**КОНТРОЛЬНАЯ РАБОТА**

**ПО ДИСЦИПЛИНЕ**

**"Организация международных авиационных перевозок"**

ОРГАНИЗАЦИЯ АВИАЧАРТЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК.

 В отличие от регулярных перевозок ( выполняемых на регулярных рейсах) чартерные перевозки являются нерегулярными. Они выполняются на разовой или групповой основе на специально зафрахтованных для этой цели самолетах. Поскольку обязательным условием выполнения чартерных перевозок является фрахтование самолетов на определенный рейс или на определенную перевозку, чартерные перевозки относятся к категории авиафрахтовых перевозок.

 Из чартерных перевозок наибольшее распространение получили инклюзив-тур-чартеры (ИТЧ) и эфинити-чартеры (для специализированных групп – ЭФЧ). Авиачартерные перевозки могут быть как пассажирскими, так и грузовыми. По времени фрахтования они делятся на:

- разовые чартеры;

- чартерную цепочку;

- тайм-чартеры.

 Основной экономический принцип авиачартерных перевозок заключается в том, что организаторы чартеров предлагают пассажирам или грузоотправителям отказаться от свободы выбора рейса и осуществлять перевозку по более низким тарифам на зафрахтованном ими самолете, как правило, в менее удобное для пассажиров и клиентуры время. Экономическая эффективность авиафрахтовых перевозок при более низких, чем регулярные, ценах достигается за счет максимальной коммерческой загрузки фрахтуемых самолетов ( не менее 80 – 90%), более низкого качества обслуживания и использования устаревшей техники.

 Авиачатрерные перевозки фактически отвлекли на себя от регулярных перевозок значительную часть пассажиров, особенно туристов. Чартерные перевозки заинтересовали эту категорию пассажиров главным образом довольно низкой стоимостью авиабилетов.

 Чартерные перевозки получили широкое распространение и в международных грузовых перевозках. На грузовых чартерных самолетах перевозятся крупногабаритные и тяжеловесные грузы, живые животные, химикаты, а также другие грузы, перевозка которых не может быть осуществлена на регулярных рейсовых самолетах. Грузовые чартерные перевозки осуществляются также на тех направлениях, где нет регулярных грузовых линий.

 Интенсивное развитие чартерных перевозок повлекло за собой образование "независимых" чартерных авиакомпаний, которые образовали Международную ассоциацию авиачартерных перевозчиков ( ИАКА). Также многие регулярные авиакомпании создали "дочерние" компании, специализирующиеся на чартерных перевозках.

 Особенности чартерных перевозок накладывают определенный отпечаток на коммерческую работу по организации чартеров. Прежде всего должна быть определена политика авиакомпании в области чартерных перевозок, которая должна сводиться к тому, чтобы чартерные перевозки способствовали укреплению позиций Аэрофлота на данном рынке. Чартерные рейсы должны служить дополнением к регулярным рейсам на линиях, на которых разрешены регулярные полеты Аэрофлота, и давать возможность расширять географию полетов на линиях, по которым пока не выполняются регулярные рейсы.

 Основным условием выполнения любого чартерного рейса должно быть определения его экономической эффективности, которая зависит от многих факторов, которые должны учитываться при проведении коммерческой работы по организации чартерных перевозок. К таким факторам относятся, в первую очередь чартерная цена, форма организации чартерных перевозок, маршрут выполнения полетов (с точки зрения валютных расходов), количество холостых прогонов, валюта расчетов за чартерные перевозки и др.

 Чартерная цена самолета должна определяться, исходя из себестоимости летного часа данного типа самолета или себестоимости километра (мили) полета.

 Кроме себестоимости лётного часа или мили полета, при определении чартерной цены самолёта должны учитываться и существующие нормальные и льготные тарифы, маршрут перевозки избранный заказчиком, срочность перевозки, а также сезон и время суток, условия эксплуатации регулярных авиалиний, если они имеются в этом районе, конъюнктура пассажирского рынка страны, откуда поступила заявка, и возможность конкуренции со стороны других авиакомпаний.

