

(СЛАЙД 1) Уважаемые аттестационная комиссия, однокурсники, гости! Вашему вниманию предлагается дипломная работа на тему «Авиационная распределительная система резервирования как основной технологический инструмент для системы взаиморасчётов на воздушном транспорте».

(Слайд 2) Итак, целью данной выпускной квалификационной работы является проанализировать авиационную распределительную систему как основной технологический инструмент для системы взаиморасчетов на воздушном транспорте. Благодаря данной цели, можно установить ряд задач.

(Слайд 3) Объектом исследования: Авиационная распределительная система резервирования.

Предмет исследования: Авиационная распределительная система резервирования.

Теоретико-методологическая основа исследования включает в себя: нормативно-правовые акты, организационно-нормативную документацию авиапредприятия, труды отечественных и зарубежных ученых, средства массовой информации, а также Интернет – источники.

(Слайд 4) Транспортная Клиринговая Палата (ТКП), является исполнительным органом управления в Системе взаиморасчетов на воздушном транспорте и обеспечивает выполнение задач, поставленных Конференциями участников системы взаиморасчетов и Наблюдательным Советом авиапредприятий по взаиморасчетам (НСАВ), которые являются законодательными органами управления СВВТ. ТКП, английское название Transport Clearing House (TCH) учреждена в 1994 году авиакомпаниями России и стран СНГ в соответствии с распорядительными документами Департамента воздушного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации с целью обеспечения расчетов по выручке между агентствами и авиаперевозчиками в условиях перехода на рыночную систему. В 1998 году Система взаиморасчетов выдержала кризис экономики и банковской системы России, при этом задолженность агентств, выполняющих расчеты через ТКП, в общем объёме выручки составила всего 0,02 %. Как участник СВВТ, ТКП обеспечивает выполнение функций, установленных нормативными документами СВВТ, в том числе следующее.

(Слайд 5) Основные участники системы – авиаперевозчики, официально зарегистрированные и выполняющие регулярные рейсы.

Положительные стороны такого членства состоят в расширении бизнеса за счёт увеличения дистрибутивной сети и снижении финансовых рисков в условиях прозрачной отчетности. В первую очередь деятельность СВВТ ориентирована на защиту интересов авиаперевозчиков, но членами системы могут также стать и аккредитованные агентства, заключившие с Транспортной Клиринговой Палатой стандартные договоры.

Участниками Системы являются следующие.

(Слайд 6) В Системе взаиморасчетов обеспечена возможность билетооформления в рамках многостороннего соглашения М1 между ТКП и перевозчиками – участниками СВВТ. Под перевозкой в рамках многостороннего соглашения М1 (Open fare) подразумевается перевозка, оформляемая по тарифам, установленным на участках перевозки, выполняемая разными перевозчиками.

При электронном–билетооформлении перевозки в рамках соглашения М1 оформляется несколько электронных билетов (по количеству ответственных перевозчиков). При этом в каждом билете указывается расчетный код перевозчика, выполняющего перевозку на соответствующем участке(ах). Принятый код 99А для перевозок в рамках соглашения М1 становится признаком такой перевозки и указывается в электронном билете уже не как расчетный код, а как код тура в соответствующей позиции.

Для участия в соглашении М1 и обеспечения полного автоматизированного формирования стыковок авиакомпаний необходимо.

(Слайд 7) Дополнительно, в целях оптимизации процесса, авиакомпания имеет возможность установить через ЦРТ специальные тарифы под соглашение М1. Роль ТКП в М1 следующая.

(Слайд 8) Преимущества использования М1 для авиакомпаний.

(СЛАЙД 9) Многостороннее соглашение М2 направлено на развитие региональной маршрутной сети. ТКП, в качестве Администратора Соглашения М2, формирует в интересах авиакомпаний трансферные маршруты и сквозные тарифы и осуществляет взаиморасчеты по проданным перевозкам.

Основные преимущества участия в Многостороннем соглашении М2 для Авиакомпаний.

(слайд 10) Код–шеринг для совместной эксплуатации последовательных рейсов.

Также код–шеринг дает возможность авиакомпаниям расширить спектр предложений для пассажиров за счет маршрутной сети партнера.

Таким способом авиакомпания может доставить пассажиров в определенное место, не отправляя туда собственный пассажирский лайнер. Например, Вам нужно долететь из пункта А в пункт Б. Чтобы предоставить эту услугу пассажирам авиакомпания подписала код–шеринговое соглашение с компанией–партнером, на основе которого Вы можете забронировать авиабилеты из пункта А в пункт Б с пересадкой в пункте С. Для Вас это будет стандартный полет с пересадкой, а на самом деле из А в С Вас доставит один перевозчик, а из С в Б – другой. Так проявляется код–шеринг для совместной эксплуатации компаниями последовательных перелетов. В данном случае ответственны за авиапассажира обе компании.

Выгода код–шеринга для авиакомпаний.

(Слайд 11) В целом можно выделить такие преимущества codeshare перелетов для авиапассажиров:

1. Возможность забронировать авиабилеты на удобный рейс предпочитаемой авиакомпании, продолжив накапливать бонусы.
2. Авиапассажир имеет возможность забронировать авиабилеты по более выгодной цене.
3. Авиабилеты на код–шеринговые рейсы часто предлагают пассажиру перелет со стыковкой в узловом аэропорту (хаб).
4. Код–шеринговые перелеты не подразумевают дополнительной регистрации между рейсами.

(Слайд 12) Таким образом, цель работы достигнута. Доклад окончен!