СОДЕРЖАНИЕ:

1. Основные функции авиационного транспорта в формировании общественного производства мирового хозяйства ……………………………………………………………………..3

2. Современный воздушный транспорт России – состояние, проблемы, решения……………………………………….7

3. Роль авиатранспорта в увеличении эффективности производства и его влияние на состояние экономики и внешней связи стран регионов мира……………………………..12

Список использованной литературы……………………………..18

1. Основные функции авиационного транспорта в формировании общественного производства мирового хозяйства

ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ - авиационный транспорт, производящий перевозку грузов по воздуху. Характерны высокие скорости, способность преодолевать большие расстояния. Используется в первую очередь для доставки срочных грузов и в труднодоступных районах. Са мые крупные «воздушные державы» — США, Россия, Япония, Великобритания, Франция, ФРГ, Канада.

Воздушный транспорт осуществляет перемещение (перевозку) людей и грузов воздушными судами (самолётами и вертолётами). Включает наземную инфраструктуру (сеть аэропортов с пассажирскими и грузовыми терминалами, авиаремонтные заводы), воздушные суда, а также сеть авиалиний и авиакоридоров. По дальности беспосадочных полётов самолёты разделяются на магистральные, региональные и местные; по скорости – гиперзвуковые (их крейсерская скорость превышает 5 М (М – число Маха, 1 М = скорость звука = 1220 км/ч), сверхзвуковые (от 1 до 5 М), дозвуковые (ниже 1 М); по назначению – транспортные (грузовые), пассажирские, деловые, туристские, военные, специальные; по типу двигателей – поршневые, реактивные (турбореактивные, турбовинтовые, турбовентиляционные); по дл. разбега – обычные (до 2–4 км), вертикального и короткого взлёта и посадки; по размерам фюзеляжа – с широким (аэробусы; выпускаются всего 3–4 компаниями) и узким. В 2004 г. в мире насчитывалось 19,2 тыс. самолётов со взлётной массой более 9 т.



Рис. 1.1. Самолёт ТУ-334

Основная. функция воздушного транспорта общего пользования – перевозка пассажиров, побочная – перевозка срочных грузов и почты. Пассажирские рейсы по частоте полётов делятся на регулярные (по расписанию) и чартерные (целевые рейсы по заказам, напр. для перевозки паломников, туристов, «челноков», нефтяников к местам добычи нефти и т. д.); международные, внутренние и местные. Крупнейшие авиакомпании мира: британская «Бритиш Эйруэйз», немецкая «Люфтганза»; американские «Дельта Эйрлайнз», «Юнайтед Эйрлайнз – ЮС Эйруэйз», «Америкэн Эйрлайнз – ТВА»; франко-голландская «Эр Франс – КЛМ», итальянская «Алиталиа», японские «Джал» и «АНА». К крупным авиакомпаниям России относятся «Аэрофлот – Российские авиалинии», «Трансаэро», «Домодедовские авиалинии», «Пулково», «Сибирь», «КрасЭйр»; к грузовым – «ИстЛайн», «Атлант-Союз», «Волга-Днепр», «Аэрофлот – Российские авиалинии». Наиболее крупные пассажиропотоки существуют между Европой и США, США и Вост. Азией (Япония, Юж. Корея, Гонконг, Сингапур, Таиланд); внутри США, Европы, Японии и Китая. В России главными являются авиалинии, соединяющие Москву с крупнейшими городами Сибири и Д. Востока, а также с курортами Кавказа (Сочи, Минеральные Воды). В 1990-е гг. значительно увеличился объём перевозок из России на курорты и в туристические центры Средиземноморья, Европы, Юго-Вост. Азии и стран Карибского бассейна. На долю воздушного транспорта приходится св. 10 % мирового пассажирооборота. В последнее десятилетие увеличилась доля чартерных перевозок, развивается деловая авиация (для перевозки бизнесменов и менеджмента крупных компаний, которые имеют свои корпоративные аэропорты и воздушные суда).

Авиационный транспорт является самым перспективным для развития взаимодействия государства и бизнеса в сфере экономики, потому что он самый молодой (фактическое развитие началось перед второй мировой войной) и потому более гибкий к применению современных рыночных инструментов и схем.

