Универсал",

- Промстойбанк России.

Разработчики самолетов, производители, авиа перевозчики и финансисты составили единое структурное целое. В основу производственной программы консорциума легли разработки старейшего в России конструкторского бюро "Авиационный научно-технический комплекс им. А. Н. Туполева". Выпуск самолетов консорциума осуществляет АО "Авиастар" - самое крупное и современное авиастроительное предприятие. Выпускаемые самолеты разработаны с учетом колоссального опыта производства и эксплуатации авиатехники, накопленного в России и во всем мире. Они оснащены авиадвигателями российского производства, которые разработаны АО "Авиадвигатель" и созданы АО "Пермские моторы".

Наиболее крупным покупателем продукции Российского авиационного консорциума является авиакомпания "Аэрофлот".

По данным Департамента воздушного транспорта (ДВТ) на сегодня в России зарегистрировано 411 авиакомпаний, таких как: "Аэрофлот", "Внуковские авиалинии", "Трансаэро", "Пулково", ПО "Домодедовское", "Уральские авиалинии", "Сибирь", "Авиалинии Алмаз-Саха" и др. Однако на рынке воздушных перевозок активно работает не многим более половины из них. На международном рынке авиаперевозок работает незначительное число российских авиакомпаний. Лидером российской авиации на рынке международных перевозок является на сегодня акционерное общество Аэрофлот, которое обеспечивает 57 % валютного дохода от всех международных перевозок, производимых в стране[[17]](#footnote-17).

В последние два года в российской авиационной отрасли наметилась тенденция стабилизации основных показателей производственной деятельности. В 2000 г. пассажирооборот отечественных авиакомпаний составил 53,5 млрд. пасс/км (+0,1%), пассажиропоток увеличился до 21,8 млн. человек (+1,4%). Вместе с тем специалисты отмечают, что рост этих показателей в основном достигнут за счет сектора чартерных перевозок, что подтверждают следующие данные: рост пассажиропотока на регулярных международных воздушных линиях составил в 2000 г. 5,7% (5,5 млн. пассажиров), на внутренних воздушных линиях он сократился до 12,2 млн. пассажиров (-8,8%); чартерный сегмент оказался существенно меньше -2,9 млн. пассажиров на международных воздушных линиях и 1,2 млн. пассажиров на внутренних воздушных линиях, но прирост составил соответственно 49,4 и 30,3%[[18]](#footnote-18).

**4. Взаимодействие туристской организации с авиакомпанией**

Для организации авиационных путешествий советам по туризму и экскурсиям, бюро путешествий и различным туристским фирмам необходимо:

- спланировать и составить маршрут путешествия;

- заключить между туристско-экскурсионными организациями соглашения и договора о направлении и приеме туристских групп в соответствии с утвержденными графиками;

- осуществить взаимосвязь между экскурсионными организациями и транспортными предприятиями.

Договор турфирмы и авиапредприятия. Для упорядочения деятельности по обеспечению туристов авиабилетами заключаются договора между турфирмами и агентствами авиакомпаний о перевозках туристов по воздушным линиям внутри страны и межгосударственным. В договоре должны быть предусмотрены:

- сроки подачи заявок;

- сроки внесения гарантийных авансов;

- сроки выкупа авиабилетов;

- внеочередность оформления групповых авиабилетов, а также регистрация групп туристов;

- право руководителя тургруппы пользоваться каналами служебной связи в случае задержки вылета самолетов по вине авиакомпании или из-за метеоусловий для ведения необходимых переговоров с туристской организацией об изменении графика обслуживания группы в связи с опозданием прибытия;

- предоставление туристской организации необходимой информации внутри авиакомпании;

- имущественная ответственность сторон.

Сторонам предоставляется право внесения в договор изменений, дополнений и поправок, вызванных необходимостью. При несогласии одной из сторон на внесение в договор изменений, дополнений или поправок спор разрешается в установленном законом порядке.

**4.1. Перевозка туристов чартерными рейсами**

На воздушном транспорте существуют: авиационные рейсы, осуществляемые по расписанию воздушных пассажирских перевозок по установленным маршрутам; рейсы вне расписания (в основном чартерные и другие, не подчиняющиеся расписанию воздушных пассажирских перевозок), а также аренда летательных аппаратов с экипажем.

Для массовых туристских перевозок, как правило, используется авиачартер (англ., charter— зафрахтованное судно), т.е. аренда фирмой - туроператором самолета конкретной авиакомпании на определенный срок: один рейс, месяц, сезон, круглогодично и др. В этом случае фирма предлагает компании удобный для туристов график перевозки, а также несет риск заполнения самолета туда и обратно. Самолеты могут использоваться, как чартерные специально или арендованы на регулярных авиалиниях.

