Министерство транспорта Российской Федерации

Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации

Кафедра № 23

Реферат по дисциплине: Организации перевозок в системе воздушного транспорта

на тему: Анализ состояния и развития авиатранспортной системы

Выполнил: Сацик М.В.

Студент ЗФ ОАП 980211

Проверил:

Доцент кафедры

Санкт-Петербург 2010 г.

Оглавление

Введение

Анализ состояния и перспективы развития авиатранспортной системы России

Перевозчик как подсистема в системе воздушного транспорта

Аэропорт как подсистема в системе воздушного транспорта

Заключение

Список используемой литературы

## Введение

Транспорт является одной из отраслей хозяйственной деятельности человека. Его задача - удовлетворение потребностей других отраслей и населения в перевозках при обеспечении безопасности и наиболее эффективном использовании ресурсов.

Продукцией транспорта является завершенное перемещение (перевозка) по определенным маршрутам пассажиров и грузов.

Производители данной продукции на транспорте являются юридическое или физическое лицо, владеющее транспортным средством на праве собственности или на других законных основаниях (перевозчик), обеспечивающие все процессы производства внутренних и международных перевозок.

И хотя транспортная продукция имеет свои специфические особенности, в частности, не может накапливаться и складироваться, тем не менее транспортное производство требует наличия надежной инфраструктуры: аэровокзалов, грузовых комплексов, складов, перронов, путей доставки и т.д. Обеспечение перемещения пассажиров и грузов требует не только доставку из аэропорта отправления в конечный аэропорт, но и от аэропорта посадки к месту назначения.

Перспективы развития рынка авиаперевозок связаны с консолидацией бизнеса, структуризацией, повышением эффективности и финансовой стабильности авиакомпаний. Сокращение количества авиакомпаний, консолидация бизнеса создадут экономические условия развития всем видам компаний (магистральным, региональным, чартерным, низкозатратным, грузовым). Основным инструментом, стимулирующим этот процесс, будет являться ужесточение контроля требований к эксплуатируемым воздушным судам и авиакомпаниям.

Сеть аэропортов России должна быть в перспективе перестроена на основе создания базовых аэропортов: крупных пересадочных узлов (хабов) и региональных аэропортов. Это позволит не только оптимизировать систему авиалиний, но и значительно повысит качество местных авиаперевозок.

Новый подход к удовлетворению спроса на перевозки - участие России в глобальных международных альянсах и сотрудничество авиаперевозчиков внутри страны, с перевозчиками других видов транспорта и стран СНГ.

Подводя итог всему вышесказанному, надо отметить, что российские авиакомпании в условиях жесткой конкуренции со стороны иностранных авиакомпаний должны осуществлять работу по улучшению качества и спектра предоставляемых сервисных услуг, расширению географии полетов, оптимизации маршрутов, как на международных рейсах, так и внутри России.

## Анализ состояния и перспективы развития авиатранспортной системы России

Современное состояние и перспективы развития аэропортовой и аэродромной сети, уровень государственного регулирования аэропортовой деятельности, участники заседания особо подчеркнули, что аэропорты наряду с авиационными компаниями и предприятиями по организации воздушного движения являются ключевыми элементами системы гражданской авиации, выполняют функцию интегрирующей и социально ориентированной инфраструктуры экономики страны.

Современное состояние и перспективы развития аэропортовой сети гражданской авиации России характеризуются:

количество аэропортов и аэродромов, допущенных к эксплуатационному обслуживанию гражданских воздушных судов, включая аэродромы совместного базирования и (или) использования;

состояние основных производственных фондов аэропортов и аэродромов;

права собственности на имущество аэропортов и аэродромов;

земельный вопрос;

взаимозависимость развития аэропортов и других элементов системы воздушного транспорта;

современные тенденции и проекты концепции развития аэропортовой деятельности.

Состояние аэропортовой и аэродромной сети:

Общесистемный кризис гражданской авиации России привел к сокращению объемов авиатранспортной работы в отрасли с 86,0 млн. пассажиров в 1991 году до 20 млн. в 1993 году. Лишь в последние годы наметилась тенденция к их постепенному увеличению (до 38 млн. пассажиров в 2006 году).