Авиация обслуживает практически все точки земного шара и главная задача отрасли заключается в том, чтобы обеспечить быстрое и устойчивое развитие авиатехники и инфраструктуры, адаптировать существующие мощности к новым возможностям их эксплуатации. На авиамаршрутах, параллельных международным транспортным коридорам и важнейших авиатранспортных направлений самыми крупными аэропортами, выполняющими отправки грузов и пассажиров по международным трассам.

Современная система аэропортов является важной предпосылкой экономического развития страны и ее интеграции в мировую экономику.

Основными заданиями атранса являются: участие в реализации государственной политики по вопросам развития гражданской авиации; организация авиационных перевозок; реализация основных направлений экономической, тарифной, финансовой, кадровой, научно-технической, инвестиционной, социальной политики и осуществление мер по экологической безопасности в отрасли гражданской авиации; регулирование использования воздушного пространства и обслуживания воздушного движения; осуществление мероприятий по защите гражданской авиации от актов незаконного вмешательства; обеспечение защиты интересов национальных авиаперевозчиков, национального рынка авиаперевозок и доступа к нему эксплуатантов всех форм собственности; участие в подготовке проектов национальных, государственных и отраслевых программ развития гражданской авиации и в их реализации.

Согласно новому положению о Госавиаслужбе, основными заданиями службы являются: осуществление государственного надзора за соблюдением на территории России и в пределах ее воздушного пространства всеми субъектами авиационной деятельности, а за пределами России – отечественными субъектами авиационной деятельности установленных норм и правил выполнения полетов и эксплуатации авиационной техники, требований к авиационной и экологической безопасности; подготовка предложений по совершенствованию законодательства по вопросам регулирования безопасности авиации; осуществление государственного надзора за лицензированием в сфере авиационной деятельности в соответствии с законодательством России; организация и проведение независимого расследования авиационных событий и серьезных инцидентов; обеспечение в соответствии с компетенцией участия в реализации государственной политики по вопросам развития авиации.

Основные функции авиатранспорта:

- удовлетворение платежеспособного спроса населения на скоростные перевозки внутри страны и за рубеж (рыночные перевозки);

- создание маршрутной инфраструктуры и обеспечение транспортной доступности отдаленных регионов (инфраструктурные и социально-значимые перевозки);

- использование географического положения для обслуживания международных транспортных потоков (экспорт авиатранспортных услуг).

2. Современный воздушный транспорт России – состояние, проблемы, решения

Гражданская авиация в условиях глобализации мировой экономики становится важным элементом интеграции России в современную систему международных экономических связей. Авиация имеет особое значение для решения социально-экономических задач и повышения качества жизни населения, особенно в регионах, лишенных средств наземного транспорта.

Гражданская авиация – сложная, разветвленная система, требующая повышенного уровня регламентирования для обеспечения авиационной безопасности и полетов, предоставления пассажирам услуг высокого качества.

Выбор России в пользу рыночной экономики, сделанный в начале 1990-х годов, и начавшиеся реформы в наибольшей мере по сравнению с другими видами транспорта изменили условия работы и характер спроса на транспортные услуги воздушного транспорта.

В течение первого десятилетия реформ на воздушном транспорте были проведены базовые структурные и институциональные преобразования. Созданы основы правовой базы воздушного транспорта, отвечающей рыночным условиям. Разделены функции государственного управления и хозяйственной деятельности, создана адекватная система государственного регулирования транспортной деятельности. В основном проведена приватизация авиакомпаний.

После более чем 10-летнего спада объемов перевозок, начиная с 2000 г. российский авиатранспортный рынок вступил в стадию устойчивого роста. Среднегодовое увеличение объема услуг составляло для пассажирских перевозок 10%, для грузовых – 2,5% при среднем ежегодном экономическом росте экономики страны на 6,0%. За последние пять лет объем перевозок увеличился на 60%. Однако, несмотря на общую адаптацию воздушного транспорта России к рыночным условиям, объем авиационных перевозок все еще на 40% ниже уровня 1992 г. Внутренние перевозки составляют всего 30% от уровня 1992 г., а весь рост происходил за счет 3-кратного увеличения международных перевозок. К 2020 г. ожидается увеличение объема пассажирских перевозок в 2,5 – 3,5 раза по сравнению с 2005 г.

