

Министерство науки и высшего образования РФ
Федеральное государственное автономное
образовательное учреждение высшего образования
«**СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ**»

Институт экономики, государственного управления и финансов
Кафедра международной и управленческой экономики

УТВЕРЖДАЮ
Заведующий кафедрой
_____ С.Л.Улина

« ____ » _____ 2023 г.

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

38.03.01 – Экономика

Разработка мероприятий по увеличению грузопотока ООО «Аэропорт
Емельяново» в рамках проекта создания международного транспортно-
логистического и производственного хаба в Красноярском крае

Руководитель _____ канд. экон. наук. доцент _____ П. С. Зеленский

Выпускник _____ А. Д. Ринчинова

Красноярск 2023

РЕФЕРАТ

Выпускная квалификационная работа по теме Предложение мероприятий по увеличению грузопотока ООО «Аэропорт Емельяново» в рамках проекта создания международного транспортно-логистического и производственного хаба в Красноярском крае содержит 108 страниц текстового документа, 30 иллюстраций, 25 таблиц, 4 приложения, 42 использованных источника.

РЫНОК АЭРОПОРТОВЫХ УСЛУГ, ГРУЗОПОТОК АЭРОПОРТА, МЕРОПРИЯТИЯ ПО УВЕЛИЧЕНИЮ ГРУЗОПОТОКА АЭРОПОРТА

Объект исследования – ООО «Аэропорт Емельяново»

Цель – предложение мероприятий по увеличению грузопотока Аэропорта Красноярск.

Задачи:

1. Рассмотреть теоретические аспекты деятельности на рынке аэропортовых услуг;
2. Определить основные особенности функционирования грузовых терминалов;
3. Раскрыть содержание и цели создания транспортно-логистического и производственного хаба;
4. Выполнить анализ показателей деятельности ООО «Аэропорт Емельяново»;
5. Рассмотреть тенденция рынка воздушных грузоперевозок и определить проблемы и перспективы развития;
6. Сформулировать предложения по увеличению грузопотока ООО «Аэропорт Емельяново».

В организации были выявлены проблемы, связанные со снижением грузопотока. Итогами работы являются разработанные предложения по увеличению грузопотока Аэропорта Красноярск.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение.....	3
1 Основы функционирования аэропортов и аэропортовые услуги	5
1.1 Сущность и особенности рынка аэропортовых услуг.....	5
1.2 Особенности функционирования грузовых терминалов в инфраструктуре аэропортов.....	15
1.3 Проект создания международного транспортно-логистического и производственного хаба на территории аэропорта «Красноярск»	23
2 Анализ стратегического положения ООО «Аэропорт Емельяново» на рынке авиационных грузовых перевозок	31
2.1 Характеристика показателей деятельности ООО «Аэропорт Емельяново»	31
2.2 Анализ положения ООО «Аэропорт Емельяново» на рынке авиационных грузоперевозок.....	31
2.3 Проблемы развития ООО «Аэропорт Емельяново» на рынке авиационных грузоперевозок России	31
3 Развитие услуг ООО «Аэропорт Емельяново» на рынке авиационных грузоперевозок.....	31
3.1 Предложения по развитию услуг ООО «Аэропорт Емельяново» на рынке авиационных грузоперевозок.....	31
3.2 Оценка экономической эффективности предложенных мероприятий ...	31
Заключение	32
Список использованных источников	34
Приложение А	38
Приложение Б.....	38
Приложение В.....	Ошибка! Закладка не определена.
Приложение Г	Ошибка! Закладка не определена.

ВВЕДЕНИЕ

На сегодняшний день транспортная система, являющаяся одной из важнейших отраслей национальной экономики страны, определяет темпы и вектор развития промышленных, социальных и других сфер экономики и напрямую коррелирует с результатами экономических показателей страны. Кроме того, в условиях современной экономики неотъемлемым компонентом внешнеторговой деятельности любого из государств являются воздушные грузовые перевозки, обеспечивающие транспортировку почти трети мирового экспорта по стоимостному показателю. Особенности и направления развития грузовых авиаперевозок в различных государствах определяют тенденции их экономического и технологического состояния, что, в свою очередь, является причиной высокого уровня динамичности развития данной сферы.

Необходимым условием обеспечения высокого уровня конкурентоспособности мировых международных аэропортов является развитие собственной грузовой инфраструктуры, а особенности менеджмента компании аэропорта и стратегическое планирование позволяют обеспечить рост эффективности деятельности и диверсифицировать риски от потерь в авиационном направлении.

Аэропорты, являясь системообразующими предприятиями транспортного комплекса страны зачастую выступают в роли драйвера, реализуя крупные инвестиционные проекты и внедряя новые технологии в сфере воздушных перевозок. Таким образом, происходит формирование уникального инвестиционного климата в рамках деятельности аэропорта. Одним из таких инвестиционных проектов является создание транспортно-логистического и производственного хаба на базе международного аэропорта Красноярск. Данный проект позволит интегрировать регион в мировую сеть грузоперевозок, организовать новые виды производств, имеющих высокую

добавленную стоимость, стать драйвером роста экономики региона и создать условия для опережающего развития края.

Сегодняшняя обстановка на рынке аэропортовых услуг и авиаперевозок характеризуется отрицательной динамикой финансовых показателей и появлением дополнительных препятствий и ограничений для развития, вызванных изменениями в геополитической обстановке, отношениях между государствами. Актуальность настоящей работы заключается в необходимости увеличения грузопотока аэропорта Красноярск, как одного из ключевых показателей эффективности деятельности предприятия в целом, и транспортно-логистического хаба в частности.

Цель работы – разработка мероприятий по увеличению грузопотока Аэропорта Красноярск.

Поставленная цель будет достигнута при условии выполнения следующих задач:

1. Рассмотреть теоретические аспекты деятельности на рынке аэропортовых услуг;
2. Определить основные особенности функционирования грузовых терминалов;
3. Раскрыть содержание и цели создания транспортно-логистического и производственного хаба;
4. Выполнить анализ показателей деятельности ООО «Аэропорт Емельяново»;
5. Рассмотреть тенденции рынка воздушных грузоперевозок и определить проблемы и перспективы развития;
6. Сформулировать предложения по увеличению грузопотока ООО «Аэропорт Емельяново»;
7. Оценить экономическую эффективность предложенных мероприятий.

Объект исследования – ООО «Аэропорт Емельяново»

Предмет исследования – грузопоток ООО «Аэропорт Емельяново»

1 Основы функционирования аэропортов и аэропортовые услуги

1.1 Сущность и особенности рынка аэропортовых услуг

Рынок авиатранспортных услуг представляет собой систему взаимодействия между авиакомпаниями и аэропортами, которая обеспечивает возможности для удовлетворения спроса на авиаперевозки в определенное время и место. Этот рынок является частью широкого рынка транспортных услуг и имеет свои особенности, связанные с высоким уровнем технической сложности и регулирования со стороны государственных органов.

Рынок авиаперевозок представляет собой систему, которая включает в себя потенциальные предложения авиакомпаний в виде провозной способности (тонн-километраж), направленные на удовлетворение потенциального спроса населения на авиаперевозки в определенное место и время.

Рынок аэропортовых услуг – это система взаимоотношений в области потенциального предложения комплекса разнообразных услуг, оказываемых аэропортом и ориентированных на обеспечение функционирования транспортного процесса, отнесенных к определенному месту и времени и удовлетворению спроса, предъявленного авиакомпаниями и другими потребителями (пассажирами и грузоотправителями) [32].

На сегодняшний день выделение такого рынка целесообразно и обоснованно по ряду причин: в первую очередь, рынку аэропортовых услуг обладает всеми необходимыми характеристиками товарного рынка услуг (наличие специфического товара, емкость, географическую и временную протяженность); а также, существуют независимые и самостоятельные экономические интересы производителей услуг, которые отличаются от интересов авиакомпаний.

Спрос на рынке авиатранспортных услуг определяется потребностями в этих услугах, которые подкреплены наличием способности и желания платить за них со стороны населения, авиакомпаний и промышленных грузоотправителей. Аэропорты являются частью этого рынка и обеспечивают возможности для удовлетворения этого спроса. Объемы отправки пассажиров из каждого аэропорта являются показателем спроса на аэропортовые услуги со стороны авиакомпаний и других потребителей. Этот показатель напрямую связан с уровнем общего спроса на авиатранспортные услуги, которые предоставляются через данный аэропорт. Чем выше уровень спроса на авиатранспортные услуги, тем больше спрос на услуги аэропорта [14].

