

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ЛЬОТНА АКАДЕМІЯ
НАЦІОНАЛЬНОГО АВІАЦІЙНОГО УНІВЕРСИТЕТУ

Столярчук Н.В.

КУРС ЛЕКЦІЙ

з навчальної дисципліни

ЕКОНОМІКА ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

*для здобувачів вищої освіти освітнього ступеня бакалавр
денної та заочної форми навчання*

Спеціальності 272 «Авіаційний транспорт»
ОПП «Льотна експлуатація повітряних суден»



Кропивницький
2023

Рецензент

Доцент Н.О.Коваленко - кандидат педагогічних наук, доцент кафедри менеджменту авіаційної діяльності

Столярчук Н.В.

Курс лекцій з навчальної дисципліни «Економіка цивільної авіації» – Кропивницький: ЛА НАУ, 2023. – 140 с.

Курс лекцій з дисципліни «Економіка цивільної авіації» призначений для підготовки здобувачів вищої освіти освітнього ступеня бакалавр денної та заочної форм навчання, допомагає довести основні знання щодо господарської діяльності авіаційних підприємств, системи показників і обґрунтування планів авіатранспортної роботи, цінової політики авіакомпаній та пошук резервів підвищення ефективності господарювання підприємств цивільної авіації в сучасних умовах.

Рекомендовано для здобувачів вищої освіти освітнього ступеня бакалавр денної та заочної форми навчання спеціальності 272 «Авіаційний транспорт», ОПІ «Льотна експлуатація повітряних суден».

Розглянуто та рекомендовано до видання та використання в освітньому процесі на засіданні кафедри менеджменту авіаційної діяльності, протокол від 20 лютого 2023 року № 10, науково-методичної ради ЛА НАУ протокол від 14 березня 2023 року № 1.

Столярчук Н.В., 2023
копірайт

ЗМІСТ

1 Вступ.....	4
2 Тема 1 Економічний зміст і характеристика транспортної продукції	5
3 Тема 2 Система показників експлуатаційної діяльності авіапідприємств	22
4 Тема 3 Планування авіатранспортного виробництва	40
5 Тема 4 Основні та оборотні фонди авіапідприємств	53
6 Тема 5 Організація праці й заробітної плати на авіапідприємствах	69
7 Тема 6 Експлуатаційні витрати та собівартість на авіаційному транспорті	124
8 Тема 7 Тарифна політика авіакомпанії. Міжнародні авіаційні тарифи	102
9 Тема 8 Фінансові результати діяльності авіапідприємств.....	121
10 Додаток А Звіт про роботу авіаційного транспорту	133
11 Додаток Б Інструкція щодо заповнення форми державного статистичного спостереження N 31-ЦА "Звіт про роботу авіаційного транспорту" (квартальна).....	135
12 Список джерел інформації.....	137

1 ВСТУП

Кількість годин кожної теми з дисципліни «Економіка цивільної авіації» вказана відповідно до робочої програми дисципліни, яка розроблена відповідно до освітньої програми підготовки бакалавра, робочого навчального плану зі спеціальності 272 «Авіаційний транспорт», затвердженого від "16" серпня 2022 року за освітньо-професійною програмою «Льотна експлуатація повітряних суден».

Тематичний план вивчення дисципліни

Назви змістових модулів і тем	Кількість годин											
	денна форма					заочна форма						
	усього	у тому числі					усього	у тому числі				
		л	п	лаб	інд	с.р		л	п	лаб	інд	с.р
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
8 семестр.												
Змістовий модуль 1 Транспортна продукція. Особливості її виробництва та вимірювання												
Тема 1 Економічний зміст та характеристика транспортної продукції	7	2	2	-	-	3	8	1	1	-	-	6
Тема 2 Система показників експлуатаційної діяльності авіа підприємств	8	2	2	-	-	4	6	-	-	-	-	6
Тема 3 Планування авіатранспортного виробництва	7	2	2	-	-	3	6	-	-	-	-	6
Разом за змістовим модулем 1	22	6	6	-	-	10	20	1	1	-	-	18
Змістовий модуль 2 Виробничі ресурси авіа підприємств												
Тема 4 Основні та оборотні фонди авіа підприємств	8	2	2	-	-	4	7	-	-	-	-	7
Тема 5 Організація праці та заробітної плати на авіа підприємствах	7	2	2			3	6	-	-	-	-	6
Разом за змістовим модулем 2	15	4	4	-	-	7	13	-	-	-	-	13
Змістовий модуль 3 Фінансові результати діяльності авіа підприємств												
Тема 6 Калькуляція собівартості на авіаційному транспорті	8	2	2	-	-	4	9	1	1	-	-	7
Тема 7 Тарифна політика авіакомпанії. Міжнародні авіаційні тарифи	8	2	2	-	-	4	6	-	-	-	-	6
Тема 8 Фінансові результати діяльності авіа підприємств	7	2	2	-	-	3	6	-	-	-	-	6
Разом за змістовим модулем 3	23	6	6	-	-	11	15	1	1	-	-	13
Усього годин з дисципліни	60	16	16	-	-	28	60	2	2	-	-	56

2 ТЕМА 1 ЕКОНОМІЧНИЙ ЗМІСТ І ХАРАКТЕРИСТИКА ТРАНСПОРТНОЇ ПРОДУКЦІЇ

ПЛАН

- 1.1 Економічна сутність і особливості транспортної продукції
- 1.2 Транспортна послуга і її відмінність від галузі матеріального виробництва
- 1.3 Техніко-економічні особливості повітряного транспорту
- 1.4 Структурно-функціональна характеристика транспорту
- 1.5 Структура управління транспортом

1.1 Економічна сутність і особливості транспортної продукції

Транспорт є однією з базових системотворчих галузей матеріального виробництва, яка забезпечує потреби, суспільного виробництва й населення в перевезеннях.

Транспорт (від лат. *transporto* - переміщаю) - складна організаційна структура, що впливає на проведення загальнодержавної економіко-промислової політики, а також дотримання планової й технологічної дисципліни.

Транспорт являє собою галузь виробництва, що забезпечує життєво необхідну потребу суспільства в перевезенні вантажів і пасажирів.

Транспорт як галузь виробництва являє собою сукупність засобів і шляхів сполучення, нормальну діяльність яких забезпечують різні технічні обладнання й спорудження.

Засоби сполучення - це рухомий склад (автомобілі, причепи, напівпричепи на автомобільному транспорті; локомотиви, вагони на залізничному транспорті; судна, баржі на водних видах транспорту й т.п.).

Шляхи сполучення - це шляхи, спеціально призначені й обладнані для руху рухливого складу даного виду транспорту (автомобільні дороги, залізничний, річковий шляхи й т.п.).

Технічні обладнання й спорудження - це комплекс вантажних і пасажирських станцій, терміналів, вантажно-розвантажувальних пунктів, ремонтних майстерень, заправних станцій, засобів зв'язку й сигналізації, систем керування і т.д.

Транспортно-дорожній комплекс України - це сукупність усіх видів шляхів сполучення, технічних засобів, технічного обладнання і споруджень на шляхах сполучень, що забезпечують процес переміщення в просторі й у часі пасажирів і вантажів різного призначення. Представлений залізничним, автомобільним, морським, річковим, авіаційним, муніципальним і трубопровідним видами транспорту, шляховим господарством.

Транспорт як галузь народного господарства, характеризується тим, що в процесі його діяльності не створюється суспільний продукт.

Продукція транспорту - транспортний (перевізний) процес, основа діяльності транспорту - у сучасній науці про транспорт представляється як різновид виробничо-технологічних процесів, у результаті яких відбувається просторово-часова зміна стану пасажирів і вантажів. Ця продукція не допускає нагромадження з метою використання в майбутньому.

Якщо раніше транспорт тільки сприяв діяльності галузей виробничої сфери, виконуючи обслуговуючу роль, то при ускладненні територіально-виробничих зв'язків транспорт став важливою й необхідною умовою їх економічного росту й розвитку. Таким чином, транспорт як самостійна системотворча галузь народного господарства повинен розбудовуватися випереджальними темпами, але у функціонально-структурному балансі з іншими, насамперед, базовими галузями народного господарства. На цьому, у наш час, сконцентровані сучасні тенденції економіко-виробничого розвитку транспорту.

Транспорт загального використання продовжує виробничий процес і тому відноситься до сфери матеріального виробництва. До складу внутрішньовиробничого транспорту входять внутрішньозаводський (промисловий), внутрішньобудівельний, внутрішньопортовий і внутрішньогосподарський підвиди транспорту, а також окремі транспортні системи: швидкісний трамвай, фунікулери, поромні переправи, підвісні канатні дороги.

Пасажирський транспорт загального використання, що задовольняє потреби населення, у просторовому переміщенні з виробничими й особистими цілями також відноситься до виробничої сфери.

Транспорт класифікується в такий спосіб:

- за об'єктами перевезень - на вантажний і пасажирський;
- за сферою перевезень - на сухопутний, водний (морський та річковий) і повітряний;
- за способом перевезень - на автомобільний, авіаційний, залізничний, морський, річковий і трубопровідний;
- за формою власності - на загальнодержавний, колективний (корпоративний) і приватний;
- за рівнем використання - на транспорт загального користування, внутрішньовиробничий (відомчий) і особистий.

Загальне користування - це використання всіх видів транспорту, крім промислового, будь-яким підприємством з будь-якою формою власності, а також міського транспорту - населенням. До відомчого (внутрішньовиробничого) відносять промисловий транспорт, що обслуговує конкретне підприємство, і перебуває на балансі цього підприємства. У нинішніх ринкових умовах після ліквідації виробничих міністерств поняття загального й не загального транспорту виявилися не строго розмежованими. Особисте користування - це застосування якого-небудь транспортного засобу (автомобіля, велосипеда, яхти, літака і т.д.) окремою особистістю (родиною).

Забезпечуючи потреби країни в перевезеннях, транспорт виконує наступні функції:

- служить основним засобом обміну цінностями й більшістю послуг;
- уможливорює поділ праці як усередині країни, так і між країнами;
- поєднує в єдиний соціально-економічний механізм галузі економіки й окремі регіони країни;
- є важливим чинником економічного освоєння територій, що дозволяє розбудовувати й формувати мережу населених пунктів;
- є засобом забезпечення особистих і суспільних потреб населення в пересуванні;
- реалізує ряд загальнодержавних цілей (створює сприятливі умови для розвитку суспільно-культурного й економічного життя на нерозвинених і слабозвинених територіях);
- є засобом, що сприяє зміцненню обороноздатності країни.

На всіх етапах розвитку економіки транспорт забезпечує потреби її галузей і населення в оперативному переміщенні вантажів і пасажирів. При розвитку ринкових відносин особливо гостро ставиться питання про дотримання строків переміщення, установлених замовником перевезень.

Основною особливістю транспорту є нематеріальний характер виробленої продукції. Транспорт забезпечує нормальне функціонування виробничої й невиробничої сфер економіки, задовольняє потреби населення й, отже, є обслуговуючою галуззю.

Звідси і його специфічна роль у забезпеченні (опосередковано) росту суспільного продукту й національного доходу й поліпшенні роботи галузей, що роблять матеріальну продукцію. Ця роль полягає у своєчасній доставці необхідної продукції від виробника до споживачів, зменшенні втрат і псування готової продукції й сировини, скороченні часу омертвляння матеріальних засобів, що перебувають на транспорті, поліпшенні транспортного обслуговування населення шляхом швидкої його доставки в комфортних умовах.

Транспорт одночасно виступає й у ролі споживача, і в ролі роботодавця, тому що використовує транспортні засоби, паливо й іншу продукцію різних галузей економіки, а також трудові ресурси.

Темпи розвитку транспорту повинні трохи випереджати потреби в перевезенні вантажів і пасажирів. Резерви транспорту вважаються самими доцільними видами резервів, тому що відсутність можливостей переміщення вантажів і пасажирів є серйозним гальмом у розвитку економіки.

Транспорт бере участь у виробничому процесі будь-якого підприємства, перевозячи сировину, напівфабрикати, готову продукцію, що є обов'язковою умовою суспільного виробництва. Продукт тільки тоді готовий до використання, коли закінчилося його переміщення до місця споживання. При цьому слід мати на увазі, що внутрішньовиробничий транспорт включений у засоби виробництва й процеси вироблення товарів на тих підприємствах, які він обслуговує, тобто в певних випадках транспорт є складовою частиною технологічного процесу виробництва даного продукту.

Однак роль транспорту не зводиться лише до переміщення вантажів або пасажирів, він активно впливає на весь процес розширеного відтворення, на формування й споживання запасів продукції на виробництві й у сфері споживання, на вартість складського господарства і т.д. Таким чином, транспорт сприяє прогресу суспільства, у зв'язку із чим уважається однією з найважливіших баз економіки. При цьому транспорт поєднує в єдине ціле всі галузі економіки. Крім того, він є єдиним засобом, що забезпечує циркуляцію товарів шляхом їхнього переміщення, і таким чином продовжує процес виробництва, доставляючи товар у сферу споживання для продажу. Тільки в цьому випадку утворюється система "гроші-товар-гроші", на якій будується будь-яка економіка.

Транспорт - дуже трудомістка галузь, у якій зайнято більш 10 % працюючих громадян країни. Транспортна галузь споживає 60 % світового виробництва рідких нафтопродуктів, 20 % сталі, 80 % свинцю, 70 % синтетичних каучуків, 40 % лакофарбових виробів і ін.

Таким чином, з перерахованого вище можна зробити висновок, що транспорт у розвитку суспільства відіграє немаловажну роль, займаючи при цьому таке особливе значення, як:

- *економічне значення* транспорту в житті суспільства полягає в забезпеченні розвитку, зв'язку й координації роботи всіх галузей економіки.

Транспорт сприяє монолітності держави, дозволяє маневрувати ресурсами, оперативно вирішувати надзвичайні ситуації. У цьому полягає *політичне значення* транспорту.

- *культурне значення* транспорту полягає в можливості поширення з його допомогою естетичних цінностей, що підвищує культуру й освіту населення. Сам транспорт також став елементом культури:

створюються музеї по всіх або окремих видах транспорту;

проводяться виставки досягнень транспортної промисловості;

організують суспільство по поширенню ідей і досягнень на транспорті.

Туризм, будучи елементом культури, задіює всі види транспорту. Так, на морському транспорті існує мережа круїзних маршрутів, які працюють у взаємодії з наземними видами транспорту;

- *соціологічне значення* транспорту полягає в економії часу, полегшенні праці й підвищенні його продуктивності. Транспорт бере участь також в організації дозвілля людей, тобто часу, необхідного для відновлення їх виробничих і творчих здібностей. При недоліках у роботі транспорту, що обслуговує населення, транспортна утома може знижувати продуктивність праці на 12 %.

Неоціненне *наукове значення* транспорту. Потреба в удосконалюванні транспорту ставить перед наукою нові завдання, а розвиток науки, у свою чергу, дозволяє транспорту надавати послуги населенню на більш високому рівні при зменшенні витрат.

Транспорт має велике *значення для оборони країни*, тому що з його допомогою можлива швидка передислокація населення, військ, виробництва.

Одним з показників рівня розвитку країни є не тільки стан транспорту, але і його продукції.

Транспортній продукції властиві певні особливості, такі як:

- транспортна продукція проводиться тільки під час руху транспортного засобу з вантажем або пасажиром. Продукція транспорту впливає на розміри суспільного виробництва, тому що є необхідною умовою обслуговування процесів виробництва галузей економіки, і активно впливає на розвиток продуктивних сил і розміщення (географію) виробництва, що, у свою чергу, сприяє вдосконаленню транспорту;

- транспортну продукцію не можна нагромадити, тому в завдання транспортного виробництва входить не створення запасів, а забезпечення оптимальної пропускної й провізної спроможності, у першу чергу на напрямках зі швидкозростаючими обсягами перевезень;

- транспортна продукція не містить сировини;

- вартість транспортної продукції входить в остаточну вартість перевезеної продукції, тому що вантажовласники здійснюють оплату транспортних витрат, які вони потім, при продажі, додають до вартості продукції. Уважається, що вартість вантажу не впливає на вартість транспортної продукції. Але, проте більш дорогий або з особливими властивостями товар (наприклад, швидкопсувні продукти харчування) вимагає при транспортуванні більших витрат, тому що необхідний спеціалізований транспорт, експлуатація й обслуговування якого коштують дорожче звичайного транспортного засобу. Прикладом подібного подорожчання може служити

перевезення дорогоцінних металів або грошової маси, яке повинне здійснюватися в спеціалізованих броньованих транспортних засобах з охороною в дорозі;

- на транспорті предметами праці служать перевезені вантажі, які не є власністю транспорту, але на час перевізного процесу перевізник несе за них повну матеріальну відповідальність. Зі збільшенням обсягів перевезених вантажів (пасажирів) виникає необхідність переходу на інший вид транспорту. Наприклад, при збільшенні перевезень нафти й нафтопродуктів по залізниці її необхідно замінити на трубопровідний транспорт або при збільшенні населення в місті більш 1 млн. чоловік необхідне будівництво метрополітену, що володіє більшими провізними спроможностями, ніж наземні види транспорту;

- оскільки транспортна продукція виробляється тільки в період руху транспортних засобів з вантажем або пасажиром, то її кількість залежить від часу простоїв при вантажно-розвантажувальних операціях, тобто рівня механізації й автоматизації перевантажувальних і складських процесів, а також використання прогресивних технологій перевезення (контейнерної, пакетної, інтермодальної і т.п.). Нематеріальний характер транспортної продукції змінює склад її собівартості. Якщо в галузях економіки значні витрати йдуть на придбання сировини, з якої виготовляється продукція, то в транспортній галузі при відсутності сировини майже 50% собівартості йде на заробітну плату водіїв, що виконують транспортну роботу. У ці ж 50% входить і частина зношування транспортного засобу, яка в майбутньому буде використана на придбання нового транспортного засобу;

- особливістю транспортної продукції є також той факт, що її виробництво проходить поза транспортним підприємством. А тому що транспортні засоби мають підвищену мобільність, то контроль над виробництвом транспортної продукції утруднений і не завжди є можливість здійснення зворотного зв'язку, тобто впливу на процес виробництва продукції. Виходом із цього положення можна вважати широкий розвиток інформаційних оперативних систем, особливо мобільного телефонного зв'язку;

- частка заробітної плати в собівартості транспортної продукції на транспорті приблизно вдвічі вище, ніж у промисловості, а витрати на амортизацію, паливо й електричну енергію становлять майже половину всіх експлуатаційних витрат.

Для зниження собівартості перевезень необхідно збільшувати продуктивність праці, більш ефективно використовувати транспортні потужності (особливо рухомий склад), скорочувати витрати палива й електроенергії. Важливе значення на транспорті мають прискорення й безперебійність перевезень, скорочення строків доставки й поліпшення збереження вантажів, безвідмовність у роботі всіх виробництв, ланок, а також кожного виду транспорту й транспортної системи в цілому.

У якості вимірників транспортної продукції використовуються показники перевізної роботи - вантажообіг і пасажирообіг.

Пасажирообіг - показник відбиття обсягу перевезень пасажирів у пасажиро-кілометрах і обчислюється як добуток кількості пасажирів на відстань перевезень по кожному виду транспорту.

Вантажообіг - економічний показник роботи транспорту (показник обсягу перевезень вантажів), дорівнює добутку маси перевезеного за певний час вантажу на відстань перевезення.

Таким чином, транспортна продукція виробляється тільки під час руху транспортного засобу з вантажем або пасажиром. Продукція транспорту впливає на розміри суспільного виробництва, тому що є необхідною умовою обслуговування процесів виробництва галузей економіки, і активно впливає на розвиток продуктивних сил і розміщення (географію) виробництва, що, у свою чергу, сприяє вдосконаленню транспорту.

1.2 Транспортна послуга і її відмінність від галузі матеріального виробництва

Транспорт характеризується особливостями, які необхідно враховувати при обґрунтуванні показників обсягу його продукції. На відміну від інших галузей промисловості, транспорт не виробляє нових матеріальних благ, він тільки переміщає їх у просторі. Усі перевезення вантажів ураховуються по відправленню в тоннах, включаючи вагу тари вантажу, а також вагу пристосувань і встаткування, застосовуваних при перевезеннях.

Уся діяльність підприємств транспорту підлегла основним вимогам, таким як виконання договірних зобов'язань по виконанню плану перевезень і найшвидшій доставці вантажів з меншими витратами. Важливо, щоб усі матеріальні цінності, надані до перевезення, були доставлені в пункти споживання в найкоротший термін і в цілості. Це є одним їх найважливіших умов розвитку авіаційної галузі, правильної організації її виробництва й товарообігу. Процес перевезень вантажів і пасажирів являє собою досить складний комплекс технічних, комерційних і фінансових операцій, який виконується численними виробничими підприємствами транспорту, утворюючи єдиний транспортний конвеєр, який для комерційної діяльності представляється як процес доставки вантажу, що найбільше повно задовольняє одержувача як по строках доставки, так і за вартістю послуг транспорту.

До узагальненого поняття "*послуга*", слід віднести всі види праці, які безпосередньо не зайняті зміною й перетворенням форм матерії й сил природи й виробляючи особливу споживчу вартість, яка виражається в суспільно корисній діяльності самої праці в різних галузях суспільного господарства (наука, освіта, охорона здоров'я і т.д.). До послуг відносять також і ті види праці, які, будучи зайняті суспільно в матеріальному виробництві, не упредметнюються в предметно відчутному, відособленому продукті праці (транспорт, зв'язок).

Послуга - вид діяльності, робіт, у процесі виконання яких не створюється новий матеріально-речовинний продукт, що раніше не існував, але змінюється якість уже наявного, створеного продукту. Це блага, надавані не у вигляді речей, а у формі діяльності. Таким чином, саме надання послуг створює бажаний результат.

Послуги транспорту визначаються як підвид діяльності транспорту, спрямований на задоволення потреб споживачів і характеризується наявністю необхідного технологічного, фінансового, інформаційного, правового й ресурсного забезпечення.

Під *транспортною послугою*, отже, мається на увазі не тільки власне перевезення вантажу та пасажирів, але й будь-яка операція, яка не входить до складу перевізного процесу, але пов'язана з його підготовкою й здійсненням.

Одним з головних напрямків удосконалювання господарської діяльності на транспорті в умовах ринкової економіки є обґрунтування найважливіших економічних і виробничих показників його роботи, найбільше повно відбивають ступінь задоволення споживачів у перевезеннях вантажів, економічність і якість транспортної роботи.

Матеріальне виробництво - це процес створення матеріального продукту для задоволення потреб суспільства.

Таким чином, матеріальне виробництво завжди є явище суспільне, спрямоване на те, щоб спільними зусиллями людей забезпечити матеріальні умови їх спільного існування.

Головною особливістю матеріального виробництва, яка служить його показовою відмінністю від будь-якого іншого виду виробництва (різні види виробництва духовних продуктів і нематеріальних благ), є наявність у процесах матеріального виробництва обов'язкової взаємодії людини із природою.

Таким чином, у процесі матеріального виробництва людина впливає на природу за допомогою яких-небудь засобів праці. Тому матеріальне виробництво, для реалізації своїх процесів, вимагає наявності трьох компонентів:

1 Сировина - природний матеріал, який у процесі виробництва перетвориться в корисний для суспільства продукт.

2 Засоби праці - те, за допомогою чого обробляється сировина й виготовляється корисний продукт.

3 Людська праця - цілеспрямована діяльність людини по створенню матеріального продукту.

Процес матеріального виробництва містить у собі два основні види відносин:

1 Відносини людини із природою в процесі виробничої діяльності.

Ці відносини є не що інше, як зміст самого процесу виробництва, а все різноманіття змісту процесу виробництва, увесь його можливий діапазон видів і форм визначається сукупністю продуктивних сил, які беруть участь у матеріальному виробництві.

Таким чином, продуктивні сили - це єдність двох сторін матеріального виробництва:

- речовинної сторони виробництва, тобто застосовуваних у виробництві знарядь праці, технологій, транспортних засобів, управлінських систем, приміщень виробничого й допоміжного призначення, предметів праці і т.д.

- і суспільної сторони виробництва, тобто людей, як носіїв знань, умінь, навичок, виробничого досвіду і т.д.

2 Відносини людини з людиною в процесі виробничої діяльності. Оскільки в продуктивних силах є в наявності люди, то між людьми в процесі виробництва виникають відносини певного характеру. Ці відносини є не що інше, як відбиття суспільної сторони виробництва.

Виробництво, як реальність історичного буття, ніколи не буває явищем абстрактним, застосовним універсально для будь-яких умов тому, що конкретно-історичний характер виробництва кожного конкретного суспільства визначається способом виробництва, який склався в деякій конкретній єдності його виробничих відносин і продуктивних сил.

Отже, спосіб виробництва - це вираження єдності продуктивних сил і виробничих відносин, які склалися на той або інший історичний момент.

Спосіб виробництва будь-якого суспільства змінюється в ході взаємодії виробничих сил і виробничих відносин, але при цьому змінюється він історично закономірно й неминуче, що історично незмінно й неминуче спостерігається в наявності його наступних видів:

- первіснообщинний спосіб виробництва,
- рабовласницький спосіб виробництва,
- феодальний спосіб виробництва,
- капіталістичний спосіб виробництва,
- комуністичний спосіб виробництва.

Говорячи про спосіб виробництва, слід мати на увазі, що виробництво містить у собі не тільки процес створення матеріальних благ, але й процес власного відтворення, тобто процеси створення матеріальних благ, підготовки робочої сили й формування виробничих відносин, що забезпечують його постійне функціонування й поновлення.

Виробництво включає не тільки ті процеси, які відносяться до одержання матеріального продукту, але й ті процеси, які відносяться до його обміну, розподілу й споживанню.

ОБМІН - це акт взаємо паритетного переміщення якої-небудь цінності між учасниками виробництва. Обмін є наслідком поділу праці, коли якийсь виробник випускає який-небудь продукт із багаторазовим перевищенням своїх здатностей до його споживання, і одночасно із цим має гостру потребу в якому-небудь продукті, який робить не він сам, а який-небудь інший виробник.

РОЗПОДІЛ - це єдиний процес розпорядження готовим продуктом, який має дві різні по специфіці сторони:

1 Сторона розподілу готового продукту між його виробниками відповідно до часток власності або відповідно до юридичних домовленостей.

2 Сторона розподілу, яка є фазою відтворення, у якій відбувається визначення поворотної частки готового продукту, що направляється на потреби виробничого процесу. Звичайно готовий продукт повертається в новий цикл свого відтворення у вигляді фінансового капіталу, яким він заміщається в операціях ринку.

У цій відтворювальній фазі розподілу, до операцій по поверненню частки продукту у виробничі обороти, додаються ще й такі операції розподілу, як виявлення пропорцій розміщення матеріальних активів по тим або іншим напрямкам, розподіл фінансових коштів і трудових ресурсів по галузях діяльності, по виробничих підприємствах і по територіях.

Таким чином, друга сторона розподілу, тобто фаза відтворення, є перехідною фазою між виробництвом, як таким, і споживанням, оскільки ця фаза містить у собі момент виділення готового продукту для задоволення потреб суспільства.

Отже, розподіл є сполучною ланкою між виробництвом (забезпечує поповнення матеріальних, фінансових і людських ресурсів) і споживанням (визначає частку зробленого продукту, яка повернеться до виробника для відтворення й частку, яка піде на задоволення потреб суспільства).

СПОЖИВАННЯ - це двоякий завершальний момент відтворення, у якому розрізняють:

1 Продуктивне споживання, коли сировина, матеріальні ресурси, фінанси й людський матеріал знову запускаються у виробничі процеси.

Таким чином, продуктивне споживання створює продукт.

2 Невиробниче споживання, коли зроблений продукт іде з виробництва в сферу суспільного споживання й споживається людиною.

Таким чином, невиробниче споживання знищує продукт.

Отже, виробництво покликано задовольняти не тільки економічні потреби людей, але й потреби власного розвитку.

Коло цих потреб постійно розширюється, і виробництво постійно росте кількісно і якісно. Таким чином, постійним і основним стимулом розвитку виробництва є соціально-економічні потреби людського суспільства й технолого-сировинні потреби самого виробництва.

1.3 Техніко-економічні особливості повітряного транспорту

Повітряний транспорт - поняття, що включає як власне повітряні судна, так і необхідну для їхньої експлуатації інфраструктуру: аеропорти, диспетчерські й технічні служби.

Якщо розглядати транспортний комплекс у розрізі авіаційної галузі, то він буде мати таку структуру:

- транспортні засоби: літаки й гелікоптери;
- шляхи сполучення: повітряні коридори;
- сигналізація й управління: авіамайки, диспетчерська служба;
- транспортні вузли: аеропорти.

Авіаційна галузь має свою інфраструктуру. На сьогоднішній день, до інфраструктури авіаційної галузі можна віднести: аеродроми, аеропорти, об'єкти єдиної системи організації повітряного руху, центри й пункти управління польотами літальних апаратів, пункти приймання, зберігання й обробки інформації в області авіаційної діяльності, об'єкти зберігання авіаційної техніки, центри й устаткування для підготовки літного складу, інші використовувані при здійсненні авіаційної діяльності спорудження й техніка.

Повітряний транспорт, будучи універсальним, використовується переважно для перевезення пасажирів на середні й далекі відстані й окремих видів вантажів. На частку повітряного транспорту приходиться приблизно 20% обсягу пасажирських перевезень у міжміському сполученні. Ріст матеріального добробуту, розширення культурних, ділових і наукових зв'язків приводять до підвищення рухливості населення, що обумовлює потребу у швидкісних переміщеннях - авіації.

