

## **ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ БАГАЖНОЙ СЛУЖБЫ В АЭРОПОРТУ**

**Сорокин Евгений Сергеевич**

магистрат, Санкт-Петербургский государственный университет аэрокосмического приборостроения (СПб ГУАП), РФ, г. Санкт-Петербург

### **Общая характеристика багажной службы в аэропорту**

Современная гражданская авиация предназначена, прежде всего, для перевозки пассажиров. При этом большинство пассажиров имеют при себе некоторое количество личных вещей, которые невозможно или сложно разместить в пассажирском салоне воздушного судна. Для перевозки таких личных вещей в одном воздушном судне с пассажирами, но в отдельном от пассажиров помещении (багажном отделении) в аэропортах создаются специальные службы - а именно багажные службы.

Багаж традиционно измеряется местами, так как для каждого конкретного пассажира главная характеристика его багажа - это количество вещей (чемоданов, сумок, рюкзаков и т.д.), которые он сдает в багаж, каждая из этих вещей в русской терминологии багажной службы называется местом. Массовые характеристики багажа имеют вторичное значение, так как специфика этого груза предполагает ограничение веса одного места массой 20-30 кг, то есть той массой, которую может поднять и унести один пассажир. Учет количества багажа при приеме и передаче его между багажной службой и пассажиром или между багажной службой и бортпроводником воздушного судна производится по количеству мест. Производительность работы багажной службы в крупном аэропорту может достигать десятков тысяч мест в сутки. Неудовлетворительная организация обработки багажа может нарушить весь технологический процесс наземного обслуживания пассажиров.

Как показывает многолетний опыт работы багажных служб, в совокупности технология обработки пассажирского багажа должна удовлетворять следующим основным критериям:

- надежность и бесперебойность работы;
- оптимальная схема распределения потоков багажа;
- рентабельность;
- управляемость;
- способность обработки негабаритного багажа;
- предохранение багажа от любого вида повреждений, а также от хищений;
- ограниченное количество работников и ограниченное использование ручного труда;
- обеспечение при необходимости проверки безопасности багажа с целью недопущения террористических актов.

Организация работы багажной службы в аэропорту имеет три основных режима - режим обработки багажа убывающих пассажиров, режим обработки багажа прибывающих пассажиров, и режим обработки багажа транзитных пассажиров. В реальных аэропортах все три режима работы багажной службы осуществляются одновременно или попеременно, в

зависимости от складывающейся обстановки.

## **Режим обработки багажа убывающих пассажиров**

В режиме обработки багажа убывающих пассажиров основными операциями, производимыми багажной службой, являются приемка, оформление, транспортировка и погрузка багажа.

В зависимости от размера аэропорта и класса воздушного судна, имеются три типа обработки багажа:

- самообслуживание. Пассажиры самостоятельно доставляют багаж к воздушному судну и размещают его там. Применяется на малых воздушных судах;
- поштучный тип обработки багажа. Багаж поштучно размещается на транспорте багажной службы и доставляется к воздушному судну. Применяется в большинстве случаев;
- контейнерный тип обработки багажа. Багаж сначала грузится в контейнеры, контейнеры, в свою очередь, доставляются транспортом багажной службы к воздушному судну и грузятся в него. Применяется для погрузки багажа в крупные воздушные суда.

Основными этапами системы обработки багажа убывающих пассажиров являются следующие операции:

- прием багажа от пассажира, взвешивание багажных мест и документальное оформление;
- доставка багажа в багажное помещение;
- сортировка багажа по рейсам (при порейсовой регистрации сортировку проводить не требуется);
- загрузка контейнеров, пломбирование контейнеров, взвешивание контейнеров, оформление ярлыка на контейнере (при контейнерном типе обработки багажа);
- погрузка багажа на транспортное средство багажной службы;
- доставка багажа к воздушному судну;
- погрузка багажа на воздушное судно;
- размещение багажа в багажном отсеке воздушного судна.

Ответственный сотрудник багажной службы передает багаж ответственному члену экипажа воздушного судна под расписку согласно багажной ведомости по количеству багажных мест.

При так называемом свободном методе регистрации багаж каждого отдельного пассажира в общем случае не взвешивается, вместо этого багаж всех пассажиров вместе взвешивается на специальных крупногабаритных весах. В таком случае отдельно у части пассажиров предлагается взвесить только тот багаж, который, на взгляд приемосдатчика, превышает установленную норму, и потому должен быть оплачен дополнительно.