Величиной предложения на рынке аэропортовых услуг считают способность пассажирских и грузовых терминалов, выражаемую максимальным числом обслуживаемых пассажиров, или обрабатываемых грузов за определенный период. Существует и показатель пропускной способности аэропортов, определяемый как число взлетов и посадок, которые возможно осуществить в течение часа.

Аэропорты считаются естественными монополиями, так как их деятельность непосредственно связана с воздушным движением, которое регулируется государством. Разные страны имеют разные подходы к управлению аэропортами, включая роль государства в управлении и определение функций аэропорта, таких как хэндлинг и управление недвижимостью [42].

В нашей стране вся инфраструктура аэропортов находится в собственности государства, в то же время частные компании могут выполнять роль операторов. В Российской Федерации аэропортовая инфраструктура делят на неприватизированную и приватизированную, которая всегда находится в федеральной собственности, а также вся прочую, подлежащую приватизации и передаче в частную собственность. [5]

Согласно Воздушному кодексу РФ, различают несколько категорий аэропортов:

1. Аэродром – ограниченная территория поверхности земли или воды и располагающиеся на ней здания, сооружения и оборудование, которое предназначено для взлета, руления, посадки и стоянки воздушных судов. Аэродромы могут быть гражданскими, аэродромами гражданской авиации и аэродромами экспериментальной авиации;

2. Аэропорт - комплекс зданий и сооружений, которые также включает в себя аэродромы, аэровокзалы, другие строения, предназначением которых является прием и отправка воздушных судов, обслуживание воздушных перевозок и располагающий всем необходимым для этих целей оборудование и квалифицированными трудовыми ресурсами;

3. Международный аэропорт - аэропорт, открытый для приема и отправки воздушных судов, которые выполняют международные воздушные перевозки, и осуществляющий таможенный, пограничный, санитарно-карантинный и иной контроль.

Согласно законодательству РФ, управление аэропортом относится к коммерческой деятельности, что подразумевает возможность получения аэропортом прибыли. Государственному регулированию подлежат уровни аэропортовых тарифов и сборов, а неавиационная деятельность является полностью коммерческой. В то же время не все аэропорты России считаются прибыльными [4].

Выявляя ключевые особенности рынка аэропортовых услуг необходимо обращать внимание на такие факторы, как макроэкономические особенности развития региона, притяжения аэропорта (субъект РФ, экономический район, федеральный округ). В качестве основных показателей конъюнктуры регионального рынка аэропорта обычно рассматривают:

- производственный потенциал;
- уровень развития и объем использования различных видов транспорта.

Например, в отдаленных от центральной части страны конкуренция воздушных перевозок с другими видами транспорта будет значительно ниже, чем в центральных, густонаселенных регионах [32].

Помимо прочего, не стоит забывать о природных и климатических особенностях территории, на которой расположен аэропорт. От этих факторов зависит количество дней с «нелетной погодой» в году, их частота и т. д.

Также достаточно существенно влияют на рынок аэропортовых услуг экономические и демографические факторы, среди которых:

- уровень экономического развития государства и территорий;
- темп прироста валового внутреннего продукта;
- общее состояние рыночной конъюнктуры;
- тенденции внутренней и международной торговли;
- состояние рынков продукции других видов транспорта;
- уровень цен на топливно-энергетическом рынке;
- инфляция;
- степень развития и количество авиакомпаний;
- объем инвестиций в отрасли;
- конкурентные преимущества других аэропортов и тип конкурентной борьбы на рынке;
- степень транспортной доступности населения;
- демографические тенденции рождаемости, продолжительности жизни и особенности структуры населения;
- уровень безработицы и занятости [9].

Аэропортам нужно регулярно проводить мониторинг и анализ указанных выше факторов, чтобы понимать, быть способным оценить и спрогнозировать спрос на воздушные перевозки, привлечь новые авиакомпании, осознавать необходимость проведения реконструкций с целью повысить пропускную способность аэродромного комплекса.

На рынке существуют и такие противоречивые силы, как технико-экологические. Возрастает уровень общественной тревоги, связанный с обеспечением экологической безопасности. Вследствие данных опасений государство создает законы, регулирующие способы применения технических разработок и технологий. Задачей отдела маркетинга является отслеживание новых технологических разработок и экологических проблем, а также поиск технологий, которые помогут решить маркетинговые задачи, минимизируя вред для окружающей среды и не нанося ущерба репутации компании [11].

В условиях современной экономики в списке технических проблем, решение которых является приоритетной задачей аэропортов, находятся:

- обновление системы УВД (управления воздушным движением), которая дает возможность открывать новые транзитные воздушные коридоры, повысить уровень безопасности во время полетов и увеличить пропускную способность аэродромов;

- повышение уровня автоматизации и цифровизации процесса обслуживания пассажиров;

- реконструкция и улучшение аэропортовых сооружений, ремонт и строительство новых взлетно-посадочных полос, способных обеспечить прием всех типов воздушных судов без ограничений, оснащение новым оборудованием для обработки грузов;

- обучение сотрудников работе на новом оборудовании, поиск высококвалифицированных компетентных специалистов [9].

Социальные и культурные факторы оказывают прямое влияние на все элементы комплекса маркетинга. В процессе разработки маркетинговой стратегии необходимо учитывать данные факторы, в частности при составлении плана рекламной работы, связей с общественностью и т. д. Кроме того, важно помнить, что деятельность аэропорта направлена на работу с разными аудиториями, включая индивидуальных потребителей

(грузоотправители и пассажиры) и организации (отправители грузов, промышленные предприятия, туристические фирмы и т.д.).

Наиболее значимые социальные и культурные факторы представлены ниже:

- социально-психологическая обстановка в стране и регионе;
- социальной структурой населения;
- общепринятые традициями, обычаи, культурные ценности;
- отношение населения к разным видам транспорта;
- степень безопасности и регулярность совершаемых полетов;
- удобство расписания для потенциальных потребителей. [1]

Также следует учитывать факторы, которые могут повлиять на рынок авиаперевозок, такие как "шоковые ситуации", например, военные конфликты и стихийные катаклизмы, а также разовые события, такие как крупные социально-культурные мероприятия. Эти факторы могут повлиять на спрос на авиаперевозки.

Исследование показало, что различные группы факторов внешней среды влияют на состояние рынка аэропортовых услуг и его стратегию развития. Однако, факторы политико-правовой сферы оказывают наиболее сильное воздействие на рынок, в то время как факторы других групп, хоть и менее детерминировано, также оказывают глубокое воздействие на рынок аэропортовых услуг [38].

Выбор подходов к управлению аэропортом отличается от других видов бизнеса тем, что его основными клиентами являются авиакомпании, конечными потребителями услуг которых являются пассажиры и грузоотправители, которые используют и услуги аэропорта. Аэропорт взаимодействует не только с авиакомпаниями и пассажирами, но и с другими группами, такими как грузоотправители, общественность и местные территории, а также с арендаторами и концессионерами. Все эти сегменты

являются важными для успешной работы аэропорта. Укрупненно основные сегменты потребителей услуг аэропорта представлены в таблице 1

Таблица 1 – Основные потребители аэропортовых услуг

Коммерческие	Пассажиры	Другие
Авиакомпании	Обычные	Арендаторы и концессионеры
Туроператоры	Пассажиры авиакомпаний категории «Low cost»	Посетители
Туристические агентства	Чартерные	Служащие
Грузооператоры	Деловые	Местные жители
Гражданская авиация	Трансфертные	Местный бизнес

Каждый вид клиентов, имеющих возможность выбора аэропорта, сталкивается с трудным решением, которое требует изучения и оценки множества факторов, таких как тарифы, расписание и направления полетов, данные факторы представлены в таблице 2.