Обсяг вантажів, перевезених повітряним транспортом, незначний. Номенклатура вантажів обмежена: коштовні вантажі (наприклад, твори мистецтва, антикваріат, дорогоцінні метали й камені, хутро й ін.); вантажі, що вимагають термінової доставки, у тому числі швидкопсувні; гуманітарна допомога; медикаменти; пошта; продовольчі й промислові товари для вилучених регіонів; вантажі для надзвичайних ситуацій.

Повітряний транспорт у єдиній транспортній системі займає особливе місце, тому що він здатний здійснювати цілий ряд робіт, необхідних для галузей економіки країни, які не можуть виконуватися іншими видами транспорту.

До специфічних сфер діяльності повітряного транспорту слід віднести: монтаж будівельних висотних споруджень, магістральних газо- і нафтопроводів, ліній електропередач; інспекцію дорожнього руху; сільськогосподарські роботи (полив, внесення добрив, розпилення пестицидів для боротьби з бур'янами, аеросівба трав, рису й ін.); пожежогасіння, особливо лісових масивів; зв'язок з вилученими й важкодоступними районами; швидка медична допомога, у тому числі перекидання фахівців вузького медичного профілю в екстрених випадках при їхній відсутності або нестачі в даній місцевості; перевезення пошти; обслуговування полярних районів; геологорозвідка; аерофотознімання; розвідка; доставка робітників.

Основні техніко-експлуатаційні особливості й переваги повітряного транспорту:

- висока швидкість доставки пасажирів і вантажів (наприклад, відстань від Кропивницького до Києва за 2-3 год на основних типах літаків (по залізниці ця відстань долається за 5 -6 годин);
- маневреність і оперативність, особливо при організації нових маршрутів;
- можливість швидкої передислокації рухомого складу при зміні пасажиропотоків, у тому числі через аварії на інших видах транспорту;
- більша безпосадковість перельотів (близько 10000 км);
- найкоротший шлях проходження;

- економія суспільного часу завдяки прискоренню доставки;
- необмежені провізні можливості (сьогодні вони обмежені лише потужністю аеродрому);
- відносно невеликі капітальні вкладення (на 1 км повітряного шляху приблизно в 30 раз менше, чим на 1 км залізничної колії).

Відносні недоліки повітряного транспорту:

- висока собівартість перевезень, тому авіаційний транспорт не є вантажним;
- залежність від погодно-кліматичних умов.

Технологія роботи повітряного транспорту має свої особливості. Рух здійснюється:

- суворо за розкладом, що пов'язано зі складністю організації зльоту-посадки на аеродромному полі;
- по системі виділення кожній одиниці рухомого складу свого коридору руху, що залежить, насамперед, від швидкості й вантажопідйомності літака.

Коридор руху - це розрахункова висота польоту й система координат у поздовжній і горизонтальній площинах польоту. Система коридорів дозволяє розосередити повітряні судна в повітрі для виключення можливості їх зіткнення. Літальні апарати обладнуються відповідними системами виміру й підтримки висоти польоту.

До технічного оснащення відносяться рухомий склад (експлуатантом є авіакомпанія) і аеропорти, у тому числі аеродроми.

Класифікація рухомого складу повітряного транспорту представлена на рисунку 1.1 Літаки злітають і сідають на аеродром - спеціально пристосовану земельну ділянку з комплексом споруджень і встаткування для забезпечення зльоту, посадки, стоянки й обслуговування (рисунок 1.2). Аеродроми бувають основні, запасні й базові. Для забезпечення регулярності й безпеки польотів аеродроми обладнуються комплексом радіо- і світлотехнічних засобів. Вертольотам для здійснення зльоту й посадки потрібні невеликі майданчики

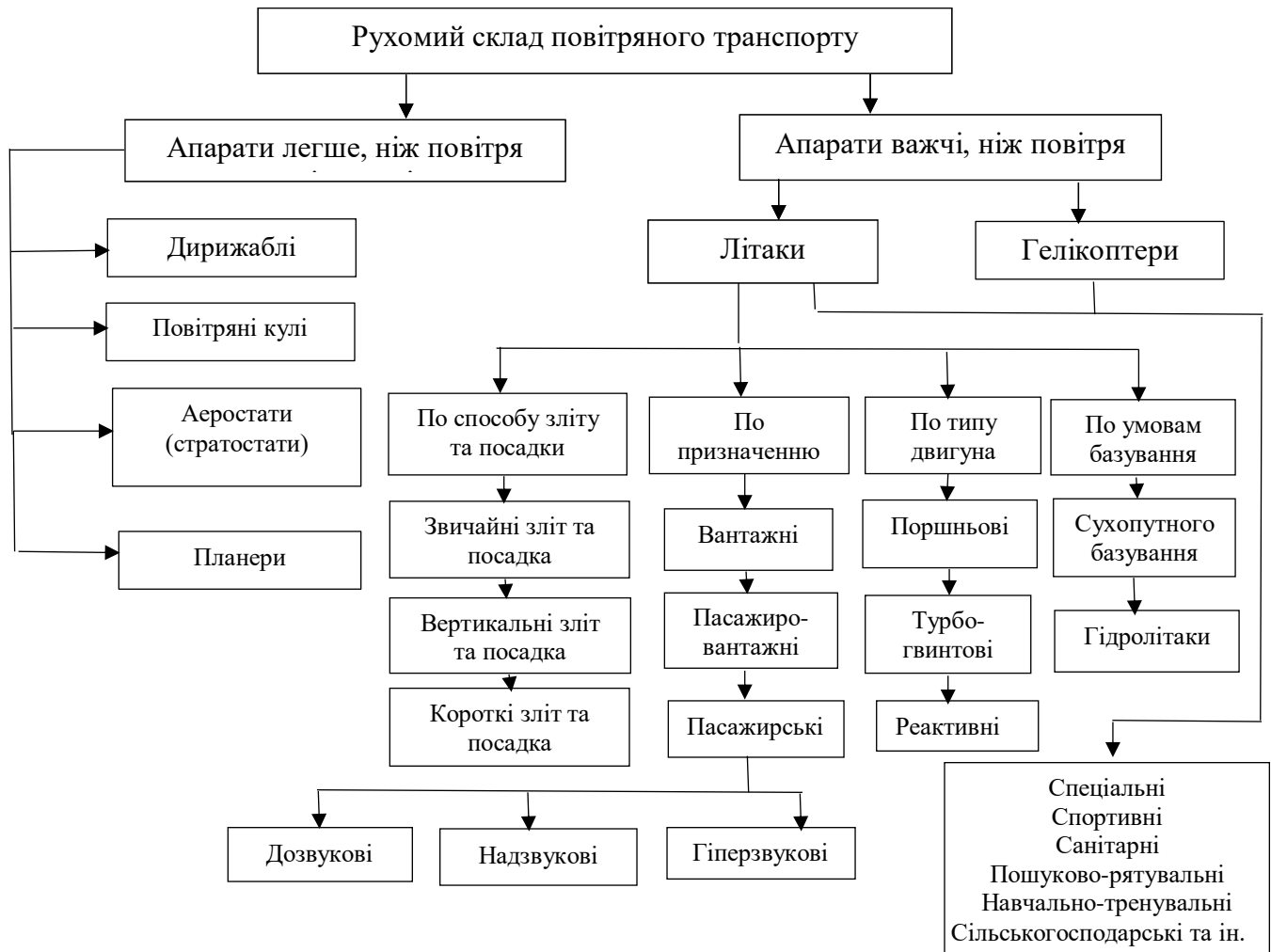


Рисунок 1.1 – Класифікація рухомого складу повітряного транспорту



Рисунок 1.2 – Аеропорт Руасі (Франція) – транспортний вузол з пересіченням швидкісного залізничного шляху, швидкісного метро та автостради

Аеродром входить у більш широке поняття "аеропорт".

Аеропорт - це транспортне підприємство, що здійснює приймання й відправлення пасажирів, багажу, вантажів і пошти, організацію й обслуговування польотів рухомого складу. Аеропорт являє собою складний інженерний комплекс споруджень, будинків, технічних засобів і встаткування, що займає до декількох тисяч гектарів території.

1.4 Структурно-функціональна характеристика транспорту

Структурно, транспорт можна представити як систему, що складається із двох підсистем: транспорту загального й незагального користування (рисунок 1.3). При цьому обидві частини системи можуть бути представлені підприємствами федеральної (державної), муніципальної або приватної форм власності.

Транспорт загального користування виступає як самостійна галузь матеріального виробництва. Він обслуговує сферу обігу, забезпечуючи зв'язок між сферою виробництва й сферою споживання. Транспорт загального користування - це транспорт, який відповідно до чинного законодавства зобов'язаний здійснювати перевезення вантажів і пасажирів, ким би ці перевезення не були представлені: державним підприємством або установою, громадською організацією, фірмою або приватною особою.

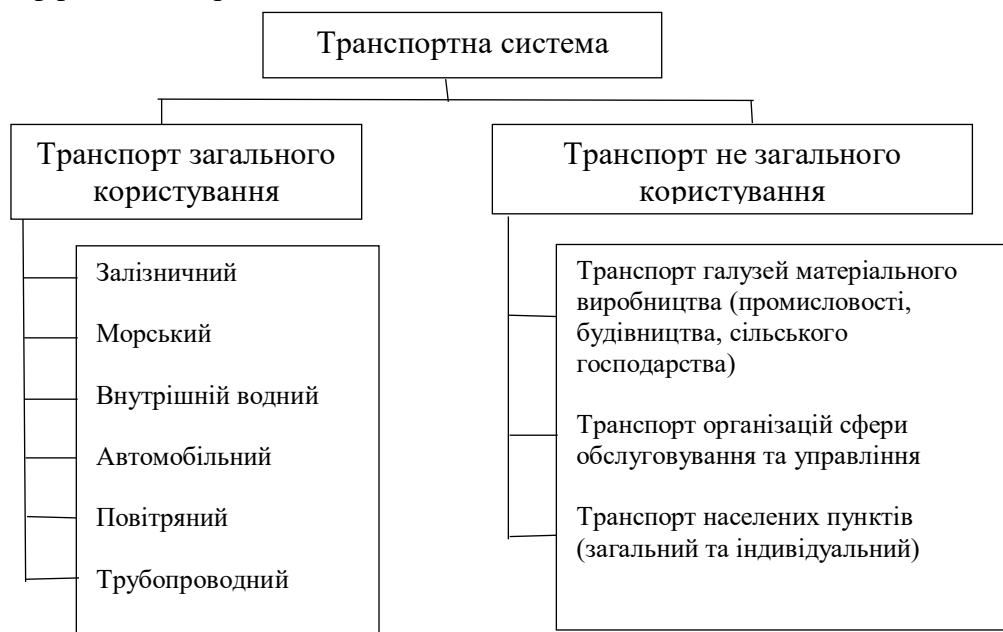


Рисунок 1.3 - Структурна схема транспортної системи

На відміну від транспорту загального користування, транспорт незагального користування виконує перевезення продукції усередині сфери виробництва, тобто для конкретного підприємства, організації або фірми. Перевезення, які він виконує, є внутрішньовиробничими, або технологічними. Відомчий транспорт промислових підприємств називається промисловим транспортом.

Автомобільні шляхи або залізниці (як правило, невеликої довжини), що належать тому або іншому підприємству, називаються під'їзними. У транспортній системі країни є густа мережа таких доріг. Сумарна довжина залізничних під'їзних колій перевищує довжину залізниць загального користування. Більш половини суден річкового флоту (в основному невеликої вантажопідйомності й потужності) належать різним відомствам (підприємствам нафтової й газової промисловості, лісового, комунально-побутового господарства й т.п.) На відміну від транспорту загального користування, промисловий транспорт представлений також спеціальними транспортними засобами, такими як канатні й підвісні дороги, пневмотранспорт і ін.

Крім розподілу на транспорт загального й незагального користування, у деяких випадках підрозділяють транспорт на магістральний і немагістральний. З одного боку, магістральний - синонім транспорту загального користування, а немагістральний - незагального (наприклад промисловий транспорт - це транспорт немагістральний). З іншого боку, термін "магістральний транспорт" застосовується для позначення шляхів сполучення, що зв'язують великі міста й промислові центри країни або великого регіону. У цьому випадку невеликі відгалуження від основних магістралей, незважаючи на те що вони входять до складу мережі загального користування, не вважаються ланками магістрального транспорту й звичайно йменуються лініями місцевого значення. Залежно від цілей економічного аналізу транспорт загального користування групується в такий спосіб:

- універсальний (залізничний, водний, автомобільний, повітряний) і спеціальний;
- внутрішній (здійснюючий перевезення усередині країни) і зовнішній (звичайно морський, що виконує перевезення не тільки усередині країни, але й за кордоном);
- цілорічний (залізничний, автомобільний і т.д.) і сезонний (внутрішній водний).

1.5 Структура управління транспортом

Усяка безпосередньо суспільна або спільна праця, здійснювана у порівняно великому масштабі, потребує більшого або меншого ступеня в управлінні.

Масштаб і характер управлінської діяльності на транспорті визначається місцем і роллю транспорту в економіці країни. Зокрема, приблизно п'ята частина вартості виробничих фондів припадає на частку транспорту. На перевезеннях вантажів і пасажирів зайнятий кожний десятий працівник суспільного виробництва. У валовому внутрішньому продукті країни транспортні витрати становлять - 7%.

У минулому простий механізм обміну між сферами матеріального виробництва в цей час перетворився в складну міжгалузеву транспортну систему. Тому зараз управління транспортом - це складна система суспільно-виробничої діяльності людей, пов'язана з організацією переміщення готового продукту із самостійного місця виробництва в інше місце, просторово віддалене від нього.

Транспорт досить фондоємний. Наприклад, фондомісткість перевезень морського транспорту в 2,5 рази вище, чим у середньому по промисловості, річкового - в 4 рази, а залізничного - в 5,5 рази. Із цим не можна не рахуватися, як і зі специфікою використання на транспорті основних виробничих фондів. У промисловості основні фонди - верстати, механізми - як правило, використовуються усередині одного підприємства. На транспорті ж найбільш активна частина фондів - рухомий склад - постійно перебуває в процесі переміщення, експлуатується на величезному полігоні в різних кліматичних умовах. Вагони, судна, літаки й автомобілі курсують по всій країні й нерідко виходять на закордонні траси. Це визначає специфічні вимоги до експлуатації й змісту транспортної техніки, управлінню перевезеннями. Вимоги ці досить високі тому що при всіх умовах повинна бути гарантована повна безпека руху.

Досить важлива й політична роль транспорту. Україна як самостійна держава немислима без розвиненого транспорту, що забезпечує розвиток її економіки, зв'язки із закордонними країнами й, нарешті, обороноздатність країни. Велика роль транспорту й у розв'язку всього комплексу соціальних завдань. Від роботи транспорту, від організації доставки мільйонів людей на роботу й з роботи багато в чому залежить їхній настрій і працездатність.

Міністерство інфраструктури України (Мінінфраструктури України) є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого направляється й координується Кабінетом Міністрів України.

Мінінфраструктури України є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади у формуванні й забезпеченні реалізації державної політики в сферах авіаційного, автомобільного, залізничного, морського й річкового, міського електричного транспорту й у сферах використання повітряного простору України, туризму, діяльності курортів, метрополітенів, дорожнього господарства, надання послуг поштового зв'язку, забезпечення безпеки руху, навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, торговельного мореплавства (центральний орган виконавчої влади в сфері транспорту, дорожнього господарства, надання послуг поштового зв'язку, туризму й інфраструктури).

Мінінфраструктури України у своїй діяльності керується Конституцією й законами України, актами Президента України й Кабінету Міністрів України, іншими актами законодавства України, дорученнями Президента України, а також цим Положенням.

Основними завданнями Мінінфраструктури України є:

формування й забезпечення реалізації державної політики в сферах транспорту, використання повітряного простору України, туризму, діяльності курортів, дорожнього господарства, надання послуг поштового зв'язку;

формування й забезпечення реалізації державної політики в сфері безпеки руху, навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, торговельного мореплавства;

участь у межах своїх повноважень у формуванні й забезпеченні реалізації державної тарифної політики й політики державних закупівель у сфері надання послуг поштового зв'язку. у сфері авіації:

1) затверджує перелік держав, з якими може здійснюватися міжнародне повітряне сполучення з аеропорту (аеродрому), а також характер транспортних перевезень;

2) затверджує правила організації охорони повітряних суден і об'єктів на авіапідприємствах цивільної авіації України;

3) затверджує правила проведення спеціального огляду повітряних суден цивільної авіації України;

4) затверджує правила супроводу матеріальних цінностей і пасажирів у контрольованих зонах авіапідприємств (аеропортах);

5) затверджує положення про організацію й виконання демонстраційних, іспитових і поза трасових польотів;

6) затверджує порядок організації виконання польотів;

7) затверджує порядок будівництва, утримання й ремонту аеродромів і аеропортів;

8) затверджує положення про сертифікацію суб'єктів, які здійснюють підготовку персоналу й надають агентські послуги із продажу авіаційних перевезень на території України;

9) затверджує положення про акредитацію суб'єктів, які здійснюють попередню перевірку агентств із продажу авіаційних перевезень;

10) затверджує положення про сертифікацію типу надлегких і дуже легких повітряних суден, планерів, мотопланерів, мотопарапланів і пілотованих вільних аеростатів;

11) затверджує перелік авіаційних робіт;

12) затверджує порядок оформлення вильоту повітряного судна для перевезення товарів військового й подвійного призначення;

13) затверджує правила надання дозволів на виліт з аеропортів України й приліт в аеропорти України під час виконання міжнародних, внутрішніх і транзитних польотів;

14) затверджує порядок ухвалення рішення на виліт і приліт повітряних суден цивільної авіації України за правилами польотів по приладах;

15) затверджує правила нанесення державних і реєстраційних розпізнавальних знаків на повітряне судно;

- 16) затверджує порядок стягнення зборів за обслуговування й здійснення перевезень на літаках бізнес- класу;
- 17) затверджує положення про визначення розміру зборів за аеронавігаційне обслуговування польотів повітряних суден у повітряному просторі України;
- 18) затверджує правила виконання чартерних рейсів;
- 19) затверджує правила допуску до експлуатації злітно-посадочних майданчиків для польотів легких повітряних суден;
- 20) затверджує правила організації й виконання авіаційних робіт у сільському й лісовому господарстві;
- 21) затверджує правила реєстрації повітряних суден, аеродромів, повітряних трас і місцевих повітряних ліній;
- 22) затверджує правила реєстрації цивільних аеродромів України;
- 23) затверджує порядок підготовки, перепідготовки, підвищення кваліфікації авіаційного персоналу;
- 24) затверджує правила визначення навчальних закладів з підготовки персоналу по технічному обслуговуванню;
- 25) затверджує правила сертифікації авіаційних навчальних закладів цивільної авіації з підготовки літної складу й фахівців з організації повітряного руху України;
- 26) затверджує правила сертифікації навчально-тренувальних центрів з підготовки персоналу по авіаційній безпеці;
- 27) затверджує правила сертифікації навчальних закладів з підготовки персоналу по повітряних перевезеннях небезпечних вантажів;
- 28) затверджує вимоги до визначення рівня кваліфікації й професійної придатності авіаційного персоналу й персоналу по наземному обслуговуванню;
- 29) затверджує порядок надання, розгляду, затвердження й публікації аеронавігаційної інформації в документах;
- 30) затверджує авіаційні правила з питань нормування літної придатності цивільної авіаційної техніки й типових процедур сертифікації повітряних суден і їх компонентів;
- 31) затверджує директиви літної придатності - Авіаційні правила України;
- 32) затверджує норми придатності, правила й порядок допуску повітряних трас для експлуатації;
- 33) затверджує правила видачі сертифікатів літної придатності цивільних повітряних суден України;
- 34) затверджує загальні прийнятні методи визначення відповідності для літної придатності виробів, компонентів і встаткування;
- 35) затверджує норми літної придатності;
- 36) затверджує визначення й аббревіатури, які використовуються в нормах літної придатності для виробів, компонентів і встаткування;
- 37) затверджує правила видачі сертифікатів придатності цивільним повітряним судам України щодо шуму на місцевості;
- 38) затверджує правила схвалення організації по керуванню підтримкою літної придатності;
- 39) затверджує інструкцію про порядок видачі посвідчень придатності до експлуатації й дозволам на право експлуатації наземних засобів радіотехнічного забезпечення польотів і авіаційного електрозв'язку цивільної авіації України;
- 40) затверджує правила технічної експлуатації наземних засобів радіотехнічного забезпечення в цивільній авіації України;
- 41) затверджує інструкцію з обліку й звітності при технічній експлуатації наземних засобів радіотехнічного забезпечення польотів і авіаційного електрозв'язку цивільної авіації України;

- 42) затверджує правила організації державних послуг і проведення наземних і літних перевірок наземних засобів радіотехнічного забезпечення польотів, авіаційного електрозв'язку й світлосигнального встаткування аеродромів цивільної авіації України;
- 43) затверджує інструкцію про порядок продовження терміну служби (ресурсу) наземних засобів радіотехнічного забезпечення польотів і авіаційного електрозв'язку цивільної авіації України;
- 44) затверджує правила авіаційного електрозв'язку в цивільній авіації України;
- 45) затверджує положення про інспектора по нагляду за забезпеченням безпеки авіації;
- 46) затверджує положення про систему керування безпекою польотів на авіаційному транспорті;
- 47) затверджує інструкцію щодо порядку оцінки рівня загрози безпеці цивільної авіації;
- 48) затверджує порядок оформлення формальностей і контролю над безпекою польотів;
- 49) затверджує порядок проведення пошукових і аварійно-рятувальних робіт;
- 50) затверджує програму підготовки персоналу по авіаційній безпеці;
- 51) затверджує вимоги щодо рівня кваліфікації й професійної підготовки авіаційного персоналу з питань авіаційної безпеки;
- 52) затверджує порядок проведення перевірки (контролю) стану авіаційної безпеки авіаційних суб'єктів;
- 53) затверджує положення про службу авіаційної безпеки;
- 54) затверджує порядок забезпечення безпеки авіації і її профілактики;
- 55) затверджує порядок здійснення нагляду й контролю над безпекою польотів;
- 56) затверджує інструкцію про порядок забезпечення авіаційної безпеки під час виконання авіаційних перевезень і робіт за межами України;
- 57) затверджує положення про службу пожежної безпеки на авіаційному транспорті України;
- 58) затверджує інструкцію про організацію й здійсненні контролю над безпекою в аеропортах України;
- 59) затверджує стандарти, правила, процедури з питань нагляду й керування безпекою при організації повітряного руху згідно з вимогами міжнародних авіаційних організацій, членом яких є Україна;
- 60) затверджує державну програму по безпеці польотів;
- 61) затверджує порядок використання повітряного простору України й правила польотів, у тому числі міжнародних, у повітряному просторі України;
- 62) затверджує порядок організації, виконання й забезпечення польотів цивільних повітряних суден;
- 63) затверджує правила здійснення міжнародних польотів у повітряному просторі України;
- 64) затверджує порядок забезпечення аеронавігаційною інформацією;
- 65) затверджує класифікацію повітряного простору, по якій здійснюється обслуговування повітряного руху;
- 66) затверджує регламент організації обслуговування повітряного руху;
- 67) затверджує порядок формування структури повітряного простору й правила його використання;
- 68) затверджує правила виконання польотів державних повітряних суден і проведення діяльності, пов'язаної з використанням повітряного простору;
- 69) затверджує правила організації потоків повітряного руху;
- 70) затверджує правила польотів повітряних суден і обслуговування повітряного руху в класифікованому повітряному просторі України;
- 71) затверджує правила виділення годинних інтервалів на приліт і виліт рейсів у міжнародних аеропортах України;
- 72) затверджує правила виконання польотів і обслуговування повітряного руху в повітряному просторі України зі скороченим мінімумом вертикального ешелонування;
- 73) затверджує систему вертикального ешелонування ІКАО в метричному вимірі (система ешелонування);

- 74) затверджує інструкцію із планування й використанню тимчасово зарезервованого повітряного простору й умовних маршрутів обслуговування повітряного руху;
- 75) затверджує інструкцію з організації й здійсненню об'єктивного контролю при обслуговуванні повітряного руху й виробничої діяльності цивільної авіації України;
- 76) затверджує правила ведення радіотелефонного зв'язку англійською мовою в повітряному просторі України для персоналу, який обслуговує повітряний рух;
- 77) затверджує правила ведення радіотелефонного зв'язку й фразеології радіообміну в повітряному просторі України;
- 78) затверджує таблицю необхідних дій у випадку відмови радіозв'язку під час виконання польоту;
- 79) затверджує правила радіолокаційного обслуговування;
- 80) затверджує порядок реєстрації, сертифікації й видачі дозволу на застосування бортових радіостанцій на цивільних повітряних судах із присвоєнням радіотелефонних і радіотелеграфних позивних;
- 81) затверджує порядок видачі спеціальних дозволів на здійснення нерегулярних міжнародних польотів;
- 82) затверджує правила надання адрес повітряних суден;
- 83) затверджує інструкцію про метеорологічне забезпечення буквених рейсів;
- 84) затверджує вимоги щодо метеорологічного забезпечення цивільної авіації;
- 85) затверджує інструкцію про розслідування порушень порядку використання повітряного простору України;
- 86) затверджує правила проведення службових розслідувань актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації й авіаційних подій;
- 87) затверджує інструкцію про порядок оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення на повітряному транспорті;
- 88) затверджує форму ведення журналу обліку порушень порядку використання повітряного простору;
- 89) затверджує інструкції про порядок оперативного повідомлення про авіаційні події, надзвичайні події й надзвичайні ситуації підприємствами авіаційної галузі;
- 90) затверджує положення про головний перелік мінімального встаткування;
- 91) затверджує положення про передполітне інформаційне обслуговування на аеродромах цивільної авіації України;
- 92) затверджує порядок допуску до авіаційної діяльності осіб, які не належать до авіаційного персоналу;
- 93) затверджує порядок допуску повітряних трас і місцевих повітряних ліній до експлуатації;
- 94) затверджує порядок контролю над здійсненням повітряних перевезень на літаках бізнес-класу;
- 95) затверджує порядок допуску повітряних суден бізнес-класу для здійснення перевезень;
- 96) затверджує порядок обліку й звіту регулярності польотів повітряних суден цивільної авіації України;
- 97) затверджує порядок видачі дозволів, які регулюють доступ експлуатантів на ринок авіаційних перевезень і робіт;
- 98) затверджує порядок реєстрації й сертифікації в галузі цивільної авіації й у сфері використання повітряного простору України;
- 99) затверджує правила сертифікації авіаційних суб'єктів, авіаційних тренажерів, цивільних аеродромів і аеропортів України, виробництва авіаційної техніки, а також сертифікації персоналу з питань авіаційної безпеки, повітряних трас і місцевих повітряних ліній;
- 100) затверджує правила сертифікації служби авіаційної безпеки в Україні й служби авіаційної безпеки в авіаційному суб'єкті;
- 101) затверджує правила сертифікації суб'єктів, які надають послуги по аеронавігаційному обслуговуванню;
- 102) затверджує правила сертифікації організацій, які здійснюють розробку, серійне виробництво й технічне обслуговування авіаційної техніки;

- 103) затверджує правила сертифікації організацій по технічному обслуговуванню авіаційної техніки;
- 104) затверджує правила сертифікації типу авіаційної техніки й типу виробів авіаційної техніки серійного виробництва;
- 105) затверджує правила схвалення змін типової конструкції виробів авіаційної техніки серійного виробництва;
- 106) затверджує правила схвалення ремонтів для виконання на výroбах авіаційної техніки;
- 107) затверджує правила схвалення компонентів і встаткування, які встановлюються на výroбах авіаційної техніки серійного виробництва;
- 108) затверджує порядок реєстрації й сертифікації на здійснення авіаційної діяльності;
- 109) затверджує порядок реєстрації, сертифікації й видачі дозволів на експлуатацію цивільних повітряних суден, аеродромів, посадкових майданчиків, аеропортів, авіаційної наземної техніки, аеродромного встаткування й устаткування;
- 110) затверджує стандарти й нормативи в галузі охорони навколишнього природного середовища при здійсненні діяльності, пов'язаної з авіацією;
- 111) затверджує порядок підтвердження дійсності або переоформлення (конверсії) свідчень (сертифікатів) на основі свідчення (сертифіката), виданого авіаційному персоналу України;
- 112) затверджує зразок, порядок видачі, зберігання й знищення посвідчення члена екіпажу;
- 113) затверджує правила видачі посвідчень авіаційному персоналу;
- 114) затверджує технічні регламенти в галузі цивільної авіації;
- 115) затверджує правила надання повноважень особам і організаціям по проведенню сертифікаційних перевірок;
- 116) затверджує нормативи якості обслуговування пасажирів і клієнтів повітряних перевезень;
- 117) затверджує інструкцію про порядок перевезення зброї й боєприпасів пасажирськими рейсами авіаційного транспорту;
- 118) затверджує правила перевезення зброї, боєприпасів, вибухових і отруйних речовин, ядерного палива, радіоактивних речовин і інших вантажів, які відносяться до особливо небезпечних, на повітряних судах;
- 119) затверджує правила перевезень пасажирів, багажу вантажів повітряним транспортом;
- 120) затверджує порядок організації перевезень вантажів повітряним транспортом;
- 121) затверджує форми документів на перевезення повітряним транспортом і правила їх застосування;
- 122) затверджує нормативно-правові акти з питань перевезення вантажів, небезпечних вантажів, товарів військового призначення й подвійного використання повітряним транспортом;
- 123) затверджує порядок призначення авіаперевізників на міжнародні авіарейси;
- 124) затверджує перелік повітряних коридорів для перетинання державного кордону повітряними судами;
- 125) затверджує повідомлення щодо обслуговування повітряного руху;
- 126) затверджує порядок сертифікації й реєстрації авіапідприємств, авіакомпаній, приватних фірм і інших організацій з метою використання повітряного простору України;
- 127) затверджує правила польотів повітряних суден і обслуговування повітряного руху в класифікованому повітряному просторі України;
- 128) затверджує правила розслідування авіаційних подій і інцидентів;
- 129) затверджує комплексні заходи, спрямовані на поліпшення пожежної безпеки об'єктів авіації;
- 130) затверджує кваліфікаційні вимоги для кандидатур керівників суб'єктів авіаційної діяльності і їх керівного складу, які відповідають за безпеку авіації, систему керування якістю;
- 131) затверджує порядок сертифікації аеродромного метеорологічного встаткування;
- 132) затверджує порядок аеронавігаційного обслуговування на аеродромах і маршрутах польотів, визначає провайдерів аеронавігаційного обслуговування цивільної авіації;

Мінінфраструктури України для виконання покладених на нього завдань має право у встановленому порядку:

1) залучати до виконання робіт, участі у вивченні окремих питань учених і фахівців, у тому числі на договірній основі, працівників центральних і місцевих органів виконавчої влади;

2) одержувати у встановленому законодавством порядку необхідні для виконання покладених на нього завдань інформацію, документи й матеріали від державних органів і органів місцевого самоврядування, підприємств, установ, організацій усіх форм власності і їх посадових осіб;

3) скликати наради, створювати комісії й робочі групи;

4) користуватися відповідними інформаційними базами даних державних органів, державними, у тому числі урядовими, системами зв'язку й комунікацій, мережами спеціального зв'язку й іншими технічними засобами;

5) скасовувати згідно із законом накази керівників структурних підрозділів місцевих державних адміністрацій, підконтрольних і підзвітних Міністерству, з питань, які належать до його компетенції;

6) утворювати, реорганізовувати й ліквідувати для забезпечення виконання покладених на нього завдань відповідні підприємства, установи й організації.

