АННОТАЦИЯ

К дипломной работе на тему: Анализ состояния и предложения по развитию пассажирских перевозок в аэропорту «Подкаменная Тунгуска»

Выполнена студентом факультета ОПиУТ Арефьевой Натальей Станиславовной

Работа выполнена на 52 страницах и содержит 2 схемы 12 диаграмм, использовалось 23 источника.

В данной дипломной работе на основе обобщения теории и практики по организации перевозок пассажиров в филиале аэропорта «Подкаменная Тунгуска», Туруханского района, Красноярского края, анализа производственных показателей деятельности, анализа технологических процессов обслуживания пассажиров дана оценка всего производственного цикла и предложены пути развития пассажирских авиаперевозок.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение…… 3

1 Состояние аэропортовой сети Российской Федерации……. 6

1.1 Анализ и состояние региональных пассажирских перевозок……... 6

1.2 Состояние региональных перевозок Красноярского края …… 15

2 Основные показатели деятельности филиала «Аэропорт Подкаменная Тунгуска»……..18

2.1 Анализ состояния пассажирских перевозок Федерального казенного предприятия «Аэропорты Красноярья» …… 18

2.2 Основные производственные показатели аэропорта «Подкаменная Тунгуска» ……..22

2.3 Технология обслуживания пассажиров в аэропорту «Подкаменная Тунгуска» ……30

3 Перспективы развития и разработка предложений по совершенствованию организации обслуживания в аэропорту «Подкаменная Тунгуска» …….....41

3.1 Источники и пути увеличения пассажирооборота в аэропорту Подкаменная Тунгуска ……..41

3.2 Предложения по развитию пассажирских перевозок в аэропорту ……44

Заключение…….. 50

Список использованных источников ……51

Приложение……..53

ВВЕДЕНИЕ

Воздушный транспорт играет важную социально-экономическую роль в нашей стране. Доступность транспортных услуг относится к числу важнейших факторов, определяющих качество жизни населения и уровень развития экономики.

Для России с ее огромной территорией и разной плотностью заселения, значение региональных воздушных перевозок трудно переоценить. Специфика географического и климатического положения, низкая плотность наземной транспортной сети в ряде регионов, большие размеры страны обуславливают необходимость широкого использования авиационного транспорта.

За последние годы гражданская авиация России достигла определенных успехов. Объемы авиаперевозок российских авиакомпаний в 2016 году по количеству пассажиров возросли до 93 млн. человек, пассажирообороту до 241 млрд. пассажиро-километров. Российские аэропорты обслужили 157 миллионов российских и зарубежных граждан. Был превышен объем пассажирских авиаперевозок, достигнутый на территории Российской Федерации в конце советского периода

В настоящее время в отрасли пассажирских авиаперевозок в Российской Федерации происходит переломный момент – кризис 2014-2015 года в экономике был преодолен, а, следовательно, существенно снизилось влияние макроэкономической среды на состояние предприятий отрасли.

Тем не менее, региональные аэропорты и авиакомпании по-прежнему находятся в состоянии, характеризующимся снижением показателей производственной и экономической деятельности.

В ряде регионов Российской Федерации воздушный транспорт является, зачастую единственным магистральным видом транспорта, обеспечивающим связь этих регионов с остальной территорией России.

Развитие региональных авиаперевозок в настоящее время проходит в условиях восстановления экономики, активизируется спрос на качественные авиаперевозки. Одновременно можно отметить постоянное развитие административно-хозяйственных механизмов, обеспечивающих функционирование отрасли воздушного транспорта. Результатом работы авиакомпаний на рынке перевозок является авиатранспортная услуга, содержание которой имеет достаточно сложную структуру. Оценить уровень качества авиатранспортной услуги можно как в процессе ее оказания, так и после прилета в пункт назначения. Как правило, оценки качества авиатранспортных услуг носят косвенный характер. Одной из проблем авиатранспортного комплекса Красноярского края недостаточная прибыльность региональных аэропортов ввиду низкого объема перевозок и низкой эффективности работы, разрозненность мелких аэропортов, отсутствие рынка, регулирующего деятельность этих аэропортов. Красноярскому краю необходим такой путь развития воздушного транспорта, при котором государство принимает большое участие в управлении и регулировании спроса на авиационные услуги. При этом необходимо решить такие задачи, как обновление парка ВС, разработка эффективных тарифов взлета /посадки, построение модели управления бизнес-процессами, которая позволит достичь стратегических приоритетов.

Основная цель данной является основ функционирования и перспектив развития аэропортового предприятия «Аэропорт «Подкаменная Тунгуска».

Для достижения цели исследования решить следующие задачи:

1) Проанализировать состояние аэропортовой сети РФ, представить статистику, разобрать основные проблемы развития;
2) Выявить проблемы региональных перевозок, в том числе перевозок Красноярского края.
3) Представить общую характеристику и показатели работы выбранного аэропортового предприятия, его взаимодействие с другими службами.

4) Проанализировать перспективы развития и разработать предложения по совершенствованию пассажирских перевозок аэропорта «Подкаменная Тунгуска».

1 Состояние аэропортовой сети Российской Федерации

1.1 Анализ и состояние региональных пассажирских перевозок

Цели развития аэродромной сети Российской Федерации достигаются в основном через государственные программы, которые в свою очередь являются главными (основополагающими) документами, реализующие программно-целевой принцип финансирования.

Мероприятия государственной программы «Развитие транспортной системы» в основном нацелены на решение наиболее актуальных проблем рынка авиационных перевозок России, таких как обновление парка воздушных судов, модернизация наземной аэропортовой инфраструктуры, образующую национальную опорную аэродромную сеть, повышение безопасности полетов, решение вопросов эксплуатации судов иностранного производства, направлена на решение проблем, связанных с созданием благоприятных условий жизнедеятельности для проживающего в регионах населения, где нередко авиация является единственным видом транспорта.

В соответствии с данной Федеральной Целевой Программой предусмотрены мероприятия по 134 объектам с общим объемом финансирования из средств федерального бюджета 422,6 млрд. рублей

Как показано на рисунке 1 за счет указанных средств планируется обеспечить развитие сети внутрироссийских узловых аэропортов, региональных сетей аэропортов, сети крупных международных узловых аэропортов.

Для создания единого транспортного пространства внутри Российской Федерации и входящих в её состав федеральных округов, учитывая значимую роль воздушного транспорта, требуется формирование эффективных вариантов моделей транспортной сети региональных авиаперевозок, разработка и реализация эффективных механизмов государственной поддержки.

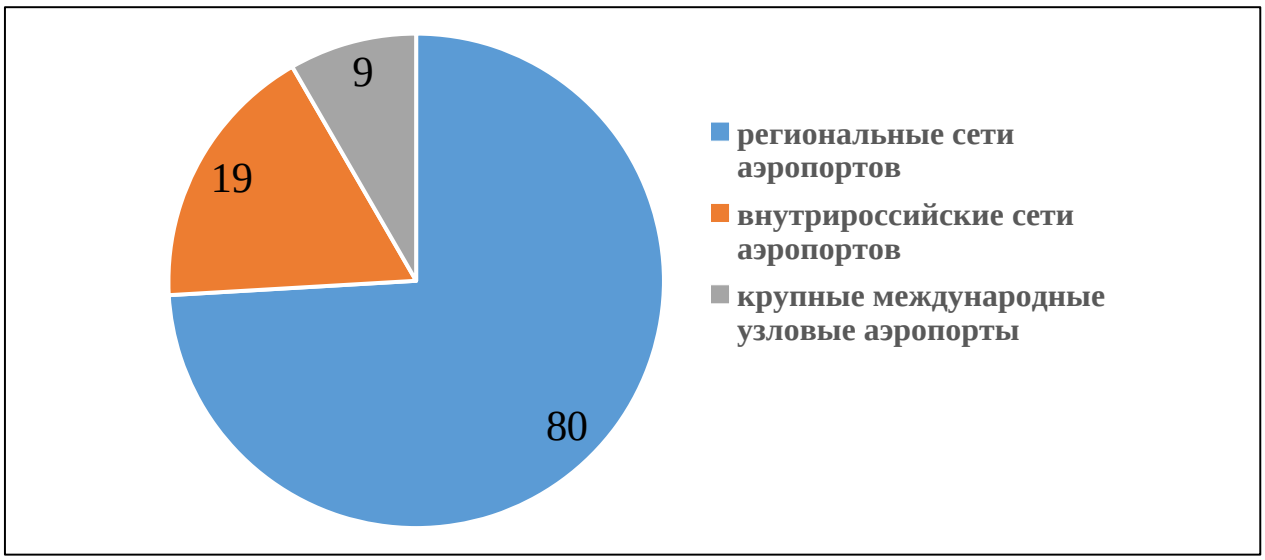


Рисунок 1 – Доля узловых аэропортов России, %

Первые существенные шаги для развития транспортных сетей уже были сделаны на федеральном уровне. В частности, приняты и реализуются следующие документы:

- Дорожная карта развития региональных авиаперевозок;
- Постановление Правительства Российской Федерации от 16 января 2013 г. № 1 «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта в целях обеспечения доступности внутренних региональных перевозок пассажиров воздушным транспортом в Приволжском федеральном округе в 2013 г.» и постановление Правительства Российской Федерации от 29 июля 2013 г. №634 «О внесении изменений в Постановление Правительства Российской Федерации от 16.01.2013 г. №1»;
- Постановление Правительства Российской Федерации от 27 марта 2013 г. № 265 «О предоставлении субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта в целях обеспечения доступности региональных перевозок пассажиров воздушным транспортом на территории Северо-Западного, Сибирского, Уральского и Дальневосточного федеральных округов»;
- Постановление Правительства Российской Федерации от 18 июня 2013 г. № 509 «О предоставлении в 2013 г. субсидий организациям воздушного

транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории Российской Федерации и формирование региональной маршрутной сети Российской Федерации»;

• Акты Правительства Российской Федерации, обеспечивающие субсидирование приобретения региональных воздушных судов за счёт средств федерального бюджета.

Следует отметить, что механизмы формирования и реализации некоторых из этих актов предусматривали, что во главе угла могут стоять интересы отдельных авиакомпаний и даже аэропортов без обоснования субсидируемой маршрутной сети с целью достижения общего социального и экономического эффекта в том виде, в котором это мы можем наблюдать в международной практике. Развитие аэродромной инфраструктуры аэропортов с 2002 года осуществляется по программно-целевому методу.

В ходе реализации подпрограммы «Гражданская авиация» Федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2010 - 2020 годы)» предотвращено закрытие ряда основных аэродромов, произведена реконструкция аэродромов в 46 аэропортах федерального значения, осуществлена замена светосигнального оборудования взлетно-посадочных полос в 12 аэропортах, общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета составил – 86 436,6 млн. рублей.

Экономическое состояние транспортной отрасли в сфере гражданской авиации, как показано на рисунке 2, можно охарактеризовать интенсивным восстановительным ростом отрасли после кризисных явлений 2015-2016 годов. Вплоть до 2014 года показатели пассажиропотока имели устойчивую тенденцию к росту, достигнув максимального значения в 2014 году - 93,2 млн человек. Начавшаяся в 2015 году тенденция по снижению пассажиропотока и пассажирооборота продолжилась до 2016 года. Однако, в 2017 году российскими авиакомпаниями было перевезено 186,8 млн пассажиров.

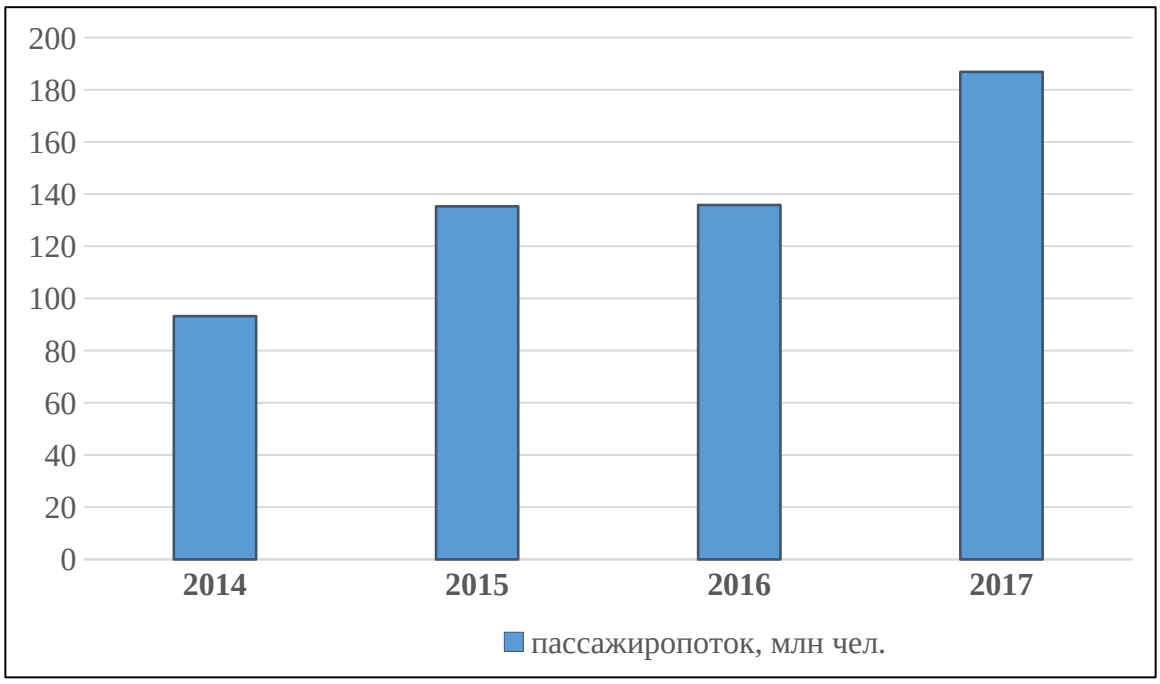


Рисунок 2 - Показатели пассажиропотока авиаперевозок в гражданской авиации

Указанный объем перевозок пассажиров стал наивысшим показателем в истории гражданской авиации Российской Федерации. В 2017 году был обеспечен высокий процент занятости пассажирских кресел - 83,2%. Пассажирооборот увеличился на 20,3% в сравнении с 2016 годом. Российскими аэропортами было обслужено более 186 млн российских и иностранных граждан на международных и внутренних маршрутах. Данный показатель увеличился на 17% по отношению к 2016 году.