Таблица 2 – Факторы выбора аэропорта

Пассажиры	Авиакомпании
Комфорт и безопасность в аэропорту	Зона охвата и технологические требования
Свобода доступа аэропорта	Доступность слотов
Стоимость парковки	Средства и технологии обслуживания (авиакомпаний, пассажиров и грузоотправителя)
Разнообразие и качество магазинов, ресторанов и других коммерческих услуг в аэропорту	Тарифы и сборы аэропорта
Технологии и скорость обслуживания пассажиров в аэропорту	Наличие системы скидок
	Маркетинговая поддержка авиакомпаний
	Другие затраты (топливообеспечение)

Стоит упомянуть, что для отдельных категорий клиентов с особыми потребностями наиболее значимыми могут оказаться факторы, не представленные в таблице. Например, пассажиры с ограниченными возможностями не будут выбирать обслуживание в аэропорту, в котором нет специальных условий для маломобильных граждан. Коммерческие клиенты аэропорта в наибольшей степени будут обращать внимание на

инвестиционную привлекательность региона и аэропорта, а также на платёжеспособность жителей региона. Коммерческие клиенты выбирают аэропорт на основе двух факторов: наличия пассажиров с высокой платёжеспособностью и высокой проходимости на данной площадке аэропорта.

На данный момент очень важным аспектом развития рынка воздушного транспорта является вопрос сотрудничества аэропортов и авиакомпаний, имеющие специфические характеристики как для авиаперевозчиков, так и для управляющих компаний аэропортов. Одним из способов такого взаимодействия может быть работа авиакомпании по расширению маршрутной сети полетов из конкретного аэропорта. Основным фактором, оказывающим сдерживающее влияние в таких отношениях, выступает высокий уровень тарифов и сборов за оказание наземного обслуживания [42].

В списке факторов, влияющих на степень взаимодействия перевозчиков и операторов аэропорта, выделяют в основном технические характеристики аэродромного комплекса (класс аэродрома, качество взлетной полосы, территориальное расположение аэропорта и т.д). Следовательно, анализ данных факторов является основой для принятия решений авиакомпаниями о работе с аэровокзальным комплексом и выборе его в качестве «базового». Список факторов представлен в таблице 3 [19].

Таблица 3 – Факторы сотрудничества аэропорта и авиакомпании

	Факторы, стимулирующее сотрудничество	Факторы, сдерживающее сотрудничество
Аэропорта с авиакомпаниями	<ul style="list-style-type: none"> - развитость маршрутной сети по внутренним и международным направлениям; - развитая сеть представительств авиакомпании; - периодическая модернизация парка воздушных судов 	<ul style="list-style-type: none"> - старый парк воздушных судов; - низкая экономическая эффективность парка воздушных судов; - неразвитость маршрутной сети; - неудовлетворительное финансовое состояние авиакомпании

Продолжение таблицы 3

	Факторы, стимулирующее сотрудничество	Факторы, сдерживающее сотрудничество
Авиакомпании с аэропортом	<ul style="list-style-type: none"> - класс аэродрома А, Б, В; - наличие грузового терминала системы обработки грузов; - включение оператора аэропорта в перечень системообразующих организаций; - развитие неавиационных услуг на территории аэропорта (цех бортового питания, гостиница, учебный центр, склад и лаборатория качества ГСМ); - развитое транспортное сообщение между аэропортом и ближайшими городами; - количество обслуживаемых аэропортом авиакомпаний; - возможность приема и обслуживания воздушных судов различных типов; - гибкая тарифная система по аэропортовому и наземному обслуживанию; - программа поощрения новых авиакомпаний, программа развития новых международных и региональных авианаправлений 	<ul style="list-style-type: none"> - класс аэродрома Г, Д, Е; - неудовлетворительное состояние инфраструктуры аэропорта (состояние взлетно-посадочной полосы, состояние аэропортовой техники, состояние терминалов); - неудовлетворительное финансовое состояние оператора аэропорта; - невозможность принимать и обслуживать дальние и среднемагистральные самолеты; - неразвитость неавиационных видов услуг; - высокие тарифы на аэропортовое и наземное обслуживание; - отсутствие конкурентного преимущества по сравнению с близлежащими аэропортами смежных регионов.

Аэропорты предлагают различные услуги своим клиентам, включая стандартные авиационные услуги, а также дополнительные неавиационные услуги и наземное обслуживание. Последние не регулируются государством и развиваются в соответствии с политикой и стратегией конкретного аэропорта. На рисунке 1 представлены основные аэропортовые услуги.

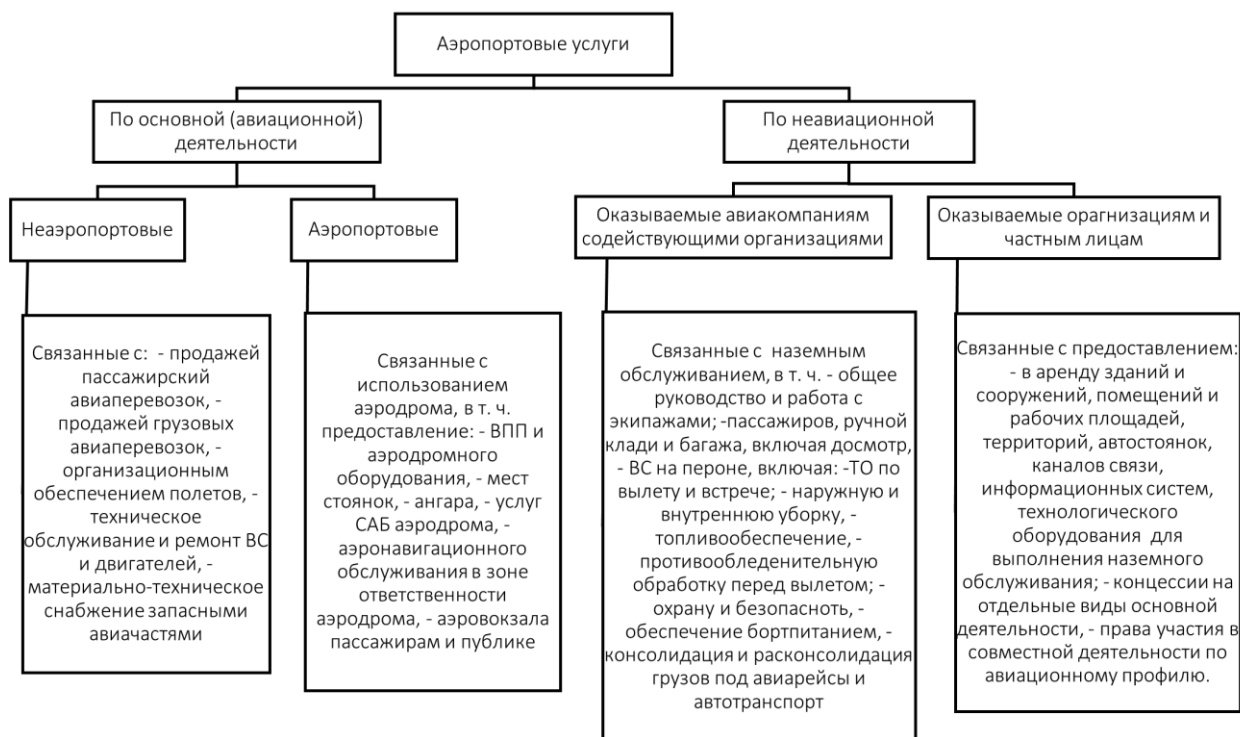


Рисунок 1 – Аэропортовые услуги [10]

Аэропорты предоставляют широкий спектр услуг, которые не связаны напрямую с организацией авиаперевозок. Эти услуги, такие как аренда помещений для кафе, магазинов, автостоянок и проведения деловых встреч, являются локальными и не передаются через аэропорты. Поставщики услуг в аэропорту конкурируют между собой и с поставщиками аналогичных услуг в других аэропортах, что свидетельствует о наличии горизонтальной структуры рынка. Однако они не конкурируют с поставщиками авиационных услуг, что означает отсутствие вертикальной структуры рынка.

Услуги наземного обслуживания в аэропорту имеют узкую специализацию, включая очистку, загрузку, заправку и буксировку воздушных судов, а также предоставление пассажирских трапов и перронов. Несколько компаний могут предоставлять эти услуги в одном аэропорту, что приводит к конкуренции за контракты с авиакомпаниями. Однако в России чаще всего эти услуги предоставляет одна компания [14].