Количество действующих аэропортов на территории Российской Федерации, начиная с 1991 года по настоящее время, сократилось с 1450 до 351, то есть выбыло 1099 аэропортов. В 2006 году процесс продолжался, было выведено из эксплуатации 32 аэропорта. Сокращение количества аэропортов происходит в основном за счет аэропортов регионального значения и аэропортов местных воздушных линий (МВЛ), которые расположены, как правило, в районах Сибири, Дальнего Востока и Крайнего Севера. Таким образом, аэропортовая и аэродромная сеть России сократилась за указанный период более чем в 4 (!) раза.

Состояние инфраструктуры отрасли (ее основных фондов и материально-технической базы), т.е. аэродромов гражданской авиации, находящихся в федеральной собственности, на сегодняшний день нельзя признать в полной мере обеспечивающим безопасность полетов.

Из общего количества аэропортов только 214 (61%) аэродромов в настоящее время имеют взлетно-посадочные полосы (ВПП) с искусственным покрытием, остальные 137 аэродромов имеют грунтовые взлетно-посадочные полосы.

150 (70%) взлетно-посадочных полос с искусственным покрытием были построены более 20 лет назад, и только 51 ВПП из 214 (24%) за последние 10 лет реконструировалась. Срочного проведения реконструкции требуют 26 (12%) взлетно-посадочных полос с искусственным покрытием.

Конструкции большей части грунтовых аэродромов из-за отсутствия государственной поддержки в значительной мере утратили эксплуатационные качества. Региональные и местные аэропорты испытывают сложности в работе, особенно в период межсезонья.25 (18%) взлетно-посадочных полос с грунтовым покрытием требуют капитального ремонта.

Это обусловливает высокий уровень физического и морального износа основной части ВПП.

Из общего количества аэропортов только 168 (48%) аэродромов оборудованы светосигнальной системой, на 24-х из них (14%) указанная система требует замены.

Состояние основной части региональных аэропортов и аэропортов МВЛ характеризуется следующим образом:

износ основных производственных фондов составляет до 80%;

средний уровень обеспечения производственными зданиями и сооружениями не более 50%;

государственное финансирование поддержания и развития указанных аэропортов с 1991 года по данным Росавиации практически отсутствовало; планом 2007 года предусмотрено финансирование всего 4-х региональных аэропортов (Воронеж, Киров, Палана, Менделеево).

Капитальные вложения осуществляются только за счет собственных средств, местных бюджетов или инвесторов (преимущественно градообразующих предприятий).

К сожалению, собственные средства аэропортов крайне ограничены из-за отсутствия достаточного объема авиаперевозок. В большинстве случаев, частота полетов в некоторые аэропорты МВЛ - в интервале от одного в день до одного в неделю. Причина - не в отсутствии у граждан потребности и желания передвигаться, а в высоких тарифах, не соответствующих их платежеспособности.

В результате указанных причин большинство аэропортов регионального и местного значения пребывают в критическом состоянии, а часть их находится на стадии прекращения существования. Аэропорты, находящиеся в федеральной собственности, у которых объемы работ сократились в 10 и более раз по сравнению с концом 1980-х годов, продолжают функционировать только в тех регионах, где им оказывается реальная финансовая поддержка как со стороны местных властей, так и со стороны преуспевающих предприятий других отраслей, заинтересованных в существовании аэропортов (Ханты-Мансийск, Ярославль, Когалым, Нижнекамск и др.).

Следствием изложенных выше процессов стало разрушение за последние 17 лет межрегиональных авиационных связей и существенная деформация рынка авиационных перевозок.

Фактически из оставшихся 351 аэропортов перевозки осуществляются только через 260.

Доля аэропортов Московского авиационного узла (МАУ) в общем объеме авиаперевозок на территории России за указанный период возросла с 25 до 50%. Названная тенденция перераспределения пассажиропотоков ведет к концентрации основных объемов пассажирских и грузовых перевозок не более чем в 12 крупных узловых аэропортах и не позволяет использовать в полной мере транзитно-трансфертный потенциал страны.

Принципиальное несогласие вызывают приоритеты государственных органов в финансировании работ по поддержанию и развитию аэропортовой и аэродромной сети страны.

Средства на указанные цели выделяются без учета реальных потребностей воспроизводства основных фондов, по остаточному принципу, вследствие чего планово-предупредительный ремонт элементов аэродромов сводится только к текущему ремонту, который не может заменить капитальный ремонт и предотвратить некомпенсируемый износ имущества аэродромов.