Достаточно сложным этапом работы багажной службы является сортировка багажа (в тех случаях, когда она требуется). Сортировка и комплектование багажа производятся в багажной зоне загрузчиками багажа по трем характеристикам багажа: название авиакомпании, номер рейса, пункт назначения. При ручной сортировке багажа имеется объективный предел производительности, составляющий около семисот багажных мест в час. Поэтому в крупных аэропортах почти повсеместно для механической сортировки багажа в настоящее время применяются специальные компьютеризированные системы с полуавтоматической или полностью автоматизированной сортировкой багажа. Автоматизированные системы сортировки багажа позволяют обрабатывать до 98 % багажного потока (незначительное количество негабаритного или нестандартного багажа все равно

требует ручной сортировки).

### **Режим обработки багажа прибывающих пассажиров**

Главная сложность и главное отличие режима обработки багажа прибывающих пассажиров от режима обработки багажа убывающих пассажиров состоит в том, что багаж прибывающих пассажиров поступает в аэропорт прибытия одновременно большими количествами. Если при обработке багажа убывающих багажная служба имеет возможность последовательно принимать багаж пассажиров по мере их прибытия в аэропорт и прохождения формальностей, то при прибытии воздушного судна багажная служба сразу имеет место с большим количеством багажных мест, одновременно выгружаемых из воздушного судна. Пассажиры при этом скапливаются у пункта выдачи багажа и часто бывают вынуждены ждать.

Основными этапами системы обработки багажа прибывающих пассажиров являются следующие операции:

- выгрузка багажа из воздушного судна и погрузка его транспорт багажной службы;
- доставка багажа к пунктам выдачи багажа;
- подача багажа на раздаточные устройства;
- получение багажа пассажирами;
- проверка багажных бирок при выходе пассажиров из пункта выдачи багажа.

Разгрузка багажа из самолета производится багажной службой, для этого багажная служба должна иметь достаточное количество грузчиков и погрузочно-разгрузочных механизмов, соответствующих данному типу воздушного судна. Разгрузка багажа из воздушного судна производится в присутствии ответственного члена экипажа (бортпроводника). От лица аэропорта ответственный сотрудник багажной службы (приемосдатчик) принимает багаж от бортпроводника по количеству мест в соответствии с багажной ведомостью.

### **Режим обработки багажа транзитных пассажиров**

Режим обработки багажа транзитных (или трансферных) пассажиров фактически объединяет в себе сокращенные режимы обработки багажа прилетающих и улетающих пассажиров. При обработке багажа транзитных пассажиров в аэропорту желательно иметь отдельные зоны для временного хранения багажа, предназначенного для передачи с одного рейса (прибывшего) на другой рейс (убывающий). В крупных аэропортах такие зоны для транзитного багажа имеются.

Основными этапами системы обработки багажа транзитных пассажиров являются следующие операции:

- выгрузка багажа из воздушного судна и погрузка его транспорт багажной службы;
- доставка багажа в зону временного хранения и обработки транзитного багажа;
- сортировка багажа транзитных пассажиров по соответствующим убывающим рейсам;
- погрузка багажа на транспортное средство багажной службы;
- доставка багажа к воздушному судну;
- погрузка багажа на воздушное судно;
- размещение багажа в багажном отсеке воздушного судна.

В крупных аэропортах, где имеется по несколько пассажирских терминалов, работает и по

несколько подразделения багажной службы, обслуживающих пассажиров во всех терминалах одновременно.

Общая тенденция развития багажных служб в аэропортах всего мира – это тенденция, а автоматизации, к все большему использованию компьютерных технологий с целью ускорить технологические процессы обработки багажа и минимизировать количество ошибок в обработке багажа, возникающих по причине влияния человеческого фактора.

## **Список литературы:**

1. Артамонов Б. В. Управление деятельностью аэропорта / Б. В. Артамонов, Л. П. Волкова. – М.: МГТУ ГА, 1998.
2. Ашфорд Н. Функционирование аэропорта. – М.: Транспорт, 1991.
3. Волкова Л. П. Взаимодействие аэропорта и авиакомпаний при наземном обслуживании воздушных перевозок. Научный Вестник № 41. – МГТУ ГА, 2001.
4. Руководство по багажным перевозкам на воздушных линиях. – М.: Воздушный транспорт, 1986.
5. Руководство по обслуживанию пассажиров на воздушных линиях. – М.: Воздушный транспорт, 1986.
6. Руководство по проектированию аэродромов. – ИКАО, 2016. – 166 с.
7. Руппель К. К. Реструктуризация аэропортов России в условиях рыночной экономики, автореферат. – Государственная Академия управления им. С. Орджоникидзе, 1998.
8. Технологии и методы моделирования пассажирских перевозок на воздушном транспорте / Н. Н. Майоров, В. А. Фетисов, А. Н. Гардюк. – СПб.: ГУАП, 2014. – 216 с.