

МИНИСТЕРСТВО СПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ

ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ

ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ

«ПОВОЛЖСКАЯ ГОСУДАРСТВЕННАЯ АКАДЕМИЯ

ФИЗИЧЕСКОЙ КУЛЬТУРЫ, СПОРТА И ТУРИЗМА»

ФАКУЛЬТЕТ СЕРВИСА И ТУРИЗМА

КАФЕДРА СЕРВИСА И ТУРИЗМА

КУРСОВОЙ ПРОЕКТ

по дисциплине «Организация туристской деятельности»

ОРГАНИЗАЦИЯ АВИАПЕРЕВОЗОК В ТУРИЗМЕ В РФ

Выполнила:
студентка 2 курса
группы 5321
Дмитриева Р.В.

Руководитель
к.э.н., доцент
Веслогужева М.В.

Казань, 2017

Содержание

Глава 1. Развитие воздушного транспорта	5
1.1. Понятие и классификация авиаперевозок.....	5
1.2. Техническое обеспечение авиаперевозок.....	8
1.3. Краткая характеристика отдельных аэропортов России	12
Глава 2. Взаимодействие туристских организаций с авиакомпаниями	15
2.1. Перевозка туристов чартерными рейсами.....	15
2.2. Услуги, предоставляемые авиакомпаниями.....	18
2.3. Международные авиационные организации.....	20
3. Авиационные перевозки в России.....	22
3.1. Перспективы развития авиаперевозок	22
Заключение	27
Список литературы	29

Введение

Транспорт – одна из важнейших составных частей материальной базы экономики каждой страны. С давних времён транспорт является двигателем прогресса. Человек использовал любые подручные средства для перевозки людей и грузов. С изобретением колеса, а немного 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 весьма 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, применения соответствующих скидок и льгот при продажах имеет весомое значение, как для туристов, так и для организаторов путешествий. Развитие туризма сдерживается тем, что транспортные системы в ряде стран не соответствуют всемирным стандартам по удобству, эффективности и безопасности, а транспортные проекты в части строительства новейших 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.

Согласно статистике темпы роста популярности авиатранспорта выше, чем автотранспорта, что обуславливается 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. Данное 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 сегодня имеет привлекательный вид для туристов;
- в-третьих, авиационные компании напрямую и через международные сети бронирования и резервирования выплачивают туристским агентствам комиссионные за любое забронированное в самолете место, мотивируя их тем самым выбирать авиаперевозки.

Актуальность этой темы обусловлена тем, что воздушный транспорт является одной из самых быстро и динамично развивающихся отраслей мирового хозяйства и с каждым годом занимает все более прочные позиции в общемировой транспортной системе.

Целью данной курсовой работы является организация авиаперевозок в туризме.

Для достижения цели в курсовой работе необходимо решить следующие задачи:

- 1) Изучить историю развития воздушного транспорта;

2) Рассмотреть взаимодействия туристических организаций с авиакомпанией;

3) Рассмотреть авиаперевозки в России.

Объектом исследования являются авиаперевозки в туризме.

Предметом исследования является организация авиаперевозок в туризме.

Структура работы состоит из введения, трех глав (в первой и во второй главе состоит теоретическая часть, а в третьей главе практическая часть), заключения, списка литературы.

Глава 1. Развитие воздушного транспорта

1.1. Понятие и классификация авиаперевозок

Авиаперевозки — способ транспортировки грузов и перевозки пассажиров при помощи воздушных судов.

Классификация:

Авиаперевозки принято классифицировать по направлению, категории груза и типу загрузки.

Простые перевозки

Также называются «генеральные перевозки» — предполагают транспортировку генерального груза в пункт назначения, а заказчиком такой услуги является владелец перевозимых товаров. Основное преимущество генеральных перевозок — высокая оперативность.

Попутные перевозки

подразумевают использование свободного транспорта, следующего в требуемом направлении. Достоинство такого формата транспортировки грузов — низкая стоимость.

Челночные перевозки

В авиации данный формат принят для транспортировки пассажиров. Отличительная особенность челночных перевозок — возвращение транспортного средства в пункт отбытия без пассажиров на борту.