 Аэрофлот, как правило, устанавливает чартерную цену самолета еще и в зависимости от того, кто является заказчиком, т.е. в каком виде валюты производится оплата.

 При определении чартерной цены самолета должен учитываться также коэффициент валютной эффективности той валюты, в которой производится оплата перевозки. Минимальными являются коэффициенты валютной эффективности : 0,5 – при оплате перевозок в свободно конвертируемой валюте ; 0,65 – при оплате чартерных перевозок в замкнутой валюте капиталистических стран ; 0,75 – при расчете в переводных (клиринговых) рублях.

 Для определения оптовой чартерной цены перевозки расчетное время полета умножается на коэффициент валютной эффективности и на себестоимость летного часа. Полученная сумма сравнивается с суммой, которую можно было бы получить за выполнение этого рейса по самому низкому льготному тарифу. Кроме того определяются расходы по выполнению рейса и комиссионные агентам по продаже перевозок, если они привлекались. Исходя из всех этих факторов, устанавливается предварительная оптовая цена одного места в чартерном самолете, которая не объявляется клиентуре и является расчетным показателем.

 Чартерная цена самолета после согласования с заказчиком указывается в чартерном соглашении между авиакомпанией и заказчиком. Как правило, она указывается также в разовой заявке на выполнение чартерных рейсов авиакомпаний на территории других стран.

 В случае продажи для чартерной перевозки не всей емкости самолета, а части мест на рейсовом самолете (блок-чартер) устанавливается количество мест, продаваемых по чартерной цене (блок-мест), и цена одного места в блоке (блок-чартерный тариф). Блок-чартерные тарифы являются самыми низкими тарифами. Они устанавливаются конфиденциально конкретно для каждой фирмы, представляющей пассажиров к перевозке, конкретно в каждом случае, в зависимости от количества пассажиров, которое турфирма или организация обязуется представить к перевозке.

 При определении чартерных и блок-чартерных цен необходимо учитывать наличие пула на авиалиниях, по которым выполняются чартерные перевозки, а также особенности внесения в пул и распределения из пула доходов от чартерных перевозок.

 При определении чартерной цены необходимо учитывать также форму организации чартерных перевозок, предлагаемую тем или иным заказчикам. Наиболее распространенными на международных линиях являются три формы организации чартерных операций:

1) разовая перевозка или перевозка "туда и обратно";

2) чартерная цепочка;

3) "тайм-чартер".

 Разовая перевозка или перевозка "туда и обратно" – это такой вид чартерной перевозки, при которой заказчик фрахтует самолет для перевозки одной или нескольких групп пассажиров, родственных по виду занятий и интересов, в определенное время. Разовая перевозка может осуществляться в одну сторону или "туда и обратно". В этом случае в промежутке между чартерными рейсами авиакомпания, сдающая самолет во фрахт, может использовать этот самолет для своих нужд. Перевозка "в одну сторону" , как правило, осуществляется только на грузовых чартерных самолетах. Пролет в обратную сторону является холостым прогоном. Для повышения эффективности этого вида чартерных операций необходимо изыскивать загрузку холостых прогонов.

 Целевая перевозка большого количества пассажиров в пункт назначения и обратно может осуществляться в виде чартерной цепочки. При чартерной цепочке полеты совершаются многократно "туда и обратно" по челночной форме. Эта серия ЭФЧ или ИТЧ, выполняемых перевозчиком по особому контракту с одним и тем же заказчиком. При хорошей организации "цепочки" турфирма - заказчик может одну из своих групп туристов заслать заранее в пункт, где проводится тур, с тем чтобы к моменту начала чартерной цепочки тур этой группы закончился и ее можно было перевозить чартерным рейсом в обратном направлении. В противном случае перевозчик будет вынужден выполнять холостой прогон за группой. При чартерной цепочке в любом случае сокращается число холостых прогонов и повышается экономическая эффективность перевозки.

