

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:

<https://stuservis.ru/kursovaya-rabota/78103>

Тип работы: Курсовая работа

Предмет: Авиатранспорт

Введение 3

1. Анализ состояния аэропортовой (аэродромной) сети РФ, статистика, основные проблемы развития 5
2. Обоснование выбора аэропортового предприятия 9
3. Общая характеристика и показатели работы аэропортового предприятия 10
4. Генеральный план аэропорта, пропускная способность основных его элементов 15
5. Механизм взаимодействия аэропортового предприятия и перевозчика (авиакомпания) 17
6. Принцип установления ставок аэропортовых сборов и тарифов за наземное обслуживание воздушных судов 19
7. Источники и пути увеличения доходов аэропортового предприятия 21
8. Статьи затрат и пути сокращения расходов аэропортового предприятия 22
9. Перспективы развития и предложения по совершенствованию организации функционирования аэропортового предприятия 23
10. Расчет длины летной полосы в местных условиях 25

Заключение 29

Список литературы 30

Введение

Современный аэропорт является объектом производственной инфраструктуры и естественной монополией – с одной стороны. С другой – выступает как экономический агент на конкурентном рынке авиаперевозок. Поэтому в развитии аэропортовой и аэродромной сети в равной мере заинтересованы как представители бизнеса, так и субъекты РФ, и государство в целом.

Аэродромы являются краеугольным камнем аэропортового бизнеса: авиаперевозки можно совершать без аэротерминалов, гостиниц и экспрессов, но ни один пассажирский лайнер не взлетит и не приземлится без аэродрома. Именно поэтому вопросы поддержания и возобновления аэродромной сети Российской Федерации являются актуальными и требуют участия всех заинтересованных сторон: государства, региональных властей, операторов аэропортов и авиакомпаний.

Существующее развитие крупных аэропортов или более известных градостроительных образований «аэротрополисов» больше напоминает воплощение концепций городов будущего. Современные аэропорты как будто воплотили все самые смелые фантазии о футуристических городах XX века, а в части архитектуры даже превзошли их. Крупнейшие аэропорты мира имеют пассажиропоток от 30 до более чем 100 млн. пассажиров в год и фактически являются небольшими городами с собственным населением, территорией, инфраструктурой и центром управления.

Такие аэропорты, как Дэнвер (США), Схипхол (Нидерланды), Франкфурт и Мюнхен (Германия), Доха (Катар) и др. строят полноценные жилые кварталы в непосредственной близости от терминалов для обеспечения потребностей в жилье для своих сотрудников, представителей международных компаний, студентов летных училищ, а также жителей соседних городов, ведущих международный бизнес. Такие аэропорты по сути являются крупными градообразующими предприятиями, оказывающими положительное влияние на экономику региона и близлежащих городов за счет создания новых рабочих мест, привлечения крупных компаний, обеспечения более высокой степени мобильности, строительства новой инфраструктуры и т.д. Существующая коммерциализация аэропортов приводит к развитию всех возможных видов сервисов и услуг на территории влияния, часто выходящей за пределы их границ.

Аэропорт, как и город, предоставляет инфраструктуру для жизни: жилье, офисы, детские сады и школы, шоппинг-моллы, спортивные и оздоровительные центры, общественные пространства и собственную программу мероприятий, включая международные конференции, выставки, ярмарки, аукционы, воркшопы, экскурсии и туры по достопримечательностям близлежащих городов.

Согласно прогнозам различных международных организаций, общемировой пассажиропоток вырастет до 6 млрд. человек в год уже к 2030 году. В этой связи аэропорты стремятся наращивать инфраструктуру и

развиваться как градостроительные образования, чтобы обеспечить потребность в мобильности и уровне сервиса современного общества. По существующим оценкам в мире насчитывается более ста потенциальных аэрополисов, находящихся на разных стадиях развития, а в таких странах, как Катар, Арабские Эмираты, Турция, уже строятся новые крупнейшие мировые авиаузлы. Причем пассажиропоток таких аэропортов как правило многократно превышает население самой страны.

1. Анализ состояния аэропортовой (аэродромной) сети РФ, статистика, основные проблемы развития

ФЦП «Развитие транспортной системы России 2010–2020 гг.» предусматривает лишь 30 % финансирования развития аэродромной инфраструктуры за счет бюджетных средств. Дополнительные источники можно получить благодаря оптимизации аэропортовых сборов, введению инфраструктурных сборов, целевым налоговым отчислениям, а также использованию механизмов государственно-частного партнерства (ГЧП) для привлечения средств частных инвесторов.