Чартерными перевозками пользуются обычно крупные фирмы-туроператоры, полностью выкупающие арендованные места; в ряде случаев они сдают в субаренду блок-места более мелким фирмам.

**Виды чартерных рейсов:**

Закрытый чартер. Его особенностью является то, что за перевозку своих сотрудников полностью платит организация, покупающая чартер. Как правило, маршруты таких перевозок не входят в регулярные воздушные линии. Закрытый чартер в общем объеме чартерных рейсов занимает незначительный процент.

Целевой чартер. Это перевозка специализированных групп пассажиров, объединенных какой-либо целью: футбольные болельщики, спортсмены, летящие на крупные международные соревнования; члены профессиональных ассоциаций, участники фестивалей, паломники и т. п. Заказчиком чартера является соответствующая организация, которая частично может оплатить своим членам перевозку.

Инклюзив-тур чартер. Как правило, это перевозка туристов, организованная и оплаченная турфирмой. При этом стоимость билета включается в стоимость тура. Перелет в таком случае обходится туристам достаточно дешево, поскольку цена авиабилета при авиачартере на 30 —50 % ниже по сравнению с самыми дешевыми льготными тарифами. Инклюзив-тур чартер и целевой чартер являются наиболее распространенными видами авиаперевозок на чартерном рынке.

Блок-чартер. Этот вариант предполагает покупку заказчиком только части коммерческой емкости самолета (20 — 30 мест) на регулярном рейсе. При этом оплата осуществляется, как правило, за весь блок мест независимо от того, будут использованы все купленные места или нет. Блок-чартер используется обычно в том случае, если у турфирмы недостаточно туристов, чтобы арендовать самолет полностью. Договор на квоту мест между турфирме и перевозчиком может носить «жесткий» или «мягкий» характер При «жесткой» квоте мест фирма не имеет права отказаться с нереализованных заявленных мест, и в этом случае она несет финансовые убытки. Если договор заключен по «мягкой» схеме, то авиакомпания устанавливает предельный срок, до которого турагент может отказаться от квоты заявленных мест или ее част; При таком варианте перевозчик оставляет за собой право продажи этих мест другим своим клиентам.

Нецелевой чартер. Он представляет собой перевозку, при которой группа авиапассажиров подбирается вне зависимости от цели путешествия. Организатором такого вида перелета может быть какая-либо транспортная компания, выступающая как посредник при пассажирских перевозках из одного пункта в другой. Например, Московская туристская транспортная компания (МТТК), созданная в мае 1999 г., представляет собой крупную фирму - консолидатор, которая занимается организацией такого вида перевозок. Она предлагает услуги пользователям чартеров, сотрудничая с двумя авиакомпаниями — «Авиаэнерго» и «Пулково». При этом компания обеспечивает билетами на чартерные рейсы не только московские и региональные турфирмы, но также корпоративных и частных клиентов, путешествующих с самыми различными целями.

Сплит-чартер. Относится к наиболее сложному виду перевозки пассажиров, которая осуществляется регулярными и нерегулярными рейсами на разных участках маршрута. При этом в формируемую группу могут входить пассажиры, направляющиеся в разные конечные пункты.

Осуществление чартерного маршрута требует очень большой подготовительной работы: планирование маршрута, заполнение холостых пролетов, получение всех разрешений на воздушный коридор, обеспечение минимально допустимой стоянки в аэропорту прибытия и отправления и др.

Чартерные рейсы имеют определенную географию и ярко выраженную сезонность, т.е. авиаперевозки организуются в туристские центры. Все это должно быть хорошо спланировано: должен быть разработан специальный маршрут чартерного рейса, по возможности следует избегать холостого пролета, иметь разрешения на воздушный коридор и др.