Высокая сезонность авиаперевозок является одним из факторов, снижающих доходность авиатранспортного бизнеса, приводя к избытку провозных емкостей и реально низким ценам на авиабилеты на грани рентабельности, а иногда и за ней для приемлемой загрузки избыточных емкостей в периоды низкого спроса. Авиакомпании генерируют убытки в периоды низкого спроса и затем покрывают их за счет значительного («агрессивного») роста цен в периоды пикового спроса.

Традиционно в авиационном бизнесе выделяют два основных сезона: «низкий» (осенне-зимний) и «высокий» (весенне-летний). С учетом

перспектив развития и сезонности каждого конкретного рынка можно условно обозначить границу спроса регионального рынка в 50 тыс. пассажиров/год, а рынка местных сообщений в 10-15 тыс. пасс/ год. Авиакомпании стараются максимально оперативно реагировать на любые изменения спроса, тем самым выстраивая наиболее эффективную ценовую политику. Поэтому регулярный мониторинг цен на авиабилеты, а также объемы предлагаемых авиакомпаниями провозных емкостей позволяет определить актуальные тенденции в продажах авиакомпаний в условиях сезонных колебаний спроса и с учетом реакции перевозчиков на них.

В сегодняшних условиях, борясь за выживание, авиакомпании используют специальные инструменты для снижения влияния фактора сезонности: управление тарифами (доходами) и управление провозными емкостями. В рамках первого направления авиакомпании стараются динамично увеличивать доходы (устанавливая повышенные цены) в периоды роста спроса на воздушные перевозки («высокий» сезон, пиковые периоды - каникулы, праздники, приближение даты вылета на популярных маршрутах). Существует серьезный разрыв в показателях спроса на воздушные перевозки в «высокий» и «низкий» сезоны, что ведет к расхождению в потребной кресельной емкости между различными сезонами. Начало летнего сезона 2017 года показало неготовность ряда авиакомпаний к удовлетворению существенно выросшего спроса (прежде всего на популярных туристических направлениях), вылившуюся в многочасовые задержки из-за нехватки исправного парка ВС. Сезонность ставит авиакомпании перед выбором: расширять долю рынка в высокий сезон, но получать недозагрузку ВС в низкий сезон либо терять долю рынка в высокий сезон (при агрессивном расширении флота и маршрутной сети конкурентами), но при этом сохранить баланс провозных емкостей в низком сезоне.

На рисунке 3-4 показано, что по показателям пассажирооборота, количеству перевезенных пассажиров, а также количеству перевезенной почты, проценту занятости пассажирских кресел, как на международных, так и внутренних линиях в 2017 году наблюдался устойчивый рост.

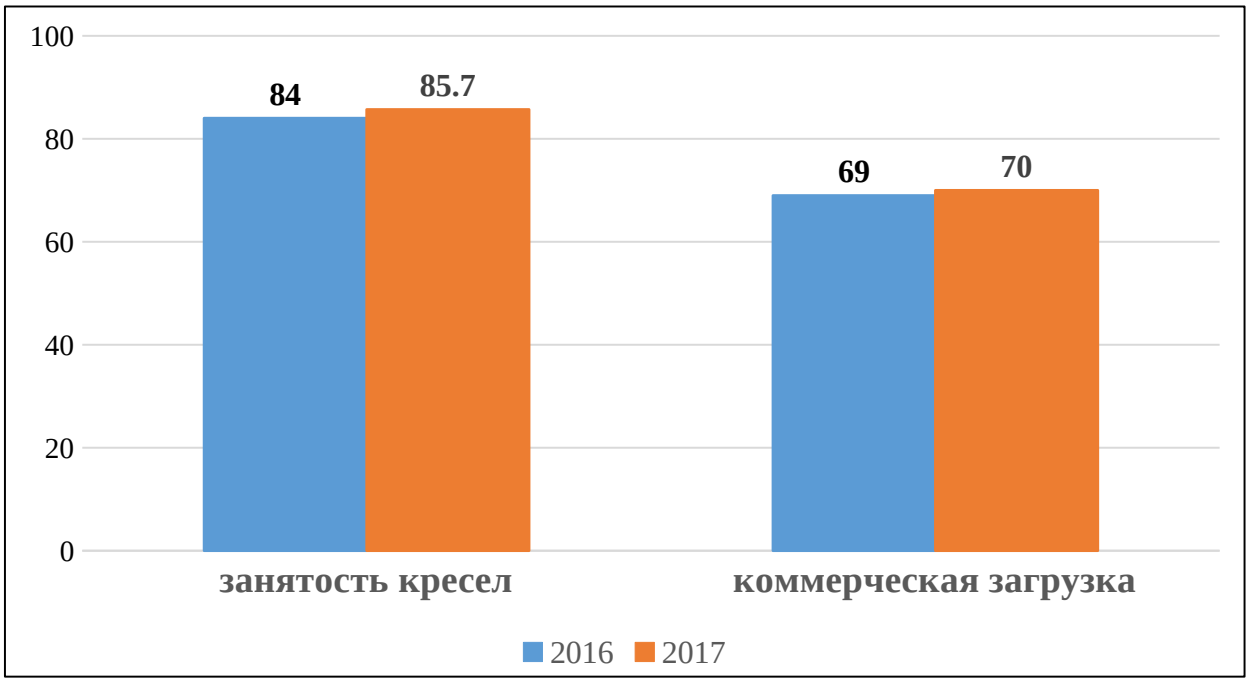


Рисунок 3- Итоги деятельности гражданской авиации за 2017 г, %

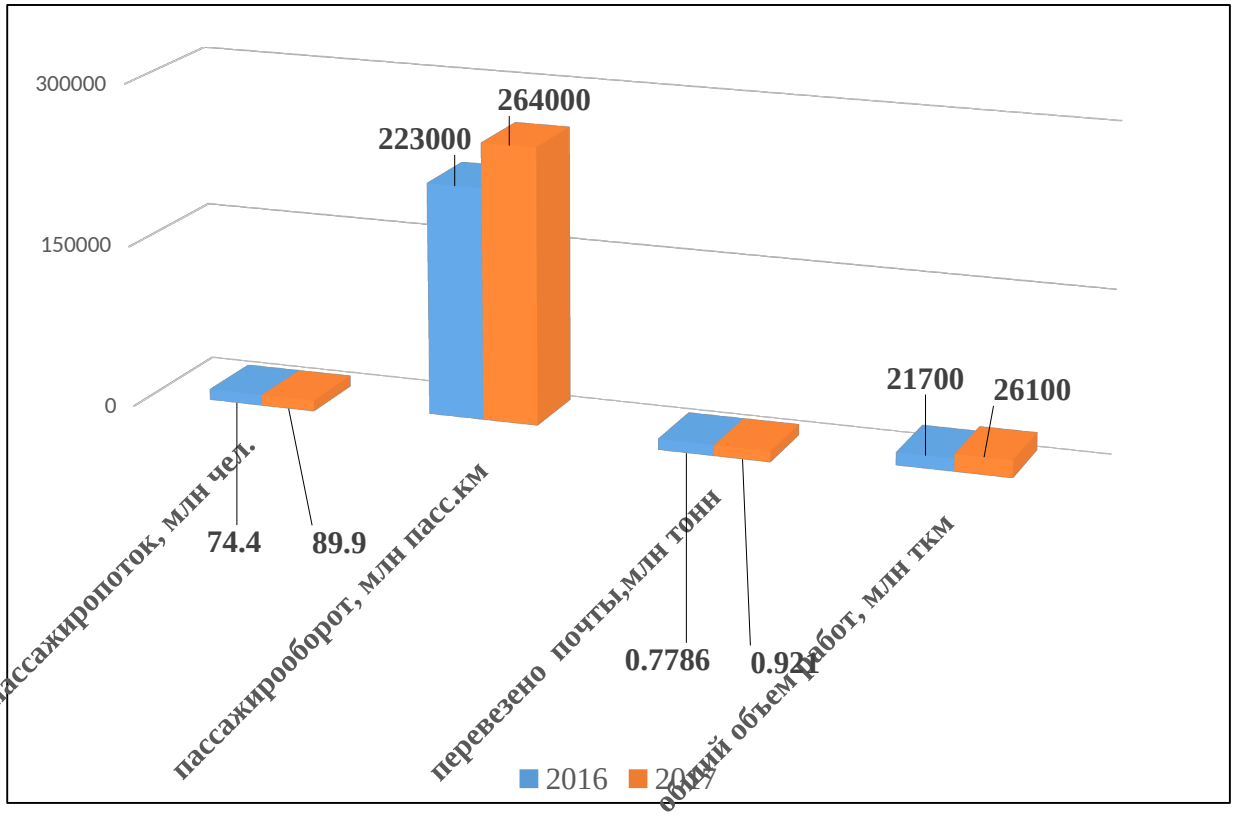


Рисунок 4 - Сравнительные показатели работы гражданской авиации за 2016-2017 г. г

На внутренних воздушных линиях перевезено более 62,5 млн пассажиров, что на 11% превысило показатель 2016 года (около 56 млн 400 тыс. пассажиров).

Для решения вопроса транспортной доступности государством было предложено создание на базе социально-значимых региональных аэропортов Красноярского края аэропортовых предприятий, которые за счет государственного финансирования привели бы их состояние к требованиям, предъявляемым действующим нормам и правилам. Для поддержания региональных аэропортов, сохранения и развития наземной инфраструктуры, для авиационного обслуживания населения и отраслей экономики на федеральном уровне были созданы 8 федеральных казённых предприятий (далее ФКП), через которые государство обеспечивает текущее содержание и развитие именно местных аэропортов. В настоящее время в составе ФКП:

-«Аэропорты Севера»- объединяет 31 аэропорт в Республике Саха (Якутия) и Магаданской области.

- «Аэропорты Камчатки»- в состав предприятия вошли 11 аэропортов местных воздушных линий и семь посадочных площадок.

- «Аэропорты Чукотки»- вошли 9 (девять) филиалов, в том числе со статусом международного и федерального значения, а также аэропорты местного значения:

- «Аэропорты Красноярья»-объединяет 5 аэропортов и 7 посадочных площадок.

- «Аэропорт Амдерма»,

-«Аэропорты Дальнего Востока»- предприятие создано на базе 14 аэропортов, находящихся в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, Дальневосточного федерального округа, в целях удовлетворения потребностей населения и экономик Амурской области и Хабаровского края.

- «Аэропорт Кызыл»- региональный аэропорт, расположен в 6 км к юго-западу от города Кызыла. Согласно концепции развития аэропортовой сети России до 2020 года аэропорт Кызыл входит в число внутрироссийских узловых

центров, которые не могут быть закрыты по экономическим или каким-либо другим причинам.

-«Аэропорты Сахалина»- Это предприятие создано на основе имущественной базы аэропортов Южно-Курильск (о. Кунашир, Южные Курилы), Курильск (о. Итуруп, Средние Курилы), Оха и Зональное (север Сахалина) и Шахтерск (центральная часть Сахалина)

Государство обеспечивает текущее содержание и развитие 81 местного аэропорта и посадочных площадок, расположенных в районах Арктики, Дальнего Востока, Крайнего Севера и приравненных к ним местностях. В 2017 году в аэропортах, входящих в состав федеральных казенных предприятий, было обслужено 787 тыс. пассажиров и 2,6 тонны почты. Показатели государственной программы показано на рисунке 5. Количество самолето-вылетов из аэропортов ФКП в 2017 году составил 24,9 тыс. ед. Достигнутый уровень выше запланированного на 8%.