Мінінфраструктури України очолює Міністр інфраструктури України, який призначається на посаду й звільняється від посади у встановленому порядку Президентом України за поданням Прем'єр-міністра України.

Міністр інфраструктури України має першого заступника й заступника Міністра - керівника апарата.

Структура апарата Мінінфраструктури України й положення про структурні підрозділи апарата затверджуються Міністром інфраструктури України.

Штатний розклад і кошторис Мінінфраструктури України затверджуються заступником Міністра - керівником апарата за узгодженням з Міністерством фінансів України.

Мінінфраструктури України є юридичною особою, має печатку із зображенням Державного Герба України й своїм найменуванням, самостійний баланс, рахунки в органах Державної казначейської служби України.

Державна авіаційна служба України (Державіаслужба України) є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого направляється й координується Кабінетом Міністрів України через Віце-прем'єр-міністра України - Міністра інфраструктури України.

Державіаслужба України входить у систему органів виконавчої влади й забезпечує реалізацію державної політики в сфері цивільної авіації.

Державіаслужба України у своїй діяльності керується Конституцією й законами України, актами Президента України й Кабінету Міністрів України, наказами Міністерства інфраструктури України, іншими актами законодавства України, а також дорученнями Президента України й Віце-прем'єр-міністра України - Міністра інфраструктури України.

Основними завданнями Державіаслужби України є:

внесення пропозицій щодо формування державної політики в сфері цивільної авіації й використання повітряного простору;

реалізація державної політики в сфері цивільної авіації й використання повітряного простору;

здійснення державного контролю й нагляду за безпекою цивільної авіації;

організація розробки нормативно-правової бази для регулювання діяльності в області цивільної авіації;

сертифікація й реєстрація об'єктів і суб'єктів цивільної авіації й ліцензування авіаційних перевезень;

регулювання використання повітряного простору й організація повітряного руху;

організація авіаційних перевезень;

сприяння проведенню зовнішньоекономічної й міжнародно-правової діяльності цивільної авіації.

Державіаслужба України з метою організації своєї діяльності:

1) забезпечує в межах повноважень здійснення заходів щодо запобігання корупції й контроль над їхнім здійсненням у Державіаслужбі України;

2) формує у встановленому порядку кадровий резерв Державіаслужби України, організовує підготовку, перепідготовку й підвищення кваліфікації державних службовців і працівників Державіаслужби України, а також осіб, включених у кадровий резерв;

3) організовує планово-фінансову роботу в Державіаслужбі України;

4) забезпечує в межах повноважень реалізацію державної політики щодо державної таємниці, контроль над її збереженням у Державіаслужбі України, а також мобілізаційну підготовку, мобілізацію й контроль над здійсненням цих заходів;

5) організовує в Державіаслужбі України роботу з укомплектування, зберігання, облік і використання архівних документів.

Державіаслужба України для виконання покладених на неї завдань має право у встановленому порядку:

1) проводити процедуру схвалення іноземних суб'єктів і об'єктів авіаційної діяльності;

2) залучати до виконання окремих робіт, проведенню окремих процедур з питань сертифікації й нагляду, участі у вивченні окремих питань учених і фахівців, у тому числі на договірній основі, працівників центральних і місцевих органів виконавчої влади, недержавних організацій;

3) одержувати інформацію, документи й матеріали від державних органів і органів місцевого самоврядування, підприємств, установ, організацій усіх форм власності і їх посадових осіб;

4) користуватися відповідними інформаційними базами даних державних органів, державними, у тому числі урядовими, системами зв'язку й комунікацій, мережами спеціального зв'язку й іншими технічними засобами;

5) скликати наради, створювати комісії й робочі групи;

6) брати участь у проведенні випробувань і прийнятті в експлуатацію продукції, яка виготовляється в Україні, а саме:

нової авіаційної техніки;

авіаційної наземної техніки;

аеродромного встаткування;

технічних засобів, які використовуються для надання послуг аеронавігаційного обслуговування цивільної авіації;

7) направляти інспекторів, які мають діюче свідчення літного складу, для виконання літних тренувань в авіакомпаніях і спеціалізованих навчальних закладах, а також для проходження тренувань на повітряних судах і комплексних тренажерах.

Державіаслужба України в процесі виконання покладених на неї завдань взаємодіє у встановленому порядку з іншими органами виконавчої влади, консультативними, дорадчими, і іншими допоміжними органами й службами, утвореними Президентом України, органами місцевого самоврядування, що відповідають органами іноземних держав і міжнародних організацій, а також підприємствами, установами й організаціями.

Державіаслужба України в межах своїх повноважень, на основі й при дотриманні Конституції України й законів України, актів і доручень Президента України, актів Кабінету Міністрів України, наказів Міністерства інфраструктури України й доручень Віце-прем'єр-міністра України - Міністра інфраструктури України видає накази організаційно-розпорядчого характеру, які підписує Голова Державіаслужби України.

Державіаслужбу України очолює Голова, якого призначають на посаду за поданням Прем'єр-міністра України, внесеним на підставі пропозицій Віце-прем'єр-міністра України - Міністра інфраструктури України, і звільняє з посади Президент України.

Структуру апарата Державіаслужби України затверджує її Голова за узгодженням з Віце-прем'єр-міністром України - Міністром інфраструктури України.

Штатний розклад, кошторис Державіаслужби України затверджує її Голова за узгодженням з Міністерством фінансів України.

Державіаслужба України є юридичною особою, має печатка із зображенням Державного Герба України й своїм найменуванням, власні бланки, рахунки в органах Державної казначейської служби України.

3 ТЕМА 2 СИСТЕМА ПОКАЗНИКІВ ЕКСПЛУАТАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ АВІАПІДПРИЄМСТВ

ПЛАН

- 2.1 Загальні показники роботи транспорту
- 2.2 Показники роботи повітряного транспорту, їх сутність і порядок розрахунків
- 2.3 Взаємодія аеропорту й авіакомпанії в умовах ринку і їх об'ємні показники роботи
- 2.4 Показники галузевої якості й ефективності

2.1 Загальні показники роботи транспорту

Будь-який вид транспорту має свою власну систему показників, яка склалася історично й відбиває його унікальність і неповторність, ураховує техніко-економічні й інші особливості. Однак багато показників є загальними для всіх видів транспорту. Умовно їх можна розділити на наступні групи:

- показники перевізної й вантажно-розвантажувальної роботи (вантажо - і пасажирообіг, обсяг перевезень вантажів і пасажирів, наведений вантажообіг, обсяг відправлення, обсяг прибуття);

- показники матеріально-технічної бази (довжина мережі шляхів сполучення, її густота, сумарна вантажопідйомність або тоннаж транспортних одиниць, сумарна енергетична потужність активних транспортних одиниць, пропускна й провізна спроможність елементів транспортної мережі);

- показники експлуатаційної роботи (середня вантажонапруженість, середня дальність перевезень, швидкість доставки вантажів, використання вантажопідйомності рухливого складу й час його обороту, середньодобовий пробіг);

- показники фінансові й економічної ефективності (собівартість, продуктивність праці, фондоддача, фондомісткість, доходи, витрати, прибуток, рентабельність).

Діяльність транспорту неможливо спланувати й оцінити без такого комплексу показників, за допомогою яких вимірюється обсяг і якість його роботи.

Так, наприклад, розглянемо показники перевізної роботи. Розрізняють показники кількісні (об'ємні) і якісні. Такий розподіл достатньо умовний, тому що в принципі кожний кількісний показник характеризує якість, і навпаки. Однак дана класифікація встановилася.

До категорії кількісних показників відносяться:

- перевезення вантажів у тоннах (т);
- вантажообіг у тонно-кілометрах (т-км);
- перевезення пасажирів (чол.);
- пасажирообіг у пасажиро-кілометрах (пас-км).

Облік за цими показниками звичайно ведеться наростаючим підсумком щодоби, за декаду, місяць, квартал і рік. У практиці окремих транспортних міністерств, роблять підрахунок середньодобової роботи відповідно за декаду, місяць, квартал і рік.

Слід мати на увазі, що обсяг роботи транспорту по перевезенню вантажів частіше оцінюють показником відправлення вантажів, а в деяких випадках показником - прибуття вантажів. Для будь-якого виду транспорту в цілому розміри перевезення, відправлення й прибуття вантажів за більш-менш тривалий період практично однакові (без обліку експорту й імпорту). Але, для відповідних підрозділів, наприклад, окремих залізниць, річкових і морських пароплавств, автотранспортних управлінь і підприємств кількість перевезених, відправлених і прибулих вантажів, як правило, буде різним, оскільки в обсяг перевезених вантажів входять не тільки відправлена продукція з даного підрозділу, але й прийнята від сусідніх підрозділів, а також здана

в сусідні підрозділи. Для таких підрозділів виникає необхідність ведення показників вивозу й ввозу, а також показників транзиту й місцевого повідомлення. Під ввозом розуміють кількість тонн вантажу, що надійшов за обліковий період для клієнтів, розміщених у межах даного транспортного підрозділу. Вивозом називається кількість тонн вантажу, вивезеного з підприємств клієнтури за межі даного транспортного підрозділу. Транзит - це та продукція, яка зроблена й спожита за межами даного транспортного підрозділу й лише перевезена по його мережі. До місцевого сполучення відноситься продукція, яка зроблена й спожита в межах даного підрозділу.

Очевидно, загальний обсяг перевезеного вантажу кожним даним підрозділом транспорту складається із ввозу, вивозу, транзиту й місцевого сполучення.

Обсяг перевезення вантажів (планований і фактично виконаний) окремими підрозділами й у цілому по даному виду транспорту визначається шляхом підсумовування всіх відправлених (перевезених) тонн вантажу із усіх пунктів даного підрозділу або мережі в цілому:

$$p_1 + p_2 + \dots + p_n = \Sigma p, \quad (2.1)$$

де: $p_1, p_2, p_3, \dots, p_n$ - кількість вантажу (у тоннах), відправленого відповідно з 1-го, 2-го, ... n-го пункту мережі за певний період часу.

Обсяг перевезення пасажирів звичайно визначається за рік за формулою:

$$a_1 + a_2 + \dots + a_n = \Sigma a, \quad (2.2)$$

де: a_1, a_2, \dots, a_n — число відправлених (перевезених) пасажирів відповідно з 1-го, 2-го, ... n-го пунктів.

Обсяг перевезень координується з основними показникам усіх галузей економіки. Він дозволяє судити про якість транспортного обслуговування галузей економіки, порівнюючи обсяг виробництва товарів або чисельність жителів з обліком рухомості населення з обсягами перевезених вантажів або пасажирів.

Можна також розраховувати обсяг доходів від реалізації послуг.

Вантажообіг є синтетичним показником, що враховує не тільки масу (тоннаж) перевезеного вантажу, але й відстань його перевезення. Вантажообіг визначається за наступною формулою:

$$p_1 l_1 + p_2 l_2 + \dots + p_n l_n = \Sigma p l, \quad (2.3)$$

де: $p_1 l_1, p_2 l_2, \dots, p_n l_n$ - вантажообіг окремих партій (p_1, p_2, \dots, p_n) при відповідній відстані їх перевезення (l_1, l_2, \dots, l_n).

Вантажообіг часто обчислюється не тільки по загальній масі вантажів, але й по окремих найважливіших найменуваннях.

Пасажирообіг визначається як сума добутків числа пасажирів на відповідну відстань їх перевезення й визначається за формулою:

$$a_1 l_1 + a_2 l_2 + \dots + a_n l_n = \Sigma a l, \quad (2.4)$$

де: l_1, l_2, \dots, l_n відповідна дальність перевезення кожної групи пасажирів.

Розміри пасажирообігу залежать від транспортної рухливості населення, тобто числа поїздок у рік, що приходяться на одного жителя, і середньої дальності поїздок, а також від рівня життя населення.

Вантажо- і пасажирообіг є для економіки вторинними показниками, але для транспорту вони дуже важливі, тому що на їхній основі проводяться розрахунки необхідної кількості транспортних засобів для перевезення даного обсягу вантажів з урахуванням конкретних умов експлуатації, кількості палива, запасних частин і інших витрат, необхідних підприємству для нормальної роботи.

Вантажообіг і **пасажиरोобіг** нерідко називають продукцією транспорту. Так як всі види універсального транспорту здійснюють і вантажні, і пасажирські перевезення, виникає необхідність визначення загальної сумарної їхньої роботи з вантажного й пасажирського руху. Із цією метою введений показник наведеного вантажообігу.

Наведений вантажообіг на різних видах транспорту розраховується за формулою:

$$\Sigma pl + K\Sigma al = \Sigma pl_{\text{навед.}} \quad (2.5)$$

де: K - коефіцієнт переведення пасажиро-кілометрів у тонно-кілометри.

При визначенні наведеного вантажообігу на різних видах транспорту використовуються різні величини цього коефіцієнта.

Так, на залізничному, водному й автомобільному транспорті протягом довгого часу використовували $K = 1$, виходячи з існуючої в минулому рівності собівартості 1 ткм і 1 пас.-км. У наш час собівартість 1 пас.-км суттєво вище собівартості 1 ткм, однак величина коефіцієнта на залізничному й водному транспорті не змінюється, щоб не порушувати порівнянності звітних цифр за минулі роки.

На повітряному транспорті при підрахунку наведеного вантажообігу K ухвалюється рівним 0,09, оскільки тут пріоритет віддається ваговому навантаженню транспортних засобів, що має пряме значення для безпеки польоту й для визначення витрат палива. У цьому випадку величина K , визначається, виходячи із середньої ваги пасажира з багажем.

Періодично в колах фахівців транспорту виникають дискусії про пріоритетність названих показників у вантажному й пасажирському русі. Довгий час домінуючим показником вантажної роботи вважався вантажообіг у тонно-кілометрах, оскільки він відбиває механічну роботу, виконувану транспортом, і комплекс пов'язаних з нею інших важливих показників (потреба в парку рухомого складу, витрати палива, чисельність обслуговуючого рухомий склад персоналу, обсяг ремонту й інші). Однак кілька років назад у якості основного показника плану був визнаний обсяг перевезень (у тоннах), а вантажообіг збережений у якості допоміжного розрахункового показника. Головним доводом для цього послужило прагнення перешкодити спробам ряду підприємств збільшувати тонно-кілометрову роботу переважно за рахунок далеких перевезень, часто не виправданих з погляду державних інтересів.

Як показав досвід, після прийняття нового оціночного показника (тонн) деякі працівники транспорту стали необґрунтовано відсувати на другий план перевезення на далекі відстані й віддавати пріоритет короткопробіжним. І якщо раніше були розкриті численні факти приписок невиконаних тонно-кілометрів, те тепер для названих осіб зберігається можливість приписки не перевезених тонн. Отже, при виборі основних показників для планування й оцінки роботи транспорту не можна виходити із прагнення відгородити транспорт і державу від зловживань. Попередження викривлень обліку й звітності знаходиться на шляху виховання в працівників транспорту почуття боргу й відповідальності. Досвід підтверджує необхідність використання в практиці двох згаданих показників.

У пасажирському русі головним показником вважається пасажирообіг. Слід помітити, що спроби оцінити пасажирську роботу транспорту також одним з названих показників навряд чи продуктивні через специфіку транспорту, досить докладно освітленої вище.

При плануванні, аналізі й обліку пасажирської роботи транспорту часто використовується **показник середньої дальності перевезення пасажирів**, який визначається за формулою:

$$l_{\text{ср. п}} = \frac{\Sigma al}{\Sigma a} \quad (2.6)$$

де: $l_{\text{ср. п}}$ – середня дальність перевезення пасажирів.

Цей показник обчислюється в цілому по загальному потоку пасажирів і за окремими сполученнями. Найчастіше виділяються потоки приміських і міських пасажирів. За аналогічною

формулою визначається показник середньої дальності перевезення 1 тонни вантажів. Середню дальність розраховують як по всьому вантажопотоку, так і по окремих видах вантажів.

Важливим якісним показником перевізної роботи для кожного виду транспорту є швидкість доставки вантажів і відповідно пасажирів на всьому шляху їх проходження від пункту первісного відправлення до пункту призначення.

Якщо відомі середня дальність перевезення 1 т. вантажів і відповідно одного пасажирів й середній час, витрачений на перевезення однієї тонни вантажу (пасажирів) від пункту відправлення до пункту призначення, то швидкість доставки визначається за формулою:

$$U_{\text{дост}} = \frac{l_{\text{ср}}}{t_{\text{ср}}}, \quad (2.7)$$

де: $U_{\text{дост}}$ – швидкість доставки;

$l_{\text{ср}}$ - середня дальність перевезення 1 тонни вантажів і відповідно одного пасажирів;

$t_{\text{ср}}$ - середній час, витрачений на перевезення однієї тонни вантажу (пасажирів) від пункту відправлення до пункту призначення.

Швидкість доставки вантажів (пасажирів) може бути також визначена за формулою:

$$v_{\text{дост}}^r = \frac{\sum pl}{\sum pt} \text{ и } v_{\text{дост}}^п = \frac{\sum al}{\sum at}, \quad (2.8), (2.9)$$

де: pl і al - вантажообіг (у ткм) або відповідно пасажирообіг;

pt і at сумарний час у тонно-годинах або відповідно пасажиро-годинах, витрачений на перевезення вантажів або пасажирів на всьому шляху проходження.

Періодично підраховується й аналізується безпосередній час або строки доставки. Однак періодичний облік швидкості й часу доставки проводиться тільки в рамках кожного окремого виду транспорту. Для вантажів (пасажирів), перевезених у змішаних повідомленнях, облік швидкості й часу доставки здійснюється в порядку разових обстежень.

2.2 Показники роботи повітряного транспорту, їх сутність та порядок розрахунку

Показники роботи повітряного транспорту				
Обсяг транспортної продукції	Технічні	Експлуатаційні	Економічні	Якості та ефективності транспортного процесу
Обсяг відправлень	Провізна спроможність	Годинна продуктивність ПС	Виручка	Середня дальність перевезення
Обсяг перевезень	Пропускна спроможність	Швидкість руху (рейсова)	Витрати та себівартість перевезень	Швидкість доставки
Пасажирообіг	Кількість одиниць ЛВП та їх потужність	Річний наліт годин	Прибуток	Безпека польотів
Вантажообіг	Потужність засобів автоматизації та механізації		Норма прибутку	Регулярність польотів
Наведений вантажообіг	Забезпеченність регіону мережею ПЛ		Рентабельність	

Рисунок 2.1 – Система основних показників роботи повітряного транспорту

З метою планування і аналізу діяльності авіаційних підприємств застосовується відповідна методика розрахунку показників роботи повітряного транспорту (основні відображені на рисунку 2.1):

1 Коефіцієнт зайнятості пасажирських крісел $f_{кпс}$ - характеризує використання крісел літака. Він визначається розподілом виконаних пасажиро-кілометрів $\Sigma P_{в\ пас}$ на граничні пасажиро-кілометри (крісло-кілометри) $\Sigma r_{l\max\ пас}$.

$$f_{кпс} = \Sigma P_{в\ пас} / \Sigma r_{l\max\ пас}, \quad (2.14)$$

2 Реальна швидкість доставки пасажирів з пункту відправлення в пункт призначення V -визначається діленням довжини повітряної лінії між даними пунктами L на час, який витрачається пасажиром на поїздку повітряним транспортом ΣT :

$$V = L / \Sigma T, \quad (2.15)$$

де:

ΣT - час, який витрачається на поїздку, складається із часу транспортування з населеного пункту в аеропорт $tr1$; очікування в аеропорті відправлення $t01$; польоту, включаючи зупинки в проміжних аеропортах tn ; очікування в аеропорті призначення $t02$; транспортування з аеропорту в населений пункт $tr2$:

$$T = tr1 + t01 + tn + t02 + tr2, \quad (2.16)$$

З наведеної формули видно, що загальний час, який витрачається на поїздку повітряним транспортом, складається з льотного й наземного. Наземний час у середньому становить близько 3-3,5 год.

3 Наліт годин на обліковий літак, вертоліт Σat - показник, що характеризує ефективність використання літаків і вертольотів. Визначається підсумовуванням нальоту годин літаками й вертольотами різних типів транспортної авіації.

Наліт годин прийнято підрозділяти на: *виробничий*, який виконується при здійсненні комерційних польотів, і *невиробничий*. До складу *невиробничого* нальоту годин включаються *тренувальний* і *допоміжно-службовий* нальоти. *Тренувальний наліт* годин включає літний час, який витрачається на підготовку літно-піднімального й командно-літного складу. *Допоміжно-службовий наліт* - це польоти командного складу для перевірки роботи підрозділів на місцях; польоти, пов'язані з випробуванням у повітрі літака, двигунів і приладів після технічного обслуговування; перегін літака в ремонт, з ремонту або на нове місце базування. *Під невикористаним нальотом* годин розуміються польоти, здійснення яких не є необхідним для роботи авіакомпанії, наприклад повернення з рейсу при погіршенні погодних умов, повернення в результаті виявлених у польоті несправностей і т.д.

4 Середній наліт годин $Wч$ на один літак облікового парку визначається розподілом загального нальоту годин літаками й вертольотами облікового парку $\Sigma Wч$ на середньообліковий парк літаків і вертольотів Σn обл:

$$Wч = \Sigma Wч / \Sigma n \text{ обл}, \quad (2.17)$$

5 Комерційне завантаження літака $qн$ визначається розподілом загальної роботи в наведених тонно-кілометрах $\Sigma q_{л\навед.}$ на число кілометрів (наліт) $\Sigma W_{км}$, виконаних літаками або вертольотами даного типу:

$$qн = \Sigma q_{л\навед.} / \Sigma W_{км}, \quad (2.18)$$

При розрахунках планового комерційного завантаження необхідно дотримувати наступної умови:

$$G_{ком}^{пл} \leq G_{ком}^{гран}, \quad (2.19)$$

Планове комерційне завантаження одного рейсу включає вагу пасажирів, вантажів і платного багажу.

Вага планового пасажирського завантаження одного рейсу визначається за формулою:

$$G_{нас}^{пл} = \gamma_{зк} \times n_{к.р} \times 0,09, \text{ т}, \quad (2.20)$$

де:

$\gamma_{зк}$ - зайнятість крісел, %;

$n_{кр}$ - кількість крісел на борту ПС.

$$\text{Вага вантажу й платного багажу: } G_{вант}^{пл} = G_{ком}^{пл} - G_{пас}^{пл}, \quad (2.21)$$

6 Коефіцієнт використання комерційної вантажопідйомності літаків f_k - показник, що характеризує використання їх нормативної комерційної вантажопідйомності. Визначається розподілом наведених тонно-кілометрів $\Sigma q l_{np}$ на максимальний обсяг наведених тонно-кілометрів $\Sigma q l_{maxnp}$:

$$f_k = \Sigma q l_{np} / \Sigma q l_{maxnp}, \quad (2.22)$$

Під граничним обсягом наведених тонно-кілометрів розуміють суму граничного пасажирообігу (сума добутоків числа крісел на пройдені відстані) і граничного вантажообігу (можливий граничний вантажообіг при повному використанні нормативної комерційної вантажопідйомності літаків).

7 Технічна дальність польоту $L_{техн}$ - найбільша відстань, яку літак (вертоліт) може пролетіти при штилі щодо землі, повністю витративши заправлене в його баки паливо до моменту посадки.

8 Практична дальність польоту $L_{практ}$ - відстань, яку літак (вертоліт) може пролетіти щодо землі при залишку передбаченого для навігаційного запасу палива в баках до моменту посадки літака.

9 Крейсерська швидкість $V_{кр}$ - відстань, пройдена в одиницю часу при рівномірному, прямолінійному горизонтальному польоті літака й роботі двигунів на крейсерському режимі й розрахункових висоті польоту й масі літака.

10 Рейсова швидкість V_p - середня відстань, пройдена літаком в одиницю часу (без обліку часу посадок у дорозі) у штиль. Обчислюється з урахуванням витрат льотного часу на всіх етапах польоту від розбігу до посадки:

$$V_p = L_{\delta n} / t_{\delta n} \text{ км/год}, \quad (2.23)$$

де:

$L_{\delta n}$ - дальність безпосадкового польоту;

$t_{\delta n}$ - тривалість безпосадкового польоту.

11 Комерційна швидкість ($V_{ком}$) - відстань, пройдена в одиницю часу від розбігу в початковому до посадки в кінцевому аеропорті з урахуванням зупинок у проміжних аеропортах:

$$V_{ком} = L_v / (t_{\delta n} + t_{ст}), \text{ км/год}, \quad (2.24)$$

де:

L_v - довжина повітряної лінії, км;

$t_{ст}$ - час стоянки літака в проміжних аеропортах лінії, год.

Комерційну швидкість часто називають швидкістю доставки. За умови безпосадкового польоту комерційна й рейсова швидкості рівні.

Приклад.

Якщо повітряна лінія зв'язує два аеропорти і її довжина рівна 1800 км, при польоті літака на цьому маршруті витрачено 3 год, то рейсова й комерційна швидкості будуть рівні й складуть 600 км/год. $V_p = 1800 / (3+0)$.

Однак якщо на цій повітряній лінії будуть здійснюватися дві посадки з годинною стоянкою в кожному проміжному аеропорті ($t_{ст} = 2 \text{ год}$), то при незмінній рейсовій швидкості (600 км/год) комерційна зменшиться й складе 360 км/год. $V_p = 1800 / (3+2)$.

12 Продуктивність літака – обсяг транспортної продукції, виконаної літаком (вертольотом) за 1 рік.

Цей показник може бути визначений для всього парку літаків і по кожному їхньому типу.

$$A_{год} = W_{год.ткм} / N_{вс}, \text{ткм/рік}, \quad (2.25)$$

де:

$W_{год.ткм}$ – наведений вантажообіг за рік, ткм;

$N_{вс}$ – кількість ПС прийнятих для здійснення авіаперевезень по даному рейсу.

13 Годинна продуктивність польотів – кількість перевезених пасажирів і вантажів за одну годину.

$$A_{час} = \frac{W_{ткм}^{річ}}{W_{год}^{річ}}, \quad (2.26)$$

де:

$W_{ткм}^{річ}$ – вантажообіг по ПЛ за рік;

$W_{год}^{річ}$ – річний наліт годин по ПЛ.

14 Річний наліт годин по ПЛ.

$$W_{год}^{річ} = tp \times N_{рейс}^{річ}, \quad (2.27)$$

де:

tp – тривалість одного рейсу за розкладом, годин;

$N_{рейс}^{річ}$ – кількість одинарних рейсів за рік.

Перевезення пасажирів і вантажів на повітряному транспорті виконується *регулярними* й *нерегулярними* перевізниками.

Регулярні перевізники – це авіапідприємства, які здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, пошти як на регулярній, так і на договірній основі. До регулярних перевезень відносяться польоти, заплановані й виконані відповідно до опублікованого розкладу за плату, а також додаткові польоти, викликані перевантаженням регулярних рейсів.

Нерегулярними перевізниками називаються підприємства, що здійснюють комерційні перевезення вантажів і пасажирів для потреб підприємств і населення на нерегулярній основі (чартерні польоти, спецрейси, туристські маршрути).

Облік виконаних перевезень ведеться роздільно для цих груп перевізників. У середині груп перевезення підрозділяються на місцеві, внутрішні й міжнародні.

Місцеві перевезення – обидва пункти рейсу, тобто початковий і кінцевий перебувають на території регіону, краю, області.

Внутрішні перевезення – між пунктами рейсу, розташованими в межах територіальних кордонів України.

До міжнародних відносяться перевезення, при яких один з пунктів рейсу перебуває за межами державного кордону України.