В результате недостаточного финансирования аэропортовой и аэродромной инфраструктуры на протяжении длительного времени не решаются проблемы физического и морального износа, а также дефицита производственных мощностей по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов (ВС), в том числе дефицита ангарных комплексов, необходимых для технического обслуживания и ремонта современных ВС отечественного и зарубежного производства.

Установленные государством таможенные пошлины на импортное аэропортовое оборудование и комплектующие изделия завышены, что тормозит техническое перевооружение аэропортов и негативным образом сказывается на финансовом состоянии как аэропортов, так и потребителей их услуг.

Подводя итог анализу состояния аэропортовой и аэродромной сети РФ, следует особо подчеркнуть, что:

В целом износ основных фондов аэродромной сети приблизился к 80%. При таком уровне износа любая техническая и производственная система теряет устойчивость.

Закрытые аэропорты перестали существовать и в качестве запасных. Вследствие этого авиакомпании, в ущерб коммерческой загрузке, вынуждены брать на борт ВС дополнительные запасы авиатоплива для обеспечения посадки в случаях ухода на запасные аэродромы, что, в свою очередь, отрицательно влияет на обеспечение безопасности полетов и экономические результаты. Особо это опасно в районах со сложными климатическими условиями при выполнении региональных и местных авиаперевозок.

Имущество и соответствующие земельные участки ряда закрытых аэропортов утрачены для использования в интересах воздушного транспорта.

Не менее разрушительны и социальные последствия указанных выше процессов. В результате закрытия и вывода из эксплуатации аэродромов около 50 тыс. человек потеряли рабочие места.12 млн. граждан России, проживающих в данных местностях, лишены возможности реализовать свое конституционное право на свободу передвижения. Зачастую вскоре после закрытия аэропорта прекращает свое существование и населенный пункт. Пространство России, и без того мало заселенное за Уралом, оголяется, демографические показатели ухудшаются.

Ротация руководящих кадров аэропортов, находящихся в федеральной собственности, проводится недостаточно объективно, без учета мнения авиационной общественности. Между Росимуществом и Росавиацией отсутствует четкое распределение прав и ответственности в процедуре назначения и освобождения руководителей данных аэропортов. Указанная неопределенность породила порочную практику вседозволенности органов власти при освобождении неугодных профессионалов и назначении некомпетентных лиц, что наносит экономический ущерб деятельности хозяйствующих субъектов, подрывает доверие к представителям власти у авиационной общественности и граждан России.

В своем нынешнем состоянии аэропортовая и аэродромная сеть не способна в полной мере и с требуемым качеством выполнять свои основные функции в интересах экономики и граждан страны, не способствует нормальному развитию авиационного бизнеса и обеспечению национальной безопасности России.

Характеризуя текущее состояние рынка авиаперевозок, нужно отметить беспрецедентный рост его объемов - в этом году темпы их роста достигли 16,5%. Однако каждому более или менее посвященному в предмет понятно, что это не дает ключа к решению всех проблем.

По всему выше сказанному можно отметить, что кризис инфраструктуры - это еще один новый национальный вызов. Аэропорты не готовы к приему современных ВС импортного производства ни по несущей способности летных полос, ни по процедурам. Оборот ВС в любом аэропорту сейчас минимум полтора часа, а мы хотим минут сорок пять, чтобы обеспечить работу ВС с приемлемым уровнем утилизации.

Подводя итоги, можно сказать, что в силу общей макроэкономической ситуации рост пассажиропотока произойдет примерно в тех пределах, которые обозначены прогнозными сценариями развития, но большой вопрос в том, какую именно часть этого потока обслужат российские авиакомпании. Второй основополагающий вывод: хотя бизнес воздушных перевозок является одним из наиболее динамично развивающихся и изощренных по своим маркетинговым ходам и бизнес-идеям, он, как никакой другой, зависит от государственного регулирования и от политики государства. Мы можем констатировать, что государство пока не сформулировало цели - чего оно хочет достичь в области авиатранспорта. В нынешней системе отношений государство не помогает бизнесу воздушных перевозок. Можно также сделать вывод, что форма и механизм диалога между государством и сообществом воздушного транспорта не налажены.

## Перевозчик как подсистема в системе воздушного транспорта

Авиаперевозки имеют ряд особенностей по сравнению с другим транспортным обслуживанием. Это связано, прежде всего, с зависимостью их от метеоусловий и от ландшафта местности в пунктах взлета и посадки (особенно для самолетов). Кроме того, условия эксплуатации подвижного состава заставляют выносить аэропорты за пределы населенных пунктов и требуют значительного времени для подготовки пассажиров к непосредственно перелету. Тем не менее, благодаря главному преимуществу высокой скорости доставки в дестинацию авиаперевозки составляют серьезную конкуренцию наземным и водным видам транспорта.

