может защищать трудовые и социальные права иностранного гражданина, и все это обуславливается тем, что обязанность заключения трудового договора между мигрантом и работодателем, как физическим лицом, не предусматривается законом [3].

Украинский кризис уже заставил внести изменения в миграционное законодательство. Так, ФМС обсуждает вопрос о предоставлении беженцам с Украины убежища по упрощенной процедуре и продлении срока их пребывания в РФ. Большинство украинских мигрантов рассчитывает в будущем вернуться на родину, однако многим возвращаться просто некуда, и в недалеком будущем они пополнят число граждан России.

Список литературы

1. Троицкая О. Украинский кризис и миграция [Электронный ресурс] / Режим доступа: http://russiancouncil.ru/inner/?id_4=3497#top.

2. Новая миграционная политика [Электронный ресурс] / Режим доступа: http://www.stoletie.ru/rossiya_i_mir/novaja_migracionnaja_politika_215.htm.

3. Законопроект № 535567-6 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты в части осуществления трудовой деятельности иностранными гражданами по патентам и признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации» [Электронный ресурс] / Режим доступа: http://www.garant.ru/news/551534/#ixzz3P9jYKWZO.

АНАЛИЗ РЫНКА ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ В РФ

Куркина В.С., Никонова Я.И.

Сибирский государственный университет путей сообщения, Новосибирск, e-mail: Ya_shka@ngs.ru

За последние 10 лет авиационный рынок России претерпел значительные изменения. Сегодня около 98% всех перевозок приходится на воздушные суда (ВС) западного производства. Естественно так же кардинально изменился и рынок технического обслуживания и ремонта (ТОиР) воздушных судов. Для поддержания летной годности авиатехники в соответствии с авиационным законодательством и требованиями производителей, необходимо регулярно проводить работы по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов. Различают «легкие» и «тяжелые» формы периодического ТОиР. К «легким» формам относятся ежедневный (daily), A- и B-check. «Тяжелые» формы – C- и D-check требуют ТОиР в специально оборудованном ангаре, при этом самолет на время выполнения работ выводится из расписания [2].

Действующий коммерческий парк российских эксплуатантов насчитывает 2805 воздушных судов, в числе которых 688 магистральных и 298 региональных пассажирских самолетов, 134 грузовых самолета, 1124 вертолета. Доля ВС зарубежного производства в парке пассажирских самолетов достигла 67%. Количество воздушных судов западного производства превышает 800 единиц, из них 68% – это узкофюзеляжные воздушные суда, 15% – широкофюзеляжные суда, оставшиеся 17% – региональные воздушные суда (рис. 1).

При инновационном сценарии развития российской экономики прогнозируется удвоение объемов авиаперевозок в ближайшие 10 лет. При этом к 2032 году пассажирооборот может вырасти в 3,4–4,5 раза по сравнению с 2012 годом, а грузооборот – в 2,7–4,9 раза (рис. 2).