При обліку перевезень одиницею спостереження є літако-виліт. Первинним документом – зведена завантажувальна відомість, яка засвідчує посадку пасажирів і здачу вантажу на літак в аеропортах відправлення, приймання з літака всього його завантаження в аеропортах призначення й здійснення літаком перевезення. Заповнення зведеної завантажувальної відомості проводиться в трьох екземплярах на основі відомості реєстрації пасажирів і багажу, а також поштово-вантажної відомості. Перший екземпляр зведеної завантажувальної відомості передається екіпажу й служить для обліку його роботи, другий екземпляр передається у відділ перевезень найближчого аеропорту посадки (де буде виписана нова відомість на наступну ділянку польоту), третій екземпляр залишається в початковому аеропорті для обліку виконаних перевезень.

У зведеній завантажувальній відомості відзначаються аеропорти відправлення й призначення, тип, номер, приналежність літака, номер рейсу, дата вильоту, аеропорт першої посадки, по кожному аеропорту призначення проставляються дані про число первісних і транзитних пасажирів, вагу багажу, пошти, вантажу.

Первісними називаються відправлення, які відправляються з даного аеропорту. До транзитних відносяться такі відправлення, які спочатку були відправлені з іншого аеропорту, а з даного аеропорту, який є проміжним, відправляються в напрямку подальшого проходження.

Дані зведених завантажувальних відомостей використовуються для складання «звіту про рейс» і розрахунків показників роботи авіапідприємств.

15 Показник «відправлено пасажирів» по підприємству (ПВ) визначається так:

$$\text{ПВ} = \text{ПП} + \text{ПТ}, \quad (2.28)$$

де:

ПП - число початково відправлених пасажирів, осіб.;

ПТ - число пасажирів, відправлених транзитом, осіб.

16 Показник «відправлено пасажирів» у цілому на повітряному транспорті визначається як сума початково відправлених пасажирів по всіх підприємствах:

$$\text{ПВЦ} = \sum \text{ПП}, \quad (2.29)$$

де: $\sum \text{ПП}$ - число початково відправлених пасажирів по кожному підприємству.

Аналогічно визначаються відправлення вантажу (включаючи багаж) і пошти.

Виконані початкові відправлення пасажирів, пошти й вантажів групуються по аеропортах призначення. Це дозволяє використовувати шахові таблиці для вивчення кореспондентських зв'язків між аеропортами країни.

17 Показник «перевезено пасажирів» по підприємству (П) відповідає показнику «відправлено пасажирів», а саме:

$$\text{П} = \text{ПВ}, \quad (2.30)$$

18 Число пасажирів, перевезених у цілому повітряним транспортом (ППЦ), дорівнює сумі початково відправлених пасажирів по всіх підприємствах:

$$\text{ППЦ} = \text{ПВЦ}, \quad (2.31)$$

Обсяг транспортної роботи для транспортного підприємства, виконаний на власному літако-вертолітному парку, показує експлуатаційний тонно-кілометраж. Він складається з обсягу роботи, виконаного під час перевезення пасажирів, і обсягу роботи під час перевезення пошти й вантажу.

Для обчислення загального обсягу транспортної роботи під час перевезення пасажирів спочатку обчислюється пасажиро-кілометраж (пасажирообіг) по кожній ділянці польоту шляхом множення числа пасажирів на борту на відстань ділянки, потім дані підсумовуються. Аналогічно обчислюється поштово-вантажний тонно-кілометраж.

19 Загальний експлуатаційний (наведений) тонно-кілометраж (вантажобіг) визначається так:

$$\sum \text{рI}_{\text{прив}} = \sum \text{рI} + 0,09 \times \sum \text{аI}, \quad (2.32)$$

де:

$\sum \text{рI}$ - поштово-вантажний експлуатаційний вантажообіг, ткм;

$\sum \text{аI}$ - експлуатаційний пасажирообіг, пас.-км;

0,09 - коефіцієнт переведення пасажиро-кілометрів у тонно-кілометри (маса одного пасажирів з ручною поклажею, прийнята з ваговою характеристикою, рівної 90 кг).

Загальний обсяг транспортної роботи в цілому по повітряному транспорті визначається як сума обсягу роботи із усіх підприємств.

Обсяг виконаної транспортної роботи в цілому по повітряному транспорту також характеризується показниками «тарифний пасажирообіг» або «тарифний вантажообіг».

20 Тарифний пасажирообіг визначається формулою:

$$\sum aIT = \text{ППі} \times li, \quad (2.33)$$

де:

ППі - число первісно відправлених пасажирів з і-го аеропорту до і-го аеропорту;

li - тарифна відстань від і -го до і-го аеропорту, км.

При цьому слід мати на увазі, що в цілому по повітряному транспорту експлуатаційний пасажирообіг (або вантажообіг) дорівнює тарифному пасажирообігу (або вантажообігу).

21 Виконаний пасажирообіг – показник, обчислювальний множенням фактичної кількості комерційних пасажирів, перевезених на кожному етапі польоту на довжину етапу. Одиниця вимірювання *пас.-км (пасажиро-кілометр)* – перевезення 1 пасажирів на відстань 1 кілометр.

22 Граничний пасажирообіг – показник, обчислювальний множенням числа пасажирських крісел на кожному етапі польоту на довжину етапу.

23 Граничний тонно-кілометраж – показник, обчислювальний множенням кількості комерційного завантаження (пасажирів, вантаж і пошта) на кожному етапі польоту на довжину етапу.

Обсяг виконаної роботи авіакомпанії може оцінюватися по авіалініях, за типами повітряних суден і за видами перевезень. За видами перевезень розрізняють:

- регулярні авіаперевезення, виконані на регулярних рейсах;
- нерегулярні авіаперевезення, виконані на нерегулярних (чартерних) рейсах;
- внутрішні авіаперевезення, виконані на рейсах, коли всі пункти виконуваного рейсу перебувають на території суб'єкта України;
- міжнародні авіаперевезення, авіаперевезення виконані на міжнародних рейсах.

Угрупування перевезень за родом вантажу на повітряному транспорті не виконують. Для виявлення структури перевезених вантажів використовують вибірковий метод.

При аналізі перевезень обчислюють середню відстань перевезення пасажирів й середню відстань перевезення 1 тонни вантажу.

На повітряному транспорті також визначаються наступні експлуатаційні показники.

24 Літако кілометри - сума відстаней виконаних етапів польоту на всіх типах повітряних суден відповідно по кожному виду сполучення.

25 Відправлення повітряних суден — сума відправлень повітряних суден з аеропортів на всіх виконаних рейсах і типах повітряних суден відповідно по кожному виду сполучення.

2.3 Взаємодія аеропорту й авіакомпанії в умовах ринку і їх об'ємні показники роботи

Після поділу об'єднаних авіакомпаній на два самостійні авіапідприємства: аеропортівне й авіатранспортне, аеропорт стає місцем перетинання інтересів різних партнерів і різних видів діяльності для здійснення повітряних перевезень. Роль аеропорту полягає в тому, щоб об'єднати партнерів і користувачів для створення унікального продукту - авіаперевезення.

Аеропорти, що володіють багатофункціональними виробничими й суспільними фондами й виступаючи як природні монопольні структури на ринку авіаперевезень, одночасно повністю залежать від цього ринку.

Таким чином, новий статус аеропортівних і авіатранспортних підприємств і поява одночасна різних форм власності авіапідприємств зажадав установа нових організаційних основ для їхньої взаємодії при повітряних перевезеннях.

Основні функції аеропорту зводяться до забезпечення наземного обслуговування авіаперевезень і, як правило, ця служба для внутрішніх і міжнародних перевезень на різних етапах реформування становила від 20 до 15% вартості авіаперевезення.

Закордонні дані відповідають цим показникам, однак слід зазначити, що цей відсоток включає вартість власного обслуговування авіакомпанії, а наземне обслуговування, надаване безпосередньо для обслуговування авіаперевезення, становить від 7 до 9%.

Основні аеропортівні послуги по наземному обслуговуванню авіаперевезень наведені в табл. 2.1.

Таблиця 2.1 Основні аеропортові послуги по наземному обслуговуванню авіаперевезень

Авіаційні послуги			Неавіаційні послуги
Послуги з обслуговування авіакомпаній	Послуги з обслуговування пасажирів	Послуги з обслуговування клієнтів	Послуги з обслуговування пасажирів, клієнтів, авіакомпаній
зліт та посадка ПС; оперативне обслуговування ПС; обслуговування екіпажів та ін.	обслуговування пасажирів при зустрічі та посадці ПС; реєстрація пасажирів; обробка багажу; спец контроль та ін.	обробка вантажів та пошти; продаж авіа білетів та ін.	торгівельні; пункти харчування; паркінги; готелі; дозвілля та ін.

Як видно з табл. 2.1, частина послуг, надаваних аеропортом, може виконуватися персоналом авіакомпанії або незалежних компаній.

Отже, при поділі на дві організаційні структури: аеропорт і авіакомпанію залишається їхня взаємодія у виробничій сфері наземного забезпечення й організації повітряних перевезень, принаймні, при наземному обслуговуванні пасажирів і повітряних суден. При цьому комплекс надаваних послуг може бути диференційований щодо виконавців. Послуги, що включають використання аеродрому, системи керування повітряним рухом і безпосередньо обслуговування зльоту й посадки ПС, оперативне технічне обслуговування ПС, як правило, відносяться до державного сектору управління аеропортом.

Послуги, що включають використання комплексів службово-технічної території аеропорту, зокрема, аеровокзал, можуть бути віднесені до приватного сектору й виконуються різними виконавцями-партнерами. Тим самим авіакомпаніям надається можливість вибору найбільш вигідної взаємодії з аеропортом, а в остаточному підсумку, вибору відповідного виконавця. Альтернативними виконавцями наземних послуг із забезпечення авіаперевезень може бути персонал аеропорту, авіакомпанії власної або іноземної, а також агентських (хендлінгових) компаній, контрольованою і/або, що підкоряється безпосередньо аеропорту або авіакомпанії. Природно, застосування того або іншого варіанта взаємодії залежить від умов роботи й стану авіапідприємства, аеропорту, авіакомпанії партнерів - агентських і хендлінгових компаній.

Набір послуг, що становлять наземне обслуговування авіаперевезень, визначений IATA й представлений в "Договорі про наземне обслуговування" - ("Standart Ground Handling Agreement" IATASGHA, ANM810, 1998 р.)

Виконавці або постачальники різного виду послуг по наземному обслуговуванню можуть бути представлені:

- операторами аеропорту;
- представниками авіакомпаній;
- незалежними агентськими або хендлінговими компаніями.

Поняття "незалежна компанія" є умовним, окремі закордонні компанії дійсно працюють в аеропортах на умовах приватних власників того або іншого комплексу аеропорту, наприклад, британська хендлінгова компанія "Seriair", що входить в альянс "Industrial Cleaning Group". Більшість так званих незалежних компаній управляється операторами аеропорту або керуючими авіакомпаній на основі договорів. Таким чином, взаємодія аеропорту з авіакомпаніями представляє різноманітні форми з різною кількістю учасників, що виконують ті або інші послуги.

Головний оператор аеропорту повинен дуже уважно відноситися до оцінки учасників процесу наземного обслуговування. Критерії оцінки можуть бути наступними:

- ефективність надаваних послуг, включаючи життєздатність і рентабельність компанії;
- чесність відносно правил конкуренції;
- відповідальність щодо забезпечення безпеки і якості.

Характеризуючи учасників за цими критеріями, слід урахувати їхні основні цілі. Основна мета адміністрації наземного обслуговування авіакомпанії полягає в тому, щоб забезпечити краще обслуговування власних рейсів, використовуючи власні стандарти. В остаточному підсумку наземне обслуговування не є основним бізнесом авіакомпанії, і вона може передати цей

бізнес третій особі по досить низьких цінах, розглядаючи цю діяльність як доповнення до основної.

Варіанти систем взаємодії аеропорту й авіакомпанії, а також умови їх використання наведені в табл. 2.2.

Для агентських і хендлінгових компаній наземне обслуговування авіаперевезень є основним бізнесом, відповідно, вони повинні ефективно розбудовуватися й удосконалювати якість надаваних послуг, і як будь-яка приватна компанія в конкурентному середовищі, повинні нарощувати свій імідж і конкурентоспроможність, доводячи якість виконуваних послуг до необхідних замовниками стандартів.

В організаційній виробничій системі повітряного транспорту аеропорт є підприємством, авіаційна діяльність якого включає:

- забезпечення злітно-посадочних операцій повітряних суден;
- обслуговування авіаперевізників (екіпажів), пасажирів (приймання, відправлення) і клієнтури;
- обробку (приймання, відправлення) багажу, пошти й вантажу;
- технічне й комерційне обслуговування ПС;
- експлуатацію аеродрому, аеровокзалу;
- забезпечення зберігання й заправлення ПС ПММ;
- експлуатацію засобів забезпечення технічних процесів у зоні аеропорту теплом, електроенергією, транспортом і зв'язком та ін.

Таблиця 2.2

**Варіанти систем взаємодії й умови їх застосування
при наземному обслуговуванні**

Система	Використання	Склад доходів	Склад витрат
1	2	3	4
Варіант 1. Роботи повністю виконує аеропорт	Аеропорти (I-III клас), які мають відповідний склад персоналу, обладнання, засобів механізації та ін. Експлуатується авіакомпаніями, які в змозі сплачувати своєчасно і у повному обсязі всі послуги аеропорту	Аеропортові збори: за зліт-посадку; забезпечення авіаційної безпеки; за понад нормативну стоянку; за користування аеровокзалом; за метеозабезпечення. Тарифи за наземне обслуговування: комерційне обслуговування ПС; за обслуговування пасажирів; використання технічних засобів при обслуговуванні ПС; ціни на авіа ПММ; забезпечення бортхарчуванням та ін. Ціни за додаткові послуги аеропорту: забезпечення авіа ПММ; МС на аеродромі; МС в ангарі; оренда реєстраційних стійок; обробка трансферних вантажів та пошти; медогляд екіпажу; аеронавігаційна документація; обслуговування VIP та бізнес-класу; обладнання, матеріали, спеціалісти та ін.	Більша кількість персоналу у виробничому підрозділі; Підготовка всього обладнання та всіх засобів механізації і ін. в технічному підрозділі; Закупка палива; Підготовка аеродрому до злітно-посадочних операцій; Аеродромна служба; Служба СОП; Служба по технічному обслуговуванню ПС; Служба бортхарчування та ін. Оплата праці, податки, матеріально-технічні ресурси.

Продовження табл. 2.2

1	2	3	4
Варіант 2. Частину робіт виконує аеропорт, частину робіт – хендлінгові компанії	Аеропорти (I-III клас), які мають невеликий кваліфікаційний склад персоналу, регіон місцезнаходження дозволяє використовувати хендлінгові компанії.	Аеропортові збори, Частину доходів віддає відповідно до умов договорів іншим компаніям.	Менше персоналу, ніж для системи 1 та скорочені витрати на закупівлю палива, запасних частин та інше обладнання.
Варіант 3. Частину робіт виконує аеропорт, частину робіт – авіакомпанія.	Аеропорти (I-IV клас), експлуатують авіакомпанії, які мають ліцензію на наземне обслуговування.	Аеропортові збори. Додаткові послуги. Оплата оренди.	Менше персоналу, ніж для 1-го варіанту, може не бути СОП, немає служби бортхарчування.
Варіант 4. Аеропорт у повному обсязі виконує обслуговування базової авіакомпанії та частину робіт виконує по обслуговування транзитних авіакомпаній	Аеропорт тісно пов'язаний з авіакомпанією, яка від нього відділилася та обслуговує її у більш м'якому режимі, роблячи знижки на оплату послуг по наземному обслуговуванню.	Аеропортові збори. Тарифи за наземне обслуговування базової авіакомпанії. Ціни за додаткові послуги базовій авіакомпанії і транзитним авіакомпаніям. Оплата оренди обладнання, приміщень та транспортних засобів.	Менше персоналу, ніж для 1-го варіанту, менше витрат на паливо, запчастини та інше обладнання.
Варіант 5. Про взаємне надання послуг аеропортом та авіакомпанією.	Аеропорти (I-III клас) та сильні авіакомпанії, які мають рівний з аеропортом уставний капітал, преференції по їх розвитку та зацікавлені в розвитку аеропортам базування і/чи експлуатації.	Аеропортові збори.	Витрати на обслуговування авіакомпаній
Варіант 6. Роботи виконуються авіакомпаніями, які використовують виробничі фонди, що надаються аеропортом	Великі авіакомпанії, які мають ліцензії на виконання комерційного наземного обслуговування авіаперевезень.	Аеропортові збори за зліт-посадку. Оплата оренди.	Невелика кількість персоналу.
Варіант 7. Спільна взаємодія аеропорту, авіакомпаній, інших компаній.	У комбінації економічної та іншої рівноваги у положенні аеропорту і авіакомпаній та маючи можливості використання агентських компаній.	Аеропортові збори за зліт-посадку. Оплата оренди по договору.	Невелика кількість персоналу.

При поділі авіапідприємства на аеропорт і авіакомпанію в розпорядження аеропорту передається наступний комплекс будинків, споруджень і встаткування:

- будинку й спорудження пасажирсько-вантажного комплексу (терміналів);
- літне поле - аеродром, спеціально обладнана земельна ділянка з літними смугами, системою руліжних доріжок, перону, місць стоянок ПС і майданчиків спеціального призначення по обслуговуванню ПС;
- об'єкти УПР і радіонавігаційної посадки;
- будинку й спорудження для технічного обслуговування ПС;
- будинку й спорудження для зберігання й управління ПММ;
- будинку й спорудження по забезпеченню теплом, електроенергією, зв'язком і транспортом;
- будинку й спорудження допоміжного призначення.

У табл. 2.3 і 2.4 наведені функції й використовувані виробничі комплекси аеропорту й авіакомпаній.

У результаті поділу авіапідприємства на два самостійні підприємства: аеропорт і авіакомпанію, аеропорт одержує у своє розпорядження дорогі й багатофункціональні виробничі й суспільні фонди й стає монопольною структурою на ринку авіаперевезень.

Таблиця 2.3

Функції аеропорту та виробничі комплекси

Функції аеропорту	Виробничі комплекси
Обслуговування пасажирів, обробка багажу, вантажів та пошти	Аеровокзал, поштово-вантажний комплекс, авіатранспортний комплекс, комплекс засобів механізації
Обслуговування ПС	Аеродром, комплекс УПР, комплекс ПММ, комплекс технічного та комерційного обслуговування ПС (інженерно-авіаційна служба)
Забезпечення авіаційної безпеки	Служба безпеки польотів. Інспекція з безпеки польотів. Служба авіаційної безпеки.
Забезпечення технологічних процесів	Тепло-, електро-, світло- і санітарно-технічна служба; служба зв'язку; транспорту; метеорологічна та ін.
Забезпечення аварійно-рятувальних робіт	Аварійно-рятувальна служба
Забезпечення сфери сервісних послуг пасажиром та клієнтурі (харчування, торгівля, розваги, побутове обслуговування, медицина та ін.)	Орендні, лізингові та концесійні комплекси.
Забезпечення економічної ефективності та перспективи виробничого розвитку аеропорту.	Комерційна служба аеропорту.
Експлуатація, реконструкція та будівництво об'єктів та комплексів.	Експлуатаційні та будівельні служби
Забезпечення ЗЕД, заключення комерційних технічних та інших договорів та угод	Інформаційно-аналітична (менеджмент), комерційна, планово-економічна, юридична та ін. адміністративно-управлінські служби
Забезпечення екології та охорони навколишнього середовища на території аеропорту та суміжній території	Екологічна служба та служба охорони навколишнього середовища
Організація цивільної оборони мобілізованих об'єктів	Адміністративно-управлінська служба
Організація підготовки та перепідготовки кадрів	Служба маркетингу, служба по роботі з персоналом

Таблиця 2.4

Функції авіакомпанії та виробничі комплекси

Функції авіакомпанії	Виробничі комплекси
Льотна експлуатація ПС	Повітряні судна, авіадвигуни, запасні частини до ПС, льотні загони, будівлі, де виконуються роботи виключно льотного комплексу; технологічне обладнання (прибори, обчислювальна техніка та ін.)
Технічне обслуговування ПС*	Будівлі та спорудження для обслуговування на пероні; стаціонарне технологічне обладнання; прибори, обладнання, інструменти та ін.
Періодичне обслуговування ПС	Ангар та інші будівлі і спорудження; прибори, обладнання, інструменти.
Обслуговування авіаперевезень (комерційне обслуговування ПС на пероні, обслуговування пасажирів, обробка багажу, пошти та вантажів в аеровокзалі)*	Аеровокзал, готель; привокзальна площа зі спорудами та будівлями; вантажний склад; цех бортхарчування; технічні засоби та технологічне обладнання; авіатранспорт; спецтранспорт.
Підготовка персоналу*	Навчальні центри, класи; тренажерні комплекси.
Адміністративне управління*	Електронно-обчислювальна техніка, засоби та майно для управління виробництвом.

* - функції може виконувати аеропорт

Виходячи з перерахованого вище, можемо визначити основні об'ємні показники аеропорту й авіакомпанії.

Наприклад, для авіакомпанії такими показниками є:

- кількість виконаних рейсів з розподілом на внутрішні й міжнародні, пасажирські й вантажні;

- обсяг перевезень пасажирів, вантажу й пошти з розподілом на внутрішні й міжнародні;

- структура виконаних рейсів і обсягу перевезень за регіонами й напрямками т.д.

Для аеропорту основними об'ємними показниками діяльності є:

- кількість рейсів, що обслуговуються з розподілом на внутрішні й міжнародні;

- обсяг відправлень, прибуття й транзиту пасажирів, вантажу й пошти через аеропорт із розподілом на внутрішні й міжнародні відправлення;

- кількість авіакомпаній, що обслуговуються в аеропорті і т.д.

Дані показники, авіапідприємства відображують у статистичному звіті про роботу авіаційного транспорту. Для цього заповнюється спеціальна форма N 31- ЦА, яка представлена нижче (див. додаток А) і інструкція із заповнення (див. додаток Б).

2. 4 Показники галузевої якості та ефективності

Іншою, часто обговорюваною темою також і в інших галузях, є тема якості. Багато авіакомпаній працюють сьогодні над введенням цілої системи забезпечення якості, системою вже давно діючої на виробничих підприємствах. Але тому що авіакомпанія є, не чим іншим, як підприємством, що надають послуги, то розв'язок цього завдання представляється досить скрутним. Практично не існує яких-небудь загальноприйнятих стандартів якості послуг. Важливо тільки, чи залишиться клієнт задоволений чи ні. Докладніше мова про це піде нижче.

Регулярність і точність є найважливішими показниками якості послуг авіакомпанії. На шляху їх забезпечення можуть устати зміни в зовнішньому середовищі (вимоги аеропортів або системи аеронавігаційного обслуговування). Легше забезпечити точність на сучасних ПС із поліпшеними технічними характеристиками, на які не накладають обмеження по метеоумовам, шуму або шкідливій емісії двигунів. Для їхнього технічного обслуговування необхідна добре оснащена авіаційно-технічна база й великий запас деталей і запчастин. Усе це вимагає великих інвестицій.

Для зниження собівартості авіаперевезень потрібний великий наліт годин на кожний

обліковий літак, що неминуче веде до складання розкладу деяких рейсів з незручним часом вильоту й посадки й росту ймовірності затримок рейсів з різних причин. Оскільки для ефективного використання повітряного судна його план руху складається з мінімальними запасами часу, то авіакомпанія повинна ставити у резерв вільний борт для забезпечення точного виконання розкладу. Причому важливіше точно дотримати час прильоту ПС у пункт призначення для виконання подальших польотів без затримок, ніж час вильоту (нагнати час затримки рейсу можна, вибираючи ешелон польоту, на якому дме вітер попутного напрямку).

Обслуговування клієнтів як якісна характеристика продукту авіакомпанії має кілька стадій:

- обслуговування при продажі перевезень;
- обслуговування в аеропорту;
- обслуговування на борту ПС.

У випадку відмови пасажира від обслуговування повністю або від частини обслуговування на борту ПС або в аеропорту, йому не може бути виплачена вартість надання послуг і не відшкодовуються витрати, понесені внаслідок такої відмови.

Обслуговування при продажу перевезень.

Забезпечення бажаного авіакомпанією рівня сервісу при продажі перевезень утруднене через велику різноманітність і численності каналів продажу: 70-80% проданих перевезень припадає на агентів авіакомпаній; значний обсяг продажів виконується іншими авіакомпаніями по інтерлайн; інші перевезення реалізуються у власних офісах авіакомпанії (так званий власний продаж).

При створенні системи продажу своїх перевезень авіакомпанія зустрічається з рядом проблем:

- потік пасажирів нестабільний, підданий сезонним і добовим коливанням;
- великий потік відпочиваючих, які прагнуть придбати квитки по найнижчому тарифу, обурюються складними умовами застосування тарифів і повернення сум при відмові від польоту;
- з розвитком дерегулювання на повітряному транспорті ускладнилися процедури продажу й бронювання перевезень, з'явилися численні спеціальні й пільгові тарифи в різних авіакомпаній - конкурентів.

Для вирішення всіх перерахованих проблем необхідні сучасні автоматизовані (комп'ютерні) системи бронювання із прямим виходом на host авіакомпанії, що надають інформацію про всі тарифи і їх змінах.

Автоматизовані системи бронювання (АСБ) використовуються для того, щоб у будь-який момент часу пасажир міг забронювати вільне місце на ПС і оплатити авіаквиток у потрібний день в обраному напрямку.

Перші АСБ, що з'явилися в 1970- х роках, могли надавати місце пасажирові в будь-якому напрямку тільки незадовго до вильоту. Одна з перших систем бронювання, прийнята до експлуатації авіакомпанією Laker Airways Ltd на повітряній лінії Лондон - Гатвік, названа Laker Skytrain, була розрахована на обслуговування відпочиваючих. На цій авіалінії не проводилося попереднього бронювання, забронювати місце можна було тільки ранком у день вильоту. Особливо успішно було застосування системи поза сезоном, коли попит був нижче пропозиції. Улітку ж пасажири були змушено чекати вільного місця по кілька днів, що викликало їхнє слушне обурення. Ця обставина перешкодила подальшому розвитку ідеї створення систем бронювання без надання гарантованого місця пасажирові.

У цей час багато авіакомпаній застосовують концепцію Standby (Надання місця пасажиром на умовах непідтвердженого бронювання ("STAND-BY")):- пасажири, які обслуговуються на умовах непідтвердженого бронювання, у випадку наявності вільних місць реєструються в аеропорту й ухвалюються до перевезення після реєстрації пасажирів, що мають квитки на даний рейс із підтвердженим бронюванням- при відсутності вільних місць пасажири з умовами перевезення "STAND-BY" ухвалюються до перевезення тільки у випадку неявки на реєстрацію пасажирів, що мають квитки на даний рейс із підтвердженим бронюванням.), але ведеться твердий контроль над кількістю таких квитків.

Один із видів послуг авіакомпаній який не вимагає неодмінного використання системи бронювання - це човникові рейси. Пасажир може бути впевнений у придбанні квитка на будь-який рейс, тому що в авіакомпанії завжди є резервний літак з екіпажем, завжди готовий до вильоту, якщо попит перевищить пропозиція.

Першою авіакомпанією, що запропонувала продаж перевезень безпосередньо в аеропорту перед вильотом, була Eastern Airlines (USA) на лінії між Нью-Йорком і Бостоном або Вашингтоном. Потім British Airways на авіалініях між аеропортом "Хітроу" і Глазго, Единбургом, Белфастом і Манчестером пішла по тому ж шляхи, заощаджуючи витрати на систему бронювання й агентські комісійні, витрати на проблему 'no-show' (коли пасажир, забронювавши місце, не використовує його).

Основними недоліками човникових рейсів є:

- можливі збої в розкладі й тривалому очікуванні пасажирами вільного ПС, готового до польоту;

- низький наліт годин на один обліковий літак і один екіпаж через короткі відстані польотів.

Повернемося до проблеми не використання замовленої броні ('no-show'). Причини цього можуть бути як випадковими (хвороба, запізнення в аеропорт, надзвичайні події), так і не випадковими (бізнесмен, не знаючи точного часу закінчення зустрічі, зробив бронювання на кілька рейсів). Для заповнення всіх наявних вільних місць авіакомпанія змушена робити понад бронювання, тобто бронювати місце більше, ніж кількість крісел у літаку. Для цього збирається статистика відмов і робиться розрахунок їх середньої кількості по місяцях і дням тижня.

Однак зберігається ймовірність явки до вильоту всіх пасажирів, що забронювали собі місце на рейс. Авіакомпанія виявляє це в останні хвилини перед вильотом і змушена відмовляти в польоті бізнес-пасажиром, які пізніше інших прибулим на реєстрацію на рейс. Зрив запланованих ділових заходів викликає протест бізнесменів і їх відмову надалі користуватися послугами авіакомпанії.

Тому авіакомпанії вибирають кілька людей серед пасажирів, що направляються на відпочинок по індивідуальній програмі, яких попереджають про можливий перенос строку їх вильоту й пропонують їм на вибір:

- або поле в інший день у салоні з більш високим рівнем сервісу;

- або повертають їм гроші за квиток і пропонують їм якусь суму для компенсації морального збитку (100 -200 доларів залежно від тарифу). Багато відпускників воліють одержати гроші й перенести час польоту на інший день зі збереженням класу обслуговування.

Обслуговування в аеропорту.

1 Обслуговування пасажирів в аеропорту здійснюється вповноваженими авіакомпанією агентами по обслуговуванню.

2 Авіакомпанія не несе відповідальності за збиток або збитки будь-якого характеру, понесені пасажиром у результаті наданого йому обслуговування або у зв'язку з неможливістю скористатися таким обслуговуванням з вини третіх осіб, які не мають відносин до авіакомпанії.