Авиационные предприятия России более 60% перевозок осуществляют на воздушных судах разработки 60 – 70-х годов прошлого века. Около 50% провозной мощности магистрального пассажирского парка воздушного транспорта России обеспечивают воздушные суда, не соответствующие современным международным нормативам по уровню шума на местности, проблема авиационного шума присуща 20 аэропортам и затрагивает интересы около 3 млн жителей России.

Требует совершенствования система управления развитием и функционированием воздушного транспорта. В связи с отсутствием перспективной технической политики воздушный транспорт каждый раз несет неоправданные потери при решении проблем, обусловленных вступлением в действие ранее принятых и давно ожидавшихся ограничений и условий выполнения международных перевозок.

Невысок уровень оснащенности предприятий гражданской авиации техническими средствами обеспечения авиационной безопасности, особенно аэропортов аппаратурой обнаружения взрывчатых веществ.

Анализ состояния рынка авиаперевозок показывает, что львиная доля авиаперевозок по-прежнему приходится на крупнейшие авиакомпании. Так, доля 10 авиакомпаний – Аэрофлот, Сибирь, Пулково, Ютэйр, Трансаэро, Красноярские авиалинии, Вим-Авиа, Атлант-Союз, Уральские авиалинии, Аэрофлот-Норд составляет более 65% перевозок пассажиров, 35 авиакомпаний обеспечивают почти весь объем перевозок пассажиров. При этом на российском рынке авиаперевозок действуют 182 эксплуатанта, причем половина из них имеет неудовлетворительное финансово-экономическое состояние.

Перспективы укрепления и развития рынка авиаперевозок, несомненно, связаны с консолидацией авиакомпаний, их структуризацией, созданием альянсов, повышением эффективности и финансовой стабильности авиакомпаний.

Проблемы в развитии воздушного транспорта усиливают инфраструктурные ограничения, создают угрозу замедления социального развития и формирования единого экономического пространства. Их скорейшее разрешение становится особенно важным в условиях функционирования национальной экономики в фазе устойчивого роста, вследствие которого ожидается возвращение основных слоев населения России в клиентскую базу воздушного транспорта.

Особую озабоченность вызывает ситуация в сфере региональных перевозок. В стране, где более 60% территории недоступно иным видам транспорта, кроме воздушного, в ряде регионов происходит постоянное и системное сворачивание региональных (местных) перевозок, являющихся менее рентабельными по сравнению с магистральными линиями. Уже сегодня в большинстве удаленных регионов многие связи разрушены.

Нерентабельность местных авиалиний – не чисто российская проблема. Мировой авиатранспорт давно нашел ее решение в связке этого вида перевозок с магистральными. Построение узловых аэропортов-хабов в США в 1970-х годах базировалось именно на идее концентрации в хабе пассажиров целого региона для дальних перевозок. Таким образом, местные (подвозные, фидерные) перевозки стали неотъемлемой частью узловой системы. Создание в России сети узловых аэропортов станет серьезным стимулом к росту вокруг них местных авиаперевозок. Более того, изменится экономика таких перевозок. Магистральные авиакомпании, заинтересованные в подвозе пассажиров, станут сами выступать заказчиками фидерных рейсов, скрыто или явно дотировать местных перевозчиков (перераспределяя маршрутный доход в пользу «короткого плеча»). Магистральные авиакомпании, как часто бывало в мировой практике, будут предпринимать попытки оказать влияние на перевозчиков местных воздушных линий вплоть до их приобретения и учреждения дочерних компаний.

В целях совершенствования государственного регулирования деятельности аэропортов, правового регулирования гражданского оборота имущества аэропортов, создания условий для построения национальной аэропортовой сети, узловых аэропортов – хабов, соответствующих мировой практике построения авиационных маршрутных сетей («звездообразная сеть»), Минтрансом России разработаны и согласованы с заинтересованными министерствами и ведомствами Концепция управления федеральным имуществом аэропортов (аэродромов) и План первоочередных мероприятий по ее реализации.