**4.2. Услуги, предоставляемые авиакомпаниями**

Набор предоставляемых авиакомпаниями услуг зависит от класса обслуживания. Существует три класса обслуживания: экономический, бизнес, первый. Первый класс - самый дорогостоящий, экономический класс - самый дешевый. Главное отличие классов - комфортабельность кресел, качество питания и размер бесплатно провозимого багажа. Регистрация пассажиров первого и бизнес классов ведется отдельно от остальных пассажиров. В ряде аэропортов есть специальные залы ожидания для пассажиров первого класса. Различается норма бесплатно провозимого багажа: для экономического класса - 20 кг, для бизнес-класса - 30 кг, для первого класса - 40 кг. На борту пассажирам самолета может быть предложено четыре вида питания (завтрак, обед, ужин и чай). Вид питания зависит от времени пребывания в полете. На самолет должны доставляться газеты, журналы и рекламная продукция с учетом продолжительности и маршрута полета, типа воздушного судна и контингента пассажиров. В некоторых авиакомпаниях наблюдается тенденция отказа от первого класса (например, KLM, Continental Air lines и др.). При этом обслуживание в бизнес-классе соответствует обслуживанию по первому классу, а в экономическом классе по бизнес-классу. Данные реорганизации проводятся авиакомпаниями для улучшения качества обслуживания.

При желании пассажир может пересесть из экономического класса в первый, при условии, что он оплатит разницу в стоимости билета заранее (желательно за 72 ч до вылета).

Турфирмы заключают с авиакомпаниями договора двух видов.

Первый вид договора - договор на квоту мест. Квота может быть жесткой или мягкой, от этого зависят специальные льготы и скидки. При жесткой квоте вся ответственность за нереализацию мест ложится на тур­фирму, независимо от причин нереализации, и соответственно, все финансовые потери несет она же. При мягкой квоте мест устанавливаются сроки возможного отказа турфирмы от квоты или части квоты мест по причине нереализации турпутевок. Эти сроки предусматривают возможность дальнейшей реализации этих мест самой авиакомпанией или ее агентами.

Договор с авиакомпанией на квоту мест на регулярных авиарейсах включает:

• график функционирования туров в направлении «туда и обратно» с указанием мест назначения;

• количество туристов в каждой группе (квота мест);

• сроки подачи заявок и выкупа авиабилетов;

• сроки снятия заказов на билеты без удержания штрафов (мягкий блок);

• виды тарифов на приобретаемые билеты, льготные тарифы, условия предоставления льготных тарифов;

• скидки и льготы на квоту мест;

• порядок и сроки возврата выкупленных, но неиспользованных би­летов, материальную ответственность, вытекающую из сроков возврата (мягкий блок).

Ко второму виду договора относится агентское соглашение с авиаком­панией - это деятельность турфирмы по реализации авиабилетов, т.е. когда турфирма получает возможность самостоятельно выступать как агентство авиакомпании по продаже авиабилетов, что упрощает и ускоряет процедуру бронирования и оформления проездных документов.

В агентском соглашении с авиакомпанией оговариваются следующие моменты:

• кто и на каких условиях обеспечивает турфирму необходимым оборудованием для оформления билетов и их бланков;

• кто занимается подготовкой кадров для работы на данных системах бронирования;

• объемы продаж;

• пределы возможных продаж (регионально или по сегментам потребителей);

• цена продажи авиабилетов, т.е. цена авиакомпании или турагентства (чаще - цена авиакомпании);

• цены и тарифы продаж авиабилетов;

• условия оплаты авиабилетов - предоплата или оплата по мере продажи (для сток-агентов в некоторых авиакомпаниях предоплата устанавливается за группы туристов);

• размер комиссионного вознаграждения за продажу авиабилетов;

• сроки и регулярность подачи отчетов авиакомпании, их форма и необходимая в приложении документация;

• размер банковских гарантий в пользу авиакомпании или IATA;

• обязательное членство в IATA[[19]](#footnote-19).

**4.3. Международные авиационные организации**

Поскольку воздушный транспорт с каждым годом занимает все более прочные позиции в общемировой транспортной системе, уже давно возникла необходимость в его общемировой координации и регулировании. Этими вопросами занимаются международные авиационные организации. Рассмотрим наиболее влиятельные и известные из них.

Международная организация гражданской авиации (International Civil Aviation Organization) - 1С АО - одна из первых наиболее солидных и авторитетных мировых структур. Членами ICAO являются 183 государства. ICAO работает в тесном кон- такте с другими организациями, такими, как United Nations Community, World Meteorological Organization, International Uni­on of Electrical Communications, World Post Union, World Health Organization, International Sea Organization.

Международная ассоциация воздушного транспорта (International Association of Air Transportation) - JATA - создана для координации действий мировых авиакомпаний, направленных на обеспечение безопасности и повышение эффективности воздушных перевозок во всех регионах земного шара. Основанная в 1919 г. и преобразованная в 1945 г. IATA представляет собой профессиональную ассоциацию авиационных компаний, осуществляющих международные рейсы. Главная функция, выполняемая Ассоциацией, - упорядочение международного коммерческого авиационного сообщения, введение единых для всех членов правил и процедур и установление согласованных тарифов на пассажирские перевозки на международных маршрутах.