3 Агент по обслуговуванню повинен забезпечити пасажирів в аеропорті візуальною й/або акустичною інформацією про:

- часу відправлення й прибуття повітряних суден;

- місці, часі початку й закінчення реєстрації на рейс;

- затримках або скасуванні рейсів і причинах затримок і скасування рейсів;

- способах і маршрутах переходу між терміналами аеропорту або проїзду між аеропортами й з аеропорту в місто;

- правилах і порядку проведення передполітного й післяполітного огляду пасажирів і багажу;

- загальних правилах виконання пасажирами вимог, пов'язаних із прикордонним, митним, імміграційним, санітарно-епідеміологічним, ветеринарно-санітарним, фітосанітарним і іншими видами контролю відповідно до застосовуваних законів;

- місцях розташування кімнати матері й дитини, поста правоохоронних органів, довідкової, медпункту, туалетів і т.д.;

- місцях одержання багажу й діях пасажира у випадку затримки, ушкодження, знищення багажу.

4 Усі оголошення, які здійснюються в аеропортах, повинні виконуватися українською мовою. У міжнародних аеропортах оголошення додатково виконуються англійською мовою й/або мовою країни, з/у яку виконується рейс.

5 В аеропорту агент по обслуговуванню забезпечує:

- реєстрацію пасажирів і оформлення багажу до перевезення;

- наземне перевезення пасажирів, їх багажу до місця стоянки ПС і організує посадку пасажирів у ПС і завантаження їх багажу;

- організацію висаджування пасажирів із ПС і розвантаження багажу, їх наземне перевезення у відповідний термінал аеропорту прибуття й видачі багажу.

6 Час проведення реєстрації квитків (початок, закінчення) установлюється авіакомпанією.

7 Час закінчення посадки пасажирів у ПС - 10 хвилин до часу вильоту рейсу, зазначеного у квитку.

8 Час початку й закінчення реєстрації й посадки в літак повинен бути зазначений у квитку або в іншому документі, який видається пасажирові при продажі квитка.

9 Пасажири бізнес-класу повинні обслуговуватися на окремій стійці реєстрації (при відсутності такої можливості - реєстрація здійснюється в першу чергу), їм надаються запрошення в бізнес-зал чекання (при наявності), доставка зазначених пасажирів на/з борту ПС здійснюється на окремому автобусі.

Бізнесмени, з'явившись в аеропорті незадовго до вильоту, прагнуть:

- користуватися окремою стійкою реєстрації на рейс і пронести із собою багаж у салон літака;

- чекати вильоту в окремому залі, оснащеному оргтехнікою;

- пройти на борт ПС по виділеному для бізнес- пасажирів коридору;

- мати вільну зону паркування в аеропорті вильоту й лімузин - сервіс в аеропорті прильоту.

Обслуговування бізнесменів на бажаному ними рівні сервісу вимагає додаткових витрат аеропорту, що викличе підвищення цін на його роботи й послуги й, відповідно, ріст авіатарифів.

Піки попиту бізнесменів на перевезення припадають на ранковий і вечірній час у будень, найбільший попит відпочиваючих спостерігається наприкінці тижня. Нерівномірність попиту змушує авіакомпанію використовувати додаткові ПС у періоди піків. Аеропорти також будуть працювати в цей час із великим перевантаженням, їм буде потрібно зайвий персонал і виробничі ресурси. У періоди спаду попиту й авіакомпанія, і аеропорт будуть мати недовантажені виробничі потужності й незайнятий персонал, що також викличе підвищення цін.

Обслуговування на борту ПС.

1 Авіакомпанія надає пасажирам на борту ПС комплекс послуг залежно від типу й облаштованості ПС, тривалості польоту, часу доби, протягом якого відбувається політ, а також класу обслуговування, зазначеного у квитку. Про обсяг послуг і порядку їх надання можна безпосередньо довідатися в авіакомпанії або в уповноваженого нею агента.

2 Авіакомпанія повинна забезпечити:

- устаткуванням пасажирський салон ПС, технічними засобами й системами забезпечення безпеки пасажирів, підтримку відповідного температурного режиму в салоні, засобами індивідуального користування для пасажирів (індивідуальне освітлення, вентилятор, столик для харчування, система прив'язних ременів безпеки, кисневі й димозахисні маски й т.п.);

- підтримка належного санітарно-гігієнічного стану салону ПС;

- справність і укомплектованість устаткування, реманенту й засобів обслуговування пасажирів;

- наявність місць для пасажирів з дітьми й місць із можливістю встановлювати колиску для немовлят;

- можливість розміщення хворих на носилках і інвалідів;

- надання послуг, які створюють комфорт і відповідають тривалості польоту.

3 Авіакомпанія на борту ПС повинна мати підготовлений персонал у достатній кількості для здійснення обслуговування пасажирів, у тому числі надання долікарської допомоги, а також для забезпечення безпеки польоту відповідно до діючих норм і правил цивільної авіації України.

4 На борту ПС авіакомпанія повинна забезпечити надання таких безкоштовних послуг:

- допомога пасажирам при посадці або висадженні в/із ПС (знаходження місця, розміщення ручної поклажі і т.д.);

- інформаційно-довідкове обслуговування - своєчасне й достовірне інформування пасажирів про правила поведінки на борту ПС, послуг, умов польоту, використання аварійно-рятувального устаткування, місця розташування в салоні ПС індивідуальних засобів захисту й надувних трапів, місцезнаходження основних і запасних виходів, умов покидання ПС в аварійних ситуаціях;

- індивідуальне обслуговування;
- перша долікарська допомога;
- надання прохолодних напоїв;
- забезпечення пасажирів м'яким реманентом і засобами обслуговування в польоті;
- надання пасажирам періодичних видань (газети, журнали, рекламна продукція);
- трансляція музичних програм (при наявності відповідного встаткування залежно від типу

ПС).

5 Обслуговування пасажирів на борту ПС здійснюється в наступних класах:

- бізнес;
- преміум (поліпшений економічний);
- економічному класі.

6 Надання прохолодних напоїв є обов'язковою безкоштовною послугою. На кожні щогодини польоту мінімальна норма надання прохолодних напоїв становить 100 мл і при відсутності харчування - 150 мл. на годину польоту. У період з 15 квітня по 14 жовтня включно норма надання прохолодних напоїв збільшується до 150 мл..

Пасажирам заборонено вживати на борту ПС алкогольні напої, якщо їх не подав персонал авіакомпанії.

7 Гаряче харчування надається на борту ПС відповідно до норм, установлених технологічних карт, які складаються при виконанні кожного рейсу авіакомпанії. Харчування й гарячі напої можуть не надаватися пасажирам ПС, якщо зазначена умова встановлена технологічними картами авіакомпанії або замовником рейсу й пасажир інформований про умови обслуговування на борту ПС до укладання договору повітряного перевезення або придбання пакета на комплексне туристичне обслуговування.

8 Авіакомпанія може надавати пасажиrowі додаткові послуги підвищеної комфортності в польоті. Перелік додаткових послуг підвищеної комфортності, порядок їх надання й оплати встановлюються внутрішніми документами авіакомпанії. Авіакомпанія інформує пасажирів про додаткові послуги при бронюванні, придбанні квитка й шляхом розміщення інформації на веб-сайті авіакомпанії.

9 Якщо бортове харчування й інші додаткові послуги не передбачені й не включені у вартість тарифу, авіакомпанія має право стягувати плату за бортове харчування, напої й інші додаткові послуги за умови завчасного інформування пасажира.

10 Спеціальні види харчування (дитяче, вегетаріанське, релігійне, дієтичне або з морепродуктів) на борту ПС надаються тільки за умови їх завчасного замовлення (не пізніше ніж за 24 години до вильоту).

11 Для надання першої долікарської допомоги в польоті авіакомпанія зобов'язана мати на борту ПС аптечки першої допомоги в кількості:

- кількість пасажирських крісел від 0 до 99 - 1 одиниця;
- кількість пасажирських крісел від 100 до 199 - 2 одиниці;
- кількість пасажирських крісел від 200 до 299 - 3 одиниці;
- кількість пасажирських крісел від 300 і більш - 4 одиниці.

12 Авіакомпанія забезпечує наявність колясок для переміщення пасажирів з обмеженими фізичними можливостями на борту ПС.

13 Перед кожним рейсом авіакомпанія забезпечує:

- чистоту в пасажирському салоні ПС, наявність підголівників на кріслах;
- справність і укомплектованість стаціонарним і знімним устаткуванням, засобами обслуговування й м'яким реманентом;
- наявність прохолодних напоїв, а для рейсів, де передбачене харчування - харчуванням по нормах, встановлених технологічними картами авіакомпанії;
- обігрів/охолодження пасажирського салону.

14 Авіакомпанія протягом усього польоту забезпечує:

- подачу холодної й гарячої води в буфет- кухню й туалети;
- відповідність тиску в пасажирському салоні й швидкості його зміни встановленим нормам;
- температуру повітря в салонах не нижче 18 і не вище 25 градусів по Цельсію;
- чистоту й порядок у пасажирському салоні;

- постійний контроль над виконанням пасажирами правил поведінки на борту ПС. Авіакомпанії світу для польотів на літаку типу Б-747 мають залежно від регіону від 14 до 25 екіпажів бортпроводників з розрахунку на 1 борт. При цьому непропорційно велика кількість стюардів обслуговує салони першого й бізнес- класів, в економічному класі їх значно менше. На човникових рейсах із тривалістю польоту до 2 годин чисельність бортпроводників на кожному рейсі визначається тільки нормативами вимог по безпеці польотів.

4 ТЕМА 3 ПЛАНУВАННЯ АВІАТРАНСПОРТНОГО ВИРОБНИЦТВА

ПЛАН

- 3.1 Розробка організаційної структури авіапідприємства
- 3.2 Планування транспортної роботи авіапідприємства
- 3.3 Планування мережі повітряних ліній на основі попиту
- 3.4 Розробка розкладу руху літаків
- 3.5 Планування додаткових послуг на борту
- 3.6 Планування потреб у трудових ресурсах, продуктивності й оплати праці
- 3.7 Стратегічні ризики при плануванні авіатранспортного виробництва

3.1 Розробка організаційної структури авіапідприємства

Першим кроком у плануванні діяльності авіапідприємства є розробка організаційної структури авіапідприємства.

Процес виробництва послуг в області авіаперевезень можна умовно розбити на кілька етапів. На першому етапі керівник повинен чітко усвідомити, якого роду діяльність буде здійснювати авіапідприємство, на чолі якого він стоїть. Авіапідприємство може безпосередньо обслуговувати потреби населення в повітряних перевезеннях, мати власний або орендований парк повітряних суден. Такого роду діяльність також може підрозділятися на дві категорії, які підприємство може успішно сполучати:

- регулярні авіаперевезення, розробка мережі повітряних ліній, розкладу рейсів і т.п.;
- здійснення спеціальних авіаперевезень на контрактній основі, виконання приватних замовлень. Існують дрібні компанії, що мають парк із двох-трьох літаків, які спеціалізуються саме на такій діяльності.

Однак авіапідприємству зовсім не обов'язково займатися перевезеннями. Воно може взагалі нікого й нічого не перевозити, а тільки обслуговувати рейси, тобто обслуговувати, ремонтувати, дозаправляти літаки інших авіакомпаній або спеціалізуватися в області народного господарства - здійснювати авіахімічний захист сільсько-господарських площ, аерофотознімання місцевості, розвідку корисних копалин, а також робити ряд інших робіт, замінюючи наземну техніку.

Керівник авіапідприємства може захотіти займатися всім відразу, але повинен усвідомлювати, яку кількість ресурсів - матеріальних, трудових, фінансових - зажадає такий широкий розмах. Тому головне - це оцінити свої можливості.

Після того, як завершився початковий етап - вибір ринкової позиції, необхідно вирішити, як буде здійснюватися управління авіапідприємством.

Важливою функцією управління є функція організації, яка полягає у встановленні постійних і тимчасових взаємин між усіма підрозділами авіапідприємства, визначенні порядку й умов функціонування. Функція організації реалізується двома шляхами: через адміністративно-організаційне управління й через оперативне управління.

Адміністративно-організаційне управління припускає визначення структури, встановлення взаємозв'язків і розподіл функцій між усіма підрозділами, надання прав і встановлення відповідальності між працівниками апарата управління. Оперативне управління забезпечує функціонування відповідно до затвердженого плану. Воно полягає в періодичному або безперервному порівнянні фактично отриманих результатів з результатами, наміченими планом, і наступному їхньому коригуванню. Оперативне управління тісно пов'язане з поточним плануванням.

Розробка оптимальної організаційної структури управління є вирішальним моментом для авіапідприємства, що прагне реалізувати поставлені цілі. Відповідність структури управління поставленим цілям визначає ступінь успіху підприємства на ринку. Тому розробка оптимальної структури управління є одним із ключових моментів бізнес-плану.

Під організаційною структурою авіапідприємства розуміється організація окремих підрозділів і їх взаємозв'язків, які визначаються поставленими перед підприємством і його підрозділами цілями й розподілом між ними функцій. Організаційна структура передбачає розподіл завдань і повноважень при прийнятті рішень між керівниками, відповідальними за діяльність структурних підрозділів, що становлять організацію підприємства. Основні проблеми, що виникають при розробці структур управління:

- встановлення правильних взаємин між окремими підрозділами, що пов'язане з визначенням їх цілей, умов роботи й стимулювання;
- розподіл відповідальності між керівниками;
- вибір конкретних схем управління й послідовності процедур при прийнятті рішень;
- організація інформаційних потоків;
- вибір відповідних технічних засобів.

Проблема вдосконалювання організаційної структури управління припускає уточнення функцій підрозділів, визначення прав і обов'язків кожного керівника й співробітника, усунення багатоступінчастості, дублювання функцій і інформаційних потоків. Основним завданням тут є підвищення ефективності управління.

Організаційна структура спрямована, насамперед, на встановлення чітких взаємозв'язків між окремими підрозділами авіапідприємства, розподілу між ними прав і відповідальності. У ній реалізуються різні вимоги до вдосконалювання систем управління, що виражаються в тих або інших принципах.

Організаційні структури управління підприємствами відрізняються великою різноманітністю й визначаються багатьма об'єктивними факторами й умовами. Організаційна структура і її управління не є чимсь застиглим, вона постійно змінюється, удосконалюється відповідно до мінливих умов.

3.2 Планування транспортної роботи авіапідприємства

Другим кроком у плануванні діяльності авіапідприємства є планування транспортної роботи авіапідприємства.

При плануванні авіатранспортної роботи на власному або орендованому літаковому парку на авіапідприємстві вирішуються наступні завдання:

- прогнозування попиту на авіап перевезення.
- формування мережі повітряних ліній;
- розробка проекту розкладу руху літаків;
- розрахунки потреб у літаках, авіадвигунах, паливі, екіпажах;
- розрахунки доходів, витрат, прибутку;
- розробка заходів щодо забезпечення задоволення попиту на авіап перевезення, підвищенню якості обслуговування й ефективності перевезень;
- доведення завдань до підрозділів підприємства.

Цей комплекс завдань являє собою основу виробничої програми будь-якого транспортного підприємства-експлуатанта повітряних суден, спрямованої на досягнення основних цілей, тобто - найбільш повного задоволення попиту на авіап перевезення з високою якістю обслуговування й забезпеченням рентабельності роботи авіапідприємства.

Одним з головних питань планування транспортної роботи на експлуатаційному авіапідприємстві є забезпечення взаємного балансу між факторами плану перевезень. Досягнення балансу потреб у ресурсах, виходячи з попиту на перевезення з можливим забезпеченням ними

підприємства здійснюється за допомогою розрахунків провізної спроможності парку літаків в майбутньому періоді, а також розрахунків робіт потенційно можливого обсягу, при можливих закупівлях і доступності палива, очікуваної потужності авіаційно-технічної бази й виробничих можливостях літних підрозділів.

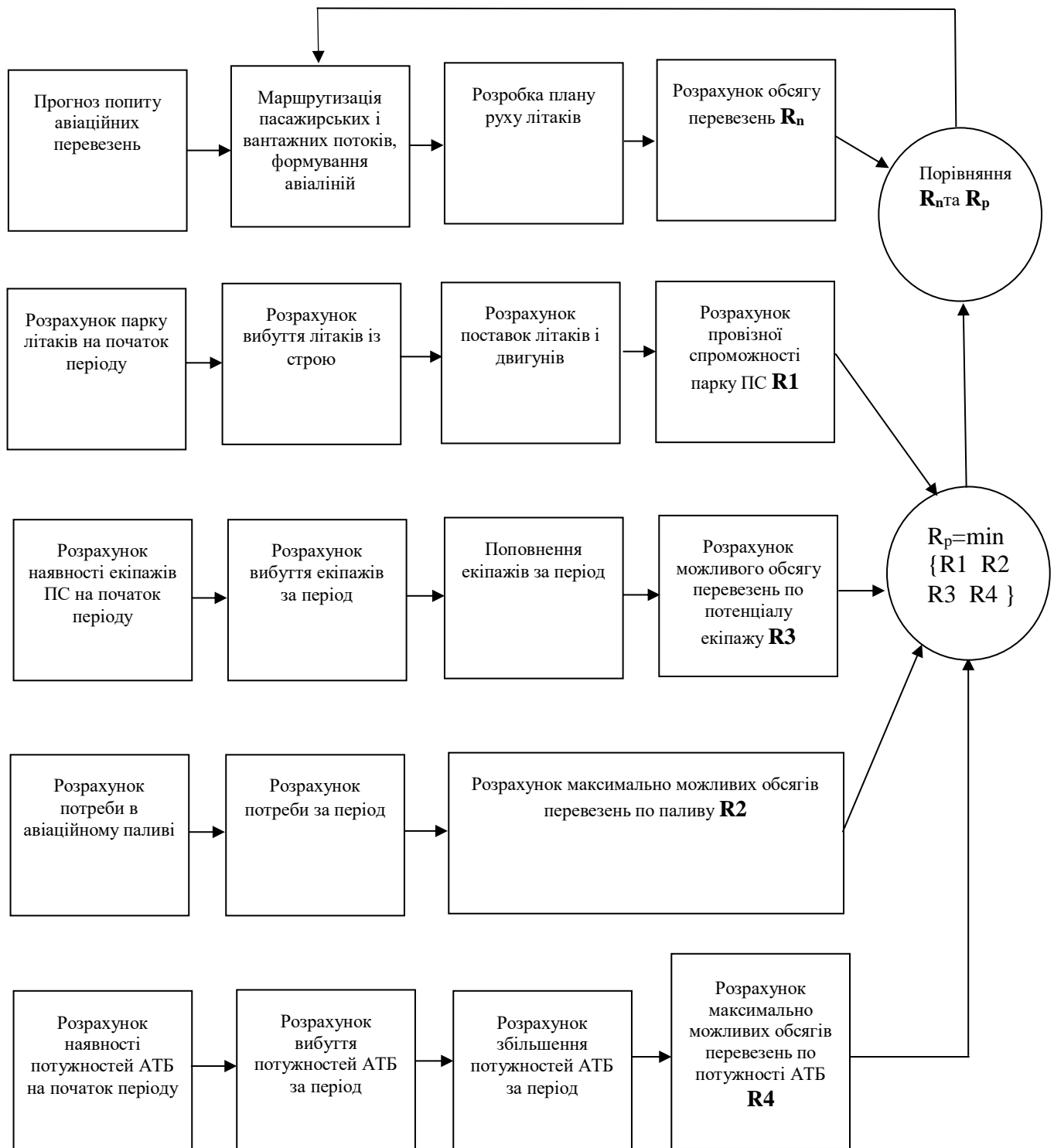


Рисунок 3.1 - Основні процедури забезпечення збалансування параметрів плану авіаперевезень

На рисунку 3.1 показаний алгоритм розв'язку завдання збалансування плану за обсягом транспортної роботи шляхом узгодження обсягу перевезень із розмірами розташовуваних і доступних ресурсів. Беручи до уваги той факт, що всі ресурси підприємства строго обмежені, планування за обсягом робіт потрібно починати з того ресурсу, який найбільш обмежений. При

цьому можна заздалегідь піти на не оптимальність плану по ступеню задоволення попиту, але в такий спосіб досягти зняття напруги по використанню всього потенціалу авіапідприємства й зниження ступені його завантаженості. При розв'язку таких окремих завдань, як визначення параметрів авіаліній (наприклад, доцільності проміжних посадок), обґрунтування відкриття нових авіаліній, вибір типів літаків, розподіл ПС по авіалініях і ін., застосовується критерій максимальної рентабельності (у відсотках до витрат). При цьому розраховуються реальний виторг і доходи, включаючи взаєморозрахунки.

Спрацьовуються процедури поступового пов'язування плану руху з розкладом руху по магістралях, зокрема, узгодження рейсів по маршрутах, частотах руху, тимчасовим рамкам з урахуванням пропускної здатності авіаліній і аеропортів. Практичне впровадження розкладу руху здійснюється на основі графіків обороту літаків, забезпечення стикування рейсів, передбачених різними видами розкладів (внутрішніх, магістральних, міжнародних, місцевих ліній). При цьому враховуються норми й обмеження за умовами безпеки польотів, а також якість обслуговування пасажирів (вибір прямих маршрутів зручності за часом рейсів і т.п.).

3.3 Планування мережі повітряних ліній на основі попиту

Третій крок - це планування мережі повітряних ліній на основі попиту.

Основним фактором при формуванні мережі повітряних ліній є попит на авіап перевезення. Будь-яка мережа повітряних ліній створюється з метою задоволення потенційного попиту на вантажні й пасажирські авіап перевезення. Безсумнівно, нема рації планувати нову авіалінію, якщо вона не буде користуватися достатнім попитом. Тому визначення загального потенційного попиту й попиту по окремих напрямках є важливою складовою частиною процесу планування рейсів. Отже, спробуємо визначити попит.

Необхідно розрізнити поняття "попит" і "обсяг перевезень". Попит на перевезення пасажирів пов'язаний з потребами населення залежить від його грошових доходів і умов перевезення, пропонувані транспортними підприємствами: рівня тарифів, якості обслуговування, безпеки польотів, наявності альтернативних засобів і каналів транспорту і т.д. обсяг перевезень - це фактично виконаний або пропонуваний обсяг транспортної роботи (кількість перевезених пасажирів, пасажирообіг), обмежений виробничими можливостями підприємства: провізною спроможністю парку літаків, доступними ресурсами палива, матеріалів, кваліфікованих кадрів, фінансових ресурсів. Рівень задоволення попиту на пасажирські перевезення по аеропорту визначається відношенням обсягу відправлень (перевезень) пасажирів у цілому або по окремих напрямках до попиту відповідно до сумарного або по окремих напрямках, тобто як частка обсягу перевезень у районі, що обслуговується даною авіалінією, до сукупного попиту даного району. Слід мати на увазі, що відмінності між поняттями "попит" і "обсяг перевезень" мають принципове значення тільки для поточного планування й оптимізації. При стратегічному плануванні менше беруться до уваги ресурсні обмеження обсягу авіап перевезень, а ринкові відносини можуть наблизити попит та пропозицію до рівноваги. Прогнозування попиту на більш тривалий період необхідно для рішення стратегічних завдань підприємства: застосування літаків нових типів, проектування будівництва або розширення й реконструкції аеропорту, розробки автоматизованих систем керування рухом і т.д. Тенденції розвитку динаміки авіап перевезень не можна ухвалювати як основу для стратегічного прогнозування й планування, навіть якщо в прогнозі враховується ступінь задоволення попиту. Для такого планування має сенс застосовувати комплексний аналіз самої галузі.

Тепер визначимо деякі найбільш важливі в плануванні попиту фактори.

Рухливість населення району, що обслуговується, є визначальним чинником для попиту. Вона розраховується як відношення кількості пасажирів (поїздок) до жителів, іншими словами - як частка пасажирообігу використовується сума поїздок в обох напрямках. На рухливість населення впливають такі фактори, як рівень його доходів і рівень тарифів авіакомпаній. Аналіз

цих факторів при наявності додаткової інформації (одержуваної, як правило, з маркетингових досліджень) дозволяє прогнозувати зміну рухливості в майбутньому. З урахуванням рухливості населення прогнозований обсяг перевезень W_t визначається в такий спосіб:

$$W_t = P_6 \times K_t \times H_t, \quad (3.1)$$

де:

K_t – прогнозований коефіцієнт зміни рухливості населення;

P_6 – рухливість населення в базисному періоді;

H_t – прогнозована чисельність населення.

Найбільш повною й докладною вважається процедура прогнозування попиту на авіаперевезення з урахуванням рухливості населення на всіх видах транспорту в міжміському повідомленні, з визначенням питомої ваги повітряного транспорту в загальному попиті й обсязі перевезень. Фактором, що особливо відрізняє авіаперевезення від інших видів транспорту, є економія часу, і саме її потенційний клієнт розглядає в першу чергу при виборі засобу пересування на значимі відстані.

Прогнозування попиту на авіаперевезення пасажирів на черговий рік є однією з основних завдань поточного планування. Склавши прогноз попиту й план авіаперевезень по ньому, будь-яке підприємство може надалі його коригувати залежно від ступеня відхилень задоволеності попиту структури пасажирських потоків, результатів маркетингових досліджень і т.д. Прогноз попиту на вантажні перевезення проводиться приблизно таким же чином, але з деякими особливостями. Тут у першу чергу потрібно виділити авіатранспортні вантажі, серед яких виділяють:

- цінні;
- швидкопсувні;
- термінові.

Стратегічне планування вантажних перевезень здійснюється на основі аналізу змін темпів росту за попередній період, що намічаються, у провізній спроможності парку ПС, включаючи вантажні літаки й "вільний тоннаж" пасажирських літаків. Поточне планування перевезень пошти й вантажів проводиться на підставі заявок і договорів.

Після визначення попиту й складання прогнозу його розвитку можна приступати до планування мережі повітряних ліній.

На підставі потенційних попитів по окремих напрямках визначаються можливі вантажні й пасажирські повітряні потоки. Можливі потоки, прогнозовані по пунктах призначення, групуються по повітряних лініях, ґрунтуючись на основній меті - забезпечити найкоротші відстані доставки в потрібний пункт пасажирів і вантажів і призначити на повітряну лінію найбільш ефективний для експлуатації тип повітряних суден.

З погляду пасажирів найбільш бажані прямі безпосадкові рейси. Число таких рейсів визначається за формулою:

$$N_a = \frac{n^2 - n}{2}, \quad (3.2)$$

де:

N_a – кількість безпосадкових рейсів;

n – кількість аеропортів.

При наявності 4 аеропортів між ними може бути встановлено 6 прямих рейсів, при 6 аеропортах - 15 і т.д. Однак, по комерційних причинах або за умовами експлуатації літаків (наприклад, якщо відстань між аеропортами перевищує безпосадкову дальність літака) формуються лінії із проміжними посадками, тобто обслуговуючі кілька авіазв'язків. Тип літака призначається на лінію залежно від розміру потоків пасажирів і вантажів, техніко-експлуатаційних даних літаків і аеродромів. При цьому підприємства також виходять із розташованого складу власних повітряних суден і можливості орендування необхідних літаків.

У цивільній авіації розроблені різні методики по основних умовах формування пасажирських і окремо вантажних авіаліній, за допомогою яких визначається вибір початкового, кінцевого й проміжних пунктів авіаліній, мінімальна й максимальна частота руху

(визначальними факторами тут є попит на дану лінію й кількість доступних повітряних суден, екіпажів, пального й іншої матеріально-технічної бази), співвідношення потоків пасажирів і вантажів у рейсах, мінімальне завантаження, місця базування повітряних суден і т.д. Усі ці фактори необхідно розглядати не окремо, а в комплексі. Основним критерієм при виборі варіантів є рентабельність кожної авіалінії за умови найбільш якісного задоволення потреб у перевезеннях. На основі попередньої схеми авіаліній розробляється розгорнутий план рухів і перевезень по повітряних лініях на власному або орендованому транспорті. Метою цього плану є оптимальне розміщення потоків пасажирів по авіалініях, а також замовлень пошти й вантажів у вигляді авіарейсів, визначення частоти руху й строків їх виконання (навігації), обсяги транспортних робіт і показники використання літаків. Сьогодні при плануванні рейсів слід відмовитися від понять "економічне (нормативне) завантаження" і "економічна (нормативна) продуктивність". Замість них рекомендується визначати граничне завантаження й граничну продуктивність по кожній авіалінії по відомих формулах, а також ступінь (відсоток) використання граничної продуктивності. При цьому, для авіалінії із проміжними посадками і в узагальненому вигляді для типу літака, що обслуговує відразу кілька авіаліній, визначається "середньогранична" продуктивність. Наприклад, для авіалінії, яка має 2 ділянки, де граничне завантаження складає 6000 і 5000 кг, середнє значення буде 5500 кг. Якщо на цій ділянці передбачено 300 рейсів, а на іншій, де граничне завантаження складає 6500 кг – 720 рейсів, то середнє граничне завантаження літаків цих двох авіаліній складе 6206 кг. Середня гранична продуктивність визначається як добуток середнього граничного завантаження на рейсову швидкість, яка в свою чергу залежить від середньої дальності безпосадкового польоту:

$$A_{\text{ср}} = Q_{\text{ср}} \times v_{\text{ср}}, \quad (3.3)$$

де:

$A_{\text{ср}}$ – середня гранична продуктивність;

$Q_{\text{ср}}$ – середнє граничне завантаження;

$v_{\text{ср}}$ – рейсова швидкість.

При складанні плану руху авіаперевезень на підприємстві вивчаються резерви збільшення ступеня використання граничної продуктивності літака й зайнятості пасажирських крісел.