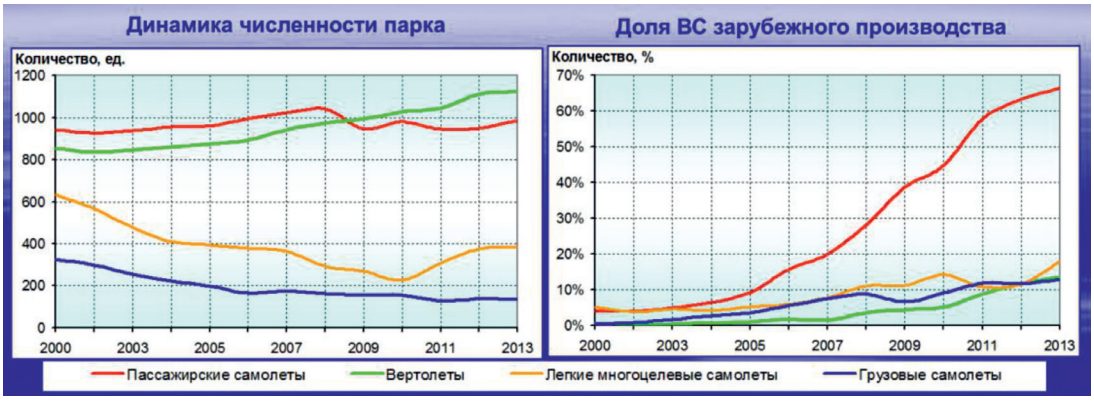

Рис. 1. Динамика действующего коммерческого парка ВС

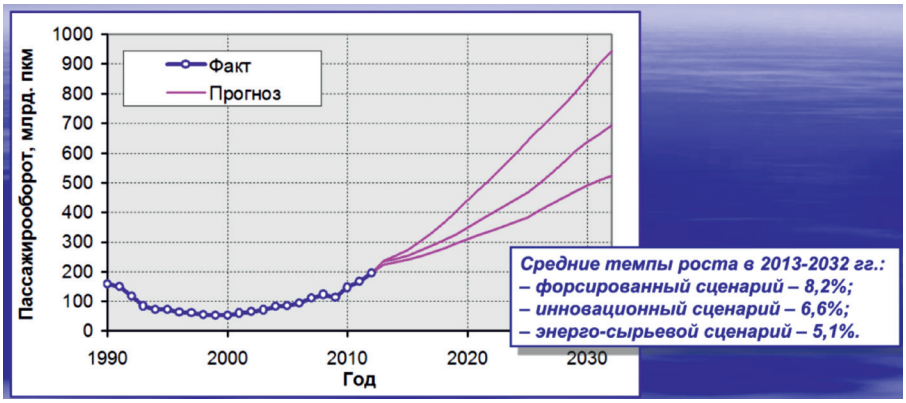

Рис. 2. Долгосрочный прогноз объемов авиаперевозок

Фактически, сегодня только одна организация, АТБ Домодедово, способна выполнять все виды ТОиР на остающихся в операциях судах советского/российского производства. Рынок ТОиР воздушных судов западного производства в России очень молод, ему фактически менее 10 лет, т.к. массовая замена парка началась только в 2005–2006 гг. Однако, в денежном выражении рынок ТОиР уже заметен и составляет по оценке Холдинга Инжиниринг 1,8 млрд долл. в год. Характерными для ТОиР сегментами являются: периодическое и оперативное обслуживание, выполнение модификаций, ремонт компонентов и двигателей. Спрос в сегменте ремонта двигателей имеет объем около 650 миллионов долларов, но не имеет предложения на территории России. Спрос в сегменте ремонта компонентов составляет более 390 миллионов долларов, но более 95% услуг выполняется за рубежом. Оказание услуг в сегменте периодического технического обслуживания наиболее развиты в России и в сумме составляют 590 миллионов долларов [1].

Сегодня в РФ и СНГ по данным EASA 30 компаний имеют сертификат PART-145, это, главным образом, авиакомпании или технические провайдеры, аффилированные с авиакомпаниями. Количество участников рынка говорит о том, что рынок ТОиР воздушных судов в Российской Федерации и СНГ очень конкурентен, особенно в сегментах линейного и базового ТОиР воздушных судов, и в краткосрочной перспективе данная конкуренция будет только усиливаться.

Список литературы

1. Состояние и перспективы рынка технического обслуживания и ремонта воздушных судов России и СНГ [Электронный ресурс] / Режим доступа: http://www.ato.ru/content/sostoyanie-i-perspektivy-rynka-tehnicheskogo-obsluzhivaniya-i-remonta-vozdushnyh-sudov.

2. «Домодедово Текник» выходит на рынок технического обслуживания воздушных судов типа Boeing 737 по форме C-check [Электронный ресурс] / Режим доступа: http://www.ato.ru/content/sostoyanie-i-perspektivy-rynka-tehnicheskogo-obsluzhivaniya-i-remonta-vozdushnyh-sudov.

ФОРМИРОВАНИЕ ИНВЕСТИЦИОННОГО ПОРТФЕЛЯ ФИЗИЧЕСКИМИ ЛИЦАМИ

Лубинец С.С., Никонова Я.И.