Услуги наземного обслуживания обязательно предоставляются как в аэропорту отправления, так и в аэропорту прибытия. Это означает, что качество и стоимость обслуживания в обоих аэропортах взаимосвязаны и могут влиять на расписание полетов, затраты и готовность авиакомпаний оплачивать данные услуги.

Одной из современных тенденций на рынке аэропортовых услуг в последнее десятилетие является направление ресурсов на повышение коммерческой отдачи аэропорта, которое повлечет за собой максимальную реализацию рыночного потенциала аэровоздушного комплекса. Можно наблюдать, финансово-экономические показатели деятельности предприятий рынка аэропортовых услуг становятся важными в той же степени, что и производственные результаты. [16]

Следовательно, в настоящее время аэропортовую деятельность анализируют как полноценный самостоятельный бизнес. В лидирующих по экономическому развитию государствах аэропорты являются независимыми коммерческими комплексами, имеющими собственные стратегические цели и планы по развитию, ориентированные на повышение финансовой эффективности деятельности предприятия. Появляются новые возможные варианты развития бизнеса, т. к. развивается двустороннее сотрудничество с авиакомпаниями, аэропорты вынуждены конкурировать за дефицитные авиатранспортные ресурсы с другими аэропортами на международном уровне.

1.2 Особенности функционирования грузовых терминалов в инфраструктуре аэропортов

На данный момент авиаперевозки завоёвывают все большую долю рынка благодаря возможности преодолевать огромные расстояния и доставлять груз даже в труднодоступные места. Также авиатранспорт позволяет в короткие сроки перевозить грузы, которые ввиду специфики

ограничений (температурных, санитарных и т. д.) требуют незамедлительной транспортировки.

Одной из важнейших частей цепи авиаперевозок груза от одного участника рынка до другого является грузовой терминал или оператор наземного обслуживания. Грузовые терминалы осуществляют обработку прибывающих и отправляемых грузов, оказывают различные дополнительные складские услуги.

Основу клиентской базы терминала составляет сегмент B2B, чаще всего представленный логистическими компаниями, действующими в интересах юридических или физических лиц. Физические лица обращаются к услугам грузового терминала нечасто из-за специфики авиационного документооборота, территориальной недоступности (как правило, аэропорты находятся за чертой города) и высоких тарифов на перевозку. Однако, в ряде случаев и физическое лицо может прибегнуть к отправке груза воздушным судном: это перевозка животных или человеческих останков [3].

Основными задачами грузовых терминалов, расположенных при аэропортах, являются: перегрузка грузов, их хранение и обработка, а также организация и проведение экспедиционных операций.

Эти функции включают в себя выполнение следующих задач:

- заключение контрактов с клиентами;
- прием и обработка заявок;
- оформление необходимых документов для транспортировки грузов и других сопутствующих документов;
- таможенная очистка грузов и другие процессы.

Наиболее распространенными категориями грузов, которые перевозятся самолетами, являются: грузы малого веса, грузы большого веса, ценные грузы, скоропортящиеся грузы, грузы, требующие специальных условий хранения и перевозки, животные, опасные грузы и материалы, содержащие радиоактивные элементы [6].

На рисунке 2 представлена схема процесса доставки груза из пункта А в пункт Б.

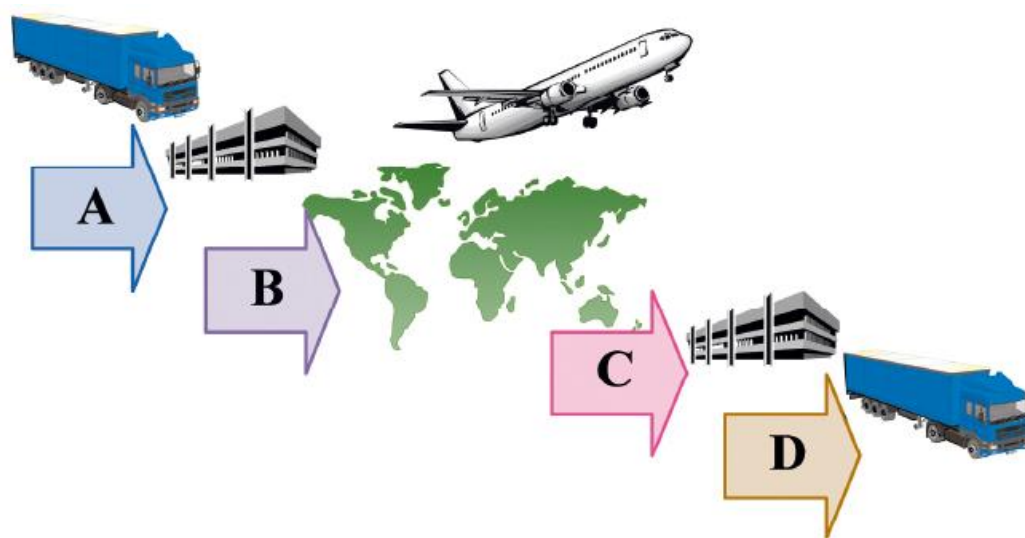


Рисунок 2 – Схема осуществления авиационной перевозки грузов

Операционные процессы грузового терминала можно представить в 3 шагах: приёмка/отгрузка груза, обработка груза на терминале с оформлением сопутствующей документации, трансфер груза между терминалами отправителя и получателя. Начальным этапом логистического процесса является оформление грузовой документации. Основным перевозочным документом выступает авиационная грузовая накладная. Она представляет собой некий договор отправителя груза с авиакомпанией-перевозчиком. Помимо этого, в соответствии типом груза и условиями поставки оформляются другие сопутствующие документы, обговариваются и заверяются детали поставки. Отправитель должен тщательно подготовить груз к отправке, учитывая воздействие различных факторов, таких как изменения температуры в пределах +/-60 градусов Цельсия, пониженное атмосферное давление до уровня 145 мм рт. ст. и вибрации определенной амплитуды с частотой 7 Гц. [24].

После получения авианакладной грузоотправитель может передавать груз перевозчику, что происходит через оператора наземного обслуживания –

грузовой терминал. После того, как груз транспортируется до терминала, он проходит стандартную процедуру приёма: упаковка, взвешивание, досмотровые процедуры, по требованию маркировка. Когда груз принят, обработан и зарегистрирован, можно приступать к его погрузке на воздушное судно.

Что происходит в ситуации, когда рейс только прибывает? Во-первых, происходит его разгрузка. Он доставляется на склад, где также проходит досмотр и в случае международных грузов таможенную очистку. Груз формируется на специальных паллетах и размещается на складе вилочными погрузчиками и штабелерами вплоть до того, пока его не заберет получатель или по особой договоренности не доставят сами сотрудники терминала. Так как каждый груз регистрируется в информационной системе аэропорта, его статус можно отследить на разных шагах перевозки, что значительно снижает угрозу утери или ошибки операторов.

Международные аэропорты стремятся стать более конкурентоспособными, поэтому они активно развивают свою грузовую инфраструктуру и модернизируют системы обработки грузов (СОГ), которые являются важными элементами наземной обработки грузов. Они также учитывают развитие цифровых технологий, чтобы обеспечить более эффективную обработку грузов. Эффективность работы систем обработки грузов в аэропортах напрямую влияет на привлекательность использования воздушного транспорта в международных цепях поставок, так как большая часть времени доставки грузов затрачивается на наземную обработку. Однако, в отличие от зарубежных аэропортов, в России внедрение современных систем обработки грузов происходит медленнее, что требует изучения различий в специфике зарубежных и российских систем обработки грузов [17].

Системы обработки грузов на земле являются важным звеном в процессе доставки грузов авиатранспортом. Они функционируют в грузовых терминалах аэропортов и включают в себя предоставление складских

помещений для приема, обработки, подготовки и маркировки грузов, их погрузку и разгрузку, транзит и хранение.

Из-за значительной ценности грузов, которые перевозятся авиатранспортом к Северному полюсу, требования к качеству, скорости, эффективности, безопасности, экономии и точности доставки являются особенно высокими.

В России отсутствуют автономные грузовые авиатерминалы, в отличие от других стран мира, и все грузовые терминалы находятся вблизи крупных пассажирских аэропортов. В настоящее время большая часть российского рынка грузовых авиаперевозок сосредоточена в крупных аэропортах, причем около 75% перевозимых грузов приходится на Московский авиационный узел, аэропорты которого оборудованы современными СОГ. Таблица 2 содержит информацию о главных грузовых терминалах в российских аэропортах, которые были сравнены между собой [12].