Туристские агентства участвуют в деятельности IATA через ее специальное отделение - International Travel Agents Network (IATAN), Международную организацию агентов авиакомпаний, а также через международные организации гражданских аэропортов.

В рамках организации туристских путешествий существует несколько форм взаимодействия туристских фирм и авиа­компаний:

• бронирование мест и выкуп авиабилетов через агентства авиакомпании;

• бронирование мест и выкуп авиабилетов через системы бронирования;

• договор с авиакомпанией на квоту мест на регулярных авиалиниях;

• агентское соглашение и работа в роли агентства по продаже авиабилетов для своих туристов;

• организация чартерных авиарейсов под туристские перевозки.

Чтобы правильно выбрать наиболее удобный и выгодный участок туристских перевозок, а также грамотно заключить контракт на авиаперевозки туристов, необходимо знать все особенности, преимущества и недостатки того или иного вида взаимодействия с авиакомпанией[[20]](#footnote-20).

**Заключение**

Перемещение представляет собой наиболее характерную черту туризма, а транспорт, обеспечивающий это перемещение, является важнейшей отраслью, оказывающей услуги туристского типа. Без транспорта нет туризма, если не говорить о пеших экскурсиях и походах, ограниченных как числом туристов, так и расстоянием.

Туристский транспорт подразделяется - как транспорт вообще – на: сухопутный, водный (речной и морской) и воздушный. Удельный вес отдельных видов транспорта в туристских перевозках формируется обычно по-разному в международном и внутреннем туризме, а также в разрезе всей страны либо ее регионов.

Значение воздушных сообщений в туризме возрастало по мере увеличения провозной способности самолетов, повышения комфорта, сокращение времени полета. Особенно это отмечается с середины 50-х гг., когда появились реактивные самолеты со скоростью 700-950 км/час. Наибольшее количество туристов, особенно путешествующих на дальние расстояния, пользуются услугами авиации. При этом самолёт можно, фигурально выражаясь, назвать транспортом индивидуалов. Наиболее массовые потоки туристов, путешествующих с курортной, деловой, развлекательной, познавательной целями, составляют индивидуальные туристы. И именно они чаще всего пользуются авиационным транспортом.

Системы международного воздушного транспорта составляют не только международные авиаперевозчики и аэропорты, но и государства, связанные международными воздушными линиями и обеспечивающие эти сообщения, а также международные организации в области воздушного транспорта, принимающие меры к обеспечению его эффективного функционирования и безопасности.

В данной курсовой работе рассмотрены все предполагаемые заранее вопросы: изучение истории развития транспортных средств, технических обеспечений авиаперевозок, правовые основы туристов, авиационные перевозки в России.

Делая вывод, объясняется популярность авиаперевозок по следующим причинам:

- авиация самый быстрый и удобный вид транспорта при перевозках на дальние расстояния;

- сервис на авиарейсах в настоящее время удовлетворяет потребности туристов;

- авиационные компании, имея международные сети бронирования, выплачивают турфирмам комиссионные, тем самым мотивируя их к совместной работе.

Наличие разнообразных классов обслуживания и гибкая тарифная система, рассчитанная на потребителей с различным уровнем доходов, комфортабельность путешествия, быстрота, высокий сервис приводят к тому, что авиационный транспорт является одним из самых популярных в настоящее время. Кроме того, турфирма имеет при работе с авиакомпаниями возможность выбора взаимовыгодного способа совместной деятельности (жесткий блок мест, мягкий блок мест, чартерные программы и т.д.), что также способствует их дополнительной мотивации для сотрудничества с авиакомпаниями. Почти все авиакомпании мира (различен только уровень доступа) представлены в глобальных компьютерных системах (Avadeus, Sabre, Worldspan и др.), что упрощает бронирование авиабилетов для турфирм и позволяет удовлетворить даже сложные запросы клиентов за считанные минуты.

Таким образом, можно сделать вывод, что авиационный транспорт необходим в туризме, потому что это более удобный, комфортабельный и быстроскоростной транспорт.