Сборные перевозки

Сборные перевозки — это наиболее распространенный формат транспортировки штучных грузов, при котором товары различных отправителей консолидируются на складе и отправляются по мере накопления их оптимального объема. Отличаются невысокой стоимостью транспортировки.

Классификация специальных грузов

В действующем «Руководстве по грузовым перевозкам на внутренних воздушных линиях Союза ССР» (РГП-85) содержатся ссылки на особые (специальные) условия перевозки: «К перевозке воздушным транспортом принимаются также некоторые виды грузов (скоропортящиеся, опасные, радиоактивные, животные и др.), которые требуют особых условий транспортировки. (п.2.4.3) В данном документе существуют пункты: - Перевозка тяжеловесных и негабаритных грузов (п.2.9), - Перевозка скоропортящихся грузов (п.2.16), - Перевозка опасных грузов и радиоактивных материалов (п.2.17), - Перевозка живности (п.2.18), - Перевозка самоходной и гусеничной техники (п.2.19), - Перевозка гробов с покойниками (п.2.20). Классификация специальных грузов.. Архивировано из первоисточника 28 марта 2012.

Законодательство в области авиаперевозок

Междугородные и международные перевозки воздушным транспортом регулируются целым рядом нормативно-правовых документов, которые условно можно разделить на несколько групп. Первая из них — это документы государственного регулирования авиации, в том числе соответствующие законы, нормы сертификации и правила лицензирования. Вторая категория — авиационные правила, действующие на федеральном уровне. Третья группа

нормативных документов — внутрироссийские правила перевозки пассажиров и транспортировки грузов при помощи воздушных судов.²

Отдельно стоит отметить Чикагскую конвенцию о международной гражданской авиации 1944 года и Варшавскую конвенцию для унификации правил воздушных перевозок от 1929 года. Эти документы ратифицированы большинством стран мира, и являются обязательными для выполнения в России. Также правовое урегулирование совершается по Федеральным авиационным правилам № 136/42/51 от 31.03.2002г. и Конвенцией о Договоре Международной Дорожной Перевозки Грузов (Женева, 19 мая 1956г.).

Правила для грузовых авиаперевозок

Согласно правил осуществления грузовых авиаперевозок (Федеральный закон «О транспортно-экспедиционной деятельности» от 30.06.2003 г. №87-ФЗ и Варшавская конвенция о международных воздушных перевозках (Монреаль, 28 мая 1999 г.)) прием груза к перевозке производится только при наличии правильно оформленной грузовой накладной.

Перевозки грузов на международных авиалиниях могут осуществляться на пассажирских и грузовых самолетах.

Грузы, которые принимают к международной перевозке, подлежат таким правилам:

- ввоз и вывоз, транзит груза должны быть разрешены законами и правилами страны на территорию, с территории или через территорию которой осуществляется перевозка;
- габариты груза должны обеспечивать его свободную погрузку и выгрузку, размещение в багажно-грузовых отсеках воздушных судов и его крепление;
- при перевозке на рейсовых пассажирских воздушных судах масса и габариты груза не должны превышать пределов, установленных нормативами;
- к грузу должны быть приложены все требуемые документы;

- груз не должен создавать опасности для воздушного судна, находящимся на нем людям и имуществу, а также по своим свойствам не должен создавать неудобств пассажирам.

Груз, превышающий установленные пределы по массе и габаритам, может быть принят к перевозке только с согласия перевозчика.

Сборные грузы и таможенное оформление

Международные перевозки грузов по воздуху предполагают обязательное прохождение таможенных процедур. Таможенное оформление производится путем декларирования грузов и уплаты всех необходимых сборов. К обязательным платежам при таможенной очистке импортных товаров относятся акциз, налог на добавленную стоимость и пошлина. Косвенные платежи для оформления товаров на таможне — это сборы за выдачу лицензий, квалификационного аттестата, хранение товаров на таможенном складе и их транспортировку.

1.2. 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-посадочной 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-Avia».

Компания «Boeing» носит имя основателя этой известной всему миру фирмы - лесопромышленника Уильяма 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-Avia 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 перевозку 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 VIP - 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 - BAe-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 поддержанной 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 одновременно 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 ежемесячно, 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.

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 ИКАО. 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.