При введении инфраструктурного сбора сразу возникает другая проблема: необходимые средства будут изысканы у авиакомпаний, однако те, в свою очередь, закономерно повысят цены на авиабилеты. Решить ее представляется возможным, если брать сбор не только с авиакомпаний, а со всех пользователей объектами инфраструктуры – предприятий топливно-заправочного комплекса, фирм такси и прочих. Это снизит нагрузку на авиаперевозчиков и вряд ли приведет к росту цен на билеты. Тем более, что, как показал анализ структуры стоимости авиабилетов, доля сборов за взлет- посадку составляет всего 3 % от общей цены билета, при этом доля затрат на топливо – 35 %, на обслуживание воздушных сил – 30 %. К примеру, инфраструктурный сбор в размере 200 руб. в билете авиапассажира мог бы дать дополнительный доход в размере почти 50 млрд руб. в год, что увеличило бы темпы реконструкции аэропортов и реализации ФЦП и снизило нагрузку на бюджет. Что касается увеличения стоимости билетов, то на конкурентном рынке авиаперевозок произошло бы частичное перераспределение прибыли от перевозчиков, топливных компаний, операторов к государству. 3-процентная доля сбора средств за взлет-посадку часто не покрывает затрат на содержание аэродрома, не говоря уже о его реконструкции и строительстве. Государство и аэродром фактически являются донорами частных компаний, занимающихся бизнесом в сфере авиаперевозок. Вопрос введения инфраструктурных сборов за использование объектов аэропорта остается пока в стадии обсуждения. Однозначного решения, связанного с этой проблемой, пока нет. Для развития аэродромов и строительства новых объектов ежегодно требуется выделять порядка 65–70 млрд руб. Привлечение инвесторов для реконструкции элементов аэродрома – непростая задача. Она связана с трудностями, в первую очередь, по причине долгой окупаемости вложенных средств. На основе анализа объемов пассажиропотока в российских аэропортах, проведенного в 2013 г., отечественные аэропорты можно условно разделить на три группы:

- первая – более 10 млн пассажиров в год, 4 аэропорта;
- вторая – более 1 млн пассажира в год, 18 аэропортов;
- третья – менее 1 млн пассажира в год, более 200 аэропортов.

Исходя из этого условного деления, возможности инвесторов в каждой отдельной группе имеют различные подходы. К аэропортам первой группы, кроме Пулково (Санкт-Петербург), относятся Шереметьево, Внуково и Домодедово, составляющие Московский авиационный узел (MAU). Для развития MAU предусматривается заключение концессионных соглашений в отношении объектов аэропортовой инфраструктуры с создаваемыми управляющими компаниями.

Инвестор будет обязан обеспечить финансирование капитальных затрат по созданию новых объектов, текущего и капитального ремонта построенных и существующих объектов, поддерживая аэродромную сеть в надлежащем состоянии, а также обеспечивая требуемый уровень безопасности полетов и качества обслуживания. Ко второй группе относятся аэропорты с пассажиропотоком от 1 млн человек в год или те, которые могут быстро достичь этого показателя, например, Кольцово (г. Екатеринбург), Ростов-на- Дону, Уфа, Большое Савино (г. Пермь) и Кневичи (г. Владивосток).

Здесь уже частично реализуется механизм ГЧП путем синхронизации создания единого технологического комплекса аэропорта (аэродром и терминалы) государственным и частным партнерами. Аэродромный комплекс на 100 % финансируется и создается за счет средств государственного бюджета, а терминалы – на деньги частного собственника. Именно по такому принципу реализуются проекты создания аэропортов в Ростове-на- Дону, Саратове и реконструкции других аэропортов России. Третья группа, в которую условно вошли около 250 из 304 действующих в России аэропортов, интереса для частных инвесторов не

представляет.

Эти аэропорты из-за малого пассажиропотока не способны вести самостоятельную хозяйственную деятельность и полагаются на федеральные и региональные дотации. Отсутствие стабильного пассажиропотока, низкая платежеспособность населения и невысокий уровень активности бизнеса отрицательно сказываются на развитии местных аэропортов. Привлекать инвестиции в такие проекты крайне сложно.