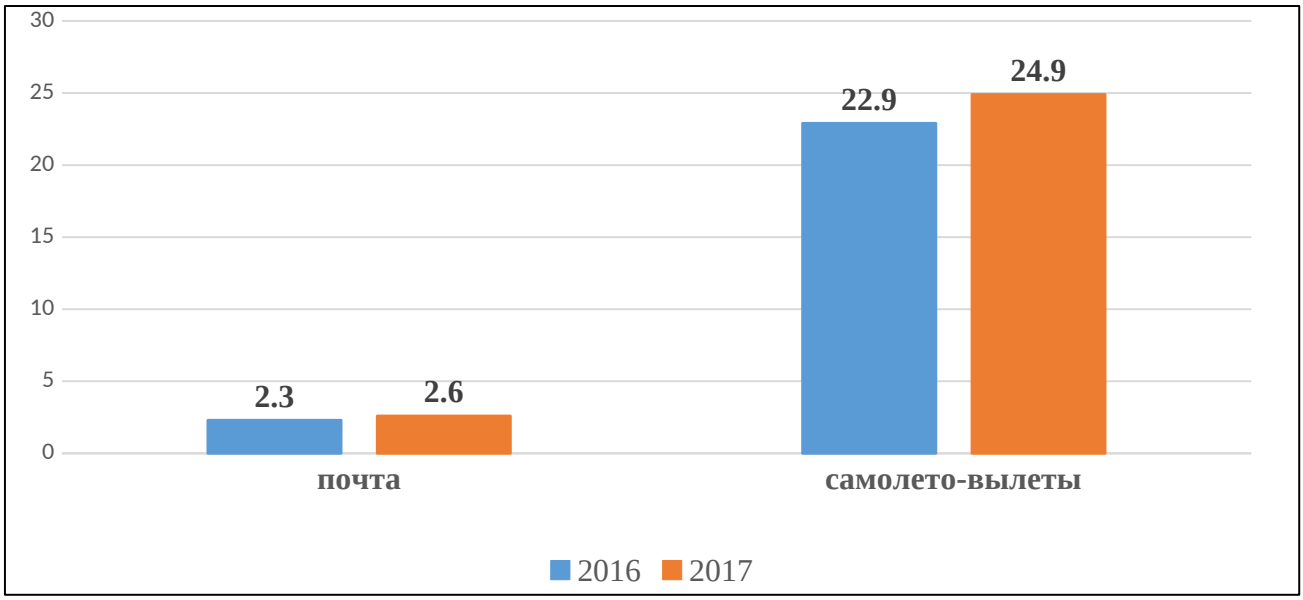


Рисунок 5 - Общие показатели работы Федеральных казенных предприятий, млн. чел

Финансовые показатели работы федеральных казенных предприятий аэропортов России, представленные на рисунке 6, так же показывают не однородную динамику и зависят в первую очередь от количества аэропортов входящих в состав предприятий, пропускной способности каждого аэропорта в отдельности. Объемы обслуживания перевозок многих аэропортов, за исключением аэропортового предприятия «Аэропорты Чукотки» и «Аэропорты Красноярья», выросли. Рост объемов обслуживания по действующим казенным предприятиям в 2016-2017 годах после создания составил от 8% до 86%. По предприятиям «Аэропорты Чукотки» и «Аэропорты Красноярья» имела место стабилизация, прекращение спада перевозок.

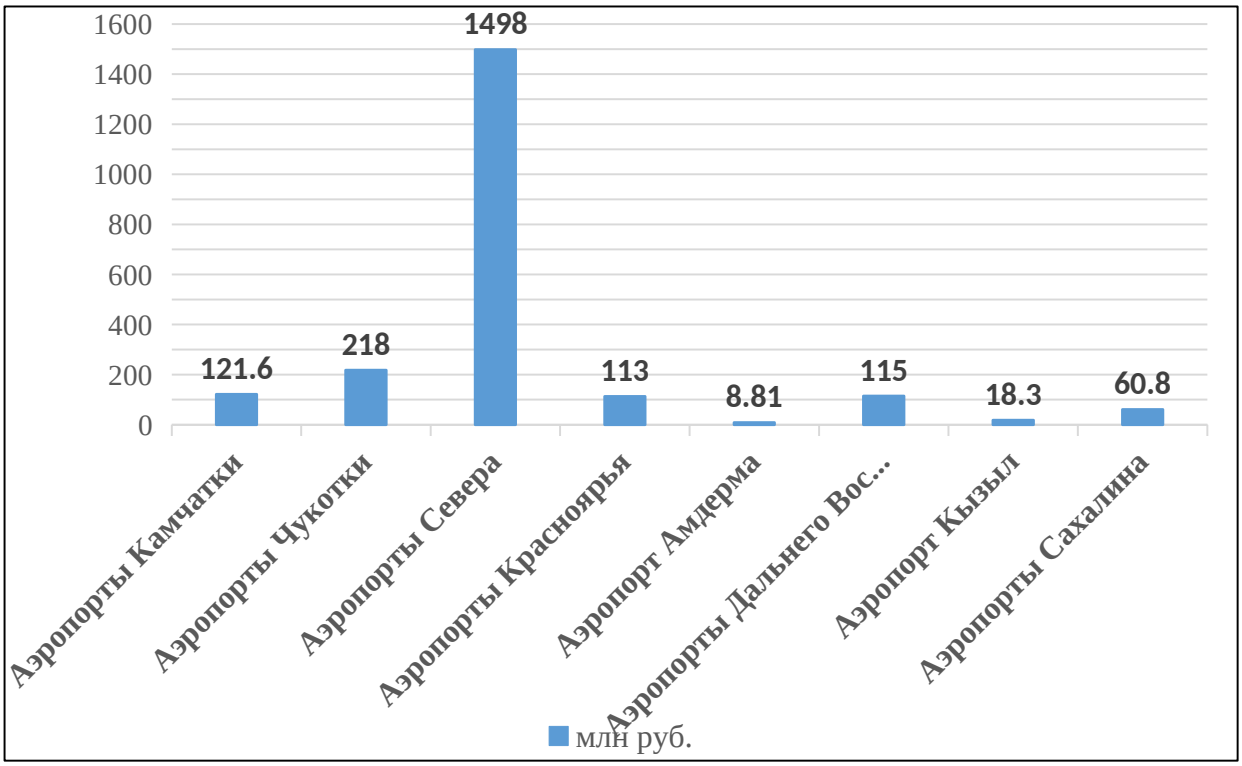


Рисунок 6 -Финансовые показатели деятельности ФКП за 2017 г

Наблюдается значительный рост расходов на содержание и эксплуатацию зданий, сооружений, оборудования и спецавтотранспорта. Это связано с увеличением региональных тарифов на коммунальные услуги (электроэнергия, отопление, водоснабжение и пр.). Предприятия-поставщики коммунальных услуг предоставляют обычно коммунальные услуги по льготным тарифам для

социально значимых предприятий своего региона. При смене источника субсидирования с местного бюджета на федеральный, поставщики коммунальных услуг применяют полные тарифы на собственные услуги, что приводит к росту затрат на содержание и эксплуатацию зданий, сооружений и оборудования. Прорабатываемые в настоящее время предложения по расширению федеральных казенных предприятий гражданской авиации охватывают общее количество дополнительных аэропортов и посадочных площадок.

Из бюджета начинают дотироваться местные пассажирские перевозки. А значит, цены становятся более приемлемыми.

Создание казенных предприятий аэропортового профиля является важной задачей, призванной обеспечить доступность авиационных перевозок и круглогодичное средство транспортного сообщения в населенных пунктах со сложными климатическими условиями, где воздушные перевозки зачастую являются безальтернативным видом транспорта, позволит сохранить в состоянии эксплуатационной годности сеть аэропортов местных воздушных линий и посадочных площадок, расположенных в труднодоступных населенных пунктах районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей, а также обеспечить их соответствие сертификационным требованиям.

1.2 Состояние региональных перевозок Красноярского края

Красноярский край – территория особая, и не только из-за отдаленности его крайних точек, между которыми более двух тысяч километров. Транспортная доступность в таком регионе – важнейшее условие, и повышение мобильности людей и грузов при такой территориальной протяжённости находится под пристальным вниманием краевых властей (приложение А).

Проблема региона, в том, что отнюдь не везде может быть проложено наземное или водное сообщение – особенности северных районов края, вечная мерзлота заставляют искать иные пути. А вот развитие авиаперевозок – дело посильное и стратегически важное. Потребность в транспортном обслуживании

населения и предприятий различных территорий региона совершенно разная. Если в центре Края имеется развитая сеть автомобильных и железных дорог, то на Таймыре и в Эвенкии и Туруханском районе их практически нет. Динамичное развитие производительных сил в Красноярском крае тяготеет к южным и центральным его районам, где для этого имеются необходимые географические, климатические и экономические условия. Понятно, что для этих районов развитие железнодорожного и автомобильного видов транспорта намного важнее, чем воздушного, о чем свидетельствуют данные по объемам перевозок различными видами транспорта.

Убыточность большинства предприятий, разрозненность мелких аэропортов, отсутствие рынка, регулирующего деятельность этих аэропортов, в существующих условиях без должной государственной поддержки сохранить имеющуюся сеть северных аэропортов местных воздушных линий, находящихся на территории Красноярского края, практически невозможно. В течение длительного времени органами государственной власти на всех уровнях создаются условия и принимаются решения, которые постоянно ужесточают требования к региональным аэропортам и посадочным площадкам. Согласно требованиям федеральных авиационных правил, представлений прокуратуры и решениям судов требуется установка ограждений в аэропортах Крайнего Севера. Стоимость установки ограждения сопоставима с годовым оборотом аэропорта. Необходимость установки самого бетонного ограждения высотой 2,2м в пограничной зоне Российской Федерации, с учетом низкой плотности населения и наличием вокруг моря и тундры, сомнительна.

Критично и состояние самих региональных аэропортов. Средний износ основных фондов превышает 90%, что уже зачастую не позволяет обеспечить безопасное обслуживание пассажиров. При этом к региональным аэропортам предъявляются серьезные требования, финансирование которых неадекватно фактическому пассажиропотоку. Вызывает озабоченность, что количество программ субсидирования в 2017году сократилось до четырех, сумма бюджетной поддержки уменьшилась на 17,5% и составила 7,2 млрд. руб. Кроме того, в рамках

действующих федеральных целевых программ не урегулирован вопрос по реконструкции 26 аэропортов (Нерюнгри, Нюрба, Тилички, Охотск) и реализация их реконструкции переносится на неопределенное время.

В Красноярском крае расположено 17 аэропортов. К сожалению, лишь семь из них являются самостоятельными аэропортами, два из них крупные: «Алыкель» в Норильске и «Емельяново» в Красноярске. Последний является аэропортом международного и федерального значения, соответственно, он-то и принимает на себя основной поток пассажиров. Остальные аэропорты входят в состав предприятий:

- «КрасАвиаПорт» - вошли пять аэропортов, принадлежащих ранее ГП КК «КрасАвиа», и три, в которых осуществляло свою деятельность ГП КК «Авиапредприятие «Черемшанка», создано 1 марта 2018 года. Теперь под 100% контролем Красноярского края находится 8 аэропортов: Черемшанка, Игарка, Хатанга, Богучаны, Тура, Байкит, Ванавара, Енисейск. Посадочная площадка Диксон.
- ФКП «Аэропорты Красноярья» - В состав предприятия вошли 5 аэропортов: Кодинск, Мотыгино, Подкаменная Тунгуска, Северо-Енисейск и Туруханск и 7 посадочных площадок местных воздушных линий.

Анализ положения дел на предприятиях воздушного транспорта региона показывает, что в сфере авиационных услуг наблюдается определенный компромисс между рынком и социальными потребностями на транспортное обслуживание населения Таймыра, Эвенкии и северных районов края. Основным его результатом, как уже было сказано, является убыточность большинства предприятий, стремительный износ основных фондов без соответствующего ремонта и обновления, опережающий рост цен и тарифов на авиационные услуги по сравнению с изменением уровня платежеспособности населения

2 Основные показатели деятельности филиала «Аэропорт Подкаменная Тунгуска»

2.1 Анализ состояния пассажирских перевозок Федерального казенного предприятия «Аэропорты Красноярья»

В соответствии с Постановлением Правительства от 11 ноября 2011г. № 1978-Р путем реорганизации федерального государственного унитарного предприятия «Авиапредприятие "Черемшанка» было переведено в Федеральное казенное предприятие "Аэропорты Красноярья" с закреплением за ним, как представленно на рисунке 7, на праве оперативного управления имущественных комплексов аэропортов: Кодинск, Мотыгино, Подкаменная Тунгуска, Северо-Енисейск и Туруханск.