Можно выделить основные препятствия, которые могут возникнуть при интеграции современных технологий в систему обеспечения безопасности российских аэропортов.

1. Необходимость значительных инвестиционных вложений. Для авиационной отрасли характерен долгий период окупаемости инфраструктуры и программного обеспечения, что затрудняет быструю реализацию нововведений. Кроме того, темпы развития технологий последнего десятилетия часто опережают стратегические и финансовые возможности перевозчиков и аэропортов;

2. Отсутствие единой стратегии развития отрасли, включающей цифровые аспекты. Хотя развитие цифровых технологий и конкурентоспособность тесно связаны между собой, в планах развития транспортных систем России не указывается явная приоритетность цифровизации;

3. Ограниченность потенциальных площадок для организации грузовых хабов. Россия сталкивается с проблемой недостаточно развитой наземной

инфраструктуры для обслуживания грузовых авиарейсов и неравномерным распределением внутренних грузовых перевозок. Большинство международных грузовых перевозок осуществляется через крупнейшие логистические центры, находящиеся в Московских аэропортах, которые обрабатывают до 80% всего объема международных грузов в стране. Это приводит к замедлению развития грузовой инфраструктуры в других аэропортах России.

Так как в данной работе пойдёт речь о конкурентоспособности, необходимо оценить привлекательность рынка складских авиационных услуг. Пожалуй, стоит начать именно с обзора мирового рынка, потому что авиационные перевозки живут во многом благодаря международному сотрудничеству, осуществлению международных перевозок, как прямых, так транзитных.

Грузовые авиаперевозки являются важным и быстроразвивающимся сектором в мировой экономике. За последние пять лет объем грузов, перевезенных по воздуху, увеличился с 54 миллионов тонн до 63,3 миллионов тонн в 2018 году, что эквивалентно 6,8 трлн. долларов в год. Динамика объёмов мирового рынка грузовых авиаперевозок приведена на рисунке 3.



Рисунок 3 – Количество тонн груза, перевезенного авиатранспортом в период с 2005 по 2018 года в мире, млн тонн.

Международные грузовые авиаперевозки в основном ориентированы на Азиатско-Тихоокеанский регион, Европу и Северную Америку, которые вместе составляют 82% мирового грузооборота. Азиатско-Тихоокеанский регион занимает первое место с почти 40% грузооборота, Европа занимает второе место с 22%, а Северная Америка занимает третье место с 20%. Оставшиеся 18% грузооборота распределяются между странами Латинской Америки и Карибского бассейна, Ближнего Востока и Африки [2].

Говоря о грузоперевозках, важно сказать о лидерах аэропортовой деятельности, которые выступают ориентиром в уровне автоматизации и обслуживании для многих компаний отрасли. Наиболее загруженными аэропортами на момент января 2019 года являются аэропорты Гонконга, Мемфиса и Шанхая. Их объемы перевезенного груза составляют 393 тыс. т., 381 и 288 тыс. т. соответственно [3].

Что касается структуры перевозимого груза, то по данным IATA наблюдается постепенное переориентирование структуры грузоперевозок в пользу почты и негабаритных посылок, это связано в первую очередь с развитием электронной коммерции (интернет-магазины, онлайн заказы).

Экономические перспективы, растущие ожидания клиентов и меняющиеся правила меняют определение обращения, хранения и распределение товаров, перевозимых по воздуху, которые как следствие воздействует на грузовые объекты.

В отчете «The Cargo Facility of the Future» IATA описывает грузовой терминал будущего [15]. Полностью автоматизированная полка с высокими стеллажами, автоматизированные склады, безотходные погрузчики, перемещающиеся автономно по объекту, сотрудники обеспеченные высокотехнологичными дивайсами, в том числе искусственным интеллект (ИИ) и дополненной реальностью (AR). Грузовой терминал будущего позволит увеличить производительность, операционную эффективность и, соответственно, общую удовлетворенность конечного потребителя услуг.

Грузовой объект будущего будет безопасным и надежным, экологичным, автоматизированным, взаимосвязанным и умный [24].

Ниже перечислены все актуальные тенденции развития технической базы грузового терминала:

- дополненная и виртуальная реальность (AR и VR);
- дроны и автономные транспортные средства;
- робототехника и автоматизация системы;
- Big data;
- искусственный интеллект / глубокое обучение;
- IoT, подключенный груз и устройства;
- экологичность.

В настоящее время потребители могут заказывать товары на зарубежных маркетплейсах и получать их без уплаты пошлины, если стоимость товара не превышает 200 евро. Отечественные компании в этом случае участвуют только в доставке товаров.

Недостатки такого способа торговли:

1. Большая часть прибыли от продажи товаров остается у зарубежных поставщиков и посредников, которые зарабатывают миллиарды долларов. Согласно данным Ассоциации компаний интернет-торговли (АКИТ), ежемесячный объем товаров, отправляемых на российский рынок с бондовых складов в Прибалтике, превышает 1,5 млрд рублей. Бюджет терпит убытки из-за перетока трафика в соседние страны, что приводит к потере до 25% от общего объема собираемых с трансграничных товаров пошлин; [13].

2. Отсутствуют гарантии безопасности поставляемых товаров;
3. Сроки доставки товаров увеличиваются;
4. Бюджет не получает доходов от таможенных пошлин.

1.3 Проект создания международного транспортно-логистического и производственного хаба на территории аэропорта «Красноярск»

В современных условиях развития экономики значимой составляющей транспортно-логистического комплекса нашей страны являются региональные транспортно-логистические хабы, позволяющие удовлетворить внутренние и внешние потребности в логистическом сервисе, они также осуществляют интегрирующую и координирующую роль в транспортно-логистической системе и транспортировке грузов. Логистическим хабом называют мультимодальные транспортно-логистические комплексы, имеющие собственные складские помещения и различные интеграции. На сегодняшний день вопрос организации, обеспечения работоспособности и развития региональных транспортно-логистических хабов считается приоритетным, ведь такое функционирование таких хабов позволит улучшить организацию пассажиро- и грузоперевозок, повысить уровень оказываемых транспортных услуг, создать инфраструктуру для мультимодальных перевозок, повысить уровень экологической безопасности. Помимо прочего, одной из основополагающих целей функционирования транспортно-логистических центров считается снижение себестоимости доставки груза, что, следовательно, предоставляет возможность снизить цены на оказываемые транспортные услуги и способствует повышению их конкурентоспособности на рынке транспортно-логистической деятельности [10].

Устойчивое развитие транспортно-логистических хабов предполагает повышение его конкурентных позиций и капитализации, рост финансово-экономических показателей, обеспечение безопасности по видам транспорта.

Необходимо помнить, что главным ориентиром для организации и последующей работы транспортно-логистического центра будет следует обозначить обеспечение высокого уровня эффективности и качества обслуживания потребителей и учет рыночных требований и особенностей для перспективного развития его в будущем [9].

Формирование авиационного хаба открывает ряд преимуществ как для авиаперевозчика, так и для пассажиров, летающих по внутренним и международным направлениям. В результате пассажиры получают большой список маршрутов, расширенное расписание полетов и типов воздушных судов. Авиакомпании, в свою очередь, повысят уровень гибкости в формировании графика перелетов, использовании трудовых ресурсов, инфраструктуры и воздушных судов, заменяемых в зависимости от загруженности маршрута, а также наземное техническое обслуживание самолетов на своих площадках в базовых аэропортах. Стоимость обслуживания одного транзитного пассажира будет на 40% ниже, чем стоимость обслуживания одного конечного пассажира, такая экономия позволит увеличить доходы аэропортов.