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.

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-86.

Основным аэропортом северо-западного региона России является аэропорт Пулково, открытый для 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.

Глава 2. Взаимодействие туристских организаций с авиакомпаниями

2.1. 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, применяется 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 либо арендованы на регулярных авиалиниях.

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

Виды чартерных рейсов:

Закрытый чартер. Его особенностью представляется то, что за перевозку своих сотрудников целиком 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 состязания; участники профессиональных ассоциаций, участники фестивалей, паломники и т. п. Заказчиком чартера является соответствующая организация, что частично способна 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 недорого, потому что цена авиабилета при авиачартере на 30 -50 % ниже по сравнению с самыми недорогими льготными тарифами. Инклюзив-тур

чартер и целевой чартер являются самыми распространенными видами авиаперевозок на чартерном рынке.

Блок-чартер. Нынешний вариант предполагает приобретение заказчиком лишь части коммерческой емкости самолета (20 - 30 мест) на регулярном рейсе. При этом оплата осуществляется, как правило, за весь блок мест независимо от того, будут применены все приобретенные места или нет. Блок-чартер применяется в большинстве случаев в том случае, если у турфирмы мало туристов, для того чтобы арендовать самолет полностью. Договор на квоту мест между турфирме и перевозчиком способна 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 назначает предельный срок, до которого турагент способна отказаться от квоты заявленных мест или ее часть; При таком варианте перевозчик оставляет за собой право продажи данных мест другим своим клиентам.

Нецелевой чартер. Он представляет собой перевозку, при которой группа авиапассажиров подбирается вне зависимости от цели путешествия. Организатором такого вида перелета способна быть какая-либо транспортная компания, выступающая как посредник при пассажирских перевозках из одного пункта в другой. Так например, Московская туристская транспортная компания (МТТК), созданная в мае 1999 г., представляет собой крупную фирму - консолидатор, занимающаяся организацией такого вида перевозок. Она рекомендует 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. Принадлежит к наиболее сложному виду перевозки пассажиров, что осуществляется регулярными и нерегулярными рейсами на разных участках маршрута. При этом в формируемую группу могут входить пассажиры, направляющиеся в любые конечные пункты.

Проведение чартерного маршрута требует весьма большой подготовительной работы: планирование маршрута, заполнение холостых пролетов, приобретение 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 отлично спланировано: должен быть разработан специальный маршрут чартерного рейса, по возможности следует надо избегать холостого пролета, иметь разрешения на воздушный коридор и др.

2.2. Услуги, предоставляемые авиакомпаниями

Набор предоставляемых авиакомпаниями услуг зависит от класса обслуживания. Есть три класса обслуживания: экономический, бизнес, первый. Первый класс - самый дорогостоящий, экономический класс - самый дешевый. Основное 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 имеются 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 немногих 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 также 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 либо 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 последующей реализации данных 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.

2.3. Международные авиационные организации

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

Международная организация гражданской авиации (International Civil Aviation Organization) - ИСАО - одна из первых самых авторитетных и крупных мировых структур. Членами ИСАО являются 183 государства. ИСАО работает в тесном контакте 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) - ИАТА - разработана для координации воздействий мировых авиакомпаний, нацеленных на обеспечение безопасности и увеличение эффективности воздушных перевозок во всех регионах земного шара. Основанная в 1919 г. и преобразованная в 1945 г. ИАТА представляет собой профессиональную ассоциацию авиационных компаний, осуществляющих международные рейсы. Основная функция, выполняемая Ассоциацией, - упорядочение международного коммерческого авиационного сообщения, введение общих для всех членов правил и процедур и установление согласованных тарифов на пассажирские перевозки на международных маршрутах.

Туристские агентства участвуют в деятельности ИАТА 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 есть несколько форм взаимодействия туристских фирм и авиакомпаний:

- * бронирование мест и выкуп авиабилетов через агентства авиакомпаний;
- * 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.

Для того чтобы, грамотно выбрать самый выгодный и удобный участок туристских перевозок, и правильно заключить контракт на авиаперевозки туристов, требуется знать все особенности, преимущества и недостатки того либо иного вида взаимодействия с авиакомпанией.

