

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://studservis.ru/otchet-po-praktike/79577>

Тип работы: Отчет по практике

Предмет: Авиатранспорт

Содержание

Введение 3

Аэропорт Казань 4

Цели и виды деятельности авиакомпании S7. Структурные подразделения авиакомпании 14

Заключение 21

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.

Аэропорт Казань

В последние годы в России произошло неоправданное перераспределение пассажиропотоков в пользу аэропортов Московского авиаузла – до 72 %. В стране в целом действуют 304 аэропорта, из которых только 22 принимают более 1 млн пассажиров в год. Столица каждого десятого субъекта Российской Федерации не имеет воздушного сообщения с остальным миром. Ежегодные объемы региональных перевозок на протяжении последнего десятилетия едва превышают 1,5 млн человек. Многие аэродромы и аэропорты местных воздушных линий, принимающие по 50 тыс. и менее пассажиров в год, расположены в труднодоступных районах страны – в 14 регионах с населением общей численностью 15 млн человек. Эти аэродромы находятся в сложном экономическом положении.

По данным Международной ассоциации воздушного транспорта, в 2013 г. более 430 маршрутов связывали Россию с городскими агломерациями мира, из которых около 70 – с населением численностью более 10 млн человек. В последние годы объемы перевозок гражданской авиации России растут темпами, в два раза превышающими

3

среднемировой. Несмотря на это, степень развития наземной авиационной инфраструктуры не соответствует масштабам страны, потребностям населения в авиационных перевозках. В этом можно убедиться на примере Канады, где зарегистрированы 831 аэродром, 580 коммерческих аэропортов, из них 247 – с вертодромами, и 11 гидроаэродромов. В Национальную систему аэропортов Канады (по 13 провинциям) входит 26 аэропортов страны.

Правительство Российской Федерации приняло ряд мер, направленных на развитие и модернизацию аэродромной инфраструктуры. Многие из них предусмотрены в рамках реализуемой Транспортной стратегии до 2030 г., которая ставит задачу создания новой аэропортовой сети.

Государство планирует реконструкцию и модернизацию объектов существующей аэродромной инфраструктуры, а также увеличение аэродромов. Так, по планам, к 2030 г. в России в целом должно действовать не менее 500 аэродромов. Благодаря

федеральным целевым программам (ФЦП) объем государственных капитальных вложений, предусмотренных на развитие наземной инфраструктуры аэропортов, за 11 лет увеличился с 1 млрд руб. (по расчетам 2002 г.) до 39,5 млрд руб. (по расчетам 2013 г.) и составил в итоге около 230 млрд рублей.

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.

В России давно назрела потребность во введении инфраструктурных сборов с пользователей и участников авиационной деятельности, которые должны формировать средства фонда для развития аэропортовой сети. Естественно, 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 взимать 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 взлетпосадку 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 рекон-

струкции 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 клиент.

-

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/otchet-po-praktike/79577>