Одна из основных задач, которые Минтранс России ставит перед собой в сфере государственного регулирования авиаперевозок, заключается в создании отраслевых «правил игры», обеспечивающих справедливые, формализованные и прозрачные условия доступа и работы авиакомпаний на рынке авиаперевозок. Работа по созданию новой нормативно-правовой базы ведется по четырем неразрывно связанным между собой направлениям: процедуры лицензирования воздушных перевозок; формирование рынка воздушных перевозок; распределение слотов в аэропортах; формирование расписания движения воздушных судов.

В области гражданской авиации наиболее динамично развивающимся сегментом телекоммуникационной инфраструктуры и сервиса сегодня является внедрение системы взаиморасчетов и электронное билетооформление. Согласно резолюции IATA 722G, «электронное оформление перевозочных документов – это способ документирования продажи и контроля за ходом пассажирской перевозки (электронный билет) и предоставления сопутствующих услуг (электронные документы) без оформления бумажных расчетных документов». Впервые концепция электронного билетооформления была разработана для внутренних линий США в 1984 г. В 1990 г. United Airlines оформила первый электронный билет, а сегодня эта компания более 90% перевозок осуществляет только через электронные документы. Примерно такой же процент в авиакомпании Delta, а US Airways продает 94% перевозок в электронной форме. В мае 2005 г. IATA объявила о поэтапном переходе в своих системах взаиморасчетов (BSP) на электронные билеты, причем по прогнозам этой организации к концу текущего года 70% проездных документов в мире будет продано в электронном виде.

Технология электронного билета имеет ряд существенных преимуществ. Для пассажира – это дополнительные каналы приобретения билетов, возможность самообслуживания при оформлении перевозки и регистрации в аэропорте. Кроме того, такой билет невозможно потерять. Для государства электронный билет – это возможность создание, эксплуатация и обеспечение доступа к актуальным электронным базам данных для реализации собственных задач. Для авиакомпаний – это дополнительные возможности по контролю процесса продаж авиаперевозок, сокращение эксплуатационных расходов, связанное с отказом от бумажных технологий, повышение эффективности интерлайн-соглашений и др. То есть выгоду имеют все стороны – участники перевозки, и в мире это давно поняли. Мы, к сожалению, не только пока не определились с возможностями стыкования систем электронной продажи и бронирования билетов на смежные виды транспорта – авиационный и железнодорожный, но даже еще не приняли окончательного решения по выбору самой системы взаиморасчетов на воздушном транспорте.

3. Роль авиатранспорта в увеличении эффективности производства и его влияние

на состояние экономики и внешней связи

стран регионов мира

Воздушный транспорт является неотъемлемой составной частью современной экономики. В условиях прогрессирующего международного разделения труда и роста международных экономических и культурных связей его значение для мирового хозяйства становится все более существенным. Эффективные авиатранспортные перевозки косвенно способствуют увеличению количества торгуемых товаров за счет экономической целесообразности перевода в их категорию ряда не-торгуемых товаров. Авиатранспорт относится к числу наиболее динамичных отраслей мирового хозяйства. Международный обмен товарами и услугами рос в последние десятилетия в 1,5—2 раза быстрее, чем промышленное и сельскохозяйственное производство всего мира. Одновременно происходят изменения структуры производства в сторону продукции, требующей большего грузооборота на единицу её стоимости. По оценкам экспертов, примерно 1/3 всей продукции мира является предметом международного обмена. Объем международного рынка воздушных грузоперевозок в настоящее время оценивается в 20 млрд. долл. ежегодно и, по прогнозам Всемирной торговой организации (ВТО), может увеличиться в 3 раза к 2015.

Продукция авиапромышленности обладает высокой интеллектуалоемкостью. Например: стоимость 1 кг магистрального самолета составляет 1000 долларов, 1 кг боевого самолета - 3000 долларов (для сравнения, стоимость 1 кг автомобиля составляет до 20 долларов). Существенную роль в развитии авиапромышленности за рубежом играет правительственная поддержка научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ (НИОКР).