 Тайм-чатрер – это такой вид операции, когда самолет фрахтуется на определенный период, поступая в полное распоряжение заказчика. В этом случае организация, заключая договор с перевозчиком, оплачивает в целом все то время, в течение которого самолет будет находиться в ее распоряжении, исходя из нормы летных часов, стоимости летного часа и часа простоя самолета. Тайм-чартерные операции получили большое распространение в массовом туризме, поскольку они удовлетворяют как требованиям перевозчика, избавляя его от необходимости использования самолета в промежутке между отдельными рейсами и давая гарантированную оплату самолета, так и требованиям арендатора, который стремится к наиболее экономичному использованию самолетов.

 В отличие от регулярных перевозок, при которых договором на перевозку между перевозчиком и индивидуальным пассажиром служит авиабилет, а между перевозчиком и грузоотправителем – авиагрузовая накладная, при чартерных перевозках заключается единый контракт – договор чартера, который служит правовым документом на выполнение чартерной перевозки. В договоре чартера указывается наименование сторон, тип воздушного судна, цель фрахтования, а также конкретные условия перевозки.

 В условиях перевозки, в частности, определяется максимальное количество перевозимых пассажиров, багажа, грузов и почты, место и время отправления, место назначения перевозки, а также излагаются права и обязанности перевозчика и заказчика. График предоставления самолета указывается в приложении к договору чартера. Если выполняется чартерная цепочка, то в договоре указывается общее количество рейсов и даты выполнения каждого из них. В случае тайм-чартера указывается время, на которое фрахтуется самолет, а также маршрут, по которому будут выполняться полеты.

 В договоре предусматривается, что перевозчик берет на себя выполнение всех формальностей, необходимых для осуществления полетов. К ним относятся иммиграционные, таможенные, карантинные и другие формальности, относящиеся к экипажу и самолету, а также получение разрешения на пролет тех или иных территорий, получение разрешения авиационных властей на выполнение чартерной перевозки.

 В обязанности заказчика, который фрахтует самолет, входит обеспечение своевременной доставки пассажиров и багажа, а в случае грузового чартера – грузов в аэропорт отправления. Заказчик обязан своевременно внести плату, предусмотренную договором. В договоре указывается полная стоимость чартерной перевозки, при этом , как правило, указывается стоимость нетто, т.е. чистая стоимость, которую получит перевозчик, и стоимость брутто, в которую включаются комиссионные, аэропортовые и другие сборы, которые полностью должны оплачиваться заказчиком. Указывается также валюта платежа и порядок внесения стоимости. Заказчик может отказаться от договора с уплатой неустойки, размер которой, как правило, зависит от времени отказа до намеченной даты выплаты.

 Кроме подписания договора чартера, должны быть выполнены и другие мероприятия по организации чартерных перевозок. Эти мероприятия зависят от того, выполняются ли чартеры из РФ или из пунктов за границей, а также от того, является ли перевозчиком Аэрофлот или иностранная компания. В любом случае, при организации чартерных полетов должны быть соблюдены все требования местных авиационных и других государственных органов.

 Запрос на получение разрешения на выполнение чартерных полетов подается в установленном порядке и в определенные сроки до начала выполнения чартерной перевозки по диспетчерским либо по дипломатическим каналам. Если между государствами имеется межправительственное соглашение о воздушном сообщении, предусматривающее возможность выполнения чартерных полетов, то запрос направляется по диспетчерским каналам. Так, при выполнении чартерных рейсов в/из РФ иностранными компаниями подается заявка по форме А. Если между данными государствами нет соглашения о воздушном сообщении, а также в других специальных случаях, запрос на выполнение чартерных полетов направляется по дипломатическим каналам.

 При организации чартерных полетов из пунктов РФ на самолетах Аэрофлота, кроме указанных выше документов, оформляются также такие чисто внутренние документы, как заявка на выполнение чартерного рейса, декадный график выполнения чартерных рейсов и др.

 При организации чартерных рейсов из пунктов за границей в РФ могут предъявляться и другие дополнительные требования, различные в разных странах. В ряде государств предъявляются специальные требования, направленные на затруднение выполнения чартерных перевозок из этих стран, особенно на авиалиниях, где имеются регулярные рейсы. К таким требованиям могут относиться следующие :

- установление обязательных минимальных цен чартеров на чрезмерно высоком уровне ;

- ограничение количества чартеров или их прямой запрет;

- установление высоких пульных ставок для внесения в пул доходов от чартерных рейсов, делающих невыгодным либо экономически рискованным выполнение таких рейсов ;

- обязательное равное распределение чартерной программы с национальным перевозчиком данной страны и др.