План руху й перевезень на авіапідприємстві складається із двох частин. Перша частина - план руху за типами повітряних суден, або ж, простіше кажучи - проект центрального розкладу руху. Він включає наступні параметри:

- маршрут руху;
- категорія рейсу;
- вид руху (пасажирський, вантажний, поштовий);
- тривалість польоту (літний час за рейс);
- частота руху й календарні строки (навігації);
- наліт годин за період;
- приналежність літака (власний або орендований);
- аеропорт базування.

Друга частина - план перевезень по авіалініях. Сюди входять параметри плану руху й показники обсягу роботи й використання парку літаків.

Основними показниками, що характеризують ефективність і якість розробки плану руху літаків, є:

- збільшення нальоту годин на обліковий літак за рахунок скорочення проміжних посадок там, де це не необхідно по технічних вимогах ПС;
- збільшення завантаження за рахунок поліпшення кон'юнктури попиту, контролю над комерційним завантаженням літака, вибору правильного типу літака для повітряної лінії, правильного визначення самого вигідного маршруту, підвищення рівня обслуговування пасажирів, збільшення кількості безпосадкових рейсів.

Як приклад розрахунків плану руху й перевезень по повітряних лініях можна запропонувати наступні таблиці 3.1, 3.2, 3.3.

Таблиця 3.1 Дані для розрахунків плану руху й перевезень по повітряних лініях

Назва повітряних ліній і аеропортів призначення	Тип ПС Кількість пасажирських місць	Довжина повітряної лінії (км)	Кількість одинарних рейсів	Час на рейс (годин)	Наліт кілометрів (тис.км) (3x4)	Наліт годин (4x5)
1	2	3	4	5	6	7
Київ – Амстердам - Київ	Boeing 737 (269)	1783	1500	2,3	16000	16100

Таблиця 3.2 Дані для розрахунків плану руху й перевезень по повітряних лініях

Середнє планове завантаження на рейс					Експлуатаційні пасажиро-кілометри (8x6)	Експлуатаційні тонно-кілометри (12x5)	Граничний пасажирообіг (2x6)
пасажирів		пошти кг	вантажів кг	всього кг			
чол.	кг						
8	9	10	11	12	13	14	15
255	22950	400	4200				

Таблиця 3.3 Розрахункові показники плану руху й перевезень по повітряних лініях

Процент зайнятості пасажирських крісел (13x15)*100%	Граничне комерційне завантаження на рейс кг	Граничний тонно-кілометраж тис. км (17x6)	Процент комерційного завантаження (14x18)x100%	Продуктивність польотів тонно-км/год (14/7)	Витрати палива	
					За рейс кг	Всього тонн (21x4)
16	17	18	19	20	21	22

3.4 Розробка розкладу руху літаків

Четвертим кроком у плануванні роботи авіапідприємства є розробка розкладу руху літаків. Застосовуючи описані вище прийоми, спробуємо розробити проект розкладу руху літаків авіакомпанії. У якості вихідних даних візьмемо наступне завдання.

Будь-яка авіакомпанія розглядає дві мережі маршрутів - її власну мережу й мережу маршрутів, по яких пасажирі бажають робити польоти (виявляється на основі аналізу ринку, маркетингових досліджень і т.п.). Остання - це так звана "мережа попиту". Мережа попиту є джерелом доходу для авіакомпанії. Власна мережа авіакомпанії - мережа, по якій здійснюються послуги з перевезення, по якій здійснюють польоти літаки, і по якій авіакомпанія має витрати. Ці дві мережі поєднуються розкладом. Розклад зв'язує авіакомпанію з пасажиром.

Попит визначає те, куди пасажир прагне зробити політ. Попит на перевезення певним рейсом є попитом на переміщення між пунктом відправлення й пунктом призначення й має як результат пасажиропотік усередині мережі маршрутів авіакомпанії. Кожний ринок має унікальні характеристики попиту. Немаловажну роль у рівні попиту на авіалінії й окремі рейси відіграють фактори часу й сезонності. Але крім цих двох факторів є такі випадкові зміни попиту, через які попит на той самий рейс у той саме час коливається. Існує кілька типів мінливості попиту: сезонна еластичність, добова мінливість, весна - літо - осінь, час доби, по днях тижня, випадкова мінливість.

Дослідження поведінки пасажирів показують, що вони мають чіткі критерії для планування своєї подорожі. Їх цікавить день, коли їм потрібно вилетіти, тривалість і графік польоту на рейси, що виконує авіакомпанія й можливі варіанти рейсів. Також пасажир має чітке уявлення про той тимчасовий проміжок (вікно), який його влаштовує для здійснення польоту. При виборі рейсу пасажир розглядає вже тільки ті варіанти, які перебувають у тому "вікні ухвалення рішення".

Критерії "якості" подорожі й "вікно ухвалення рішення" є факторами, що визначають вибір пасажирів. Пасажир планує:

- день;
- час вильоту й прибуття;
- тривалість польоту;
- авіакомпанію;
- рейси.

Визначальними для пасажирів є самий ранній час вильоту й найпізніший час вильоту, а також самий ранній й самий пізній час прибуття. Час, проведений в польоті, для нього не має принципового значення. Основним завданням при складанні розкладу є досягнення збалансованості пропонованої місткості ПС і наявного попиту. Поряд з місткістю літака необхідно розглядати також частоту виконаних рейсів. Нижче приводиться приклад взаємозв'язку між попитом і частотою рейсів. У цьому прикладі польоти виконуються на невеликих літаках, тому для задоволення попиту рейси повинні виконуватися частіше. Проте, існують години, коли попит низький, щоб взагалі виправдати призначення на цей час хоч одного рейсу. Єдиний недолік цього підходу полягає в тому, що за порівняно невеликий проміжок часу доводиться виконувати велику кількість рейсів, що може перевищити можливості авіакомпанії або аеропорту.

Іншим способом задоволення попиту є виконання рейсів з невеликою частотою на більших літаках. Хоча цей спосіб дозволяє задовольнити попит у найбільш завантажений час доби, його недолік полягає в тому, що в решту часу доби величина попиту недостатня для того, щоб було вигідно виконувати рейс.

Також слід розглянути ефективність розкладу з погляду перевезення вантажів. Попит на перевезення характеризується високою мінливістю по напрямках і порам року. Ця мінливість відбиває неоднорідність географічного розташування споживачів і виробників товарів, а також сезонні зміни виробництва й споживання.

Мережа авіакомпанії складається з маршрутів, по яких пропонуються польоти для клієнтів. Наведена вище схема імітує мережу авіакомпанії із прямими маршрутами, і маршрутами, виконуваними з однієї посадкою. У деяких випадках пасажирів вилітають із пунктів, які обслуговуються даною компанією й бувають змушені робити пересадження в місті, яке не є кінцевим для маршруту авіакомпанії.

Як уже говорилося, сполучною ланкою між пасажирів і авіакомпанією є розклад. З погляду пасажирів розклад повинен дозволяти їм перелетіти з однієї точки в іншу без значних незручностей і необхідності кватиритися. З погляду авіакомпанії розклад повинен задовольняти попит пасажирів, будучи рентабельним, гнучким, щоб охоплюють необхідні ринки. Компромісами між бажаннями клієнтів і авіакомпанії служать різні стратегії складання розкладу.

Для маршрутів, що мають невелику довжину як варіант стратегії можна запропонувати обслуговування пасажирів на літаках з невеликою місткістю, але при великій частоті рейсів. У міру збільшення тривалості польотів пасажирів усе більше починає цікавити імідж авіакомпанії, її досвід роботи і якість обслуговування. Тут у стратегії потрібно враховувати розміри літака, його місткість, комфортабельність, швидкість, репутацію його моделі і т.д. Усі стратегії розкладу рейсів розробляються з урахуванням виду транспортування й ресурсних обмежень. Для авіакомпанії принципово існує два види транспортування: транспортування вантажів і пасажирів. В обмеження входить цілий комплекс ресурсів, серед яких можна назвати:

- місткість ПС;
- кількість ПС, доступних авіакомпанії;
- ступінь справності ПС авіакомпанії;
- пропускна здатність аеропорту;
- пального, доступного авіакомпанії;
- кількість екіпажів, доступних авіакомпанії;
- графік технічного обслуговування літаків;
- сумісність моделі ПС із практикою технічного обслуговування в окремих аеропортах;
- наявність вільних стоянок;
- завантаженість аеропортів і повітряних коридорів.

При розробці розкладу слід урахувати:

- попит (побажання пасажирів, їх зміну);
- авіакомпанію (її маршрути);
- безпека польотів (у цих цілях повинні дотримуватися задані тимчасові інтервали між злетами й посадками літаків, а також повинна проводитися синхронізація часу польоту літаками точок сходження й перетинання трас);
- найбільш раціональний в комерційному відношенні час вильоту літаків;
- оптимальне використання літаків і екіпажів.

3.5 Планування додаткових послуг на борту

П'ятий крок - це планування додаткових послуг на борту.

На сьогоднішній день конкуренція на ринку авіаперевезень настільки велика, що змушує працівників авіапідприємства знаходити нові способи залучення споживачів. Наприклад, дуже багато авіакомпаній зробили своєю звичайною практикою заборону паління на борту своїх літаків, що залучило до них ту частину населення, яка погано переносить сигаретний дим і воліє не відчувати незручностей від присутності поруч людини, що постійно димить сигаретою.

Метою планування введення додаткових послуг на борту літаків є створення найбільш зручних умов для пасажирів. Людині, яка скористувалася послугами конкретної авіакомпанії й зробила переліт у комфортній обстановці, залишиться задоволена і це послужить гарною передумовою для того, щоб співробітництво з даною компанією стало для неї доброю традицією. Приводом для введення новацій може послужити маркетингове дослідження, про яке буде розказано далі. Якість обслуговування залежить від багатьох факторів - від наявності висококваліфікованого персоналу, від типу повітряного судна, від рівня організації. Багато компаній практикують поділ салону літака на кабіни бізнес- класу, економ- класу, першого класу, залежно від рівня тарифів і якості обслуговування. У салоні бізнес- класу літають, в основному, бізнесмени, ділові й зайняті люди, які навіть у процесі польоту можуть займатися справами, тому їм важливо створити для цього підходящу обстановку. Люди, які роблять перельоти на тривалі відстані, особливо потребують м'яких, зручних крісел, у яких можна відпочити й виспатися, і необхідно надати їм таку можливість, а також усім бажаючим видавати м'які подушки й теплі ковдри.

Компанія повинна визначитися з харчуванням на борту, асортиментами прохолодних і спиртних напоїв, вирішити, чи потрібно забезпечувати пасажирів гарячими обідами або можна обійтися тільки холодними закусками. Планування тут також повинно враховувати питання доставки й зберігання продуктів, вибору постачальників, які зможуть забезпечити високу якість продуктів, що доставляються, а головне - своєчасність доставки, тому що затримки рейсів або відсутність харчування для пасажирів під час польоту будуть мати катастрофічні наслідки. Бажано, щоб на борту були запаси продовольства для непередбачених ситуацій.

Як відомо, бортпровідники - це обличчя авіакомпанії, у всякому разі, саме так сприймає їх більшість пасажирів. Стюардеси повинні мати такі якості, як високий рівень підготовки, уважне ставлення до пасажирів, гарну витримку, почуття такту. Важливо, щоб вони зверталися до пасажирів із привітною посмішкою, були ретельно одягнені й причесані. Авіакомпанія може виробити персональний стиль для своїх бортпровідників, наприклад, єдину форму одягу, особисті візитні картки з іменами, що містять логотип авіакомпанії. Від бортпровідників у багатьох випадках залежить атмосфера в салоні літака під час здійснення рейсу.

Показ кінофільмів або телевізійних шоу, роздача газет і журналів під час польоту буде в більшості випадків зустрінута схваленням з боку пасажирів. Було б бажано забезпечити кожне пасажирське крісло персональними навушниками, щоб перегляд телевізійних передач або фільмів не був обтяжливим для тих, хто прагне відпочити. Для авіакомпанії прекрасним кроком може бути роздача подарунків-іграшок маленьким дітям, якщо такі є на борту.

Одним словом, компанія повинна спланувати цілий комплекс заходів, спрямованих на забезпечення пасажирів високою якістю послуг, визначити перелік цих послуг, подбати про всі

необхідні ресурси. Необхідно пам'ятати, що від грамотного послідовного планування й здійснення обслуговування залежить імідж авіакомпанії.

3.6 Планування потреб в трудових ресурсах, продуктивності та оплати праці

Заключний шостий етап планування – це планування потреб у трудових ресурсах, продуктивності й оплати праці.

Планування потреби в трудових ресурсах по суті являє собою застосування процедур планування для комплектації штату й персоналу. Процес планування містить у собі три етапи:

- оцінка наявних ресурсів;
- оцінка майбутніх потреб;
- розробка програми задоволення майбутніх потреб.

Планування трудових ресурсів на підприємстві починається з оцінки їх наявності. Необхідно визначити, скільки людей зайнято виконанням кожної операції, яка потрібна для реалізації конкретної мети. Крім цього, необхідно оцінити і якість праці працівників.

При плануванні чисельності працівників слід урахувувати специфіку галузі авіаперевезень, а саме:

- безперервність транспортно – технологічного процесу, тверда його регламентація розкладом руху повітряних суден;
- нерівномірність виконання авіаперевезень;
- безперервне вдосконалювання матеріально – технічної бази;
- підвищення ступеня впливу кожного окремого працівника на показники роботи колективу.

Наступним етапом планування є прогнозування чисельності персоналу, необхідного для реалізації короткострокових і перспективних цілей. У якому необхідно оцінити зовнішній ринок праці й визначити наявні на ньому трудові ресурси. У допомогу організаціям у справі прогнозу потреби в трудових ресурсах наука управління розробила цілий ряд моделей.

Визначивши свої майбутні потреби, керівництво авіапідприємства повинне розробити програму їх задоволення. Потреби — це ціль, програма — засіб її досягнення. Програма повинна включати конкретний графік і заходи щодо залучення, наймання, підготовки й просування працівників, які необхідні для реалізації цілей організації.

Продуктивність праці на авіапідприємстві багато в чому залежить від ефективності організаційної структури, від збалансованості різних сфер діяльності усередині підприємства.

Будь-яке підприємство живе не заради підвищення продуктивності праці, а заради підвищення прибутків. Але в умовах інфляції прибуток не є надійним орієнтиром стабільності роботи в довгостроковій перспективі. Управління ж на основі виміру продуктивності праці дозволяє аналізувати стан справ з поправкою на інфляцію. Орієнтація на ріст продуктивності праці відображає зсув акцентів з оцінки поточного стану підприємства на оцінку його стану в перспективі, яке характеризується технологічним і організаційним станом підприємства стосовно конкурентів, а кількісно виражається показником продуктивності. У міру посилення конкуренції не тільки одержання прибутку сьогодні, але й можливість вижити завтра — таке ж першорядне завдання.

Продуктивність праці — це відношення кількості продукції, зробленою даною системою за даний період часу, до кількості ресурсів, спожитих для створення або виробництва цієї продукції за той же період. Цей показник характеризує успішність руху деякого результату в співвідношенні з витраченими на це співвідношення ресурсами.

Очевидно, що чим вище продуктивність праці, тим, що більший результат досягається при заданих ресурсах. При розрахунках випуск і витрати повинні бути виражені в деяких стабільних цінах, щоб виключити вплив деяких кон'юнктурних факторів.

Найважливішим фактором зниження трудомісткості продукції й збільшення продуктивності працівників авіапідприємства є впровадження досягнень науково-технічного прогресу й підвищення на цій основі технічного рівня виробництва. У галузі науково-технічний прогрес виражається, насамперед, удосконаленням повітряних суден, підвищенням їх місткості й вантажопідйомності. За останні 10-20 років швидкість повітряних суден зросла з 400 км/год., до 850-900 км/год., а вантажопідйомність – з 3 тонн до 15 тонн, внаслідок чого різко зросла

продуктивність праці не тільки літнього складу, але й усіх підрозділів галузі. Підвищення продуктивності праці експлуатаційних повітряних суден приводить до скорочення потреби в парку літаків, відносному скороченню числа персоналу. Звичайне обслуговування й експлуатація нових, більш продуктивних повітряних суден супроводжується більш високими витратами праці літнього й технічного складу, однак ці витрати зростають у значно меншій мірі, чим підвищується продуктивність польотів на одиницю транспортної продукції. Тому витрати праці на одиницю транспортної продукції зменшуються.

Система виміру повинна підказувати керівництву, коли існує необхідність у плануванні продуктивності праці, і на якій ділянці здійснити захід щодо його підвищення. Система виміру продуктивності праці повинна забезпечити основу для визначення пріоритетів або вказати на відносну значимість різних результатів виміру продуктивності праці.

Планування продуктивності праці пов'язане з питаннями управління якістю продукції, процесом оцінки економічності (тобто виміром працезатрат і розробкою кошторисів), бухгалтерським обліком, фінансовим контролем і кадровою службою (що відає питаннями якості трудового життя).

Для того, щоб діяльність організації була високопродуктивною, керівник повинен мати можливість координувати зусилля багатьох людей і спільно реалізовувати потенційні можливості працівників. Це досягне тільки у випадку справедливого до них відношення. Однією зі складових частин такого відношення є справедлива грошова винагорода, найважливішим і вирішальним елементом якого є заробітна плата.

Система грошової винагороди повинна відповідати наступним вимогам:

а) Створювати у працівників почуття впевненості й захищеності. Їх не повинні відволікати насущні грошові проблеми. Це завдання вирішує гарантована частина заробітної плати.

б) Передбачати систему нагород і винагород, які є свідомим визнанням особливо якісної роботи співробітника або досягнення їм особливо важливих результатів.

Розробка структури зарплати є обов'язком відділів кадрів, планових відділів або служб трудових ресурсів. Структура зарплати в організації визначається за допомогою аналізу обстеження рівня зарплати, умов на ринку праці, а також продуктивності й прибутковості авіапідприємства.

Більш половини всього доходу співробітників припадає на гарантовану або основну зарплату. Розмір її залежить від ряду факторів: займаної посади, стажу роботи на підприємстві, якості всієї роботи співробітника.

Крім зарплати плануються додаткові пільги, і ці доплати становлять значну частину пакета винагород, виплачуваних організацією. Сприйняття цінності додаткових пільг залежить від таких факторів, як вік, родинний стан, склад родини та інше.

Деякі зарубіжні фірми розробили систему, яку іноді називають "системою винагороди за принципом кафетерію", коли працівникові дозволяється самому вибрати у встановлених межах той пакет пільг, який найбільше його влаштовує. При явних перевагах ця система має наступні недоліки: загальна вартість надаваних пільг при цьому підвищується, тому що спричиняє додаткові накладні витрати, а також тому, що деякі пільги, наприклад страхування персоналу, обходяться дешевше, якщо їх отримують у більших обсягах. Також необхідна робота з освіти працівників у питаннях вибору й потенційного значення цих пільг. Але, безсумнівно, більшість працівників вітають гнучкі програми надання пільг.

Окремо розробляється система винагород по заохоченню раціоналізаторської роботи на всіх рівнях службової ієрархії. Це створює в працівників почуття зацікавленості й упевненості в тому, що до їхньої роботи віднесуть із увагою й повагою. Наприклад, якщо раціоналізаторська пропозиція ухвалюється, його автор одержує 25% від загальної суми економії протягом двох років після її впровадження.

Регулювання оплати праці на зарубіжних підприємствах починається з розгляду проекту плану майбутнього фінансового року виконавчими структурами. Це, у свою чергу, припускає оцінку можливих обсягів виробництва й продуктивності праці. Механізм, який діє в усьому світі, практично єдиний — ріст середньої зарплати встановлюється відповідно до росту ефективності виробництва. Ріст середньої зарплати не повинен випереджати ріст продуктивності.

Універсальним регулятором, за допомогою якого можливо об'єктивно вимірювати, а, отже, відшкодовувати суспільно необхідні витрати праці, є тарифна система. Вона покликана

забезпечити оптимальну комбінацію державних соціальних гарантій із широкими правами підприємств у питаннях оплати праці. У ринкових економіках діють тверді системи тарифів. В одних країнах, як, наприклад, Німеччина, розряди й оклади встановлюються галузевою тарифною угодою, в інших, наприклад, США і Японія — на рівні підприємств. Тарифна система не може не існувати — адже вона є більшим стимулом до продуктивної праці. Якщо немає оплати за високу кваліфікацію, пропадає прагнення її підвищувати. Однак рівень тарифів і система їх затвердження повинні орієнтуватися на зміни в економіці.

3.7 Стратегічні ризики при плануванні авіатранспортного виробництва

Ризик – це ймовірність виникнення збитків або недоодержання доходів у порівнянні із прогнозованим варіантом розвитку подій. Він пов'язаний з вибором напрямків інвестицій і діяльності підприємства, можливістю успішно реалізувати на ринку вироблені підприємством товари й послуги.

Оцінка ризику починається з визначення його джерел і причин. При цьому важливо визначити, які джерела є переважними й найнебезпечнішими, щоб зосередити саме на них основна увага. Ризики, пов'язані з напрямком інвестицій в авіатранспортне виробництво, можна об'єднати в наступні основні групи.

1 Капітальний ризик, що представляє собою загальний ризик на всі капіталовкладення, спрямовані в розвиток виробництва. Цей ризик викликаний тим, що авіакомпанія в силу яких-небудь причин не зможе вивільнити або повернути витрачені кошти, не маючи втрат. Аналіз капітального ризику зводиться до оцінки того, чи варто взагалі в створених або прогнозованих умовах вкладати всі наявні кошти в авіатранспортне виробництво, чи не краще частину з них (і яку) вкласти в інші сфери діяльності. Для авіакомпаній капітальний ризик найчастіше збігається з галузевим. При цьому повинна оцінюватися динаміка розвитку галузі, яка визначає перспективність інвестиційної політики авіакомпаній.

2 Селективний ризик – ризик неправильного вибору використання наявних обмежень ресурсів у порівнянні з іншими можливостями. Для авіакомпаній оцінка селективного ризику припускає відбір за яким-небудь критерієм оптимального варіанта напрямку капіталовкладень у ту або іншу область його діяльності, наприклад, у розвиток літако-моторного парку (тип літака й двигуна), наземний комплекс обслуговування (аеропорти базування, організація зберігання й транспортування вантажів, забезпечення їх збереження та інше), систему технічного обслуговування й ремонту (у тому числі збільшення ресурсу й надійності авіатехніки), підготовку персоналу (форми й методи навчання, організація зарубіжного стажування), удосконалювання організаційних структур управління, розвиток системи телекомунікацій і т.д. Відповідь на запитання, якій альтернативній сфері використання наявних ресурсів віддати перевагу, чим загрожує прийняття неправильних рішень, не така проста, як це часом може видатися з першого погляду. У практиці зарубіжних авіакомпаній при оцінці селективного ризику нерідко використовують шкалу зміни ризиків залежно від варіантів прийнятих рішень.

3 Часовий ризик – ризик неправильного вибору моменту ухвалення рішення, що неминуче спричиняє втрати. Часовий ризик для авіакомпаній у значній мірі визначається впливом кон'юнктурних факторів, наявністю циклічних коливань у різних фазах макроекономічних циклів виробництва, сезонними коливаннями. На окремих регіональних ринках циклічні коливання можуть бути зрушені в ту або іншу сторону. Цілком імовірно, що прийняте авіакомпанією помилкове рішення, про час відкриття нової лінії, наприклад, може зробити її банкрутом. Хоча й при розвиненій маршрутній мережі відкриття свідомо збиткової лінії може тільки негативно вплинути на кінцеві економічні показники, не приводячи авіакомпанію до банкрутства.

4 Ризик законодавчих змін. В умовах політичної й економічної нестабільності століття будь-яка авіакомпанія стає заручником законодавчої й виконавчої влади. Будь-яка зміна законодавства в області форм власності, підприємництва, оподаткування, транспорту, фінансів, страхування і т.д. може викликати додаткові витрати й втрати для авіакомпанії. Цей вид ризику виникає й при міжнародних перевезеннях, де зміна договірно-правового регулювання закордонних держав може істотно вплинути на діяльність українських авіакомпаній на ринку цих

країн (система протекціонізму, екологічні обмеження, митна політика, податкове законодавство і т.д.).

5 Ризик ліквідності – ризик, пов'язаний з можливістю втрат при реалізації майна авіакомпанії (у першу чергу авіатехніки). Швидко моральне й фізичне старіння авіатехніки, малий її ресурс, підвищений рівень шуму, забруднення навколишнього середовища – усе це, поряд з появою й стійким входженням на ринок нових сучасних літаків і вертольотів зарубіжного виробництва, може привести до того, що потенційні покупці або орендарі літаків місцевого виробництва будуть сприймати їх як товар низької якості й пропонувати низьку ціну. Ризик ліквідності особливо великий у тих малопотужних авіакомпаніях, які не мають достатнього іміджу на ринку, де відсутня згода між акціонерами, накопичений прибуток активно проїдається, закупається застаріла авіатехніка, переважають амбіційні рішення.

6 Ринковий ризик – ризик, пов'язаний з неправильним вибором цільового ринку (його сегмента). Цей вид ризику цілком залежить від ступеня кон'юнктурного опрацювання ринку, урахування всього комплексу діючих факторів, обраної стратегії проникнення на ринок, правильних форм і методів комерційного співробітництва. Потрібно ясно розуміти, що вільних ніш на міжнародному ринку в цей час практично не залишилося, а будь-якого «прибульця» чекає аж ніяк не доброзичливе відношення з боку «старожилів». Своєю часткою ринку без опору (форми можуть бути самі несподівані) ніхто не поступиться. У силу цих причин аналіз перспектив розвитку відповідного регіону й, насамперед, дослідження ринку авіатранспортних послуг, його динаміки, структури, рівня конкуренції, географічного напрямку перевезень і т.д. є першорядним завданням будь-якої авіакомпанії.

7 Кредитний ризик – ризик того, що авіакомпанія, яка брала кредити на закупівлю нової авіатехніки або на розвиток наземного комплексу обслуговування, виявиться не в змозі виплачувати відсоток по них і (або) основну суму боргу. Це актуально й тому, що законодавство дозволяє банкам вести агресивну політику стосовно позичальників капіталу. Впровадження технології бізнес-планування дозволяє в значній мірі знизити цей вид ризику.

8 Інфляційний ризик – ризик того, що при високому рівні інфляції доходи, одержувані авіакомпанією, швидко знецінюються й отриманий прибуток не забезпечує стабільність розвитку. Тим більше, що прогнозований рівень інфляції в масштабах держави далеко не завжди може співпадати з фактичним. У світовій практиці розроблено досить багато способів зниження інфляційного ризику.

9 Валютний ризик – ризик, пов'язаний з валютними вкладеннями й операціями. Цей ризик обумовлений коливаннями курсу іноземних валют, тенденціями до зміни курсу гривні, недосконалістю й нестабільністю валютного законодавства в Україні. Домінуючим тут є крайня нестабільність курсу гривні стосовно валюти, прийнятої для розрахунків у світовій практиці.

10 Відкличний ризик – ризик втрат для авіакомпанії, що має акціонерну форму власності, у випадку, якщо один з її засновників або інвесторів відкличе свої ресурси, вкладені в розвиток авіакомпанії у зв'язку з низькою прибутковістю діяльності або буде вимагати активного «проїдання» одержуваних дивідендів.

11 Ризик вибору країни – ризик вкладення коштів у нерухомість, цінні папери підприємства, що перебувають під юрисдикцією країни з нестійким соціальним і економічним становищем, з недружнім відношенням до країни, резидентом якої є авіакомпанія-інвестор.

12 Організаційно-управлінський ризик (як бізнес-системи) – ризик, що залежить від організації й управління авіакомпанією й від обраної стратегії. Важливо пам'ятати, що структура підприємства залежно від тих завдань, які постають перед нею в різний час розвитку, не може залишатися незмінною. Залежно від складності поставлених завдань, структура управління авіапідприємством повинна удосконалюватися. Накопичений досвід свідчить, що успіх фірми на ринку може бути досягнутий не тільки й не стільки за рахунок великих інвестицій, а головним чином за рахунок правильного вибору й своєчасної зміни стилю, форм і методів управління. Одна справа коли «консервативна» авіакомпанія, яка не реалізує стратегію розвитку й віддає перевагу, зайнявши одну або кілька ніш на ринку, одержуванню всіх вигід від максимальної спеціалізації своїх послуг (чартерне перевезення унікальних вантажів, наприклад) і наявності стабільної клієнтури. Інший ступінь ризику буде властивий стратегії «агресивної» авіакомпанії, що поставила своєю метою зайняти гідне місце на ринку й змушена внаслідок пізнього виходу на

ринок активно боротися за розширення своєї частки на ньому або за завоювання нових ринкових сегментів.

Відповідальність щодо зобов'язань авіакомпанії в умовах ринкової економіки несе її керівництво. Саме на керівників вищої ланки управління лягають у першу чергу наслідки ризику. А оскільки ніякий бізнес неможливий без ризику, що є зворотним боком волі підприємництва, досить важливо максимально прорахувати всі ризики.

Дуже часто керівництво авіакомпанії змушене ухвалювати рішення в умовах невизначеності, коли воно не має достатньої інформації для оцінки своїх ризиків або ця інформація досить дорога. У цьому випадку, покладаючись не тільки й не стільки на інтуїцію, але й на зібрану й найчастіше неповну й розрізнену інформацію й наявний досвід, дається цифрова оцінка ризику. Кожний керівник або рада директорів устанавлює для своєї авіакомпанії прийнятний ступінь ризику в межах від припустимого (загроза втрати певної частини прибутку) до критичного (з'являється необхідність відшкодувати за свій рахунок витрати, що нагромадилися).