По данным института Бейкера (США) в 2000 году 52 % всех государственных субсидий в промышленность США приходилось на авиакосмическую отрасль. В результате, в этой отрасли 70 % общего объема затрат на НИОКР (авиационно-космическая, электротехника и электроника) производится за счет государственных субсидий.

Развитие авиапромышленности обеспечивает значительное количество квалифицированных рабочих мест. По данным фирмы "Боинг", продажа самолетов на 1 млрд. долларов создает 100 тыс. прямых и косвенных рабочих мест. Поэтому, государство оказывает активное содействие и протекционизм для развития национальной авиапромышленности.

Авиаперевозки как специализированный вид бизнеса в развитой рыночной экономике на Западе никогда не приносили прибыли.

Убытки British Airways и голландской компании KLM за последний квартал 1999 финансового года составили для первой почти 100 и для второй более 12 миллионов долларов. Причем, в заявлении для прессы компании KLM говорится, что фирма не ожидает прибыли ни в текущем, ни даже в следующем году. Опытным путем установлено, что специализированные пассажирские авиакомпании имеют постоянный убыток до 10% от оборота. Но, самолеты продолжают летать, а авиационный бизнес компании не покидают. Наоборот, та же British Airways собирается потратить в ближайшее время почти миллиард долларов на переоборудование салонов своих самолетов с целью повышения их комфортабельности. С экономической точки зрения, какой-то «неправильный» бизнес получается.

Прибыль авиационному холдингу дают следующие виды бизнеса: глобальные распределительные системы (Global Distribution Systems, -GDS), с нормой прибыли не менее 5%; экспресс-доставка (норма прибыли 10 -20%); агентства по продаже билетов, туристические агентства (10% прибыли); отели (норма прибыли не менее 5%); фабрики по производству бортового питания (1-5% прибыли); ремонтные мастерские (норма прибыли 1-5 %); рестораны и магазины, расположенные в аэропорту (норма прибыли 5 - 10%).

Эксперты различают два вида таких авиационных холдингов: зарабатывающие в основном на «обслуживании пассажиров»; зарабатывающие преимущественно на обслуживании «других авиакомпаний».

К первой группе относятся такие авиационные холдинги, как: Finn Air, SAS, Air France, United Airlines, Lufthansa, JAL и другие. Они интегрированы в туристический, гостиничный и почтовый бизнес, что и приносит львиную долю прибыли. Например, Finn Air контролирует больше половины рынка туристических услуг Финляндии и получает от этого более половины всей своей прибыли, а холдингу SAS более половины прибыли приносит владение сетью отелей Radisson-SAS по всему миру. Холдинг Lufthansa, владея крупным пакетом акций в корпорации DHL, зарабатывает в основном на услугах по обычной и экспресс-доставке почты и грузов. На этом зарабатывают основные деньги и JAL Тохе владеющая пакетом акций DHL, и Air France, контролирующая французскую службу доставки почты EMS и некоторых ее дочерних структур, в частности СП в России «EMS-Гарантпост».

Авиахолдингов второго типа меньше. К ним относятся American Airlines, British Airways, Delta и проч. Граница между первой и второй группами весьма условна, но в любом случае понятно, что для того чтобы такой диверсифицированный бизнес успешно функционировал и развивался, необходима развитая система внутрифирменного планирования, нужны квалифицированные кадры и особые управляющие технологии, способные связать воедино достаточно разнородные информационные потоки.

Для того чтобы диверсифицированный авиационный бизнес успешно функционировал и развивался, необходим высокий уровень планирования и управления авиатранспортными компаниями и концернами, основанный на развитых информационных технологиях.

Анализу развития внутрифирменного планирования в рыночной экономической среде уделено внимание во многих работах. Данный анализ построен в основном на работах И. Ансоффа, Р. Акоффа и С. Вира.

Анализ эволюции внутрифирменного планирования рыночной экономики, проведенный И. Ансоффом показывает что:

1. На протяжении эволюции предпринимательства в рыночной экономике на передний план выходили различные факторы успеха:

- в течение первых 30 лет нашего столетия самым важным фактором успеха являлись низкие производственные затраты;

- начиная с середины 30-х годов центр внимания начал перемещаться на внешнее окружение - рынки; внимание предприятий переместилось на разработку новых видов продукции, формирование нужд и вкусов потребителей.