 Все эти требования должны обязательно приниматься во внимание представительством Аэрофлота за границей до начала организации чартерных перевозок.

 Коммерческая работа по организации чартерных перевозок загранпредставительствами Аэрофлота имеет свои особенности в зависимости от условий конкретной страны, откуда Аэрофлот выполняет чартерные перевозки. Однако в определенной степени имеются общие закономерности, характерные для организации чартеров из всех стран. Такими общими чертами могут быть следующие :

1) ведение коммерческих переговоров и заключение экономически выгодных контрактов на выполнение чартерных перевозок ;

2) согласование чартерной программы с ФАВТ и получение разрешения местных властей

3) организация выполнения чартерной программы ;

4) расчеты за чартерные перевозки и др.

 Эти вопросы организации чартерных перевозок в разных представительствах могут решаться в разной последовательности, многие из них должны решаться одновременно.

 Организации чартерных перевозок предшествует большая подготовительная работа. Она включает в себя ведение переговоров с турфирмами, согласование чартерной программы, подписание контракта, получения разрешения местных властей и т.д.

 После проведения предварительных переговоров с турфирмами или другими организациями представительством разрабатывается чартерная программа, которая должна быть согласована с представительством Интуриста в стране пребывания и направлена на утверждение в ФАВТ не менее чем за год до начала выполнения программы.

 По мере поступления новых заявок или аннулирования заявленных ранее чартерных перевозок производится корректировка.

 Главной задачей при составлении предварительной чартерной программы является составление такой программы, при которой избегается накладка графиков выполнения нескольких рейсов одновременно (регулярных и чартерных) в одни и те же дни и стремление по возможности избежать выполнения двух чартеров в один день.

 Не менее чем за три месяца до начала выполнения программы должна быть составлена уточненная чартерная программа на соответствующий период (осенне - зимний или весенне - летний). При этом уже составляется детальный график выполнения рейсов на каждый месяц периода с указанием времени прилета и вылета по всем пунктам маршрута.

 Одновременно с составлением программы должны быть проведены переговоры с каждой турфирмой, изъявившей желание участвовать в программе чартерных перевозок, относительно оптовых цен.

 Чартерная цена должна устанавливаться дифференцированно для каждой турфирмы, исходя из следующих соображений :

1) опыта работы с данной турфирмой;

2) объема перевозок данной турфирмы;

3) количества предлагаемых чартеров;

4) компактности программы, включающей в себя количество чартерных цепочек и количество рейсов в каждой "цепочке";

5) оптовой чартерной цены, предоставленной данной фирме в прошлый период с учетом общей тенденции повышения цен .

 При определении оптовой цены чартера обязательно должны учитываться следующие факторы:

1) заданный коэффициент валютной эффективности;

2) согласованная с генагентом стоимость мили по периодам перевозок (при наличие такого требования со стороны местных властей);

3) количество чартеров в "цепочке";

4) количество холостых прогонов;

5) дополнительные посадки и перегоны при полетах по предлагаемому маршруту и т.д.

 После проведения переговоров, согласования оптовой чартерной цены и выработки других взаимоприемлемых условий выполнения чартерной программы подписывается договор чартера ( чартерный контракт). При этом следует иметь в виду, что форма и условия контракта отличаются в зависимости от того, планируется ли выполнение инклюзив-тур чартеров или эфинити-чартеров.

 Контракт на инклюзив-тур-чартер заключается непосредственно с турфирмами, причем единый контракт полностью на всю серию инклюзив-тур-чартера. При составлении контракта обязательно должны быть оговорены условия разрыва "цепочки". Суть этого положения сводится к тому, что в случае разрыва чартерной цепочки турфирма должна компенсировать стоимость каждого дополнительного холостого прогона. Кроме того, должно быть обусловлено включение в стоимость чартера стоимость холостых прогонов, пропорционально количеству чартеров в "цепочке". Кроме контракта с фирмой по условиям инклюзив-тур-чартера в ряде случаев заключается отдельное трехстороннее соглашение между перевозчиком, заказчиком и депозитным банком. Такое депозитное соглашение является составной частью контракта ИТЧ и в случае необходимости направляется на утверждение местными авиационными властями вместе с чартерным контрактом.