''Ответственность перевозчика, эксплуатанта и грузоотправителя'' предусматривает ответственность перевозчика перед пассажиром воздушного судна и грузоотправителем в порядке, установленном законодательством РФ, международными договорами РФ, а также договором воздушной перевозки пассажира, груза или почты. *Перевозчик, пассажир, грузоотправитель и грузополучатель несут ответственность за нарушение таможенных, валютных, санитарных, карантинных и иных правил в соответствии с российским законодательством.*

Ответственность перевозчика за вред, причиненный при воздушной перевозке жизни или здоровью пассажира воздушного судна, определяется в соответствии с правилами главы 59 Гражданского Кодекса Российской Федерации, если законом или договором воздушной перевозки пассажира не предусмотрен более высокий размер ответственности перевозчика, а также определяется международными договорами РФ. При этом период воздушной перевозки, как уже отмечалось, включает период с момента выхода пассажира воздушного судна на перрон для посадки на воздушное судно и до момента, когда пассажир воздушного судна под наблюдением уполномоченных лиц перевозчика покинул аэродром.

*Перевозчик обязан страховать и нести ответственность за вред,* причиненный жизни и здоровью пассажира воздушного судна или багажу и находящимся при пассажире вещам. Согласно ст.133 Воздушного кодекса страховая сумма на каждого пассажира воздушного судна, предусмотренная договором страхования жизни и здоровья пассажира, устанавливается в размере не менее чем тысяча минимальных размеров оплаты труда (МРОТ), установленных федеральным законом на день продажи билетов. Следует отметить, что данная статья находится в противоречии с Указом Президента РФ от 07.07.1992 г. № 750 (с изменениями от 06.04.1994 г., 22.07.1998 г), который устанавливает страховую сумму по обязательному личному страхованию пассажира воздушного, железнодорожного, морского, внутреннего водного и автомобильного транспорта (за исключением международного, пригородного и городского сообщений) в размере 120 МРОТ, принятых законом на день начала перевозки. Страховая сумма, предусмотренная договором страхования багажа, устанавливается в размере не менее чем два минимальных размера оплаты труда, установленных федеральным законом, за килограмм массы багажа. Страховая сумма, предусмотренная договором страхования вещей, находящихся при пассажире, устанавливается в размере не менее чем десять минимальных размеров оплаты труда, установленных федеральным законом. При выполнении международных полетов воздушным судном страхование ответственности перевозчика перед пассажирами воздушного судна, в том числе ответственности за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, а также вещей, находящихся при пассажирах, является обязательным. Размер страховой суммы не должен быть менее размера, предусмотренного международными договорами Российской Федерации или законодательством соответствующего иностранного государства. В этой же главе Кодекса изложены порядок и сроки предъявления претензий к перевозчику при внутренних и международных перевозках, которые будут рассмотрены ниже.

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.*

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 управомоченному на получение багажа лицу (ст.103 Воздушного кодекса РФ). 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.

Выполнение условий договора на перевозку является обязательным независимо от того, регулярная это перевозка или чартерная. Следует иметь в виду, что заключение договора на перевозку пассажира подразумевает правила.

1. 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.

2. 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;

выполнить перевозку другим своим рейсом или рейсом другого перевозчика;

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.

3. 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.

4. 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.

*Перевозчик может в одностороннем порядке расторгнуть договор воздушной перевозки пассажира в случаях:*

нарушения пассажиром паспортных, таможенных, санитарных и иных установленных законодательством Российской Федерации требований в части, касающейся воздушной перевозки; при международных воздушных перевозках также правилами вылета, назначения или транзита, определенными соответствующими органами государства;

отказа пассажира выполнять требования, предъявляемые федеральными авиационными правилами;

состояния здоровья пассажира воздушного судна, которое требует особых условий воздушной перевозки либо угрожает безопасности самого пассажира или других лиц, что подтверждается медицинскими документами, а равно создает беспорядок и неустранимые неудобства для других лиц;

отказа пассажира воздушного судна оплатить провоз своего багажа, масса которого превышает установленные нормы бесплатного провоза багажа;

отказа пассажира воздушного судна оплатить перевоз следующего с ним ребенка старше 2 лет;

нарушения пассажиром воздушного судна правил поведения на борту воздушного судна, создающего угрозу безопасности полета воздушного судна либо угрозу жизни или здоровью других лиц, а также невыполнения пассажиром воздушного судна распоряжений командира воздушного судна;

наличия в личных вещах пассажира, а также в его багаже, грузе запрещенных к воздушной перевозке предметов или веществ.