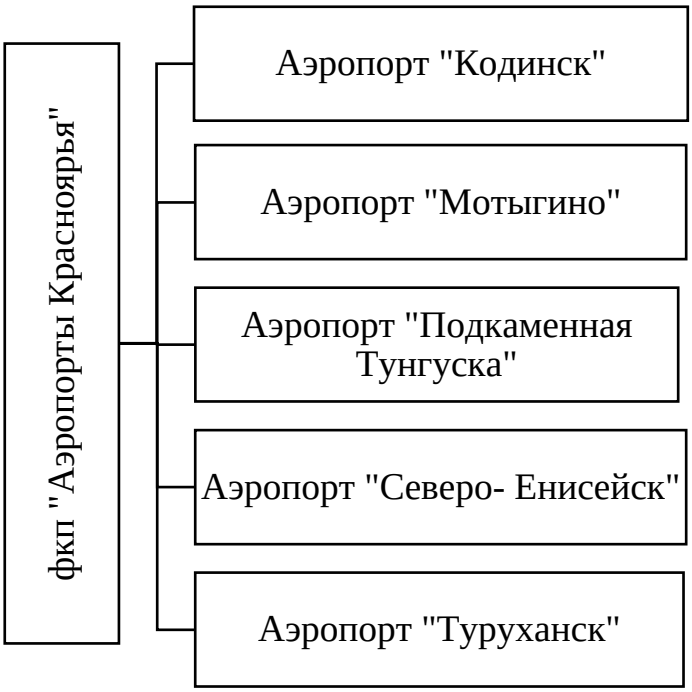


Рисунок 7-Аэропорты входящие в состав федерального казенного предприятия «Аэропорты Красноярья»

В соответствии с Федеральным законом «О государственных и муниципальных и унитарных предприятиях» уставный фонд унитарного предприятия, основанного на праве оперативного управления – казенного

предприятия не формируется. Имущество казенного предприятия закрепляется за ним на праве оперативного управления и может быть изъято собственником не только после реорганизации и (или) ликвидации казенного предприятия, но и в процессе его деятельности при условии, если оно излишне, не используется или используется не по назначению. Производственно-хозяйственная деятельность казенного предприятия осуществляется в соответствии с утвержденным планом, в котором определяются объемы производимой продукции, выполняемых работ, услуг. Объемы средств, выделяемых собственником из государственного бюджета, и условия их предоставления определяются на основе сметы доходов и расходов, утверждаемой собственником казенного предприятия. Финансовыми последствиями создания предприятия для государства, как собственника имущества, являются расходы по субсидированию создаваемого казенного предприятия.

В результате анализа ключевых финансовых показателей Организации, как видно из рисунков 8,9 установлено, что финансовое состояние федерального казенного предприятия на период 2017 года, хуже, чем в период создания предприятия. При этом в 2017 году положение организации улучшилось. Результат сравнения финансовых показателей ФКП «Аэропорты Красноярья» со средними общероссийскими показателями значительно хуже, чем у большинства сопоставимых по масштабу деятельности организаций Российской Федерации.



Рисунок 8- Итоги деятельности ФКП «Аэропорты Красноярья» за 2017г.

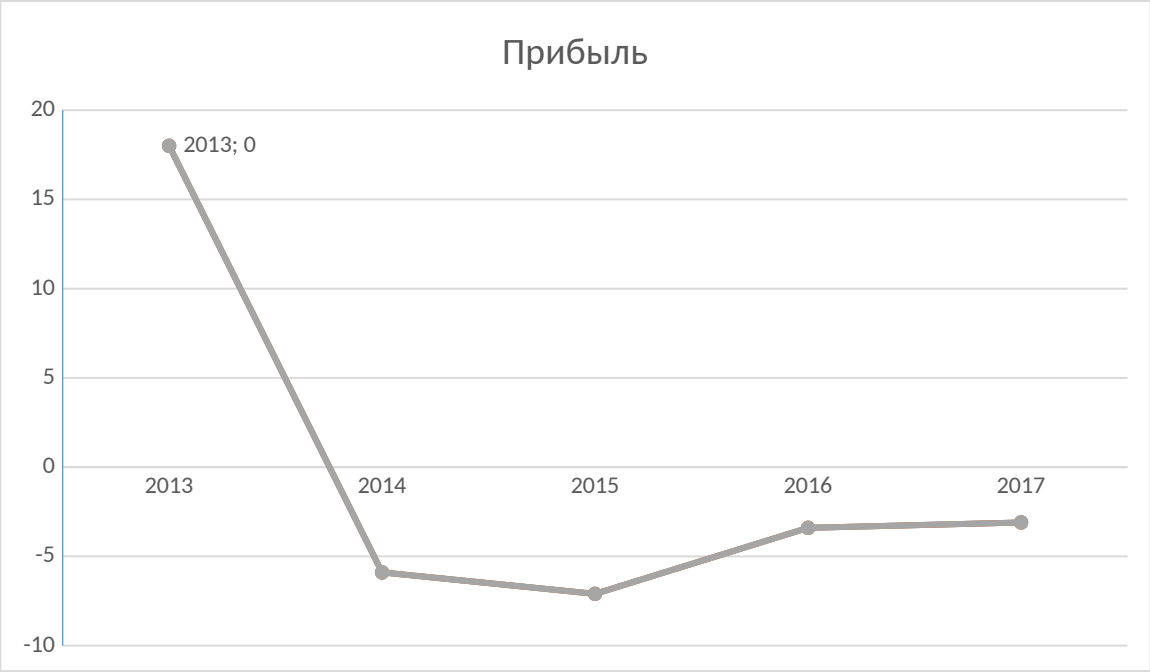


Рисунок 9- Показатели прибыльности ФКП «Аэропорты Красноярья»

По отдельным филиалам, входящим в состав ФКП «Аэропорты Красноярья», так же не однородная динамика. Из рисунка 10 видно, что показатели пассажиропотока за 2017 год не существенно отличаются от показателей 2016 года, а в некоторых филиалах, например «Кодинск» и

«Туруханск» в 2017 году перевезено пассажиров меньше на 0,7 % чем за 2016 год

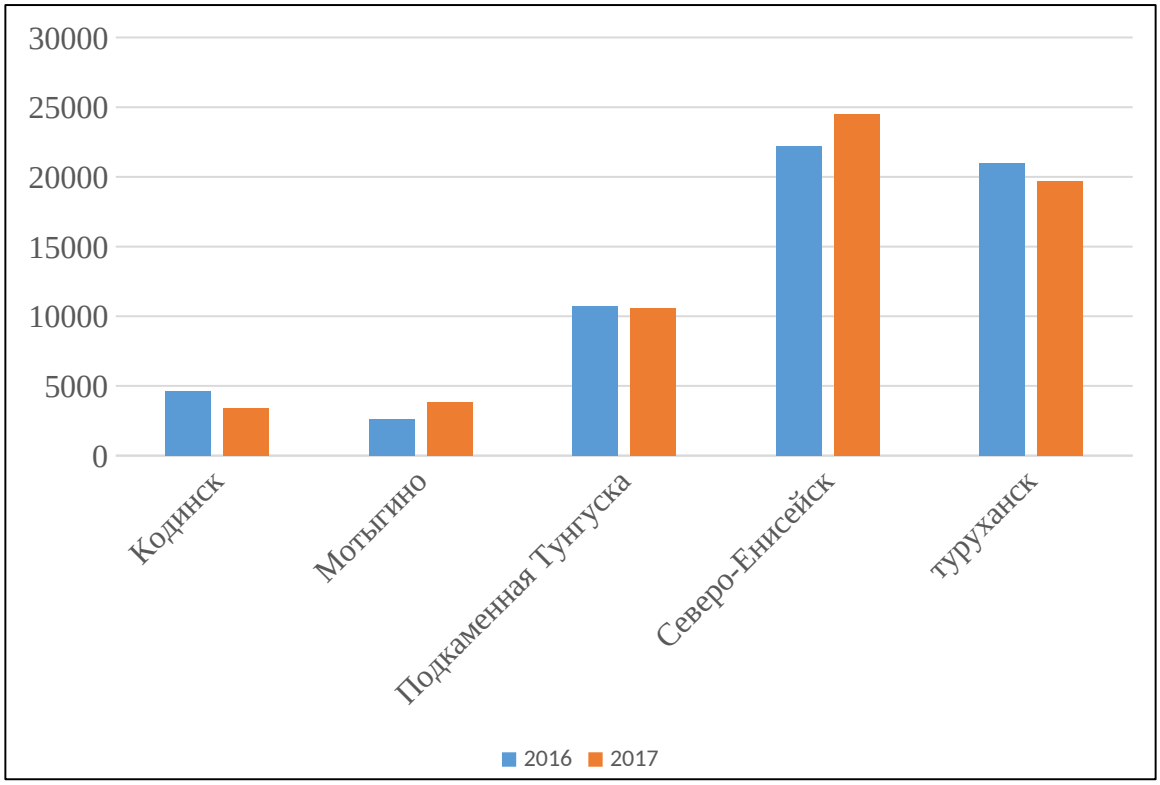


Рисунок 10 -Объем перевозок через аэропорты ФКП «Аэропорты Красноярья», тыс. чел

Повышение эффективности функционирования и развитие предприятия «Аэропорты Красноярья» является важным условием и для развития аэропортов, входящих в его состав и должно являться одним из приоритетных направлений развития региональных аэропортов севера края. Аэропортовая деятельность приносит прибыль тогда, когда есть расширенная сеть маршрутов с несколькими перевозчиками. Ведь конкуренции на рынке авиаперевозок так и не появится, пока в регионе аэропорты будет держать одна авиакомпания. Она по-прежнему станет блокировать появление любых других перевозчиков.

2.2 Основные производственные показатели аэропорта «Подкаменная Тунгуска»

Аэропортовое предприятие филиал ФКП «Аэропорты Красноярья» «Аэропорт «Подкаменная Тунгуска» по типу собственности является федеральным казенным предприятием. Он расположен в центре посёлка Бор Красноярского края, Туруханского района в 3 км от места впадения в реку Енисей реки Подкаменная Тунгуска.

Главные производственные задачи аэропорта – повышение качества обслуживания воздушных судов и пассажиров, а также формирование необходимого для этого производственного, кадрового и экономического потенциала.

Первый авиаперелет из Красноярска до Туруханска был осуществлен 4 марта по 10 апреля 1926 года, после чего и стало проводиться дальнейшее освоение Севера.

С бурным ростом Норильского промышленного района в военные и последующие годы, правительством страны было принято решение о строительстве аэродрома на левом берегу Енисея – месте, где в 1946 и появился аэропорт, носящий ныне название «Подкаменная Тунгуска», и посёлок Бор. В 1968 году была открыта международная авиатрасса Москва-Токио, это послужило дополнительным стимулом для повышения квалификации авиадиспетчеров.

В пике своей деятельности, который пришелся на 1985 год, аэропорт принимал за сутки от 60 до 65 воздушных судов, в зимнее время все типы самолетов, включая Ил-76. Особенно большой объем пассажирских и грузовых перевозок был возложен на аэропорт в середине 80-х – начале 90-х годов, когда в поселке Бор базировался ряд крупных геологических экспедиций.

Бетонная взлетно-посадочная полоса аэропорта «Подкаменная Тунгуска», размерами 1702 х 20 метров способна принимать самолеты Ан-2, 24, 26, 32, Як-40, ATR-42, Cessna 406, Л-410 и все типы вертолетов.

Аэродром используется в качестве посадочного для пассажирских авиарейсов авиакомпании «Красавиа», «Аэрогео», «NordStar» и «Турухан», следующих в Туруханск, Эвенкию и Красноярск. Кроме того, на местных авиалиниях осуществляются вертолетные рейсы внутри Туруханского района.

Рейсы выполняются по маршруту:

Красноярск - Подкаменная Тунгуска - Красноярск, авиакомпанией «НордСтар» по вторым и четвертым дням недели;

- Байкит – Бурный – Кузьмовка – Суломай - Подкаменная Тунгуска -Суломай – Кузьмовка - Бурный - Байкит, авиакомпанией «КрасАвиа» по первым дням недели;
- Туруханск – Бакланиха – Верещагино – Сургутиха - Канготово-В.Имбатск - Келлог – Чулково – Бахта – Сумароково - Подкаменная Тунгуска, авиакомпанией «Турухан» по вторым дням недели;
- ПодкаменнаяТунгуска – Сумароково – Бахта – Чулково – Келлог -В.Имбатск – Канготово – Сургутиха – Верещагино – Бакланиха - Туруханск, авиакомпанией «Турухан» по третьим дням недели;
- Подкаменная Тунгуска – Ворогово – Зотино - Сандакчес-Подкаменная Тунгуска, авиакомпанией «Турухан» по вторым дням недели.

Аэропорт также используется воздушными судами в качестве запасного при следовании на север края, выполнения санитарных рейсов и авиационной геологоразведки.

По показателям пассажиропотока «Аэропорт Подкаменная Тунгуска» показывал неоднородную динамику, как видно из рисунка 11, в 2013- 2015 происходило уменьшение пассажиропотока, но в 2015-2017 году происходил его быстрый рост.