Чтобы обеспечить нужный уровень концентрации и распределения потоков пассажиров в хабах, необходимо составить расписание вылетов и прилетов рейсов, которое обеспечивает максимальное количество удобных пересадок на другие рейсы для пассажиров. Аэропорты будут работать волнообразно с периодическими пиками прилетов и вылетов рейсов. Кроме того, в узловых аэропортах, которые являются хабами, необходимо использовать специальную технологию обслуживания пассажиров и обработки грузов, которая позволит сократить время на эти процедуры. [12]

Исследование показателей деятельности транспортно-логистических хабов Европы свидетельствует о том, что их работа достаточно сильно регулируется государством, сильнее всего это отражается на процессах планирования и инвестирования. Кроме того, основываясь на иностранном и отечественном опыте исследователи определили следующие условия развития авиахабов:

- стратегически выгодное расположение филиалов авиакомпаний, на основе которых становится возможно проводить транспортные операции;

- множество компаний, объединенных в один консорциум, с целью осуществления как региональных, так и международных перелетов;
- возможность государственного стимулирования деятельности хаба;
- высокий уровень развития инфраструктуры;
- выгодное географическое и экономическое местоположение;
- диверсификация видов и услуг логистического транспорта;
- высокий уровень взаимодействия между правительством и таможенными органами.

Основываясь на приведенной выше информации, можно прийти к выводу о том, что благодаря удобному географическому расположению Красноярск способен обеспечить трансфер между городами Уральского, Сибирского, Южного федеральных округов, а также Китая и других государств ближней Азии. Такое местоположение открывает для авиакомпаний уникальные возможности выхода на новые рынки.

Положительное влияние создания транспортно-логистических хабов в экономике регионов и страны в целом можно описать так:

- улучшение социально-экономического положения, как прилегающей территории аэропорта, так и всего государства;
- рост уровня деловой активности благодаря повышению транспортной доступности регионов и населения, что открывает субъектам бизнес выход на зарубежные рынки;
- создание дополнительных возможностей для развития малого и среднего бизнеса: логистика, торговля, обслуживание пассажиров, грузов и воздушных судов, строительство и производство;
- улучшения уровня жизни населения за счет роста мобильности населения, развития туризма и обеспечение транспортной доступности регионов;
- увеличение объемов налоговых поступлений в бюджеты всех уровней;

– увеличение количества рабочих мест, положительная динамика показателей занятости населения в аэропорту и прилегающих территориях.

На данный момент в Красноярском крае находится в работе проект по созданию международного транспортного-логистического хаба и производственного центра, позволяющего обслуживать грузопоток из основных зарубежных транспортных центров и создавать средства для открытия новых производственных предприятий. Согласно планам, такой крупный пересадочный и перегрузочный транспортный узел позволит создать условия для транспортировки около 800 тысяч тонн грузов каждый год. Данный хаб будет состоять из комплекса объектов с необходимой административно-деловой, хозяйственной, инженерно-транспортной инфраструктурой с зонами по обработке грузов и промышленного производства, объединенных единой территорией и администрируемых одной управляющей компанией, с приданием территории статуса особой экономической зоны промышленно-производственного типа.

В процессе реализации данного проекта будут осуществлены следующие работы: удлинение магистральной рулежной дорожки до торца ИВПП; строительство грузопассажирской железнодорожной ветки к аэропорту Красноярск; реконструкция перрона в аэропорту Красноярск; реконструкция искусственной взлетно-посадочной полосы в аэропорту Красноярск, включая частичную или полную замену асфальтобетонного покрытия ИВПП и армобетонного основания, реконструкцию водосточно-дренажной сети и светосигнального оборудования; придание территории проекта статуса ОЭЗ; создание транспортно-логистической и инженерной инфраструктуры; создание транспортного узла для мультимодальной обработки грузов с готовой дорожной, энергетической и инженерной инфраструктурой и сооружениями, предназначенными для осуществления деятельности в сферах транспортной, складской логистики и производства.

Предполагаемые социально-экономические эффекты от реализации проекта: создание новых рабочих мест; интеграция региона в мировую сеть

грузоперевозок, перераспределение грузопотоков из основных международных хабов; развитие инвестиционной привлекательности Красноярского края за счет создания новых производств с высокой добавленной стоимостью; увеличение пассажиропотока и грузопотока аэропорта Красноярск; создание новых высокотехнологичных промышленных предприятий с отгрузкой продукции как на внутренний рынок, так и на экспорт; создание новой точки роста региональной экономики и предпосылок для опережающего развития края. Базовая инфраструктура хаба представлена на рисунке 4.



Рисунок 4 – Базовая инженерно-транспортная инфраструктура

На рисунке 5 представлена схема транспортно-логистического хаба.



Рисунок 5 – Схема проекта транспортно-логистического и производственного хаба

Преимущества участия в проекте для промышленных предприятий:

1. Существует возможность получения статуса резидента и получения долгосрочных налоговых и таможенных льгот в рамках режима особой экономической зоны;
2. В регионе сконцентрирована значительная минерально-сырьевая база – 5, 6 тыс. разведанных месторождений. Красноярский край занимает 2 место в России по запасам лесных ресурсов;
3. Помимо стандартных льгот, предоставляемых в рамках режима ОЭЗ, существуют меры поддержки от Красноярского края;
4. Красноярский край – удачная точка для формирования добавочной стоимости;
5. Существует потенциал кластерного развития и синергии с другими резидентами ОЭЗ и производствами региона;
6. Красноярский край включен в инвестиционный проект «Енисейская Сибирь»;

7. Красноярский край относится к числу регионов России с самой низкой стоимостью ресурсов;

8. Резиденты ОЭЗ получают возможность использования авиа-, ж/д- и автотранспорта для поставок сырья и отправки готовой продукции;

9. Открыт доступ к внутреннему российскому и зарубежным рынкам сбыта благодаря близости международного аэропорта.

Преимущества участия в проекте для транспортно-логистических компаний:

1. Стратегическое местоположение: в центре России и Сибирского федерального округа, на пересечении воздушных маршрутов, в непосредственной близости от Транссибирской магистрали – обеспечивает возможность оперативной доставки грузов в любую точку мира;

2. Расположение хаба на пересечении ключевых авиационных маршрутов на направлении Азия-ЕС и кроссполярных маршрутов Азия-Северная Америка обеспечивает потенциал для консолидации транзитных грузов и экономию для грузоотправителей и грузоперевозчиков;

3. Возможность организации мультимодальных перевозок с использованием авто, ж/д и авиатранспорта;

4. Существует возможность создания таможенных складов b2b2c для развития внутренней и трансграничной онлайн-торговли в случае изменения действующего законодательства;

5. Логистический оператор может участвовать в планировании зоны и формировании сервисов, самостоятельно определить конфигурацию объектов и получить необходимую площадь под застройку объектами; Снижение издержек при строительстве объектов за счет создаваемой УК таможенной инфраструктуры и СТЗ на территории Проекта;

6. Производственные резиденты ОЭЗ могут генерировать дополнительные грузопотоки за счет потоков оборудования, сырья и продукции.

Таким образом, можно понять, что при успешном открытии и развитии транспортно-логистического хаба возможен рост всех производственных показателей Аэропорта Красноярск. Созданные на прилегающей территории промышленные производственные предприятия станут выступать в роли грузоотправителей и грузополучателей, что повысит спрос на воздушные грузоперевозки. Следовательно, авиакомпании, распределяя трафик через Аэропорт Красноярск положительно повлияют на его грузопоток и пассажиропоток, и в дальнейшем, повысят доходы аэропорта от основной деятельности (обслуживание воздушных судов и пассажиров) за счет масштаба. Кроме того, рост концентрации людей на территории аэропорта и прилегающей к ней способно повысить доходы аэропорта от неосновной деятельности (парковка, кафе, камеры хранения, аренда). Функционирование инфраструктурных объектов транспортно-логистического хаба подразумевает поиск дополнительных трудовых ресурсов, чтобы не увеличивать издержки аэропорта, руководству следует рассмотреть вариант привлечения аутсорсинговых компаний. Помимо прочего, для успешного развития Аэропорта Красноярск как одного из стратегических транспортных узлов страны необходимо тесное сотрудничество с государственными органами и другими организациями (Почта России, Таможня, РЖД и др.).