3. Авиационные перевозки в России

3.1. Перспективы развития авиаперевозок

Наиболее характерной чертой туристских путешествий является перемещение, что обуславливает чрезвычайное значение транспорта в туризме. Доминирующее место в перевозках туристов на дальние расстояния свыше 500 км занимает самый молодой вид транспорта – авиационный.

В последнее время в нашей стране получил большое развитие авиационные туристские перевозки, путешествия. Воздушные трассы связывают между собой около 3900 городов и населенных пунктов. Общая протяженность авиатрасс составляет более миллиона 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 5 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 производителей, 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, авиаперевозчики 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.

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% .

У Москвы есть все предпосылки войти в число городов, имеющих авиационный хаб, на равных конкурирующий с крупнейшими аэропортами мира. Однако сегодня Россия в 3-4 раза уступает европейским странам, обслуживая на 10 "своих" только 1 трансферного пассажира. Отставание от стран Ближнего Востока, которые наиболее преуспевают в области экспорта авиатранспортных услуг, еще выше. Но Россия в целом и Москва в частности обладает выгодным экономико-географическим положением: через воздушное пространство нашей страны (самое большое в мире - 25 млн. кв. км) проходят межконтинентальные воздушные трассы, соединяющие страны Ближнего Востока и Азиатско-Тихоокеанского региона со странами Европы и Америки. Во многих случаях полет через Москву, благодаря спрямлению маршрута, приводит к сокращению полетного времени, а, следовательно, затрат авиакомпаний и пассажиров. За счет сокращения протяженности маршрутов Москва может на 33% обеспечить прирост существующего пассажиропотока. Расчеты показывают, что каждый миллион привлеченных трансферных пассажиров - приносит порядка 100 млн. рублей налога на прибыль в бюджеты Российской Федерации разного уровня. Кроме роста налоговых отчислений улучшение производственных показателей деятельности аэропорта оказывает

мультипликативный эффект на экономическое развитие страны в целом: 10% рост услуг воздушного транспорта приводит к росту ВВП в экономически развитых странах по разным оценкам от 0,6% до 1,9%.

Московский аэропорт Домодедово располагает всеми ресурсами для участия в конкурентной борьбе за мировое лидерство, к этому выводу несколько лет назад пришли международные эксперты. Он стал лидером по пассажиропотоку не только в Московском авиационном узле, но и в Восточной Европе, имеет самую разветвленную маршрутную сеть, обслуживает наибольшее число авиакомпаний, в том числе иностранных. Но не это главное. Ключевое условие создания аэропорта мирового значения - наличие необходимого количества взлетно-посадочных полос. У большинства существующих хабов мирового значения - не менее четырех ВПП, например, в аэропорту Амстердама - 6, Мадрида и Франкфурта – по 4. Домодедово может располагать 9-ю ВПП. У него лучшие территориальные ресурсы не только в Москве, но и в сравнении с ведущими аэропортовыми комплексами мира.

На современном этапе развития рынка авиаперевозок в России для повышения конкурентоспособности требуется создание единой системы магистральных и региональных узлов "Hub-and-Spoke", одной-двух крупных сетевых и 10-15 региональных авиакомпаний, способных обеспечить необходимый уровень транспортной доступности во всех регионах и эффективное функционирование сети базовых (опорных), региональных и местных аэропортов за счет организации транзитных потоков как внутри страны, так и на международных направлениях.

Заключение

Перемещение представляет собой наиболее характерную черту туризма, а также транспорт, обеспечивающий данное перемещение, является важнейшей отраслью, оказывающей услуги туристского типа. Без транспорта нет туризма, если не говорить о пеших экскурсиях и походах, ограниченных как количеством 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 или ее регионов.

Значение воздушных сообщений в туризме возрастало по мере увеличения провозной способности самолетов, повышения комфорта, сокращения времени полета. В особенности это отмечается с середины 50-х гг., когда появились реактивные самолеты со скоростью 700-950 км/час. Наибольшее число 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 туризма, 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 высокоскоростной транспорт.

Список литературы

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

- 14) Яковлев А.С. "Авиаперевозки", Москва, изд. "Наука", 2011- 110 с.
- 15) www.turizm.ru - российская туристическая газета