Вибір прийнятної ступеня ризику залежить від того, на що настроєний керівник – на успіх або невдачу. Керівники консервативного типу звичайно намагаються піти від якого-небудь ризику. Більш гнучкі й далекоглядні керівники схильні йти на певні, але добровільні й раніше перелічені ризики. Для цього вони повинні бути впевнені в монолітності своєї команди, у професіоналізмі залучених виконавців і експертів.

5 ТЕМА 4 ОСНОВНІ ФОНДИ АВІАПІДПРИЄМСТВ

ПЛАН

- 4.1 Основні фонди авіапідприємств їх склад і структура
- 4.2 Оцінка основних фондів її види
- 4.3 Фізичне і моральне зношування, та амортизація й відтворення основних фондів авіапідприємств
- 4.4 Ефективність використання основних фондів цивільної авіації: поняття та критерії оцінки
- 4.5 Особливості складу і структури обігових фондів авіапідприємств
- 4.6 Джерела формування обігових коштів

4.1 Основні фонди авіапідприємств їх склад і структура

Основні фонди - найважливіша й переважна частина всіх фондів підприємства (маються на увазі основні й обігові фонди, а також фонди обігу). Вони визначають виробничу міць підприємства, характеризують його технічну оснащеність, безпосередньо пов'язану із продуктивністю праці, механізацією, автоматизацією виробництва, собівартістю продукції, прибутком і рівнем рентабельності.

Основні фонди підприємства являють собою сукупність матеріально-речовинних цінностей, створених суспільною працею, що беруть довгострокову участь у процесі виробництва в незмінній натуральній формі, й переносять свою вартість на виготовлену продукцію частинами по мірі зношування.

Існує наступна класифікація основних фондів (ОФ).

Залежно від характеру участі основних фондів у виробництві розрізняють виробничі й невиробничі ОФ.

Основні виробничі фонди (ОВФ) беруть безпосередню участь у виробництві (будинки, аеровокзал, авіаційно-технічна база (АТБ), автогосподарство, літаки, вертольоти й авіадвигуни (ЛВАД)).

Невиробничі основні фонди, необхідні для обслуговування особистих, побутових і культурних потреб працівників, містять у собі приналежні авіапідприємствам гуртожитки, спорудження.

До складу основних фондів цивільної авіації входить величезне число різних засобів праці, що різняться між собою характером виконуваних функцій, термінами служби, особливостями

ремонту й іншими ознаками. Для правильної організації обліку й планування основних фондів, нарахування амортизації, визначення собівартості продукції, що випускається основні фонди залежно від їхнього цільового призначення групуються певним чином.

Класифікація основних засобів представлена на рисунку 4.1.

Відповідно до прийнятої класифікації основні виробничі фонди цивільної авіації по матеріально-натуральному складу діляться на наступні групи:

1 **Будинки** - будівельні об'єкти, які створюють необхідні умови для протікання виробничого процесу, забезпечують збереження устаткування, захист його від зовнішніх атмосферних впливів (аеровокзали, ангари, будинки цехів і майстерень, лабораторій і складів, доку для технічного обслуговування літальних апаратів, гаражі, готелі для пасажирів і ін.).

2 **Спорудження** - інженерно-будівельні об'єкти, що виконують ті або інші технічні функції по забезпеченню виробничого процесу, не зв'язані при цьому зі зміною предметів праці (злітно-посадочні смуги, руліжні доріжки, перони, місця стоянок літаків, гідроаеропорти, естакади, резервуари пально-мастильних матеріалів, мости, під'їзні залізничні колії авіапідприємств, водонапірні башти й ін.).

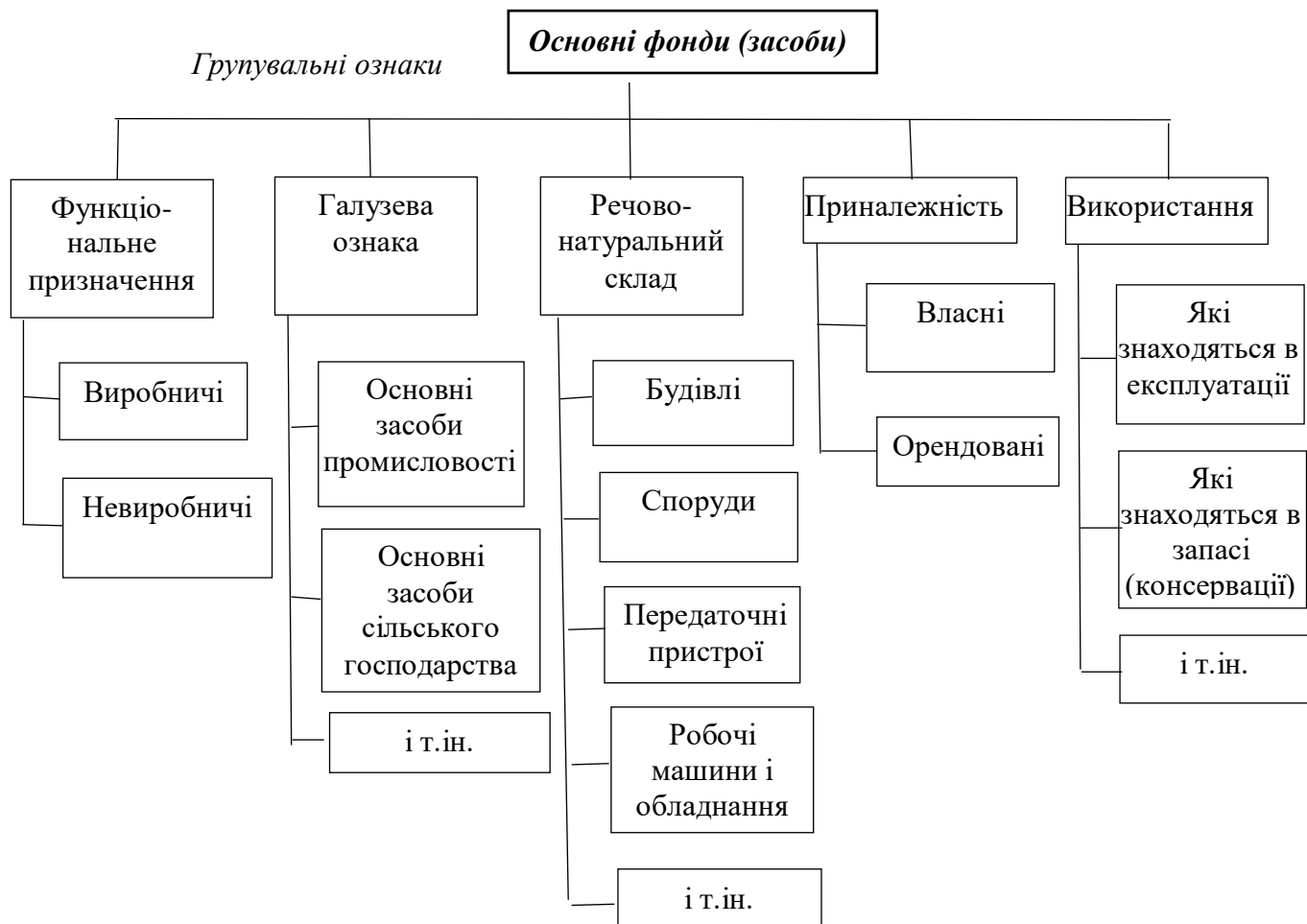


Рисунок 4.1 - Класифікація основних засобів

3 **Передатні пристрої**, що здійснюють передачу електричної, теплової й механічної енергії від двигунів до робочих машин, а також передачу рідких і газоподібних речовин від одного об'єкта до іншого (лінії електропередач, трансмісії, трубопроводи для передачі води, пари, газу, масла, нафти, повітря, кислоти й усіх видів ПММ, повітряні й кабельні лінії, водорозподільні мережі водопроводів, телефонна мережа).

4 **Машини й устаткування**:

а) силові машини й устаткування - машини-генератори, що виробляють теплову й електричну енергію, а також усі види двигунів, що перетворюють енергію різного виду в механічну (двигуни внутрішнього згорання, парові й електричні двигуни, генератори, парові й газові турбіни, казани, трансформатори, пересувні електростанції, розподільне обладнання й ін.);

б) робочі машини й устаткування, призначені для безпосереднього впливу на предмет праці або переміщення " предметів праці в процесі виробництва (металообробне встаткування й верстати технічних майстерень і цехів АТБ, устаткування й прилади для діагностики технічного стану літаків і їх агрегатів, підйомно-транспортне встаткування й вантажно-розвантажувальні механізми, мийні машини, грейдери для очищення ЗПС від снігу й ін.);

в) вимірювальні й регулюючі прилади й обладнання й лабораторне устаткування (амперметри, манометри, вольтметри, барометри, компаси, гальванометри, авіаційні тренажери, радіомаяки, світло обладнання злітно-посадочних смуг, прилади й апаратура літаководіння, зв'язку й навігації як установлені на літаках, так і у вигляді наземного встаткування, лабораторне устаткування та ін.);

г) інші машини й устаткування (пожежні машини, механічні пожежні сходи, кінознімальні камери, магнітофони, телевізори й радіоприймачі звичайні, музичні інструменти, холодильники побутові і т.д.).

Крім того, із групи "Машини й устаткування" виділяються всі види автоматичних машин і встаткування, тобто виконуючих операції виробничого процесу в певній технічній послідовності й заданому ритмі без особистої участі працівника (машини-автомати цехів і майстерень, телефони-автомати, квиткові автомати).

5 Транспортні засоби, призначені для переміщення людей (пасажирів) або вантажів, тобто рухомий склад усіх видів транспорту. Прийнята в ЦА класифікація основних фондів передбачає виділення із групи "Транспортних засобів такої підгрупи, як "Літако-вертолітний парк" (ЛВП), у яку включаються літаки, вертольоти й двигуни на них, а також запасні авіадвигуни. Крім ЛВП, до транспортних засобів відносяться також інші транспортні засоби (вагони, тепловози, буксировщики, автотягачі, автопоїзди, автокари, легкові машини, електрокари, причепа й напівпричепа й ін.).

6 Інструменти й пристосування, які застосовуються для закріплення предметів праці в процесі їх обробки. При цьому в склад основних фондів не входять інструменти й пристосування, що мають вартість менш 1000 грн. (незалежно від терміну служби) або термін служби менш одного року (незалежно від вартості).

7 Виробничий реманент і приналежності літальних апаратів (парашути й шафи для їхнього зберігання, драбини, сигнальні ліхтарі, призначені для обслуговування ЛА, робочі столи, стелажі, верстати, устаткування, що сприяє виконанню правил техніки безпеки й охорони праці).

8 Реманент - предмети, необхідні для господарського оснащення приміщень (обстановка контор, службових приміщень і аеровокзалів, шафи, вішалки, крісла, портьєри, предмети протипожежного призначення - гідропульти, ручні сходи й т.п.).

Для найкращого використання основних фондів різні їхні види повинні перебувати між собою в певних співвідношеннях. Процентне відношення вартості окремих груп основних фондів від загальної вартості зветься технологічною структурою основних фондів. Вона дає уявлення про якісний склад засобів праці окремого підприємства або галузі.

Структура основних фондів залежить від ряду факторів, що визначає її специфіку по окремих галузях народного господарства. На неї впливають техніко-економічні особливості даної галузі, темпи науково-технічного прогресу, географічне розміщення підприємства, форми організації виробництва, структура капітальних вкладень і ін. Вплив перерахованих факторів приводить до того, наприклад, що в промисловості в загальній вартості основних фондів переважає частка машин і встаткування, будинків і споруджень. На транспорті високу питому вагу займають транспортні засоби.

Аналіз технологічної структури основних фондів має велике практичне значення, тому що дотримання певних пропорцій у вартості окремих груп основних фондів дозволяє зробити необхідну продукцію з найменшими витратами. Найбільш ефективною є така структура основних фондів, при якій у процесі все зростаючого обсягу виробництва фондівіддача максимальна. В активну частину входять ті засоби праці, які безпосередньо впливають на предмет праці й визначають виробничу потужність підприємства. У цивільній авіації активна частина основних фондів містить у собі літако-вертолітний парк, спорудження, машини й устаткування. Інші види засобів праці, що забезпечують нормальне функціонування, активної частини основних фондів відображують пасивну частину.

Ці види основних фондів виявляють найбільш активний вплив на обсяг і якість продукції.

Поряд з експлуатаційними підприємствами цивільна авіація володіє також промисловими підприємствами. До їхнього складу входять авіаремонтні підприємства, а також дослідно-експериментальні заводи, що виготовляють засоби наземної механізації й автоматизації.

Особливістю структури основних виробничих фондів авіаремонтних підприємств ЦА є висока питома вага будинків, що пояснюється наявністю на авіаремонтному виробництві більших приміщень ангарного типу, а також машин і встаткування. Разом з тим, частка машин і встаткування у вартості основних фондів авіаремонтних підприємств є більш низькою в порівнянні з її значенням у машинобудуванні, чим в певній мірі й пояснюється недостатньо високий рівень механізації й автоматизації виробничих процесів на авіаремонтному виробництві.

Особливістю ОФ авіапідприємств, що проявляється в їхній класифікації, є наявність запасних деталей і авіадвигунів на кожний приписний літак або вертоліт.

По своєму відношенню до виробництва активною частиною ОФ є літаки, вертольоти й авіадвигуни (ЛВАД), інші ОФ - пасивна частина, оскільки вони лише створюють умови функціонування безпосереднього виробника продукції (ЛВАД).

4.2 Оцінка основних фондів, її види

Основні фонди на підприємствах цивільної авіації плануються й ураховуються відповідно до їхньої класифікації в натуральному й вартісному (грошовому) вираженні. Обидва види обліку ведуться паралельно, доповнюючи один одного. Для забезпечення нормальної господарської діяльності підприємствам виділяють необхідні основні фонди в їхній натуральній формі. Облік основних фондів у натуральному вираженні дозволяє встановити потребу в окремих видах основних фондів, здійснювати планування й облік їх використання, розрахувати виробничу потужність підприємства, виявляти резерви виробничих площ і т.д.

Планування й облік основних фондів у натуральних показниках здійснюється на підставі матеріалів інвентаризації основних фондів, проведеної на підприємствах не менш 1 рази на рік, паспортів підприємств і їх підрозділів, технічних паспортів (ведуться по літаках, вертольотах, авіадвигунах), а також даних по об'єктах обліку.

Облік основних фондів у грошовому вираженні необхідний для визначення вартості основних фондів, динаміки й структури їх як у цілому, так і по групах, нарахування амортизації й характеристики процесу відтворення основних фондів, розрахунків ряду показників виробничо-господарської діяльності авіапідприємств (фондовіддачі, рентабельності і т.д.).

Для обліку й планування відтворення основних фондів, важливе значення має правильна їх оцінка. Розрізняють кілька видів оцінки основних фондів: по повній первісній (балансовій) вартості, повній первісній вартості з урахуванням зношування, відновній вартості, відновній вартості з урахуванням зношування.

Первісна вартість основних фондів містить у собі суму фактичних витрат на їхнє придбання або будівлю, а також витрати на доставку й монтаж основних фондів, витрати на розробку проектно-кошторисної документації. За цією оцінкою, основні фонди враховуються на балансі підприємства протягом усього строку їх служби. У цьому випадку величина основних фондів підприємства складається з вартості об'єктів, зроблених у різні періоди, у цінах цих періодів (на момент придбання). Оцінка по первісній, вартості є основою для обліку руху основних фондів, визначення ступеня їх зношування в грошовому вираженні й нарахування амортизації, розрахунків рентабельності й фондовіддачі підприємств. Первісна вартість основних фондів може бути змінена лише в результаті їх переоцінки, зробленої по спеціальному рішенню уряду, або у випадку переустаткування об'єктів (реконструкції, модернізації й т.п.). Недоліком цього методу оцінки є вираження їх вартості в змішаних цінах (цінах різних років), що знижує точність і вірогідність величини основних фондів і їх динаміки, а також спотворює розміри амортизації. Крім того, цей метод оцінки основних фондів не відбиває ступеню їх зношеності.

Приклад. Авіакомпанія на початку 2017 р. придбала повітряне судно загальною вартістю 100 млн. дол. (без ПДВ).

Оцінка по первісній вартості є основою для обліку руху ОФ, визначення ступеня їх зношування в грошовому вираженні й нарахування амортизації, розрахунків рентабельності й

фондовіддачі. Первісна вартість ОФ може бути змінена лише у випадки переустаткування об'єкта (реконструкція, модернізація) або в результаті їх переоцінки за рішенням уряду.

Первісна вартість основних фондів з урахуванням зношування (залишкова вартість) являє собою різницю між первісною вартістю й сумою зношування. Необхідність визначення залишкової вартості пов'язана з тим, що в міру використання основних фондів їх вартість постійно зменшується доти, поки засоби праці не відслужать установлений для них термін служби й повністю не перенесуть свою вартість на продукт, що виготовляється. Враховуючи ступінь зношування основних фондів, залишкова вартість показує в змішаних цінах ту частину їх вартості, яка на даний момент збереглася в основних фондах і яка буде перенесена на, що виготовляється продукцію в майбутніх періодах.

Відновна вартість основних фондів виражає, суму витрат, які були б необхідні для відтворення наявних у цей момент основних фондів у сучасних умовах (при діючих цінах) з урахуванням морального зношування й здешевлення їх виробництва й будівництва. Розрив між первісною й відновною вартістю основних фондів створюється внаслідок зміни (росту) продуктивності суспільної праці. Однаковість в оцінці основних фондів, тобто визначення відновної вартості їх може бути досягнуте тільки в результаті проведення переоцінки основних фондів, уведених у дію в різні роки. Вона проводиться періодично в той самий час у масштабах усього народного господарства по єдиній програмі й методології (приблизно 1 раз в 10 років) з обліком діючих оптових цін і тарифів у будівництві. Усуваючи змішані ціни, відновна вартість основних фондів у той же час не фіксує ступінь їх зношування.

Відновна вартість основних фондів з урахуванням зношування показує величину ще не перенесеної на виготовлену продукцію частини вартості засобів праці, але обчислену в цінах року їх переоцінки.

Економічне значення цього методу оцінки полягає в тому, що він дозволяє уточнити фактичну вартість існуючих основних фондів і темпи їх росту, дозволяє порівнювати обсяг основних фондів окремих підприємств і галузі, дає уявлення про галузеву будову основних фондів і розміщення їх по території країни.

Ліквідаційна вартість - вартість реалізації ОФ після закінчення їх терміну служби.

Середньорічна вартість ОФ (Ф_{ср}) може бути визначена по спрощеному методу в такий спосіб:

$$\mathbf{F_{ср} = F_0 + (F_{вв} \times m / 12 - F_{виб} \times m1 / 12),} \quad (4.1)$$

де:

F₀ – вартість основних фондів на початок року;

m (m1) – кількість місяців до кінця року з моменту введення (вибуття) основних фондів;

F_{вв} – вартість введених основних фондів;

F_{виб} – вартість основних фондів, які вибули.

Одиницею обліку ОФ є інвентарний об'єкт.

В авіакомпаніях структура основних виробничих фондів (ОВФ) наступна (в середньому за всіма авіакомпаніями):

- будівлі виробничі	- 9,6%;
- споруди та передатні пристрої	- 6,5%;
- машини та обладнання	- 14,9%;
- транспортні засоби	- 58,0%;
- в т. ч. літако-вертолітний парк	- 52,7%;
- інструмент та інші ОФ	- 1,0%.

Наведені дані показують, що в авіакомпаніях більш 50% припадає на активну частину ОФ (ЛВП), на ремонтних заводах активна частина (машини й устаткування) становить приблизно 30% від усього обсягу ОФ.

4.3 Фізичний і моральний знос основних фондів авіапідприємств

Особливістю основних фондів є їхнє багаторазове використання в процесі виробництва, але час їх функціонування все-таки має певні межі, обумовлені зношуванням.

Розрізняють два види зношування основних фондів - фізичний і моральний.

Під фізичним зношуванням розуміють поступову втрату основними фондами своєї первісної споживчої вартості, що відбувається не тільки в процесі функціонування, але й при їхній бездіяльності (руйнування від зовнішніх впливів, атмосферного впливу, корозії). Фізичне зношування основних фондів залежить від їхньої якості, технічної досконалості (конструкції, виду і якості матеріалів, якості побудови будинків і монтажу верстатів), особливостей технологічного процесу (швидкості й сили різання, подачі й т.п.), часу дії (кількості днів роботи у році, змін за добу, годин роботи у зміні), ступеню захисту від зовнішніх умов, якості обслуговування, від кваліфікації робітників і їх відношення до основних фондів.

Фізичне зношування відбувається нерівномірно навіть по однакових елементах основних фондів. Розрізняють повне й часткове зношування основних фондів. При повному зношуванні діючі фонди ліквідуються й замінюються новими (капітальне будівництво або поточна заміна зношених основних фондів). Часткове зношування відшкодовується шляхом ремонту.

Для характеристики ступеня фізичного зношування основних фондів використовується ряд показників.

Коефіцієнт фізичного зношування основних фондів (Кз.ф):

$$K_{з.ф.} = \frac{З}{Пв} \times 100, \quad (4.2)$$

де:

З - сума зношування основних фондів (нарахована амортизація) за весь період їх експлуатації;

Пв - первісна (балансова) або відновна вартість основних фондів. Коефіцієнт фізичного зношування основних фондів може бути визначений по окремим інвентарним об'єктам і на основі даних про фактичний строк їх служби.

Для об'єктів, фактичний термін служби яких нижче нормативного, розрахунки ведуться за формулою:

$$K_{з.ф.} = \frac{Tф}{Tн} \times 100, \quad (4.3)$$

де:

Tф и Tн - фактичний і нормативний терміни служби даного інвентарного об'єкта.

Для об'єктів, у яких фактичний термін служби рівний нормативному або перевищив його, коефіцієнт фізичного зношування розраховується за наступною формулою:

$$K_{з.ф.} = \frac{Tф}{Tф+Tм} \times 100, \quad (4.4)$$

де:

Tм - можливий залишковий термін служби даного інвентарного об'єкта понад фактично досягнутий у цей момент термін служби. Найчастіше він визначається експертним шляхом.

Коефіцієнт фізичного зношування будівель і споруд може бути розрахований за формулою:

$$K_{з.ф.} = \frac{\sum d_i \times a_i}{100}, \quad (4.5)$$

де:

d_i - питома вага і- го конструктивного елемента у вартості будівлі, %;

a_i - відсоток зношування і- го конструктивного елемента будівлі.

Коефіцієнт придатності основних фондів укрупнено характеризує їхній фізичний стан на певну дату й обчислюється за формулою:

$$K_{п.ф.} = \frac{Пв-З}{Пв}, \quad (4.6)$$

Коефіцієнт придатності основних фондів може бути визначений і на основі коефіцієнта фізичного зношування:

$$K_{п.ф.} = 100 - K_{з.ф.} \quad (4.7)$$

Усі ці формули припускають рівномірне фізичне зношування основних фондів, що не завжди збігається з реальною дійсністю.

Моральне зношування основних фондів. Поряд з фізичним зношуванням основні фонди можуть зношуватися морально (знецінюватися). Сутність морального зношування полягає в тому, що засоби праці знецінюються, втрачають вартість до їхнього фізичного зношування, до закінчення строку своєї фізичної служби.

Моральне зношування проявляється у двох формах.

Перша форма морального зношування полягає в тому, що відбувається знецінювання машин такої ж конструкції, що випускалися й раніше, внаслідок здешевлення їх відтворення в сучасних умовах.

Друга форма морального зношування полягає в тому, що відбувається знецінювання старих машин, фізично ще придатних, внаслідок появи нових, більш технічно зроблених і продуктивних, які витісняють старі.

На кожному підприємстві процес фізичного й морального зношування основних фондів повинен управлятися. Основна мета цього управління - недопущення надмірного фізичного й морального зношування основних фондів, особливо їх активної частини, тому що це може привести до негативних економічних наслідків для підприємства. Управління цим процесом відбувається через проведення певної політики відтворення основних фондів.

Деякі економісти виділяють третій вид зношування - соціальний, коли відбувається розбіжність соціальних характеристик об'єкта основних засобів (безпеки, рівня шкідливих викидів, освітленості) з їхнім нормальним рівнем у суспільстві.

Від ступеня зношування основних виробничих фондів підприємства прямо залежать обсяг і якість продукції, її конкурентоспроможність, рівень витрат виробництва й ефективності роботи підприємства. Тому одним з найважливіших завдань управління є контроль над станом основних фондів з метою не допущення їхнього надмірного фізичного й морального зношування.

Для економічного відшкодування зношування основних фондів їх вартість у вигляді амортизаційних відрахувань щомісяця включається у витрати на виробництво продукції.

4.4 Ефективність використання основних фондів цивільної авіації: поняття та критерії оцінки

Однією з найважливіших умов підвищення ефективності виробництва і якості роботи цивільної авіації є поліпшення використання основних виробничих фондів. Розв'язок цієї проблеми має важливе народногосподарське значення, оскільки більш ефективне використання основних фондів не тільки веде до зниження витрат живої й упредетненої праці на одиницю продукції, що випускається, але й економії всіх ресурсів. Удосконалення основних фондів повітряного транспорту й ступінь їх використання значною мірою визначають фондоозброєність праці працівників і його продуктивність.

Система показників ефективності використання основних виробничих фондів цивільної авіації включає дві групи: загальні й часткові. Загальні показники дозволяють судити про рівень використання всієї сукупності основних фондів галузі в цілому або окремого підприємства (управління, об'єднання). Найбільш узагальнюючим показником цієї групи є фондовіддача, яка характеризує випуск продукції за рік (квартал, місяць) на 1 гривню основних виробничих фондів. У цивільній авіації обсяг роботи обчислюється в умовно-наведених тонно-кілометрах шляхом підсумовування обсягу транспортних робіт з обсягом роботи на інших видах використання авіації.

В економіці основні фонди підприємства прийнято враховувати у вартісних одиницях виміру. Нагадаємо, основні фонди в їхньому грошовому вираженні називаються основними засобами.

Для розрахунків економічної ефективності використання ОФ звичайно використовують оцінку фондів по їхній середньорічній вартості.

Фондовіддача може бути визначена також і за доходами. Рівень прибутковості визначається шляхом віднесення суми доходів, отриманих від виконання авіаперевезень і робіт з ЗАНГ, до середньорічної вартості основних фондів. Фондовіддача авіаремонтних і дослідно-експериментальних підприємств цивільної авіації може бути розрахована розподілом обсягу валової (товарної) продукції в незмінних цінах на середньорічну вартість основних фондів.

Фондовіддача показує розмір продукції, що приходить на 1 гривню середньорічної вартості ОЗ.

$$\text{Фвід} = \text{ОП} / \text{ОФ}, \quad (4.8)$$

де:

ОП –обсяг продукції;

ОФ –середньорічна вартість ОФ.

В умовах удосконалення господарського механізму, здійснюваного в нашій країні, важлива роль у плануванні діяльності промислових підприємств цивільної авіації приділяється показнику нормативної чистої продукції (НЧП). Оскільки в нормативну чисту продукцію не входить вартість сировини, матеріалів, комплектуючих, її використання при розрахунках фондовіддачі промислових підприємств ЦА дозволить більш точно визначити ефективність основних фондів.

Величина, зворотна фондовіддачі, називається фондомісткістю. Що виражається відношенням середньорічної вартості основних виробничих фондів до обсягу продукції або сумі доходів, вона показує, яка кількість основних фондів припадає на одиницю продукції, що випускається, або на 1 грн. доходів (Фміст):

$$\text{Ф}_{\text{міст}} = \text{ОФ} / \text{ОП}, \quad (4.9)$$

де:

ОП –обсяг продукції;

ОФ –середньорічна вартість ОФ.

Фондоозброєність (Фозб) характеризує розмір виробничих засобів, що приходяться на одного працівника промислового персоналу: Фозб = Середньорічна вартість виробничого встаткування / Середньоспискова чисельність робітників у найбільшу зміну.

Успішне функціонування основних фондів залежить від того, наскільки повно реалізуються екстенсивні й інтенсивні фактори поліпшення їх використання. Екстенсивне поліпшення використання фондів припускає, що, з одного боку, буде збільшений час роботи діючого встаткування в календарний період, а з іншого - підвищена питома вага діючого встаткування в складі всього встаткування, наявного на підприємстві.

До найважливіших напрямків збільшення часу роботи встаткування відносяться:

1) скорочення й ліквідація внутрішньо змінних простоїв устаткування шляхом підвищення якості ремонтного обслуговування встаткування, своєчасного забезпечення основного виробництва робочою силою, сировиною, паливом, напівфабрикатами;

2) скорочення цілоденних простоїв устаткування, підвищення коефіцієнта змінності його роботи. Важливим шляхом підвищення ефективності використання основних фондів служить зменшення кількості зайвого встаткування й швидке залучення у виробництво невстановленого встаткування.

Інтенсивне поліпшення використання основних фондів припускає підвищення ступеня завантаження встаткування в одиницю часу. Підвищення інтенсивного завантаження встаткування може бути досягнуте при модернізації діючих машин і механізмів, установленні оптимального режиму їх роботи. Інтенсивність використання основних фондів підвищується також шляхом технічного вдосконалення знарядь праці й удосконалення технології виробництва; ліквідації "вузьких місць" у виробничому процесі; скорочення строків досягнення проектної продуктивності техніки; удосконалювання наукової організації праці, виробництва й управління; використання швидкісних методів; підвищення кваліфікації й професійної майстерності робітників.

До групи загальних показників ефективності використання основних фондів відноситься рентабельність. Показник рентабельності визначається шляхом розподілу балансового (загального) прибутку на середньорічну вартість основних виробничих фондів і нормованих обігових коштів. Таким чином, рентабельність характеризує прибуток, одержуваний з кожної гривні вартості фондів.