2 Анализ стратегического положения ООО «Аэропорт Емельяново» на рынке авиационных грузовых перевозок

2.1 Характеристика показателей деятельности ООО «Аэропорт Емельяново»

2.2 Анализ положения ООО «Аэропорт Емельяново» на рынке авиационных грузоперевозок

2.3 Проблемы развития ООО «Аэропорт Емельяново» на рынке авиационных грузоперевозок России

3 Развитие услуг ООО «Аэропорт Емельяново» на рынке авиационных грузоперевозок

3.1 Предложения по развитию услуг ООО «Аэропорт Емельяново» на рынке авиационных грузоперевозок

3.2 Оценка экономической эффективности предложенных мероприятий

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Мною была рассмотрена проблема снижения грузопотока Аэропорта Красноярск, исследованы причины возникновения данной проблемы, а также описаны возможные последствия. Во второй главе мною были предложены мероприятия по увеличению грузопотока Аэропорта Красноярск, как одного из важнейших стратегических показателей. Кроме того, была описана специфика реализации мероприятий в рамках проекта создания транспортно-логистического и производственного хаба.

Все вышеописанные предложения воплотимы в реальность и эффективны и в рамках проекта создания транспортно-логистического и производственного хаба. Создание транспортного узла на территории Аэропорта Красноярск, с расположенными на прилегающей территории производственными предприятиями повысит частоту совершения международных перелетов из аэропорта. Следовательно, наличие процедуры оперативного изменения межправительственных соглашений необходимо для качественного функционирования хаба. Кроме того, строительство железнодорожной ветки к Аэропорту Красноярск, подразумевающее возможность организации мультимодальных грузоперевозок, в свою очередь обосновывает потребность в строительстве на территории ОЭЗ вблизи Аэропорта Красноярск склада маркетплейса. Он позволит маркетплейсу снизить издержки на доставку отправок по Красноярскому краю, возникнет возможность распределять трансграничные отправления из азиатских стран в Красноярске, а аэропорт может получить около 30% прироста грузопотока, а также 1,5% прироста выручки. Помимо прочего, открытие предприятий на прилегающей к Аэропорту Красноярск территории позволит увеличить базу грузоотправителей и грузополучателей, что увеличит грузопоток аэропорта, а также позволит добиться важных стратегических целей, касающихся расширения доли рынка обработки грузов. В дальнейшем сотрудничество с предприятиями позволит развивать новые направления в

бизнесе обработки грузов. Необходимо отметить, что помимо вступления в аэропортовые холдинги, возможно объединение и с предприятиями, которые будут расположены на прилегающей территории в рамках проекта транспортно-логистического и производственного хаба. Возможны объединения разного типа, это могут быть финансово-промышленные группы, концерны, ассоциации, консорциумы и т. д. Данное сотрудничество предполагает долгосрочный характер отношений, возможность привлечения дополнительных инвестиций, централизацию деятельности, расширение сбыта и т. д. Кроме того, возможность сотрудничества с топливными компаниями, участвующими в проекте транспортно-логистического хаба, позволит договориться о приемлемом уровне цен на транспортное топливо, что положительно скажется на отношениях с авиакомпаниями, и следовательно, повлияет на грузопоток.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Агеева, Т. Ю. Стратегический менеджмент / Т. Ю. Агеева, А. В. Бухаров, Л. С. Драганчук – Красноярск : Сиб. федер. ун-т, 2022. – 5-141 с. – URL: <https://bik.sfu-kras.ru/elib/fulltext?id=BOOK1-005.21%2807%29/C%20833-629222&start=http%3A//Lib3.sfu-kras.ru/ft/LIB2/ELIB/b65/i-629222.pdf> (дата обращения: 08.12.2022).
2. Амадей, А. Состояние и стратегии развития отрасли авиационной логистики / А. Амадей, Е. А. Никифорова, Д. В. Попович, Т. М. Гаврилина // Журнал прикладных исследований. - 2023. - №1. - URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sostoyanie-i-strategii-razvitiya-otrasli-aviatsionnoy-logistiki> (дата обращения: 16.06.2023).
3. Анисимов, Н. А. Логистический хаб (ТЛЦ), как основа развития региона / Н. А. Анисимов, Т. Ю. Шкарина // Инновации и инвестиции. - 2021. - №3. - URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/logisticheskiy-hab-tlts-kak-osnova-razvitiya-regiona> (дата обращения: 17.12.2022).
4. Атальянц, А. Г. Правовое регулирование авиаперевозок / А. Г. Атальянц, А. С. Дементьева, И. Е. Некрасова // Достижения науки и образования. - 2022. - №2 (82). - URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/pravovoe-regulirovanie-aviaperevozok> (дата обращения: 16.06.2023).
5. Аэропортовая сеть «Новпорт»: официальный сайт. – Новосибирск, 2014. – URL: <https://novaport.ru/company/indicators/> (дата обращения 21.05.2023).
6. Богданова, Н. И. Системный анализ основных проблем внедрения современных систем по обработке грузов в аэропортах Российской Федерации / Н. И. Богданова, П. Д. Тешева // Московский экономический журнал. - 2022. - №5. - URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sistemnyu-analiz-osnovnyh-problem-vnedreniya-sovremennyh-sistem-po-obrabotke-gruzov-v-aeroportah-rossiyskoj-federatsii> (дата обращения: 16.06.2023).
7. Богданова, Т. В. Концентрация пассажиропотоков и грузопотоков в российских аэропортах / Т. В. Богданова, Н. Н. Субботин // Вестник университета. - 2017. - № 7-8. - С. 84-90.
8. Виленский, П. Л. Оценка эффективности инвестиционных проектов : учебное пособие / П. Л. Виленский – 5-е изд. – Москва : Поли Принт Сервис, 2015 – 1300 с. – ISBN 978-5-904466-17-6.
9. Волкова, Л. П. Управление деятельностью аэропорта. / Л. П. Волкова. - 1-е изд. - Москва: Московский государственный технический университет гражданской авиации, 2007. - 105 с.
10. Время трансформаций: как изменился рынок авиаперевозок в 2022 году // Авиатрейд Карго : [сайт]. – 2023. – URL:<https://aviatc.ru/news/kak-izmenilsya-rynok-aviaperevozok-v-2022-godu/> (дата обращения 02.06.2023).
11. Гафиатуллин, В. А. Развитие аэропортовых комплексов как фактор роста экономики региона / В. А. Гафиатуллин // Вестник Владимирского

государственного университета имени Александра Григорьевича и Николая Григорьевича Столетовых. Серия: Экономические науки. - 2015. - № 1(3). - С. 36-44.

12. Гильц, Н. Е. Возможности развития Международного аэропорта Красноярск в авиационный хаб / Н. Е. Гильц, Н. К. Новосельский // Экономика и управление: научно-практический журнал. - 2021. - № 3 (159). - С. 143-148.

13. Глобальные грузовые авиаперевозки. Рекомендации, касающиеся безопасной цепи доставки авиагруза и почты и упрощения формальностей // – URL: https://www.icao.int/Security/aircargo/Moving%20Air%20Cargo%20Globally/ICAO_WCO_Moving_Air_Cargo_ru.pdf (дата обращения: 10.12.2022).

14. Далингер, Я. М. Организация работы аэропорта как предприятия по производству услуг / Я. М. Далингер // Научный вестник МГТУ ГА. - 2016. - №226 (4). - URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/organizatsiya-raboty-aeroporta-kak-predpriyatiya-po-proizvodstvu-uslug> (дата обращения: 10.12.2022).

15. Джолдошев, Н. Б. Теоретические предпосылки и принципы создания аэропорта - хаба / Н. Б. Джолдошев // Ежеквартальный научно-информационный журнал "Экономический вестник". – 2018. – № 4. – С. 44-48.

16. Домокурова, М. О. Расширение неавиационной деятельности в аэропортах / Домокурова М. О. // Научный вестник МГТУ ГА. - 2009. - № 143. С. 15-49.

17. Зайченко, Е. А. Развитие региональных грузовых терминалов в аэропортах России / Е. А. Зайченко // Приоритетные и перспективные направления научно-технического развития Российской Федерации : материалы V-й Всероссийской научно-практической конференции, Москва, 16 февраля 2022 года. – Москва: Государственный университет управления. - 2022. – С. 91-93.

18. Кравцов, С. В. Авиаперевозки как важнейшая составляющая инфраструктурного развития России / С. В. Кравцов // Вестник РГЭУ РИНХ. - 2021. - №3 (75). - URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/aviaperevozki-kak-vazhneyshaya-sostavlyayuschaya-infrastrukturnogo-razvitiya-rossii> (дата обращения: 16.06.2023).