Если прекращается действие договора о воздушной перевозке по инициативе перевозчика, то пассажиру возвращается сумма, уплаченная за перевозку (за исключением случая, касающегося нарушения пассажиром правил поведения на борту воздушного судна).

Пассажир имеет право сам отказаться от перевозки в аэропорту или по пути следования. При этом он может получить от перевозчика обратно плату за перевозку или за неиспользованную ее часть в размере, предусмотренном правилами применения тарифов.

## Аэропорт как подсистема в системе воздушного транспорта

Аэропорт - комплекс сооружений, включающий в себя аэродром, аэровокзал, другие сооружения, предназначенный для приема и отправки воздушных судов, обслуживания воздушных перевозок и имеющий для этих целей необходимые оборудование, авиационный персонал и других работников.

Класс аэропорта определяется объёмом пассажирских перевозок, произведенных за год, то есть общим количеством всех прилетающих и вылетающих пассажиров, включая транзитных (пассажиры, пересаживающиеся из одного воздушного судна в другое).

Класс аэропорта в зависимости от пассажирских перевозок, произведенных за год, можно определить по таблице, представленной ниже:

|  |  |
| --- | --- |
| Класс аэропорта |  Годовой объем пассажирских перевозок (тыс. человек)  |
| I  |  10000-7000 |
| II  |  7000-4000 |
| III  |  4000-2000 |
| IV  |  2000-500 |
| V  |  500-100 |

Помимо перечисленных существует также понятие внеклассового аэропорта (его годовой объём перевозок составляет более 10000 тыс. человек), и неклассифицированного (менее 100 тыс. человек).

В нашей стране существует своя классификация аэродромов, отличающаяся от зарубежных.

По длине взлетно-посадочной полосы и несущей способности покрытия аэродромы делятся на 6 классов:

А - 3200 х 60 Б - 2600 х 45 В - 1800 х 42 Г - 1300 х 35 Д - 1000 х 28 Е - 500 х 21

По взлётной массе принимаемых самолётов - на 5:

вне класса (то есть без ограничения массы) - А380, Ан-225, Ан-124 и т.п.

1-го класса (75 т и более) - Ил-76, Ил-62, Ту-154 и т.п.

2-го класса (от 30 до 75 т) - Ту-134, Як-42, Ан-12, и т.п.

3-го класса (от 10 до 30 т) - Ан-140, Ан-26, Як-40, Ан-24, Ан-72и т.п.

4-го класса (до 10 т) - Л-410, Ан-3Т, М-101Т, Ан-38, Ан-2, Ан-28и т.п.

По российской классификации аэродромов длина взлетно-посадочной полосы у аэродромов вне класса составляет 3500-4000 м; 1 класса - 3000-3200 м; 2 класса - 2000-2700 м; 3 класса - 1500-1800 м; 4 класса - 600-1200 м. Гражданские аэродромы 3 и 4 класса относятся к аэродромам местных воздушных линий.

Аэропорт в системе воздушного транспорта представляет собой сложнейшую структуру, выполняющих ряд определённых функций. Он является наиболее безопасным видом транспорта по сравнению с другими видами транспорта (железнодорожным, водным, автомобильным, речным, трубопроводным). С каждым годом число пассажиров использующих этот вид транспорта возрастает. Возрастает и число перевезённых грузов, почты.

Главной задачей аэропорта является обеспечение авиационной безопасности, сотрудничество её с другими видами структурных подразделений аэропорта.

Аэропорты как часть транспортной системы являются важнейшим компонентом национальной, региональной и местной инфраструктуры. Аэропорт - не просто поставщик общественных услуг, чья деятельность регулируется государством; это самостоятельный коммерческий комплекс с собственными бизнес-целями и стратегией развития, направленной на рост и экономическую эффективность функционирования.