 Контракт на ЭФЧ заключается в отдельности на каждый чартер, и не с турфирмой, а непосредственно с организацией, которая заказывает чартер для полета своих сотрудников или членов клуба. При этом разрешается выполнять Сплит-чартер, т.е. продавать данной организации не все места на чартере, а только часть мест, остальные места продаются другим организациям. Кроме самого контракта должны быть подписаны и заполнены следующие документы :

1) заявка организации на выполнение чартера;

2) заявление о дополнительных сведениях;

3) меморандум о членстве в "эфинити-организации";

4) пассажирский манифест с удостоверением о действительном членстве данной организации каждого участника чартера с указанием номера удостоверения, адреса и телефона каждого участника;

5) соглашение о чартерном агентстве между перевозчиком и турфирмой-посредником;

6) статус или устав чартерной организации;

7) дополнительная информация: выпускаемая реклама, описание тура и т.д.

 После подписания контракта направляется заявка на выполнение чартера или серии чартеров в авиационное ведомство страны пребывания. Заявка составляется по установленной для данной страны форме. В нее включаются следующие данные: наименование и национальность перевозчика, название и адрес чартерной организации, чартерная цена, наименование и адрес турагента-посредника, даты выполнения чартера "туда и обратно", тип самолета, страна регистрации воздушного судна, маршрут полета, количество и тип чартеров, количество перевозимых пассажиров, описание чартерной организации и цель полета и т.д.

 В ряде стран требуется разрешение генагента на выполнение дополнительных и чартерных рейсов, особенно по маршрутам выполнения регулярных рейсов. В этом случае направляется заявка на выполнение чартерных рейсов в контору генагента по установленной им форме. Эта форма включает в себя оперативные сведения о выполнении чартерных рейсов: дата чартера, номер рейса, маршрут, тип чартера, время прибытия, время отправления, тип самолета, дополнительные перелеты на территории генагента.

 После выполнения описанных выше формальностей, начинается непосредственная организация выполнения программы чартерных перевозок, которая включает в себя оплату перевозок, оформление перевозочных документов, подготовку и непосредственное выполнение чартерных перевозок и расчетов за них.

 Типовым для большинства авиакомпаний является следующий порядок оплаты:

1) 10% стоимости чартера – депозит при подписании контракта;

2) 50% стоимости – за 45 дней до начала чартера ;

3) 100% стоимости чартера, включая аэропортовые сборы, - не позже чем за 30 дней до начала чартера.

 Оформление перевозочных документов:

- заказчик предоставляет перевозчику пассажирский манифест, заверенный руководством организации-заказчика;

-заполняется специальная форма электронного бронирования;

- все документы передаются в чартерный отдел генагента для оформления чартерных билетов (при отсутствии генагента оформление чартерных билетов производится представительством Аэрофлота).

 Организация и контроль за выполнение чартеров включает в себя : согласование и уточнение графика полетов, получение разрешения от генагента, получение разрешения от местных властей, получение и выверка флайт-плана, заказ бортпитания, организация обслуживания пассажиров и др.

 Расчеты за чартерные перевозки: плата за чартерные перевозки может быть произведена перевозчику только после полного завершения чартера. После завершения чартера представительством Аэрофлота направляется инструктивное письмо депозитному банку о переводе сумм с депозитного счета на счет Аэрофлота.

 Сумма стоимости чартера, находящаяся на депозитном счету, распределяется следующим образом: 2,5% комиссионных - генагенту за оформление чартерных билетов и обслуживание чартера (при наличии генагента), 5% комиссионных – турфирме-организатору чартера, остальное переводится депозитным банкам на расчетный счет ЦМР.

 Получением подтверждения ЦМР о переводе сумм заканчиваются расчеты за чартерные перевозки.

Литература: В.Г.Афанасьев "Коммерческая эксплуатация международных воздушных линий"