Сибирский государственный университет путей сообщения, Новосибирск, e-mail: Ya_shka@ngs.ru

Финансовые накопления населения мира составляют около 120 трлн. долларов. Более половины этих активов принадлежит широким массам населения. В настоящее время физические лица могут использовать следующие направления формирования портфеля личных инвестиций: самостоятельное инвестирование (интернет-трейдинг); передача средств в доверительное управление компании по управлению активами; коллективное инвестирование, а именно, приобретение инвестиционных сертификатов институтов общего инвестирования [1]. Персонифицированный инвестиционный портфель представляет собой набор определенных корпоративных акций, облигаций с разной степенью обеспечения и риска, а также ряд бумаг с фиксированным доходом, гарантированным государством. Основная задача портфельного инвестирования – улучшить условия инвестирования, придав совокупности ценных бумаг такие инвестиционные характеристики, которые недостижимы с позиции отдельно взятой ценной бумаги, и возможны только при их комбинации [2].

В настоящее время физические лица не могут напрямую попасть на фондовые биржи ММВБ и РТС для покупки акции и облигаций чтобы сформировать свой инвестиционный портфель. Так или иначе необходимо получить доступ через брокеров которые занимаются торговлей на бирже. И вот здесь появляется 2 способа как сформировать инвестиционный портфель и управлять им.

Первый вариант. Выбрать у соответствующего брокера уже готовый портфель и вложить в него деньги. Явным плюсом является тот факт, что физическому лицу не обязательно иметь какие-то экономические знания чтобы пытаться создать свой портфель. Также существует достаточно большой выбор между готовыми портфелями: это могут быть и высокой степенью риска и доходностью от 70–90% и с максимальной степенью защиты активов и соответственно меньшей доходностью 10–20%. Почти все брокеры уже включают свою премию в стоимость готового инвестиционного портфеля, таким образом не будет никаких дополнительных платежей конкретно брокеру за его операционную деятельность на рынке ценных бумаг.

Если в конце любого купонного периода значения базовых активов превысили свои начальные значения, инвестор получает обратно 100% инвестированных средств + фиксированный купон с доходностью выбранного портфеля за текущий купонный период и за предыдущие купонные периоды либо процент (на практике чаще всего 100%) установленный брокером от участия в росте базового актива. Если стоимость базового актива в конце срока инвестирования будет ниже начального значения – инвестор получает 100% вложенного капитала. Таким образом, для физического лица данный вид отношений с инвестиционным портфелем может напоминать отношения с банком. Человек приходит в финансовую организацию, отдает свой капитал под управление ей на какой-то определенный срок и по его истечению возвращается чтобы получить свой доход.

Второй вариант. Создать свой инвестиционный портфель и самостоятельно управлять им. Чтобы создать свой портфель физическим лицам нужно получить доступ на биржу. Одним из таких инструментов является программа QUIK, с помощью которой физические лица могут совершить свои первые шаги на фондовой бирже. Для этого необходимо иметь счет у брокера, так как он является посредником между всеми участниками торгов, и также необходимо будет платить брокеру комиссию, обычно это проценты в районе 0,01–0,05% в зависимости от суммы на счете и времени, в течении которого вы сотрудничаете с брокером .

После получения доступа могут возникнуть определенные проблемы, так как человек, первый раз открывший программу, скорее всего ничего не поймет. Но если у инвестора есть цель получить доход, для него не будет проблемой разобрать как работать с программой, для этого существуют бесплатные вебинары на просторах интернета, а также можно пройти обучение в одном из брокерских образовательных центров если такая возможность имеется.

После всех трудностей связанных с функционалом программы решены, физические лица могут начать формировать свой инвестиционный портфель. Преимуществом такой деятельность служит тот факт, что инвестор может в любой момент продать свой портфель, может быть даже и с убытками, и уйти с рынка, чтобы вложить деньги в более перспективный проект.

В современных условиях необходимо развитие новой потребительской модели формирования персонального портфеля, учитывающей «внешние» доходы и активы инвесторов, а также новые открытия в финансовой науке.