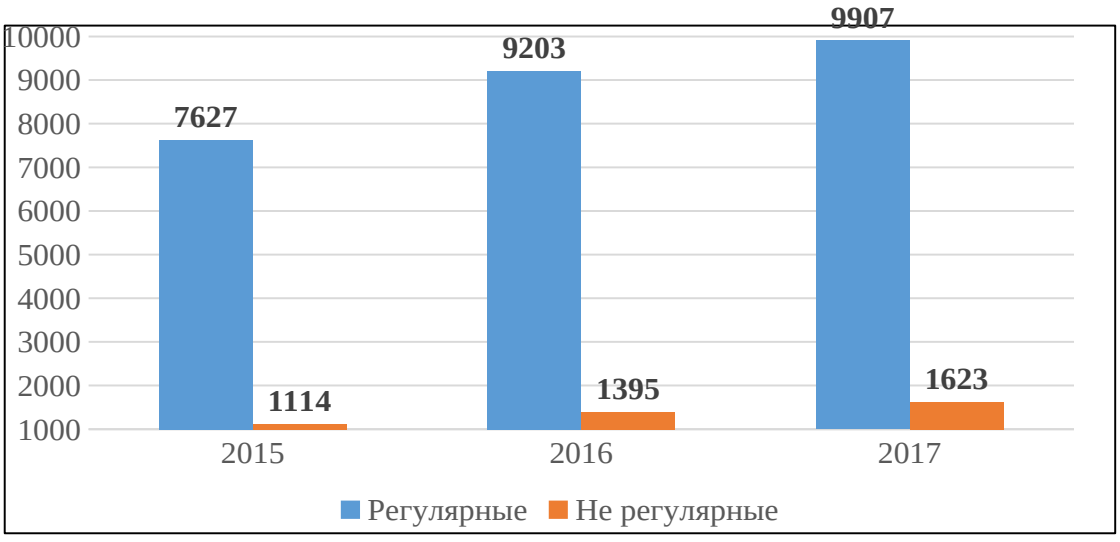


Рисунок 11 - Динамика пассажиропотока Аэропорта «Подкаменная Тунгуска» в 2015 – 2017 г.г, тыс. чел

Для аэропорта прошедший год стал успешным по многим параметрам: завершилась реконструкция аэровокзала, началось строительство нового пассажирского терминала, приобретено новое оборудование для обслуживания пассажиров.

По итогам 2017 года, рисунок 12, аэропортом «Подкаменная Тунгуска» было обслужено 11530 тысячи пассажиров, что выше аналогичного показателя в 2016 году.



Рисунок 12 - Общие показатели пассажиропотока аэропорта «Подкаменная Тунгуска» за 2015-2017г.г

Рост производственных показателей деятельности обусловлен тем, что, в 2015 году в аэропорт пришел новый перевозчик: авиакомпания "Туруханн" начала выполнять перевозки как регулярных, так и на чартерных рейсах. В аэропорту базируется два вертолета МИ-8 авиакомпании.

Увеличение пассажиропотока отмечается в весенне-летние периоды 2017 года. Активное пользование услугами воздушного транспорта связано с увеличением туристического потока, периодом отпусков и окончанием учебного года у студентов, обучающихся в краевом центре.

Аэропорт является важным объектом наземной инфраструктуры воздушного транспорта, осуществляющих полеты на местных воздушных линиях; обеспечивает обслуживание пассажирских перевозок на социально-значимых для региона транспортных направлениях, а также полеты воздушных судов авиапредприятий, выполняющих специальные авиаработы для отраслей экономики и здравоохранения.

Для достижения поставленных целей «Аэропорт «Подкаменная Тунгуска» осуществляет следующие виды производственной деятельности:

- эксплуатация взлётно-посадочной полосы;
- координацию работы всех хозяйствующих субъектов, осуществляющих аэропортовую и другие виды деятельности на территории аэропорта;
- аэродромное обеспечение;
- электросветотехническое обеспечение, включая обеспечение электроэнергией аэропорта и объектов, расположенных на его территории;
- обеспечение экипажей аэронавигационной информацией;
- обеспечение мер авиационной безопасности;
- обслуживание пассажиров и авиапредприятий техническими и транспортными средствами;
- участие в урегулировании чрезвычайных ситуаций, связанных с захватом и угоном воздушных судов и иными проявлениями терроризма на воздушном транспорте;
- поисковое и аварийно-спасательное обеспечение полетов воздушных судов в районе ответственности аэропорта;
- организация и деятельность ведомственной пожарной охраны, ведомственный контроль за обеспечением пожарной безопасности, обучением мерам пожарной безопасности;
- предоставление комплекса услуг физическим и юридическим лицам, работающим в области авиационных перевозок, направленных на обеспечение их производственной деятельности;

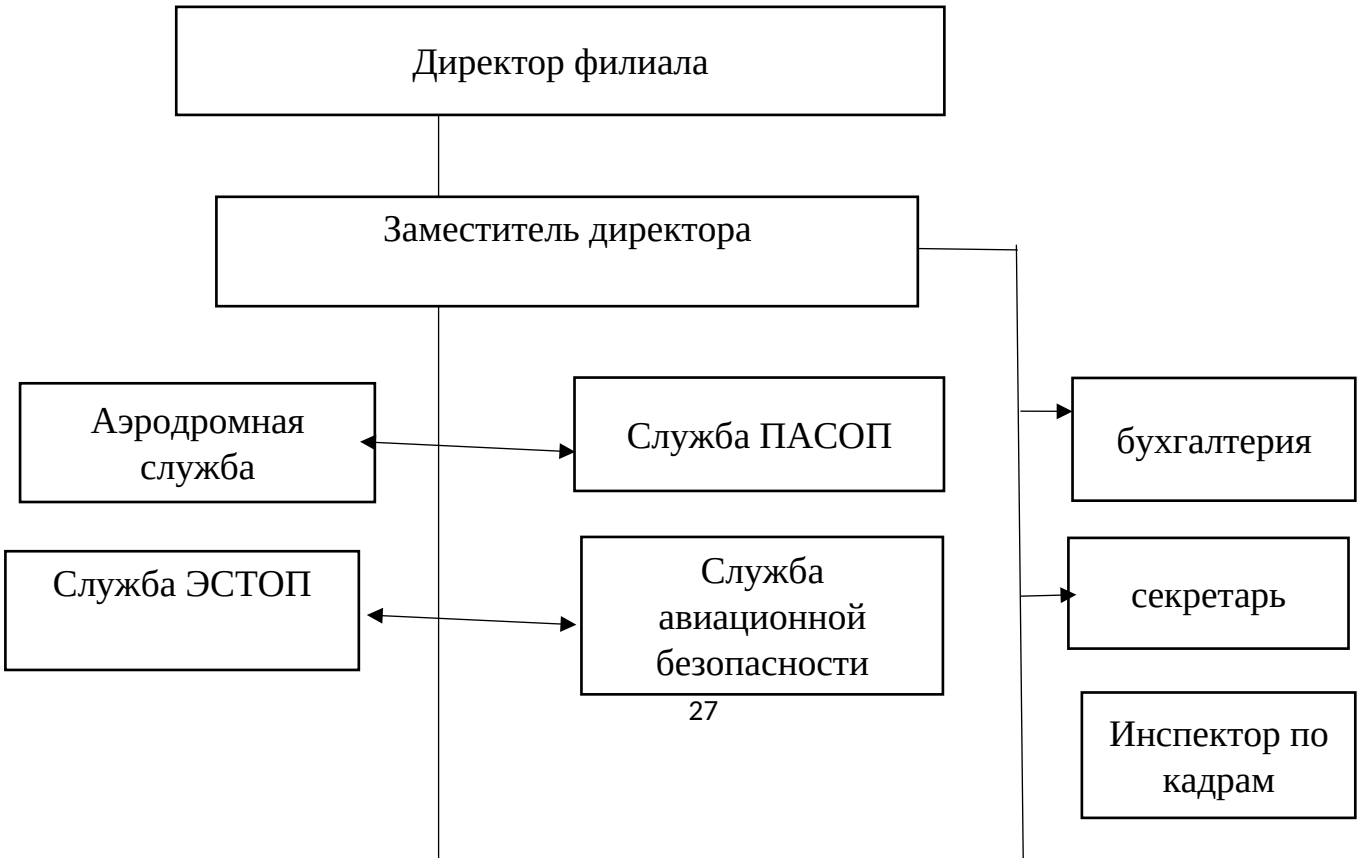
- оказание медицинской помощи и услуг по медицинскому обследованию и освидетельствованию экипажей, авиационных работников и других лиц, пользующихся услугами аэропорта;
- предоставление автоуслуг и услуг по ремонту и сервисному обслуживанию автотехники;
- оказание справочно–информационных услуг лицам, пользующимся услугами аэропорта;
- транспортировка, хранение, обработка и реализация грузов и багажа;
- предоставление услуг в сфере туризма;
- авиатопливо обеспечение воздушных перевозок;
- организация транспортировки, хранения авиационного топлива и горюче-смазочных материалов;
- осуществление контроля качества горюче-смазочных материалов;
- обслуживание вылетающих и прилетающих пассажиров на внутренних авиалиниях;
- продажа пассажирских перевозок;
- обслуживание пассажиров техническими и транспортными средствами;
- предоставление пассажирам и авиапредприятиям гостиничных услуг;

В состав комплекса филиал «Аэропорт «Подкаменная Тунгуска» входят следующие элементы:

- перрон на 4 мест стоянок ВС площадью 9700 м^2;
- места стоянок ВС с твердым покрытием.
- объекты авиационной безопасности;
- здания и сооружения служб спецтранспорта, электро-светотехнического и теплотехнического обеспечения;
- гостиница, иные здания и сооружения.

Организационно филиал ФКП «Аэропорт «Подкаменная Тунгуска» состоит из следующих отделов и служб, как показано на рисунке 13, со среднесписочной численностью человек в каждой:

- служба организации перевозок (5 человек)
- служба связи и инженерно технического обеспечения (5 человек);
- отдел досмотра (3 человека);
- служба авиационной безопасности (17 человека);
- отдел охраны (4 человек);
- отдел материально-технического снабжения (3 человек);
- служба электросветотехнического обеспечения полетов (4 человека);
- служба теплотехнического и санитарно-технического обеспечения (2 человека);
- аэродромная служба (4 человека);
- служба спецтранспорта (15 человека);
- ведомственная пожарная охрана (19 человек);
- отдел наземного штурманского и аэронавигационного обеспечения полетов (8 человек);
- хозяйственный отдел (12 человек);
- аппарат управления (6 человек);
- здравпункт (2 человек);
- группа перронного обслуживания (2 человека).



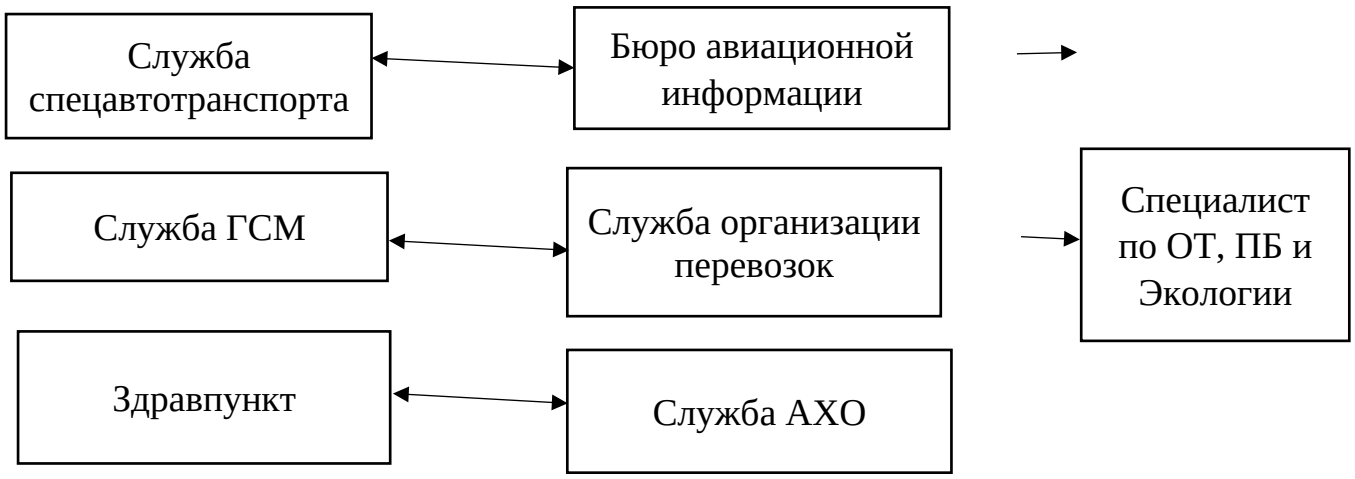


Рисунок 13- Организационная структура аэропорта «Подкаменная Тунгуска»

Служба организации перевозок (далее СОП) является производственной службой аэропорта, которая обеспечивает обслуживание пассажиров, обработку багажа, груза и почты. Главной целью службы организации перевозок является обеспечение безопасности и регулярности полетов, поддержание высокого уровня культуры обслуживания пассажиров, грузовой клиентуры. Оперативное взаимодействие подразделений и групп службы организации перевозок с другими службами аэропорта имеет своей главной задачей обеспечить выполнение технологических сетевых графиков по своевременному техническому и коммерческому обслуживанию воздушных судов, чтобы выполнить такие задачи как:

- высокий уровень регулярности и безопасности полетов;
- оперативный контроль своевременного выполнения всех технологических операций;
- четкое взаимодействие службы и соответствующих служб аэропорта при задержках рейсов и возникновении «сбойной ситуации»;
- своевременная отправка транзитных и трансфертных пассажиров;
- повышение экономической эффективности рейсов с максимальной платной коммерческой загрузкой каждого рейса.