**Список используемой литературы:**

1. Гуляев В.Г. Организация туристской деятельности. – М.: НОЛИДЖ, 1996. – 312с.
2. Косолапов А.В. Организация и менеджмент в туризме. - Владивосток, ДВГАЭУ, 1996.-146с.
3. Биржаков М.Б., Никифоров В.И. Индустрия туризма: Перевозки – СПб.: Изд.дом «Герда», 2001. – 400с.
4. Зорин И.В., Коверина Т.П., Квартальнов В.А. Менеджмент туризма. – М.: Финансы и статистика, 2003. – 288с.
5. Осипова О.Я. транспортное обслуживание туристов: Учебн. Пособие для студентов высш. учебн. Заведений. – М.: Издательский центр «Академия», 2004. – 368с.
6. Сенин В.С. Организация международного туризма. – М.: Финансы и статистика, 1999. – 400с.
7. Экономика современного туризма / Под ред. Карповой В.А. – М.: СПб «Герда», 1998. – 412с.
8. Ильина Е. Н. Менеджмент транспортных услуг: Учебник. – М.: РМАТ, 1997.
9. Зорин И. В., Квартальнов В. А. Энциклопедия туризма: Справочник. – М.: Финансы и статистика, 2000. – 425с.
10. Чудновский А.Д., Жукова М. А. менеджмент туризма: Учебник. – М. : Финансы и статистика, 2003. – 288с.
11. Ильина Е. Н. Туроперейтинг: Организация деятельности: Учебник. – М.: Финансы и статистика, 2000. – 256с.
12. Федеральный закон от 24 ноября № 132-ФЗ «Об основах туристской деятельности в российской Федерации» (1996г.)
13. Шаповал Г. Ф. История туризма. – Минск: ИП «Экоперспектива», 1999.
14. www.yandex.ru – поисковая система в сети Internet
15. www.turizm.ru – российская туристическая газета

1. Сенин В.С. Организация международного туризма. – М.: Финансы и статистика, 1999. С. 244. [↑](#footnote-ref-1)
2. Зорин И.В., Коверина Т.П., Квартальнов В.А. Менеджмент туризма. – М.: Финансы и статистика, 2003. С. 219 [↑](#footnote-ref-2)
3. Биржаков М.Б., Никифоров В.И. Индустрия туризма: Перевозки – СПб.: Изд. Дом. «Герда», 2001г. С.57. [↑](#footnote-ref-3)
4. Биржаков М.Б., Никифоров В.И.Указ. соч. С 58-59. [↑](#footnote-ref-4)
5. . Экономика современного туризма / Под ред. Карповой В.А. – М.: СПб «Герда», 1998. С. 95. [↑](#footnote-ref-5)
6. Чудновский А.Д., Жукова М. А. менеджмент туризма: Учебник. – М. : Финансы и статистика, 2003. С. 131 [↑](#footnote-ref-6)
7. Сенин В.С. Указ. Соч. С. 224 [↑](#footnote-ref-7)
8. Гуляев В.Г «Организация туристской деятельности» - М.: НОЛИДЖ, 1996.С. 210. [↑](#footnote-ref-8)
9. Зорин И. В., Квартальнов В. А. Энциклопедия туризма: Справочник. – М.: Финансы и статистика, 2000. [↑](#footnote-ref-9)
10. Гуляев В.Г Указ. соч. С. 210. [↑](#footnote-ref-10)
11. Косолапов А.В Организация и менеджмент в туризме, Владивосток, ДВГАЭУ, 1996. С 145. [↑](#footnote-ref-11)
12. Федеральный закон от 24 ноября № 132-ФЗ «Об основах туристской деятельности в российской Федерации» (1996г.) [↑](#footnote-ref-12)
13. Биржаков М.Б., Никифоров В.И. Индустрия туризма: Перевозки – СПб.: Изд. Дом. «Герда», 2001г С.344. [↑](#footnote-ref-13)
14. Биржаков М.Б., Никифоров В.И. Индустрия туризма: Перевозки – СПб.: Изд. Дом. «Герда», 2001г. С 345 [↑](#footnote-ref-14)
15. Биржаков М.Б., Никифоров В.И.Указ. соч. С. 348. [↑](#footnote-ref-15)
16. Биржаков М.Б., Никифоров В.И.Указ. соч. С. 350 [↑](#footnote-ref-16)
17. www.turizm.ru [↑](#footnote-ref-17)
18. Борода В Сколько чартеров нужно рынку? // Туристический бизнес. – 2001. - №12. [↑](#footnote-ref-18)
19. Чудновский А.Д., Жукова М. А. менеджмент туризма: Учебник. – М. : Финансы и статистика, 2003. С109 -111. [↑](#footnote-ref-19)
20. Зорин И.В., Коверина Т.П., Квартальнов В.А. Менеджмент туризма. – М.: Финансы и статистика, 2003. С. 221. [↑](#footnote-ref-20)