1. Спрос на услуги воздушного транспорта в мире стабильно повышался на протяжении нескольких десятилетий. Число перевезенных в мире пассажиров выросло на 45% за последние 10 лет и более чем удвоилось с середины 80-х годов XX века. В 2006 г. услугами воздушного транспорта воспользовались 1,83 млн. пассажиров и было перевезено 41 млн. тонн грузов; 900 ведущих мировых авиакомпаний обслуживаются в 1 195 международных аэропортах, создавая маршрутную сеть в несколько миллионов километров.

Однако пропускная способность аэропортовой инфраструктуры остается сдерживающим развитие авиаперевозок фактором. Если аэропортам в мире в ближайшее время не удастся преодолеть недостаток инфраструктурных объектов, мировая экономика может столкнуться с невозможностью дальнейшего расширения заданными темпами.

На сегодняшний день в мире активно проводятся мероприятия по развитию аэропортов.

2. Аэропорты и связанные с ними компании оказывают существенное влияние на мировой ВВП и мировую занятость: с учетом прямого и косвенного воздействия аэропорты создают почти 1% мирового ВВП и около 6 млн. рабочих мест в мировой экономике. Аэропорты, являясь, с одной стороны, естественными монополиями как инфраструктурные объекты, и, с другой стороны, экономическими агентами, наиболее эффективны в мировой экономике при измерении производительности труда: ВВП на одного работника составляет 65 тыс. USD ежегодно, что в 3,5 раза больше, чем в среднем в мировой экономике.

3. Инвестиционная привлекательность авиационной деятельности в мире в целом остается невысокой: средняя отдача на инвестированный капитал ниже средней стоимости капитала в 7,2% (см. рис.1). При этом аэропорты увеличивают стоимость бизнеса за счет развития сопутствующих услуг (сервис на территории аэропорта, заправка топливом, транспортно-экспедиторские и логистические услуги, пр.). Так, если инвестиционная привлекательность самих аэропортовых услуг составляет только 6,5%, то дополнительные и сопутствующие услуги значительно выше: 22% заправка топливом; 12% транспортно-экспедиторские услуги; 10% наземная обработка пассажиров и грузов; 7,4% техническое обслуживание.

Развитие инфраструктуры аэропортов является приоритетной задачей.

## Заключение

В заключении на основе анализа состояния и перспектив развития авиатранспортной системы следует отметить, что за последнее 10-летие в отрасли воздушного транспорта России произошли значительные перемены:

рынок авиационных перевозок в стране кардинально изменился, причем основными его характеристиками стали относительная экономическая свобода и острая конкурентная борьба;

существенно снизился объем воздушных перевозок и авиационных работ;

большинство авиапредприятий оказались в тяжелейшем финансовом положении, не позволяющем не только развивать, но и содержать свою инфраструктуру;

авиапредприятия претерпели процессы акционирования, разделения на независимые авиакомпании и аэропорты;

устаревшая нормативная база ГА сдерживает процессы развития и функционирования российского авиационного рынка и отрасли в целом, оставляя ее без будущего и практически вычеркивая из мирового авиационного сообщества.

## Список используемой литературы

1. Организация международных воздушных перевозок Афанасьев В.Г. - Москва: "Воздушный транспорт", 1991 г.
2. Стогар В.П., Федотова Н.С. Коммерческая деятельность на воздушном транспорте. Учебное пособие для средних специальных учебных заведений гражданской авиации - Москва: "Транспорт", 1990 г.
3. Технология организации воздушных перевозок на международных воздушных линиях - Москва: Высшая коммерческая школа "Авиабизнес", 1998 г.
4. Конспект лекции по "ОАП" Манукян Р.Г. СПАТКГА 2002 г.
5. Интернет: www.favt.ru
6. Циркуляр ИКАО 274-АТ/114. Инструктивный материал по выполнению стандартов и рекомендуемой практики. Приложение 9 “Упрощение формальностей".
7. Елисеев Б.П. Воздушные перевозки: нормативные акты, комментарии и рекомендации. /Судебная практика. Образцы документов. (Серия "Юридические справочники"). - М., 2001.
8. Система качества ОАО "Аэрофлот". "Руководство по воздушным перевозкам пассажиров и багажа". Введено в действие приказом генерального директора ОАО "Аэрофлот" от 03 февраля 2000 г. №49.
9. Манукян Р.Г. Конспект лекции по учебной дисциплине Организации перевозок на транспорте СПАТК ГА 2006 г.
10. Олянюк П.В. Воздушный транспорт в современном мире. СПБ., 2002.