В настоящее время координация действий всех служб и подразделений аэропорта возложена на производственно - диспетчерскую службу предприятия, которая:

- составляет суточные планы полетов и передает их во все службы аэропорта;

- контролирует работу всех служб по технологическому графику, который включает и техническое и коммерческое обслуживание воздушных судов(ВС);

- при задержках рейсов и «сбойных» ситуациях согласовывает вылет ВС с промежуточными аэропортами посадки;

- осуществляет контроль движения воздушного судна на всю глубину полета, обеспечивает этой информацией пассажиров и персонал;

- контролирует расстановку ВС на перроне и местах стоянки (МС);

- производит учет и анализ регулярности полетов по всей глубине полетов;

- принимает меры по выполнению суточного плана полетов.

Технологический процесс обслуживания пассажиров и клиентуры в аэропорту должен обеспечить своевременное обеспечение коммерческой загрузкой каждого рейса. Процесс включает в себя следующие этапы при вылете:

- регистрацию билетов и оформление багажа;

- специальный контроль безопасности (досмотр);

- доставка пассажиров и ВС и посадка их в ВС;

- загрузка в ВС багажа, груза, почты и бортового питания;

- оформление полетной сопроводительной документации.

2.3 Технология обслуживания пассажиров в аэропорту «Подкаменная Тунгуска»

Для слаженной работы каждая служба выполняет свои задачи для достижения общей цели. Одна служба не может работать без другой. Без работы

одной из служб, не сможет функционировать аэропорт. Как и организм человека не может работать без одного из органов Служба организации пассажирских перевозок аэропорта «Подкаменная Тунгуска» осуществляет оперативное руководство и координацию деятельности других служб аэропорта в целях обеспечения выполнения суточного плана авиационных работ и перевозок, регулярности и безопасности полетов и четкой организации информационно-справочной работы.

В штат службы входят должности:

- старший диспетчер службы организации перевозок;
- диспетчер-кассир;
- дежурная;
- грузчик.

Обслуживание пассажиров в аэропорту включает в себя следующие виды деятельности:

- информационное обслуживание;
- регистрация авиабилетов;
- взвешивание и оформление багажа и ручной клади;
- доставка пассажиров к месту стоянки ВС и посадка их в воздушное судно;
- обеспечение выхода пассажиров из ВС и доставка их в аэровокзал;
- доставка багажа пассажиров и загрузка его в багажное отделение ВС, швартовка;
- выгрузка багажа из ВС, транспортировка и выдача его пассажирам;
- обслуживание несопровождаемых детей;
- обслуживание транзитных пассажиров;
- обслуживание пассажиров с ограниченными возможностями.

Служба организации перевозок обеспечивает пассажиров в аэропорту визуальной, акустической и устной информацией. Информирование по вопросам прибытия и отправления воздушных судов, тарифам и другим вопросам, осуществляет диспетчер-кассир службы или кассир ООО «Регион-24».

Расписание движения воздушных судов в(из) аэропорт (аэропорта) Подкаменная Тунгуска расположено в здании аэровокзала в доступно считываемом месте. Плакатные расписания регулярных рейсов авиакомпаний расположено в здании аэровокзала.

Звуковая информация о проведении технологических процедур по обслуживанию вылетающих пассажиров, прибытии рейсов передается по громкоговорящей сети диспетчером-кассиром СОП.

Здание аэровокзала оборудовано системой указательных знаков и стендов. В зале ожидания и в кассовом зале расположена визуальная информация о правилах на воздушном транспорте, информация о запрещении или ограничении провоза пассажирами взрывоопасных, легковоспламеняющихся веществ и изделий, незадекларированных опасных грузов, запрещенных к перевозке воздушным транспортом.

В зале ожидания и в кассовом зале расположена визуальная информация о правилах на воздушном транспорте, информация о запрещении или ограничении провоза пассажирами взрывоопасных, легковоспламеняющихся веществ и изделий, незадекларированных опасных грузов, запрещенных к перевозке воздушным транспортом.

Регистрация пассажиров и багажа показана на рисунке 14 производится в здании аэровокзала с одного рабочего места основным и упрощённым методами.

При основном методе регистрации пассажиров используются автоматизированные системы «Астра» (авиакомпания «Таймыр») и «Регина» (авиакомпания» КрасАвиа»). Регистрация начинается за два часа и заканчивается за 40 минут до отправления воздушного судна.



Рисунок 14-Методы регистрации пассажиров в аэропорту Подкаменная Тунгуска

Дежурная, вежливо поприветствовав пассажира, выполняет следующее:

1) просит подать документы (паспорт, свидетельство о рождении) в окно регистрации;

2) предлагает пассажиру поставить вещи на весы;

3) определяет, ориентируясь на желание пассажира и установленные ограничения по перевозке ручной клади, вещи, которые пассажир может взять на борт ВС под свою ответственность и вещи, которые принимаются под ответственность перевозчика в качестве зарегистрированного багажа;

4) проверяет целостность и надежность упаковки багажа, удаляет старые багажные бирки;

5) крепит багажную бирку на каждое место багажа пассажира и при необходимости маркирует его бирками специального назначения, отдельно оформляет биркой ручную кладь;

6) сообщает диспетчеру-кассиру данные о количестве мест, весе багажа и ручной клади пассажира.

7) для группы пассажиров при регистрации устанавливается общая норма бесплатного провоза багажа, эквивалентная сумме норм бесплатной перевозки багажа для каждого пассажира.

Диспетчер-кассир, получив от пассажира документы идентифицирует пассажира с фотографией на документе, удостоверяющем личность (паспорте). На территории РФ рекомендуется у пассажира наличие распечатки маршрут-квитанции, в случае оформления договора воздушной перевозки с использованием электронного билета. Соблюдение указанных рекомендаций позволяет минимизировать время на прохождение пассажиром предполетных формальностей в аэропорту отправления; проверяет наличие фамилии пассажира в PNL (списке); вносит данные о пассажире и багаже в автоматизированную систему регистрации, руководствуясь «Инструкцией агента по регистрации – модуль «регистрация»; распечатывает посадочный талон; передает дежурной предъявленные пассажиром документы, посадочный талон, информирует о платном багаже (при его наличии).

Дежурная крепит отрывные части багажных бирок на посадочный талон, передает его пассажиру вместе с предъявленными документами, просит оплатить сверхнормативный багаж (при его наличии) в кассе ООО «Регион-24», желает приятного полета.

После окончания регистрации, диспетчер-кассир распечатывает пассажирский манифест, багажную ведомость и почтово-грузовая ведомость (при отправке почты, груза).

Если по каким-то техническим причинам не работают системы регистрации, то регистрация производится вручную.

До начала регистрации диспетчер-кассир, получив список улетающих пассажиров, распечатывает посадочные талоны с указанием Ф.И.О. и типа пассажира (ВЗР, РБ, РМ), № паспорта, № билета, направления следования, № рейса, даты и времени вылета.

За 2 часа до вылета ВС диспетчер-кассир объявляет начало регистрации на рейс.

Диспетчер-кассир, получив от пассажира документы, выполняет следующие действия:

1) идентифицирует пассажира с фотографией на документе, удостоверяющем личность (паспорте);

2) проверяет наличие фамилии пассажира в PNL (списке);

3) в подготовленном для данного пассажира посадочном талоне указывает количество мест и вес багажа, ручной клади, № места на борту ВС и номер регистрации;

4) заносит в ведомость регистрации сведения о:

- типе пассажиров: взрослых (ВЗР), детях – больших (РБ) и малых (РМ);
- количестве мест и весе багажа и ручной клади;
- платном багаже;
- номерах багажных бирок.

5) передает дежурной предъявленные пассажиром документы, посадочный талон, информирует о платном багаже (при его наличии).

Упрощённый метод используется при регистрации пассажиров и багажа на рейсы авиакомпании «Турухан» (УТ-9258) и «КрасАвиа» (ЭК-9391). Ведомость регистрации не ведётся. Регистрация заканчивается за 20 минут до отправления воздушного судна.

Дежурная, вежливо поприветствовав пассажира:

1) просит предъявить авиабилет и поставить вещи на весы;

2) проводит проверку авиабилета, правильность его оформления, дату вылета;

3) вносит в него данные о количестве мест и весе багажа;

4) изымает полетный купон, оформляет каждое место багажа номерной багажной биркой.

Диспетчер-кассир, получив от дежурной полетный купон авиабилета, вносит в него порядковый номер регистрации по контролю явки пассажиров и заносит данные в сводно- загрузочную ведомость.

Опоздавшие пассажиры могут быть приняты к перевозке, с/без багажа с предварительного одобрения со стороны Представителя Авиакомпании.

Регистрация опаздывающих пассажиров, пассажиров с допроданными билетами, проводится по установленной процедуре.

В случае прибытия пассажира на регистрацию по истечении времени окончания оформления пассажиров или без необходимых документов, пассажиру может быть отказано в перевозке.

Норма бесплатного провоза багажа, согласно п.2 ст.106 Воздушного кодекса Российской Федерации, не может быть менее чем 10 кг на одного пассажира. Авиакомпании сами устанавливают норму. Так, на регулярных рейсах, выполняемых через аэропорт «Подкаменная Тунгуска», норма бесплатного провоза багажа составляет:

АО «АК «НордСтар» - 20 кг;

ГП КК «КрасАвиа» - 20 кг;

ООО «АК «Турухан» -10 кг.

- негабаритный багаж;
- тяжеловесный багаж;
- комнатных животных и птиц, за исключением собак-поводырей, следующих за пассажирами, лишенными зрения и оплачивается исходя из их фактического веса независимо от других вещей пассажира, перевозимых в качестве багажа. Не допускается к перевозке багаж, вес, количество мест, размер, упаковка или содержимое которого не соответствуют требованиям федеральных авиационных правил, иных нормативных правовых актов Российской Федерации.

Право внеочередного приобретения авиабилетов и получения имеющихся свободных мест имеют:

- пассажиры из числа инвалидов и другие лица с ограничениями жизнедеятельности;
- беременные женщины;
- пассажиры с детьми;

- лица, нуждающиеся в экстренной отправке при предоставлении документов (телеграмма о несчастном случае, заверенная врачом; командировочное удостоверение; путевка в санаторий, дом отдыха, турбазу);
- трансферные пассажиры, имеющие авиабилеты с гарантированной датой вылета по маршруту.

Регистрация авиабилетов и багажа инвалидов, пассажиров с детьми и беременных женщин производится вне очереди.

Перевозка пассажира в кресле-коляске, неспособного двигаться самостоятельно, или больного на носилках производится в сопровождении лица, обеспечивающего уход за этим пассажиром в полете. Перевозка пассажира, лишенного зрения, в сопровождении собаки-проводника производится при предъявлении документа, подтверждающего специальное обучение собаки-проводника. Собака-проводник должна иметь ошейник и намордник и быть привязана к креслу у ног пассажира, которого она сопровождает. Пассажир, физическое состояние которого вызывает опасение за его здоровье, должен предъявить справку лечебного учреждения о том, что ему не противопоказана перевозка воздушным транспортом, а в необходимых случаях – что его заболевание не является опасным для окружающих. Посадка в воздушное судно инвалидов, пассажиров с ограниченной подвижностью производится до начала посадки пассажиров, высаживаются в последнюю очередь.

Несопровождаемые дети в возрасте от пяти до двенадцати лет принимаются к перевозке под наблюдением перевозчика только после оформления родителями, усыновителями, опекунами или попечителями «Соглашения на перевозку несопровождаемого ребенка».

По желанию родителей или опекунов, и с согласия Перевозчика, такая перевозка может распространяться на детей в возрасте до шестнадцати лет.

Посадка несопровождаемого ребенка на борт воздушного судна производится в первую очередь. Представитель Авиакомпании и (или) дежурная СОП передает несопровождаемого ребенка Старшему бортпроводнику рейса под роспись в графе «Сопровождающий в полете».

После вылета ВС Представитель АК и (или) диспетчер-кассир СОП передает по электронной почте информацию о наличии на борту несопровождаемого ребенка представителю аэропорта назначения. После прибытия самолета в аэропорт назначения, бортпроводник передает несопровождаемого ребенка под роспись в графе «Сопровождающий в аэропорту назначения (трансфера)» Представителю авиакомпании или дежурной.

Розыск багажа производится при поступлении от владельца заявления по установленной форме о неприбытии багажа. Осуществляется старшим диспетчером немедленно (по авиационной фиксированной электросвязи (АФТН) посылается запрос в аэропорт отправления, в аэропорты, в которые предположительно мог быть заслан разыскиваемый багаж). Фиксируется неприбытие (недостача) багажа в журнале «Учета неисправностей при перевозке багажа». Досылка несопровождаемого (невостребованного, бездокументного, засланного, задержанного, найденного) багажа производится в аэропорту отправления по досылочной квитанции на багаж без дополнительной оплаты. Пересылаемый несопровождаемый багаж подлежит обязательному досмотру с составлением коммерческого акта.

Найденные и забытые вещи хранятся в камере хранения после досмотра их службой авиационной безопасности и оформления акта на найденную вещь.