Сегодня любой местный аэропорт представляет собой инфраструктурную проблему: строительство необходимо вести практически с нуля, и окупаемость такого проекта достаточно спорная. Для данной категории аэродромов практически единственным способом существования является механизм государственной поддержки местных авиаперевозок и текущего состояния инфраструктуры. Между тем стоит заметить, что это социально значимые аэропорты, которые в условиях географической удаленности населенных пунктов решают комплекс задач по обеспечению жизнедеятельности регионов страны (Крайний Север, Дальний Восток и др.).

В Великобритании аэропорты являются самостоятельными хозяйствующими субъектами. Управление столичными аэропортами централизовано на основе специального акта Правительства. Два крупных аэропорта страны приватизированы, их имущество находится в частном владении. BAA Limited владеет и управляет семью аэропортами в Великобритании, включая лондонские Хитроу (Группа Хитроу), Гатвик и Станстед. Это позволяет развивать аэропорты в качестве хабов и перераспределять пассажиропоток. Во Франции 150 аэропортов местного значения переданы под управление местных административно-территориальных образований. Это позволяет местным властям полномочно распоряжаться имуществом на правах концессии, регулировать потребности региона в авиаперевозках. Основами госполитики Российской Федерации в области авиационной деятельности до 2020 г. предусмотрена выработка мер по повышению эффективности ГЧП в сфере авиационной деятельности.

Однако до настоящего времени на законодательном уровне сохраняются препятствия для создания условий развития конкурентной среды при осуществлении аэропортовой деятельности хозяйствующих субъектов, оказывающих услуги в аэропортах. Имущество отечественных аэродромов в соответствии с законодательством Российской Федерации не подлежит приватизации и, как правило, сохраняется в федеральной собственности. Поэтому воля власти в сфере эксплуатации аэродромного имущества по схеме ГЧП должна выражаться исключительно через государственную политику.

Это позволит скоординировать и гармонизировать интересы субъектов авиационного бизнеса, субъектов России и государства в целом, более широко и эффективно использовать механизм ГЧП. Для сравнения: в Европе 78 % аэропортов принадлежат государству, 9 % находятся в частной собственности, 13 % – в смешанной. На законодательном уровне принимаются решения, позволяющие заключать концессионные соглашения.

2. Обоснование выбора аэропортового предприятия

Аэропорт ПЛАТОВ — (IATA: ROV, ICAO: URRP) международный аэропорт Ростова-на-Дону. Аэропорт находится в Аксайском районе Ростовской области рядом с федеральной трассой М-4, в 29 километрах к северо-востоку от Ростова-на-Дону и в 15 км к северо-западу от Новочеркасска. Авиакомпании которые осуществляют рейсы из аэропорта Платов: Аэрофлот, S7 Airlines, ЮТэйр, Победа, Азимут, NordwindAirlines. В настоящее время аэропорт обслуживает внутренние авиарейсы в Москву, Санкт-Петербург, Казань, Сочи и другие города России.

Аэропорт Платов – первый в истории России

Список литературы

1. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г. (утв. распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р). URL: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/94460/> (дата обращения 02.10.2019).
2. Постановление Правительства РФ от 5 дек. 2001 г. № 848 (ред. от 2 нояб. 2013) «О Федеральной целевой программе „Развитие транспортной системы России (2010–2020 гг.)“». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_154093/?frame=1 (дата обращения 02.10.2019)
3. Безопасность России. Высокотехнологичный комплекс и безопасность России. В 2 частях. Часть 2. Проблемы обеспечения безопасности оборонно-промышленного комплекса России; Международный

гуманитарный фонд "Знание" - Москва, 2003. - 576 с.

4. Блонский, Л. А. Авиация России; М.: Дом Славянской Книги - , 2008. - 480 с.

5. Бурдина С. В. Транспорт. Наземный, воздушный, водный. Часть 2; - , 2013. - 430 с.

6. Гражданская авиация. Раскраска; Розовый слон, Современная школа - Москва, 2010. - 783 с.

7. Дузь П.Д. История воздухоплавания и авиации в России; Книга по Требованию - Москва, 2012. - 273 с.

8. Кожевин Н. Транспортные аэропорты; Книга по Требованию - Москва, 2012. - 116 с.

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:

<https://stuservis.ru/kurovaya-rabota/78103>