- начиная с 50-х годов число новых проблем, обусловленных изменениями обстановки, неуклонно возрастает, многие из них принципиально новы и не подлежат решению исходя из опыта, полученного в первой половине века.

2. Развитие систем планирования подчинялось логике, которую диктовал меняющийся характер задач, стоящих перед управлением.

Рост сложности среды рассмотрен с точки зрения трех характеристик нестабильности среды: степени привычности, темпа изменений и предсказуемости будущего. Последовательное нарастание нестабильности условий представляет усредненную ситуацию для США. Эта средняя ситуация менялась в различных странах неодинаковыми темпами. В Европе только Западная Германия вплоть до конца 70-х годов представляла собой «чудо экономического роста», незатронутое нестабильностью. В Японии сильные проявления постиндустриальной нестабильности стали заметны лишь в 1982 г. По мере изменения уровней нестабильности управленческая практика выработала ряд методов организации деятельности фирмы в условиях растущей непредсказуемости, новизны и сложности окружения.

Чем сложнее и неожиданнее становилось будущее, тем соответственно больше усложнялись системы управления, причем каждая последующая дополняла предыдущую. Сменявшие друг друга системы управления рассчитывались на растущий уровень нестабильности, и в особенности на все большую непривычность событий и все меньшую предсказуемость будущего. Таким образом, развитие предпринимательства в странах рыночной экономики и выбор соответствующих методов управления было тесно связано с уровнем стабильности внешней среды.

Самая первая попытка систематизировать работу управляющего была предпринята во второй половине XIX столетия. Раньше всего были разработаны политика и процедуры деятельности. В фирме, где выпуск продукции остается стабильным в течении длительного периода (когда уровень нестабильности окружающей среды равен 1), процесс реализации является доминирующим видом управленческой деятельности.

Анализ объемов выполненной перевозочной работы свидетельствует о неуклонных и достаточно высоких темпах развития международного воздушного транспорта. Так, за последние 11 лет объем перевозочной работы увеличился практически вдвое. В период с 2006 по 2010 гг. общая величина доходов от авиаперевозок возрастала ежегодно на 6 — 8%, в то время как темпы роста валового внутреннего продукта в мире составили 2,7-3,2 % в год. Прогноз автора относительно темпов роста доходов авиакомпаний на период до 2003 г. подтверждает тенденцию их увеличения на 6,5 — 7% ежегодно.

На основании данных о современном развитии мирового воздушного транспорта можно сделать вывод о наличии тенденции постоянного роста оборота денежных средств от продажи авиаперевозок, который отражает рост объемов выполняемых работ в настоящее время и в перспективе. За последние годы произошли коренные изменения в российской гражданской авиации: увеличилось количество международных авиаперевозчиков (до 150 в 1997 г.); изменилась структура управления отраслью и финансово-экономические отношения между авиакомпаниями. В связи с этим, следует ожидать увеличение потоков денежных средств, а следовательно и возрастание роли взаиморасчетов между участниками мирового авиатранспортного процесса.

Гражданская авиация занимает видное место на мировом рынке авиауслуг. Статистика последнего десятилетия показывает, что при трехкратном снижении внутреннего пассажирооборота объемы перевозок на международных авиалиниях увеличились почти вдвое. Начиная с 1992 г. российские авиакомпании увеличивают количество перевозимых пассажиров на 4 - 6% ежегодно, пассажирооборот возрастает на 8 - 12%, а доходы от международных перевозок — на 7- 9%.

Список использованной литературы:

1. Воздушная навигация: справочник/ А.М. Белкин, Н.Ф. Миронов, Ю.И. Рублев. – М.: Транспорт, 2000. – 303 с.
2. Марков В.Х, Шмаєвич Л.И. «Воздушная навигация и радиосвязь на МнВЛ». Кіровоград, КОД. 2005.
3. География. Современная иллюстрированная энциклопедия. — М.: Росмэн. Под редакцией проф. А. П. Горкина. 2006.
4. Краткий географический словарь. EdwART. 2008.
5. <http://www.connect.ru/> - журнал Connekt! Мир связи.