Для посадки в воздушное судно диспетчер-кассир смены по громкоговорящей связи предлагает пассажирам, прошедшим регистрацию авиабилетов и оформление багажа, пройти в зону спец. контроля для прохождения досмотра и посадки в самолет (вертолет).

Дежурная, получив указание от диспетчера-кассира, проходит в зону досмотра и предлагает пассажирам передать багаж грузчику для его погрузки на борт грузовой машины. После отправки багажа для погрузки и швартовки его в ВС, приглашает пассажиров пройти в перронный автобус. Дежурная, по окончании посадки пассажиров в автобус, сопровождает их на перрон к месту стоянки воздушного судна.

Перед посадкой пассажиров в воздушное судно дежурная, попросив пассажиров оставаться в автобусе, проверяет исправность пассажирского трапа и правильность его установки, удостоверяется в готовности ВС к принятию пассажиров. Первыми к посадке приглашаются пассажиры с детьми, беременные женщины. По окончании посадки дежурная просчитывает количество пассажиров, находящихся в салоне ВС, сообщает диспетчеру-кассиру данные о фактическом числе пассажиров, докладывает об окончании посадки.

В случае неявки пассажиров на посадку, дежурная организует и контролирует снятие багажа не явившихся на посадку пассажиров, предварительно оповестив об этом диспетчера-кассира.

При возникновении внештатной ситуации, доставка пассажиров из ВС в аэровокзал независимо от причины и продолжительности задержки является обязательной.

Для организации встречи пассажиров диспетчер-кассир по громкоговорящей сети оповещает встречающих о прибытии воздушного судна в аэропорт. Дежурная, получив от диспетчера-кассира задание на встречу пассажиров, своевременно прибывает к месту стоянки воздушного судна, после остановки двигателей подходит к трапу ВС, приветствует пассажиров и предлагает им пройти в перронный автобус.

После выхода пассажиров дежурная проверяет, все ли пассажиры покинули воздушное судно. Сопровождает пассажиров к месту выдачи багажа. Дежурная находится возле бортовой машины до полной выдачи багажа прилетевшим пассажирам.

Начальник службы организует работу личного состава, направленную на обеспечение высокой культуры обслуживания, обеспечение безопасности и регулярности вылетов, проведение необходимого комплекса работ по содержанию аэровокзала, производственных помещений и оборудования. Осуществляет контроль за состоянием отправок пассажиров; анализирует недогрузки рейсов; организует и контролирует выполнение мероприятий по отправке пассажиров; осуществляет контроль за порядком и санитарным

состоянием аэровокзала, технического оборудования, обеспечивает питанием пассажиров при сбойных ситуация. Осуществляет руководство сменой в условиях посменной работы в дневное и ночное время; организует технологию работы всех звеньев, по обеспечению безопасности и регулярности полетов, максимальной коммерческой загрузке воздушного судна, высокой культуре обслуживания авиапассажиров, санитарной чистоты, общественного и производственного порядка, а так же, охраны труда, противопожарной безопасности в служебных и рабочих помещениях.

Диспетчер-кассир выполняет обязанности и трудовые действия, предусмотренные Трудовым кодексом Российской Федерации, трудовым договором, должностной инструкцией. Обязан координировать работу смены службы организации перевозок с другими службами предприятия с целью выполнения плана полетов и обеспечения максимальной коммерческой загрузки и строгого выполнения требований по обеспечению безопасности полетов. Принимать меры по ликвидации нарушений, создающих угрозу задержки вылета воздушных судов (далее - ВС) в соответствии с планом полетов. Рассчитывать и заполнять на каждый самолетовылет из аэропорта Подкаменная Тунгуска акт формы «С» за выполненные работы и услуги по аэропортовому и наземному обслуживанию. Знать данные о предельной коммерческой загрузке самолетов, вылетающих из аэропорта Подкаменная Тунгуска, данные о количестве предварительно проданных билетов по рейсам и данные по проданным авиабилетам в счет промежуточной брони. Принимать перевозочную документацию от экипажей ВС, оформлять сводную загрузочную ведомость. Производить расчет коммерческой загрузки ВС. Принимать необходимые меры к отправке пассажиров в экстренных случаях, а в случаях задержки ВС в аэропорту Подкаменная Тунгуска по метеоусловиям или другим, независящим от пассажира причинам, во взаимодействии с представителями авиакомпаний. Осуществлять оперативный контроль и координировать работу служб смен аэропорта для обслуживания пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности.

Диспетчер-кассир должен так же информировать службу ГСМ о необходимости заправки ВС авиатопливом или ограничений по заправке. Передавать информацию о вылетах, посадках, задержках ВС в службы аэропорта. Немедленно извещать своего непосредственного или вышестоящего руководителя о любой ситуации, угрожающей жизни и здоровью людей, о каждом несчастном случае, происшедшем на производстве, или об ухудшении состояния своего здоровья, в том числе о проявлении признаков острого профессионального заболевания. Вызывать врачей для выполнения срочных санитарных заданий и информировать дежурных скорой помощи о прибытии ВС.

Дежурная, совместно с диспетчером-кассиром производит регистрацию пассажиров и багажа в части приема, взвешивания и оформления бирками багажа и ручной клади, наносить транспортную маркировку на убывающий груз, в соответствии с утвержденной технологией работы. Сопровождает вылетающих пассажиров к воздушному судну. Проверяет правильность установки трапов. Проверяет готовность салонов ВС для посадки пассажиров, производит посадку пассажиров в ВС при наличии соответствующего билета. Сопровождает прилетевших пассажиров к аэровокзалу.

3 Перспективы развития и разработка предложений по совершенствованию организации обслуживания в аэропорту «Подкаменная Тунгуска»

3.1 Источники и пути увеличения пассажирооборота в аэропорту Подкаменная Тунгуска

Для успешного существования аэропорта, обеспечения регулярности полетов, содействуя решению важнейшей социальной задачи обеспечения транспортной подвижности населения, необходима, в первую очередь, поддержка государства. Одним из важнейших факторов эффективности производства является правильная ценовая политика, так как от уровня цен и тарифов зависят доходы предприятия, его прибыль и рентабельность. Для авиапредприятия, занимающегося в основном наземным обслуживанием воздушных судов, необходимо иметь аэропортовые сборы за наземное обслуживание, доступные и конкурентоспособные.

Внедрить программу субсидированных авиабилетов по специальному сниженному тарифу, освободить от налогов и сборов в рамках государственной программы обеспечения доступности авиаперевозок. Часть затрат компенсирует государство, поэтому субсидированные авиабилеты будут стоить дешевле обычных.

Необходимо увеличить число выполняемых рейсов по действующим маршрутам из аэропорта Подкаменная Тунгуска и дополнить их новыми направлениями как в северные регионы края, так и во все регионы. Увеличить протяженность субсидируемых маршрутов, что позволит расширить региональную маршрутную сеть авиаперевозок и обеспечить высокий уровень мобильности населения. При этом Аэропорт «Подкаменная Тунгуска» может стать базовым для авиакомпаний, в чьи планы входят соединить Север и Юг Красноярского края.

Разработать программу по привлечению кадров и специалистов отвечающих требованиям необходимым для работы в авиации с уровнем образования, достойным мировых стандартов. Для осуществления привлечения работников необходимо создать условия работы, условия для проживания и переезда: оплатить стоимость переезда самого работника и членов его семьи,

провоз багажа, проживание, обучение/переобучение и любые другие нужды, связанные с переездом и адаптацией на новом месте: выплату подъемных и предоставление жилья; предоставить единовременное пособие, оплачиваемый отпуск на обустройство, а в случае расторжения трудового договора - переезд обратно.

Из перспективных направлений развития аэропорта «Подкаменная Тунгуска» можно выделить увеличение объема туристических перевозок. В настоящее время аэропорт обеспечивает выполнение туристических рейсов в 40% объеме перевозок. Однако для этого требуется развитие инфраструктуры аэропорта.

В настоящее время находится на стадии реализации проект развития инфраструктуры аэропорта «Подкаменная Тунгуска». Среди направлений модернизации объектов инфраструктуры можно выделить:

- Реконструкция летной зоны ВПП с увеличением ее длинны, что позволит принимать все типы современных воздушных судов: обслуживать транзитные и чартерные рейсы, осуществлять грузовые перевозки. Сейчас длинна полосы аэропорта «Подкаменная Тунгуска» по размерам равна 1702 х 20 метров и способна принимать самолеты Ан-2, 24, 26, Як-40, ATR-42, Cessna 406, Л-410 и все типы вертолетов.
- Завершение работ по реконструкции перрона и мест стоянок в аэропорту;
- Строительство нового здания аэровокзала в аэропорту поселка Бор

В новом аэровокзальном комплексе необходимо создать условия для прохождения регистрации и посадки на воздушное судно на уровне ведущих аэропортов, к которым привык современный авиапассажир. Для повышения экономической эффективности филиала «Аэропорт «Подкаменная Тунгуска» необходимо приведение комплекса неавиационных услуг в соответствие с потенциальным спросом со стороны пассажиров к стандартам ведущих аэропортов: произвести капитальный ремонт гостиницы и комнаты матери и

ребенка; увеличить количество мест стоянок на парковке; установить автоматы с едой и напитками.

Несоответствие интенсивности поступления и объемов информации возможностям диспетчера принять и проанализировать ее, приводит к перегрузке, снижению эффективности работы и появлению ошибок в принятии решений. Это требует внедрения в работу средств автоматизации и вычислительной техники, позволяющих оперативно обрабатывать информацию и принимать оптимальные решения в случае отклонения хода транспортного процесса в аэропорту от запланированного по расписанию.

качественного и своевременного удовлетворения потребностей авиакомпаний.

Внедрение энергосберегающих технологий позволит значительно снизить оплату за потребляемую электроэнергию, что так же может способствовать снижению аэропортовых сборов. Например, в зале аэропорта установить простые в эксплуатации системы отраженного дневного света, позволяющие с максимальной эффективностью использовать его в светлое время суток. Помимо очевидной экономии электроэнергии, это поможет создать в зале мягкое равномерное освещение, приятное для глаз посетителей. При этом мощность электрической подсветки зависит от уровня естественной освещенности и в большинстве помещений регулируется автоматически.

Необходимо усовершенствовать комплекс светосигнального оборудования: повышение надёжности, увеличение срока службы, снижение потребляемой энергии и массогабаритных показателей, улучшение эксплуатационных и технико-экономических характеристик обуславливают необходимость замены используемых источников света на более эффективные. Самыми высокими характеристиками обладают светоизлучающие диоды (СИД), которые приобретают все большую распространённость и доступность, обусловленную их достоинствами.

3.2 Предложения по развитию пассажирских перевозок в аэропорту

Регистрация пассажиров — самый ответственный этап технологического облуживания. Именно на этом этапе формируется коммерческая загрузка воздушного судна — а значит, и доход пассажирского терминала. Кроме того, скорость регистрации во многом определяет общую эффективность пассажирского терминала и способность пассажира принести аэропорту неавиационные доходы: чем быстрее и проще для пассажира пройдет регистрация, тем больше времени у него для посещения магазинов, кафе и ресторанов. Регистрация для пассажира часто неприятный процесс, особенно если он обладает особыми потребностями, путешествует с лыжами или велосипедом, маленьким ребенком или собакой. Быстро зарегистрировать такого пассажира позволит правильно организованная технология пассажирского терминала и ее ядро — система регистрации и контроля отправки пассажиров IS-DCS.

Основная цель внедрения системы IS-DCS — увеличить эффективность регистрации пассажира, контроля загрузки воздушного судна и подготовки коммерческой документации. Система IS-DCS решает следующие задачи:

- Управление списками пассажиров и резервированием;
- Печать посадочных талонов и багажных бирок
- Размещение пассажиров в салоне воздушного судна
- Контроль загрузки и центровка воздушного судна
- Контроль посадки пассажиров в воздушное судно
- Подготовка коммерческой документации для отправки воздушного судна
- Прием и отправка стандартных сообщений IATA

Среднее время регистрации пассажира и оформления багажа — менее минуты. Свободная регистрация пассажира и оформление багажа на любой стойке или в киоске самообслуживания. Система построена людьми и для людей, поэтому обладает простым и дружелюбным интерфейсом. Оптимизированный выбор посадочного места исходя из центровки, приоритетов и структуры перевозимых пассажиров. Быстрое время регистрации достигается за счет

высокого уровня автоматизации технологического процесса и эргономичной организации рабочего места агента службы перевозок. Регистрация меньше чем за минуту позволяет:

- Сократить время ожидания пассажира в очереди и общее время прохождения пассажира в стерильную зону;
- Сократить выделенное место под размещение очередей;
- Эффективнее использовать имеющееся технологическое оборудование;
- Упростить конфигурацию системы обработки багажа

Основная цель внедрения системы- увеличить эффективность регистрации пассажира, контроля загрузки воздушного судна и подготовки коммерческой документации.

Технология самостоятельной регистрации пассажира на рейс**,** позволит упростить процедуру регистрации, сократит очередь в аэропорту и повысит эффективность использования внутреннего пространства аэровокзала.