19. Мельникова, И. Ю. Подходы к оценке инвестиционных проектов / И. Ю. Мельникова // Kant. - 2019. - №1 (30). - URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/podhody-k-otsenke-investitsionnyh-proektov> (дата обращения: 06.06.2022).

20. Мескон, М. Основы менеджмента : учебное пособие / М. Мескон, М. Альберт, Ф. Хедоури ; Академия народного хозяйства при Правительстве Российской Федерации. – Москва : Дело, 1997. – 704 с. – ISBN 0-06-044415-0.

21. Мжельская, И. В. Значение крупных региональных аэропортов-хабов в развитии мирового и российского рынков транспортных логистических услуг / И. В. Мжельская // Современная мировая экономика: вызовы и реальность. - Донецк: Донецкий национальный технический университет . - 2020. - С. 126-129.

22. Минтранс и Росавиация готовят меры поддержки аэропортов на 10 млрд рублей. // Ведомости. – URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2022/07/17/931733-mintrans-rosaviatsiya> (дата обращения 17.04.2023).

23. Морозова, Т. Оценка эффективности проекта / Т. Морозова // КСК : [сайт]. – 2023. – URL: <https://www.kck.ru/solutions/otsenka-effektivnosti-proekta> (дата обращения: 30.11.2022).

24. Мустанов, О. Г. Разработка предложений по развитию сети логистических центров и грузовых терминалов / О. Г. Мустанов // Экономика и социум. - 2023. - №1-1 (104). - URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/razrabotka-predlozheni-po-razvitiyu-seti-logisticheskikh-tsentrov-i-gruzovyh-terminalov> (дата обращения: 16.06.2023).

25. Николишвили Д. З. Меры государственной поддержки авиационной индустрии и влияние пандемии коронавируса на мировой рынок авиаперевозок / Д. З. Николишвили // Мир новой экономики. - 2022. - №2. - URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/mery-gosudarstvennoy-podderzhki-aviatsionnoy-industrii-i-vliyanie-pandemii-koronavirusa-na-mirovoy-rynok-aviaperevozok> (дата обращения: 16.06.2023).

26. Об аэропорте // Официальный сайт Международного аэропорта Красноярск. – URL: <https://www.kja.aero/about/> (дата обращения: 08.12.2022).

27. Оборина, Л. Г. Операционная и инвестиционная активность аэропортового бизнеса в России: проблемы и перспективы / Л. Г. Оборина // XI Международная конференция «Российские регионы в фокусе перемен». Екатеринбург, 17-19 ноября 2016 г. : сборник докладов. - Екатеринбург : УМЦ УПИ. - 2016. - С. 887-892.

28. Оборот интернет-торговли в России за 2022 год увеличился почти на 30% // Информационное агентство ТАСС : [сайт]. – 2023. – URL: <https://tass.ru/ekonomika/17051499> (дата обращения 22.05.2023).

29. Объем грузовых авиаперевозок в России рухнул почти на 60% за 2022 год // Коммерсантъ : [сайт]. – 2023. – URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5889099> (дата обращения 22.05.2023).

30. Один день из жизни крупнейшего грузового терминала России // Авиатранспортное обозрение : [сайт]. – 2023. – URL: <http://www.ato.ru/content/odin-den-iz-zhizni-krupneyshego-gruzovogo-terminala-rossii> (дата обращения 21.05.2023).

31. Основные производственные показатели гражданской авиации // Официальный сайт Федерального агентства воздушного транспорта. – URL: <https://favt.gov.ru/deyatelnost-vozdushnye-perevozki-osnovnye-proizvodstvennye-pokazateli-ga/> (дата обращения: 08.12.2022).

32. Особенности рынка аэропортовых услуг // Избранные вопросы современной науки. Часть 1 – URL: https://ozlib.com/1063987/prochee/osobennosti_rynka_aeroportovyh_uslug (дата обращения: 13.12.2022).

33. Перевозки грузов и почты // Официальный сайт Федерального агентства воздушного транспорта. – URL: <https://favt.gov.ru/deyatelnost-vozdushnye-perevozki-perevozki-gruzov-i-pochty/> (дата обращения: 08.12.2022).

34. Рубанов, Ю.О. Создание и развитие аэропорта-хаба: предпосылки и принципы / Ю. О. Рубанов, Й. Франк, // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике. - 2012. - №2 (39). - URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sozdanie-i-razvitie-aeroporta-haba-predposylki-i-printsipy> (дата обращения: 17.12.2022).

35. Сибирь Карго Сервис. Грузовой терминал Аэропорта Красноярск. : официальный сайт. – Красноярск, 2016 – . – URL: http://sks.aero/?page_id=1141 (дата обращения: 06.06.2022).

36. Солдатов, Я. Н. Стратегия развития региональных аэропортов / Я. Н. Солдатов // Символ науки. - 2019. - №5. - URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/strategiya-razvitiya-regionalnyh-aeroportov> (дата обращения: 19.12.2022).

37. Стожарова, Т. В. Перспективы развития и практика применения склада временного хранения в рамках таможенных процедур / Т. В. Стожарова, А. В. Рачинский, О. М. Гринева // Экономико-правовые проблемы обеспечения экономической безопасности Российской Федерации : Электронный сборник научных статей по итогам всероссийской научно-практической конференции (23 апреля 2021 года) – Нижний Новгород: Нижегородская академия Министерства внутренних дел Российской Федерации. - 2021. – С. 150-160.

38. Субботин, Н. В. Выработка стратегии развития регионального аэропорта на основе эталонных стратегий / Н. В. Субботин // Вестник ГУУ. - 2017. - №4. - URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/vyrabotka-strategii-razvitiya-regionalnogo-aeroporta-na-osnove-etalonnyh-strategiy> (дата обращения: 19.12.2022).

39. Титов, А. А. Региональная практика сотрудничества аэропортов и авиакомпаний в России / А. А. Титов, А. Ю. Яковлев // Муниципальная академия. - 2020. - № 4. - С. 146-151.

40. Цены на авиагсм в 2022 году // Официальный сайт Федерального агентства воздушного транспорта. – URL: <https://favt.gov.ru/deyatelnost-ajeroporty-i-ajerodromy-ceny-na-aviagsm/?id=8788> (дата обращения: 08.12.2022).

41. Чудеснова, М. В., Организация мультимодальных перевозок на основе сообщения Россия-Китай/ М. В. Чудеснова, Г. И. Шепелин // Символ науки. - 2021. - №6. - URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/organizatsiya-multimodalnyh-perevozk-na-osnove-soobscheniya-rossiya-kitay> (дата обращения: 16.06.2023).

42. Ярошевич, Н. Ю. Консолидация аэропортовой отрасли : зарубежный опыт и Российская практика / Н. Ю. Ярошевич // Современная конкуренция. - 2012. - №3. - URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/konsolidatsiya-aeroportovoy-otrasli-zarubezhnyy-opyt-i-rossiyskaya-praktika> (дата обращения: 13.12.2022).

ПРИЛОЖЕНИЕ А

Бухгалтерская отчетность ООО «Аэропорт Емельяново»

ПРИЛОЖЕНИЕ Б

Доходы и расходы ООО «Аэропорт Емельяново»

ПРИЛОЖЕНИЕ В

Организационная структура ООО «Аэропорт Емельяново»

ПРИЛОЖЕНИЕ Г

Пример визуального оформления сайта ООО «Эра Карго»

Продана
Разработана
Выпущена
Информационно-методический центр

Министерство науки и высшего образования РФ
Федеральное государственное автономное
образовательное учреждение высшего образования
«СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Институт экономики, государственного управления и финансов
Кафедра международной и управленческой экономики

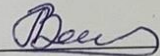
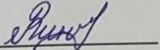
УТВЕРЖДАЮ
Заведующий кафедрой
_____ С.Л.Улина

« ___ » _____ 2023 г.

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

38.03.01 – Экономика

Разработка мероприятий по увеличению грузопотока ООО «Аэропорт Емельяново» в рамках проекта создания международного транспортно-логистического и производственного хаба в Красноярском крае

Руководитель  канд. экон. наук. доцент П. С. Зеленский
Выпускник  А. Д. Ринчинова

Красноярск 2023