Установить в аэропорту «Подкаменная Тунгуска» киоск саморегистрации пассажиров, что предоставит возможность самостоятельно зарегистрироваться на рейс и распечатать посадочный талон.

С помощью сенсорного экрана киоска пассажир вводит данные о резервировании билета (фамилию и номер резервирования), после чего система в случае необходимости просит пассажира отсканировать паспорт для проверки наличия визы. Процесс регистрации завершается после выбора места в салоне воздушного судна и распечатки посадочного талона.

Процедура интернет-регистрации позволит обеспечить регистрацию на рейс, выбор кресла в самолете и печать посадочного талона. Чтобы пройти онлайновую регистрацию, пользователь должен иметь электронный билет и доступ в Интернет. Билет используется для идентификации пассажира. Кроме номера билета, нужно также указать фамилию или номер кредитной карты, по которой пассажир оплачивал поездку. После этого нужно подтвердить данные о предстоящем полете. С помощью онлайнового сервиса пассажир также может сформировать и распечатать посадочный талон. Онлайновая регистрация

завершится выдачей специального пин-кода. Это не совсем посадочный талон, но имеет непосредственное отношение к нему. Пин-код используется в терминалах самообслуживания в аэропортах, которые и выдадут посадочный талон. Это встречается там, где посадочный талон должен быть со специальной магнитной полосой. Домашний принтер в любом случае не сможет напечатать такую. Терминалы для самостоятельной регистрации печатают посадочные талоны на специальном картоне с магнитной полосой, как того требуют некоторые аэропорты. Чтобы распечатать посадочный талон, пассажиру необходимо набрать код со своего электронного билета. Терминалы некоторых авиакомпаний также способны считывать сканером данные с паспорта.

Наиболее новым из всех способов самостоятельной регистрации является регистрация по мобильному телефону. Мобильная регистрация предоставляет пассажирам возможность зарегистрироваться на рейс, используя только мобильный телефон. В подтверждение регистрации на мобильный телефон, указанный пассажиром, приходит соответствующее сообщение. Содержание сообщения может быть различным в зависимости от аэропорта и авиакомпании, осуществляющей рейс. Это может быть: простое указание номера посадочного места; предоставление ссылки на интернет сайт, на котором указаны все регистрационные данные; двухмерный бар-код, содержащий данные о пассажире и деталях его рейса. При этом можно использовать мобильные телефоны в качестве посадочных талонов.

Усовершенствовать зону выдачи багажа путем установки транспортной ленты, информационного табло с указанием логотипа/кода компании, номера и пункта отправления/прибытия рейса, стойкой розыска зарегистрированного багажа. Внутри зоны комплектовки багажа могут быть размещены следующие дополнительные сооружения и оборудование:

- устройства для контроля безопасности;
- системы телевизионного наблюдения для целей обзора тех участков, где возможны какие-то происшествия;

- телекоммуникационное оборудование: телефоны, интеркомы, принтеры;

- помещение для контроля багажа;

- комната отдыха персонала, обрабатывающего багаж;

- указатели с информацией о рейсах;

- комнаты компьютеров контроля, сортировочных и подтверждающих сканеров.

Установить в аэропорту «Подкаменная Тунгуска» систему сортировки отправляемого багажа, которая проектируется на основе обеспечения каждым ее элементом возможности восприятия пиковых багажных нагрузок в определенные периоды времени с условием, что отдельные места багажа попадают в систему из различных мест приема. Транспортировка и сортировка осуществляется специальными тележками, в которые введена информация с указанием места назначения содержимого данной тележки в пределах нахождения сортировочных и транспортных систем. В таких системах часто включают несколько конвейеров в качестве соединительных звеньев между обслуживаемыми площадями и более высоко автоматизированными транспортными системами. Поскольку каждая тележка контролируется отдельно, то, как правило, она может работать при более высоких скоростях, чем конвейер. Одна такая линия имеет пропускную способность обработки двухсот мест багажа в минуту.

Автоматизированные системы сортировки багажа обеспечивают возможность введения свободной регистрации для отдельных авиакомпаний и сдачи багажа заранее.

Электронный турникет для проверки посадочных талонов IS-EGate позволит сократить время проведения предполетного досмотра. Турникет оснащается считывателем посадочных талонов и позволяет пройти в зону прохождения предполетных формальностей только зарегистрированным пассажиром и пассажирам, чей багаж успешно прошел специальный контроль и таможенный досмотр в помещении обработки багажа.

Пассажир подходит к турникету, прикладывает посадочный талон к считывателю, после чего система IS-DCS проверяет, тот ли пассажир пришел выходу и в правильное ли время, нет ли у него неоплаченного багажа, нет ли замечаний к его досмотренному багажу со стороны службы авиационной безопасности или таможенной службы. Система IS-DCS принимает решение о пропуске пассажира в зону прохождения предполетных формальностей и открывает турникет или информирует на LCD-мониторе о причинах отказа в допуске.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

На сегодняшний день аэропортовая сеть РФ находится в переходном состоянии, в процессе реализации «Концепции развития аэродромной (аэропортовой) сети Российской Федерации на период до 2020 года». Основными направлениями совершенствования организации управления отечественными аэропортами являются сохранение всего аэродромного имущества аэропортов в государственной собственности, передача его компаниям-операторам аэропортов в долгосрочную аренду, развитие инфраструктуры аэропортов, приоритетное финансирование за счет средств федерального бюджета социально значимых аэропортов, аэропортов местных воздушных линий и аэропортов расположенных в районах Крайнего Севера или приравненных к ним местностях.

В ходе выполнения работы был проведен анализ состояния региональных пассажирских перевозок, рассмотрены перспективы развития Федерального казенного предприятия «Аэропорты Красноярья» на примере пассажирских перевозок в аэропорту «Подкаменная Тунгуска». Основными целями деятельности филиала является удовлетворение общественных потребностей в воздушных перевозках и авиационных работах с гарантией высокого качества и получение прибыли. Но главным приоритетом деятельности предприятия является безопасность полетов.

По типу собственности аэропорт «Подкаменная Тунгуска» является филиалом Федерального казенного предприятия. Анализируя экономическую деятельность предприятия, можно отметить, что деятельность является неэффективной. Анализ основных финансовых результатов показывает нерациональность предпринимаемых действий Федерального казенного предприятия «Аэропорты Красноярья», низкую рентабельность его деятельности, рецессивное развитие предприятия 2015-2017год.

Основной путь увеличения доходов от авиационной и неавиационной деятельности филиала «Подкаменная Тунгуска» заключается в следующем:

- руководству ФКП в сотрудничестве с руководством аэропорта «Подкаменная Тунгуска» необходимо разумно контролировать установленные в аэропорту цены на неавиационную деятельность, в целях поддержания их на

доступном и конкурентоспособном уровне по сравнению с крупными аэропортами назначения и вылета по маршруту движения.

- учитывая низкую плотность населения в районах со сложными климатическими условиями, среди основных направлений повышения эффективности функционирования и увеличения пассажирооборота филиала аэропорт «Подкаменная Тунгуска» можно акцентировать внимание на развитии инфраструктуры аэропорта, которое может создать перспективы сотрудничества с другими авиакомпаниями. Авиакомпании проявляют интерес в тех случаях, когда могут самостоятельно осуществить перевозку своими ВС до конечного пункта назначения, так как аэропорт «Подкаменная Тунгуска» представляет собой один из наиболее удобных по расположению на пути следования ВС для дозаправки и в случае посадки по метеоусловиям.

- увеличение числа выполняемых рейсов по действующим маршрутам из аэропорта «Подкаменная Тунгуска» и дополнение их новыми направлениями как в северные регионы края, так и во все регионы, будет способствовать расширению региональной маршрутной сети авиаперевозок и обеспечению более высокого уровня мобильности населения. При этом Аэропорт «Подкаменная Тунгуска» может стать базовым для авиакомпаний, в чьи планы входят соединить Север и Юг Красноярского края.

-улучшение технической оснащенности службы организации перевозок аэропорта «Подкаменная Тунгуска»

Для создания эффективного предприятия и увеличения пассажирооборота аэропорта «Подкаменная Тунгуска», учитывая значимую роль воздушного транспорта, требуется формирование эффективных вариантов моделей транспортной сети региональных авиаперевозок, разработка и реализация эффективных механизмов государственной поддержки.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Воздушный кодекс Российской Федерации 08.07.2005г.– 30.12.2012г.)

2. Федеральная целевая программа "Развитие транспортной системы России (2010- 2015 годы)" Подпрограмма "Гражданская авиация"

3. проект «Концепция развития аэродромной (аэропортовой) сети гражданской авиации Российской Федерации на период до 2020 года»

4. Доклад Министра транспорта Российской Федерации Игоря Левитина «Современное состояние и перспективы развития Московского авиационного узла» 28 марта 2011 года

5.Руководство по экономике аэропортов. ИКАО. Doc 9562. Издание второе – 2006.

6. Абрамс, Р. Бизнес-план на 100%: Стратегия и тактика эффективного бизнеса.2-еизд./Р.Абрамс.-М.:АльпинаПаблишер,2015.-486с.

7. Алексейчева, Е.Ю. Экономика организации (предприятия): Учебник для бакалавров / Е.Ю. Алексейчева, М.Д. Магомедов, И.Б. Костин. - М.: Дашков и К, 2013.-292с.

8. Волкова Л.П. Организационно – правовые основы управления деятельностью аэропорта.-М.:АвиаБизнесГрупп,2007.–20с.

9. Горбунов, В.Л. Бизнес-планирование с оценкой рисков и эффективности проектов: Научно-практическое пособие / В.Л. Горбунов. - М.: ИЦ 2013.-248с.

10. Домокурова М.О. Расширение неавиационной деятельности в аэропортах. Научный вестник МГТУ ГА .: Московский государственный технический университет гражданской авиации(Москва) 143–2009г.–116-120с.

11. Журнал «Аэропорт», 5.2003.

12. Манукян Р.Г. Конспект лекции по Организации перевозок на транспорте – Санкт-Петербург:СПАТКГА,2007г.

13.Петухова, С.В. Бизнес-планирование: как обосновать и реализовать бизнес-проект: Практическоепособие/С.В.Петухова.-М.:Омега-Л,2013.-171с.

14.Портер М. Конкурентное преимущество. Как достичь высокого результата и обеспечить его устойчивость [Текст] /М.Е. Портер. – М.: Альпина Бизнес Букс, 2015.–356с.

15.Растова, Ю.И. Экономика организации (предприятия): Учебное пособие / Ю.И.Растова,С.А.Фирсова.-М.:КноРус,2013.-280с.

16.Розин, М. Стратегия чистого листа: Как перестать планировать и начать делатьбизнес/М.Розин.-М.:АльпинаПаблишер,2015.-346с.

17.Чалдаева, Л.А. Экономика предприятия: Учебник для бакалавров / Л.А. Чалдаева.-М.:Юрайт,2013.-410с.

18. Официальный сайт АО«Аэропорт«Южно-Сахалинск» [Электронный ресурс] /Режимдоступа:http://airportus.ru/

19. Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации. Конспект лекций по дисциплине «Коммерческая деятельность на воздушном транспорте». [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.studfiles.ru/preview/6153975/

20. Об итогах работы Федерального агентства воздушного транспорта в 2017 году и основных задачах на 2018 год : материалы к заседанию Коллегии Росавиации [Электронный ресурс] / Режим доступа: http://federalnoe.agenstvo.ru/show/?id=5674

21. Информационно-справочные материалы в сети Internet: Информационно-правовая система http://www.consultant.ru/

22. Научная электронная библиотека eLibrary.ru – свободный доступ База данных.

23. Официальный сайт Министерства транспорта Российской Федерации http://www.mintrans.ru/69.0фициальный сайт Федерального агентства воздушного транспорта Российской Федерации http://www.mintrans.ru/

ПРИЛОЖЕНИЕ А

География местных перевозок Красноярского края


Сындаско
Новорыбное
Попигай
ХАТАНГА
Воронцово
Новая
Байкаловск
Усть-Авам
Хета
Караул
Носок
Катарык
Волочанка
Котуй
Усть-Порт
НОРИЛЬСК
Тухард
Ессей
Потапово
Хантайское
ИГАРКА
Чиринда
Светлогорск
Курейка
Мундуйское
Сов. речка
Горошиха
Старотуруханск
Эконда
Фарково
ТУРУХАНСК
Костино
Бакланиха
Верещагино
Тутончаны
ТУРА
Кислокан
Сургутиха
Усами
Канготово
Верхнеимбатское
Суринда
Куллог
Чулково
Стрелка
Бахта
Кузьмовка
Сумароково
БОР
Полигус
БАЙКИТ
Сандакчес
Бурный
Мутораи
Ворогово
Суломай
Куюмба
Сым
Зотино
Оскоба
ВАНАВАРА
Кривляк
Безымянка
Ярцево
Чемдальск
Майское
Ошарово
Мирюга
Александровский шлюз
Новый городок
Луговатка
Колмогорово
Шишмарево
Назимово
Айдара
Суханово
ЕНИСЕЙСК
Лосиноборск
Маковское