До приватних показників ефективності використання основних виробничих фондів відносяться: обсяг продукції з 1 м² площі, випуск продукції з одиниці встаткування або транспортного засобу й ін. Приватні показники ефективності використання основних виробничих фондів мають велике значення в практиці планування й обліку. Ними користуються при складанні балансу встаткування й транспортних засобів, плануванні їх завантаження, визначенні виробничої потужності підприємства. Тому при оцінці економічної ефективності

основних виробничих фондів приватні показники повинні застосовуватися поряд із загальними, доповнюючи їх і розкриваючи нові резерви збільшення випуску продукції з наявних основних виробничих фондів.

Найважливішою, найбільш активною частиною основних фондів цивільної авіації є літако-вертолітний парк, що виявляє вирішальний вплив на кількість і якість авіатранспортної продукції. Тому в системі інтенсивних якісних факторів економічного росту галузі поліпшенню використання літако-вертолітного парку належить особливе місце.

Показники використання літако-вертолітного парку. Розрізняють екстенсивне й інтенсивне використання ЛВП. Підвищення екстенсивного використання літаків і вертольотів означає збільшення часу їх роботи, тобто нальоту, годин на один середньо-обліковий літак, а інтенсивного - підвищення ступеня використання ЛВП в одиницю часу. До першої групи показників відносяться: наліт годин на один обліковий літак (вертоліт) і коефіцієнт екстенсивного використання авіатехніки в календарному періоді часу (рік, місяць, доба). Наліт годин на один обліковий літак визначається відношенням загального виробничого нальоту по літаках даного типу до облікового числа літаків.

При визначенні екстенсивного використання літаків необхідно враховувати простой їх на капітальному ремонті й технічному обслуговуванні, а також заправлення ПММ, вантажно-розвантажувальні роботи, за метеоумовами і в резерві. Для цього важливо знати по кожному типу літака нормативний наліт годин, який менше календарного фонду часу на нормативну тривалість зазначених простоїв. Нормативи простоїв літаків на технічному обслуговуванні, капітальному ремонті, усередині рейсові простой при заправленні ПММ, навантаженні й розвантаженні, інші простой (за метеоумовами і в резерві) визначаються окремо по типах літальних апаратів виходячи із прогресивних форм і методів організації технічного й комерційного обслуговування, особливостей проведення ремонтів, конкретних умов експлуатації літаків. Коефіцієнт екстенсивного використання ЛВП, розрахований як відношення фактичного нальоту годин до нормативного, дає можливість більш повно виявити резерви поліпшення використання літаків за часом.

Ступінь інтенсивного використання засобів праці оцінюється як відношення випущеної з їхньою допомогою в одиницю часу продукції до максимально можливої продуктивності засобів праці. Показниками інтенсивного використання літаків є:

комерційне завантаження літаків; продуктивність польотів;

відсоток комерційного завантаження; відсоток використання пасажирських крісел.

Види комерційного завантаження. Граничне комерційне завантаження обмежене злітною й посадковою масою літака й місткістю конструкції. Воно визначається на основі техніко-економічних даних при заданій дальності безпосадкового польоту. Порядок розрахунків граничного комерційного завантаження в аеропортах (службах руху й організації перевезень) і запису в завантажувальній (супровідній) відомості суворо дотримується з метою недопущення перевантаження літаків і максимального використання вантажопідйомності кожного літака.

Економічне (нормативне) комерційне завантаження застосовується замість граничного в якості нормативу для планування й обліку ступеня використання комерційної вантажопідйомності літаків і вертольотів. Для даного типу (варіанта) літака воно встановлено МЦА постійним виходячи з 100%-ний зайнятості пасажирських крісел і середньої по практичному завантаженню багажників і вантажних відсіків.

Планове комерційне завантаження розраховується для кожного типу літака з урахуванням числа пасажирських крісел, нормативу економічного завантаження, фактичного досягнутого рівня завантаження літака на повітряній лінії за попередній період, а також передбачуваних змін у продуктивності літака в планованому періоді.

Фактичне комерційне завантаження - це завантаження, прийняте на борт літака для перевезення.

Основним показником інтенсивного використання літако - вертолітного парку є продуктивність польотів.

Продуктивність польотів може бути також визначена шляхом розподілу нальоту тонно-кілометрів на наліт годин. Вона використовується в якості одного з основних показників при плануванні комерційного завантаження по аеропортах, встановленні частоти руху літаків, визначенні нальоту годин по типах авіаційної техніки.

У планових розрахунках по управлінню ЦА визначає продуктивність польотів по типах літаків. При цьому розрізняють продуктивність польотів: економічну планову, фактичну (нормативну). Для встановлення певного порядку використання тоннажу літаків для всіх експлуатаційних підприємств ЦА встановлені постійні, нормативні показники по типах літаків і вертольотів - економічна продуктивність і завантаження літаків. При цьому під економічною продуктивністю літаків розуміється добуток економічного завантаження на годинну швидкість польоту даного типу літака.

Установлені наступні нормативи економічного завантаження й продуктивності польотів для всіх підприємств цивільної авіації, що експлуатують літаки й вертольоти на авіатранспортній роботі.

Економічний тонно кілометраж на власному ЛВП визначається виходячи з виробничого нальоту по типах літаків і вертольотів і наведених вище нормативів по економічній продуктивності. Відсоток комерційного завантаження на власному ЛВП розраховується розподілом фактичного тонно кілометража на економічний. Відсоток виконання плану по комерційному завантаженню визначається розподілом загального фактичного тоннажу відправлень на плановий перелічений на число фактично виконаних рейсів.

Пасажи́рвмісність літака характеризується відсотком використання пасажирських крісел, який розраховується розподілом фактичного пасажирообігу на граничний (фактичні літако-кілометри, помножені на граничну кількість крісел даного літака по конкретному рейсу).

Узагальнюючим показником ефективності використання ЛВП, який відображує одночасно екстенсивні й інтенсивні фактори, є наліт тонно-кілометрів на один обліковий літак за рік (квартал, місяць). Застосування цього показника в якості нормативного сприяє збільшенню продуктивності польотів і нальоту годин на один літак.

Наведені дані свідчать про те, що ступінь використання літаків основних типів по нальоту тонно-кілометрів у рік підвищується.

Найважливішими завданнями авіакомпаній у ринкових умовах є:

- використання виробничих основних фондів з максимальною продуктивністю при досягненні високої якості послуг і безпеки польотів;
- поліпшення структури виробничих фондів, виявлення й реалізація зайвого встаткування, машин і механізмів;
- установлення економічно обґрунтованих норм і нормативів використання виробничих фондів.

Поліпшення використання ОФ означає насамперед ріст фондівдачі. Підвищення фондівдачі експлуатаційних підприємств повітряного транспорту може бути отримане такими способами.

- 1 Збільшення часу роботи (нальоту годин) авіатехніки, машин, устаткування за рахунок:
 - скорочення простоїв авіатехніки на капітальному ремонті, технічному обслуговуванні і т.д.;
 - прискорення освоєння нової авіатехніки в експлуатації;
 - скорочення числа невикористовуваних машин і встаткування;
 - прискорення запровадження в дію невстановлених машин, устаткування.
- 2 Оптиміальне завантаження авіатехніки, машин, устаткування при:
 - раціональному розміщенню повітряних суден по авіалініях;
 - підвищенні регулярності польотів повітряних суден;
 - зниженні фактора сезонності авіап перевезень;
 - удосконалення організації виробництва;
 - наукової організації праці й виробництва.
- 3 Технічне вдосконалення ОФ авіапідприємства:
 - впровадження нової, більш продуктивної авіатехніки;
 - модернізація експлуатованих ЛВАД;
 - відповідність експлуатованої техніки наземній базі;

- більш широке використання прогресивних технологічних процесів.

Найважливішою, найбільш активною частиною ОФ авіапідприємства є літаки, вертольоти й авіаційні двигуни (ЛВАД), що виявляють вирішальний вплив на кількість і якість авіатранспортної продукції. Тому в системі факторів економічного росту галузі й поліпшення використання ЛВАД належить особливе місце.

Існують два шляхи підвищення ефективності використання засобів праці - екстенсивний і інтенсивний, які зводяться до збільшення часу їх роботи й кращому використанню їх у часі.

На повітряному транспорті під поліпшенням екстенсивного використання ЛВАД розуміють ріст нальоту годин на 1 облікову машину, а під підвищенням інтенсивного використання ЛВАД - збільшення годинної продуктивності польотів.

Екстенсивне використання ЛВАД характеризується відношенням нальоту годин на обліковий літак (вертоліт) до календарного фонду часу:

$$K_{\text{екс}} = t/T_k, \quad (4.11)$$

де:

$K_{\text{екс}}$ — коефіцієнт екстенсивного використання ЛВАД;

t — наліт годин на 1 списковий літак (вертоліт) даного типу;

T_k — календарний фонд часу ($T_k=365 \text{ дн} \times 24 \text{ год} = 8760 \text{ год}$).

Ступінь інтенсивного використання ЛВАД визначається показником:

$$K_{\text{інт}} = A_{\text{фгод}}/A_{\text{гран.год}}, \quad (4.12)$$

де:

$K_{\text{інт}}$ — коефіцієнт інтенсивного використання ЛВАД;

$A_{\text{фгод}}$; $A_{\text{гран.год}}$ — фактична і гранична економічна продуктивність польотів авіатехніки за 1 льотну годину.

Годинна продуктивність польотів є показником, за допомогою якого оцінюється інтенсивність використання транспортних літаків по типах. Цей показник визначає обсяг продукції, виконаної літаком протягом години. З його допомогою оцінюється використання літаків при польоті на повітряній лінії. Оскільки "продуктивність польотів" оцінює використання експлуатованого парку літаків, то при розрахунках використовується фактичний (експлуатаційний) тонно-кілометраж.

Годинна продуктивність повітряних суден визначається за формулою:

$$Aч = G_k \times \gamma_{\text{кз}} \times V_{\text{рейс}} = W_{\text{ткм}}/t_{\text{ткм}}/ч., \quad (4.13)$$

де:

G_k — граничне комерційне завантаження даного типу повітряного судна;

$\gamma_{\text{кз}}$ — коефіцієнт використання граничного комерційного завантаження;

$V_{\text{рейс}}$ — рейсова швидкість літака (вертольота);

$W_{\text{ткм}}$ — виконані (фактичні) тонно-кілометри;

t — результативний наліт годин.

Отже, продуктивність польотів є функцією трьох величин - граничного комерційного завантаження, ступеня її використання й рейсової швидкості або укрупнено - комерційного завантаження літака й рейсової швидкості польоту.

Продуктивність польотів розрізняють фактичну ($A_{\text{фгод}}$), отриману при виконанні конкретного рейсу, а також по підсумку роботи авіапідприємства за певний плановий період за типами повітряних суден.

Для оцінки інтенсивності використання літаків у практиці роботи повітряного транспорту застосовується нормативна (гранична) величина продуктивності польотів ($A_{\text{гран.год}}$). Нормативна (гранична) продуктивність польотів розраховується як добуток нормативного (граничного) комерційного завантаження літака ($G_{\text{гран.к}}$) і нормативної рейсової швидкості літака ($V_{\text{нор. р.}}$):

$$A_{\text{норм.год}} = G_{\text{гран.к}} \times V_{\text{нор. р. прив.т.км/літ.год.}}, \quad (4.14)$$

Нормативне комерційне завантаження розраховується авіакомпанією. При цьому величина нормативного комерційного завантаження визначається за умови повної зайнятості пасажирських крисел і можливих для даних умов зайнятості багажних і вантажних приміщень.

За допомогою нормативної (граничної) продуктивності польотів розраховується нормативний (граничний) тонно-кілометраж ($W_{\text{гран.ткм}}$) як добуток нальоту годин за певний період - рік (квартал) (t) і нормативної (граничної) годинної продуктивності польотів:

$$W_{\text{гран.ткм}} = A_{\text{гран.ч}} \times t_{\text{прив.т.км/літ.год.}}, \quad (4.15)$$

Також слід використовувати й приватні показники ефективності основних фондів авіапідприємства.

Приватні показники: коеф. екс. використання встаткування – $k_{\text{ек}}$; коеф. інт. використання встаткування – $k_{\text{ін}}$; коеф. інтегрального використання встаткування – $k_{\text{інт}}$; коеф. змінності роботи встаткування – $k_{\text{зм}}$; коеф. використання парку встаткування – $k_{\text{пар}}$; коеф. відновлення встаткування – $k_{\text{он}}$.

До коефіцієнтів інтенсивного використання можуть так само відноситися:

- відсоток комерційного завантаження, %
- відсоток використання крісел, %.

4.5 Особливості складу і структури обігових фондів авіапідприємств

У процесі створення продукту на підприємствах авіаційного транспорту поряд з основними виробничими фондами беруть участь предмети праці, які на відміну від основних фондів споживаються повністю й у повному обсязі відображаються в собівартості кінцевого продукту, змінюючи при цьому натурально-речовинну форму. У зв'язку з тим, що вони споживаються в кожному поновлюваному циклі, їх називають обіговими коштами.

Оборотні засоби — це складова частина майна авіапідприємства. Одна з головних умов успішної діяльності підприємства - висока ефективність їх використання.

Обігові кошти різняться по наступних ознаках:

- за сферами кругообігу засобів: оборотні виробничі фонди (сфера виробництва); фонди обігу (сфера обігу);
- за способом формування: власні й позикові;
- за способом визначення обсягу: нормовані й ненормовані.

Обіговими коштами називається сукупність, що постійно перебуває в безперервному русі, виробничих обігових фондів і фондів обігу (рис. 4.2), тому обігові кошти по сферах обороту можна класифікувати як оборотні виробничі фонди й фонди обігу.



Рисунок 4.2 - Схема оборотних засобів авіакомпанії

За своєю економічною природою обігові кошти - це кошти, вкладені в оборотні виробничі фонди й фонди обігу. Основне призначення обігових коштів - забезпечення безперервності й ритмічності виробництва.

По своєму складу обігові кошти діляться на наступні укрупнені чотири групи:

1 Обігові фонди:

- виробничі запаси;
- незавершене виробництво.

2 Фонди обігу:

- готові вироби й товари (послуги);
- грошово-розрахункові активи.

Оборотні виробничі фонди — це предмети праці, які споживаються протягом одного виробничого циклу й повністю переносять свою вартість на готову продукцію й у процесі виробництва, як правило, змінюють свою натурально-речовинну форму.

Оборотні виробничі фонди можуть перебувати як у виробничих запасах, так і в процесі виробництва.

До виробничих запасів відносяться предмети праці, необхідні для забезпечення виробничого процесу, але ще не включені в нього (сировина; основні матеріали; запасні частини до ЛВАД, машин, устаткуванню; формене обмундирування й спецодяг на складі; паливно-мастильні матеріали (ПММ); малоцінні й швидкозношувані предмети й інструменти).

По призначенню у виробничому процесі (за елементами) обігові кошти можна підрозділити на наступні групи:

I Виробничі запаси.

Усі елементи виробничих запасів (1-6) виступають у трьох формах.

1 Транспортний запас- від дня оплати рахунку постачальника до прибуття вантажу на склад.

2 Складський запас розділяється на підготовчий і поточний.

Підготовчий запас створюється в тих випадках, коли даний вид сировини або матеріалів потребує витримки (час природніх процесів).

Поточний запас створюється для забезпечення потреби в матеріалах і сировині між двома поставками.

Розмір максимального поточного запасу визначається за формулою:

$$Q_{\max} = QT \times T_{\text{п}}, \quad (4.16)$$

де:

Q_{\max} — максимальний поточний запас відповідного матеріалу;

QT — обсяг середньодобового календарного споживання;

$T_{\text{п}}$ — величина інтервалу поставок даного виду матеріалів.

3 Страховий запас створюється в тих випадках, коли відбуваються часті зміни інтервалу поставок, і залежить від конкретних умов роботи підприємства.

II Засоби у витратах на виробництво (7–8).

Незавершене виробництво (7)- це продукція (роботи), що не пройшли всіх стадій, передбачених технологічним процесом.

Для авіакомпанії незавершеною продукцією може бути неукомплектований вантаж, що перебуває на складі, або вантаж, що не пройшов обстеження й технічне приймання.

Витрати майбутніх періодів (8)- це витрати, зроблені у звітному періоді, але відносяться до наступних звітних періодів.

Фонди обігу авіакомпанії пов'язані з обслуговуванням процесу обігу товарів. Їхнім речовинним змістом є: готова продукція (послуга), кошти в дорозі, засоби в касі й на розрахунковому рахунку, незакінчені розрахунки зі споживачами і т.д.

III Готова продукція/послуга (9) (готовою продукцією авіакомпанії вважається послуга з перевезення пасажирів і вантажів)- це закінчена й виготовлена продукція, що пройшла випробування й приймання, повністю укомплектована згідно з договорами із замовниками відповідно до технічних умов і вимог. В авіакомпанії послуга може бути двох видів:

- послуга (квиток на перевезення), продана покупцеві (оплачена замовником);
- відвантажена, але не оплачена послуга.

IV Грошові засоби і розрахунки (засоби розрахунку) (10–12).

Розрахунки з дебіторами (засоби в розрахунках з дебіторами) (10). Дебітори - це юридичні й фізичні особи, які мають заборгованість підприємству (дана заборгованість називається дебіторською).

Доходні активи (11) - це короткострокові (на строк не більш 1 року) вкладення підприємства в цінні папери (ринкові високоліквідні цінні папери), а також надані іншим господарюючим суб'єктам позики.

Кошти (12) - це засоби на розрахункових рахунках і в касі підприємства.

Ефективність використання обігових коштів залежить від багатьох факторів, які можна розділити на зовнішні, що впливають незалежно від інтересів підприємства, і внутрішні, на які підприємство може й повинне активно впливати. До зовнішніх факторів можна віднести такі, як загальноекономічна ситуація, податкове законодавство, умови одержання кредитів і процентні ставки по них, можливість цільового фінансування, участь у програмах, фінансованих з бюджету. Ці й інші фактори визначають рамки, у яких підприємство може маніпулювати внутрішніми факторами раціонального руху оборотних коштів.

На сучасному етапі розвитку економіки до основних зовнішніх факторів, що впливають на стан і використання обігових коштів, можна віднести такі, як криза не платежів, високий рівень податків, високі ставки банківського кредиту.

Криза збуту зробленої продукції (послуг) і неплатежі приводять до вповільнення обороту обігових коштів. Отже, необхідно випускати ту продукцію, яку можна досить швидко й вигідно продати, припиняючи або значно скорочуючи випуск продукції, що не користується поточним попитом. У цьому випадку крім прискорення оборотності запобігають росту дебіторської заборгованості в активах підприємства.

При існуючих темпах інфляції отриманий авіакомпанією прибуток доцільно направляти насамперед на поповнення обігових коштів.

Значні резерви підвищення ефективності використання обігових коштів полягають безпосередньо в самій авіакомпанії. У сфері виробництва це відноситься насамперед до виробничих запасів. Будучи однією зі складових частин обігових коштів, вони відіграють важливу роль у забезпеченні безперервності процесу виробництва. У той же час виробничі запаси представляють ту частину засобів виробництва, яка тимчасово не бере участь у виробничому процесі.

Раціональна організація виробничих запасів є важливою умовою підвищення ефективності використання обігових коштів. Основні шляхи скорочення виробничих запасів зводяться до їхнього раціонального використання, ліквідації наднормативних запасів матеріалів, удосконаленню нормування; поліпшенню організації постачання, у тому числі шляхом установа чітких договірних умов поставок і забезпечення їх виконання, оптимального вибору постачальників, налагодженої роботи транспорту. Важлива роль належить поліпшенню організації складського господарства.

Скорочення часу перебування обігових коштів у незавершеному виробництві досягається шляхом удосконалення організації виробництва, поліпшення застосовуваних техніки й технології, удосконалення використання основних фондів, насамперед їх активної частини (повітряних суден), економії по всіх статтях обігових коштів.

Перебування обігових коштів у сфері обігу не сприяє створенню нового продукту (послуги). Зайве відволікання їх у сферу обігу - негативне явище. Найважливішими варіантами скорочення вкладень обігових коштів у цю сферу є: раціональна організація збуту готової продукції (послуги), застосування прогресивних форм розрахунків, своєчасне оформлення документації й прискорення її руху, дотримання договірної й платіжної дисципліни. Прискорення обороту обігових коштів дозволяє визволити значні суми й у такий спосіб збільшити обсяг виробництва без додаткових фінансових ресурсів, а засоби, що вивільнилися, використовувати відповідно до потреб авіакомпанії.

Для більш повного уявлення про склад обігових коштів, а також обліку, аналізу й планування виробництва велике значення має структура обігових коштів і їх частка. Вона являє собою перелік складових частин обігових коштів і їх процентне співвідношення. У таблиці 4.1 представлена структура обігових коштів підприємства авіаційного транспорту.

Таблиця 4.1

Структура оборотних засобів підприємства авіаційного транспорту, %

Статті	%
Матеріали	14,5
Авіаційні паливно-мастильні матеріали (авіа ПММ)	17,7
Паливо	9,8
Тара	0,6
Запасні частини	34,6
Інструмент і реманент (термін служби менш 1 року)	4,2
Формене обмундирування на складах	2,1
Спецобладнання й спецодяг	5,4
Всього виробничих запасів	88,9
Витрати майбутніх періодів	0,5
Всього у сфері виробництва	88,4
Заборгованість зарубіжним авіакомпаніям	7,8
Кошти	2,8
Всього у сфері обігу	11,6
Всього оборотних засобів	100

Як видно із представленої таблиці на підприємствах до сфери виробництва відносяться оборотні виробничі фонди: виробничі запаси й витрати майбутніх періодів. А до сфери обігу відносять заборгованість іноземних компаній (дебіторська заборгованість) і кошти.

До виробничих запасів відносяться предмети праці, необхідні для забезпечення виробничого процесу, але ще не включені в нього.

За статтею "Матеріали" відображують речовинні елементи, необхідні для технічного обслуговування й ремонту літаків і авіадвигунів, усілякі будівельні матеріали, запасні частини для автомобільного й спеціального транспорту, тверде паливо для опалювальних цілей і т.д. По статті "Авіа ПММ" відображуються обігові кошти для забезпечення необхідних запасів різних видів авіаційного палива й мастильних матеріалів. Стаття "Паливо" містить у собі паливно-мастильні матеріали для експлуатації автомобілів і спеціальних машин.

За статтею "Запасні частини" відображуються запаси змінних частин, необхідні для своєчасної заміни, що зносилися або відробилю встановлений термін служби змінних частин літаків, вертольотів і авіадвигунів (агрегати, прилади і т.д.). По статті "Інструмент і реманент" обліковуються такі предмети, що перебувають на складі й в експлуатації, як різний реманент, а також покупні ємності, використовувані в основному для зберігання паливно-мастильних матеріалів.

Підприємства авіаційного транспорту для поточних потреб формують обігові кошти по статті "Спеціальне обмундирування й спецодяг". Для забезпечення потреб особового складу у форменому обмундируванні створюються його складські запаси. Обігові кошти для цього передбачаються по статті "Формене обмундирування на складах". Дані статті входять до складу виробничих запасів.

На підприємствах авіаційного транспорту формуються також витрати майбутніх періодів і незавершене виробництво. Для відшкодування витрат, зроблених у рахунок майбутнього й підлягаючих віднесенню на собівартість авіаперевезень у наступні звітні періоди, таких як: орендна й абонементна плата, податки, внесені вперед, витрати на підписку періодичної літератури, і т.д., виділяються обігові кошти по статті "Витрати майбутніх періодів". Стаття "Незавершене виробництво" формується на авіаремонтних підприємствах, у силу порівняно великої тривалості виробничого циклу ремонту ЛВП. У сфері обігу підприємств авіаційного транспорту утворюються кошти (стаття "Кошти").

4.6 Джерела формування обігових коштів

Джерела формування обігових коштів у значній мірі визначають ефективність їх використання. Установлення оптимального співвідношення між власними й залученими засобами, обумовленого специфічними особливостями кругообігу фондів у тому або іншому господарюючому суб'єкті, є важливим завданням керуючої системи. У процесі управління

формуванням обігового капіталу повинні бути забезпечені права підприємств і організацій у комбінації з підвищенням їх відповідальності за ефективне й раціональне використання засобів. Достатній мінімум власних і позикових засобів повинен забезпечити безперервність руху обігового капіталу на всіх стадіях кругообігу, що задовольняє потреби виробництва в матеріальних і грошових ресурсах, а також забезпечує своєчасні й повні розрахунки з постачальниками, бюджетом, банками й іншими кореспондуючими ланками.

Усі джерела фінансування обігових коштів підрозділяються на власні, позикові й залучені (рис. 4.3).

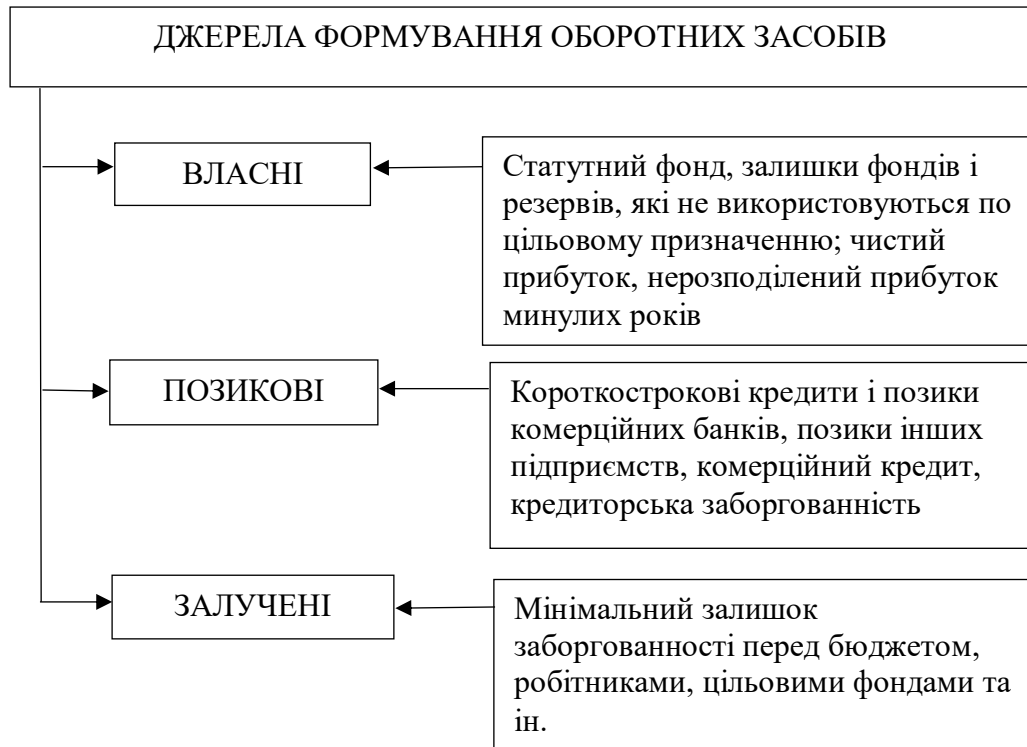


Рисунок 4.3 - Класифікація джерел формування обігових коштів

Власні засоби відіграють важливу роль в організації кругообігу фондів, тому що підприємства, що працюють на основі комерційного розрахунку, повинні мати певну майнову й оперативну самостійність, щоб вести справу рентабельно й відповідати за прийняті рішення.

Формування обігових коштів відбувається в момент організації підприємства, коли створюється його статутний фонд. Джерелом формування в цьому випадку служать інвестиційні засоби засновників підприємства, виторг від реалізації акцій, надходження від інших підприємств, що беруть участь у реалізації спільних проектів, цільове фінансування з бюджету (для державних підприємств). Ці засоби поряд з основним капіталом закріплюються в статутному фонді підприємства, утворюючи стартовий обіговий капітал.

По мірі розвитку підприємницької діяльності потреба в обігових коштах змінюється в порівнянні з їхньою первісною величиною, у той час, як статутний капітал може не змінюватися протягом ряду років. Частина засобів, інвестованих засновниками, направляються на придбання виробничих запасів, що надходять у виробництво для виготовлення товарної продукції, виконання робіт, надання послуг. Аж до отримання виторгу від реалізації продукції обігові кошти служать джерелом фінансування поточних виробничих витрат.

Надалі поповнення обігових коштів, які авансовані на поновлення виробничого циклу, може здійснюватися за рахунок власних джерел, отриманих підприємством у процесі його діяльності, і головним чином за рахунок отриманого прибутку, випуску цінних паперів і операцій на фінансовому ринку, додатково залучених засобів (рис. 4.4).



Рисунок 4.4 - Джерела формування обігових коштів залежно від етапу функціонування підприємства

До власних джерел відносяться: чистий прибуток, нерозподілений прибуток минулих років, залишки фондів і резервів самого підприємства, тимчасово не використовувані по цільовому призначенню.

Прибуток направляється на покриття приросту нормативу обігових коштів у процесі її розподілу. З розвитком акціонування підприємства мають право використовувати прибуток за своїм розсудом, крім тієї її частини, яка підлягає обов'язковим виплатам, оподатковуванню й іншим напрямкам відповідно до законодавства.

Прирівняні до власних, джерела складаються зі стійких пасивів - засобів, що не належать даному підприємству, але, що перебувають у постійному його обороті, тому їх не можна віднести до власних. Ці засоби в сумі мінімального залишку використовуються як джерела формування обігових коштів.

До цих засобів відносяться наступні види: мінімальна перехідна заборгованість по оплаті праці працівникам підприємства; резерв майбутніх платежів; мінімальна перехідна заборгованість бюджету й цільовим бюджетним фондам; мінімальна заборгованість покупцям по заставах за поворотну тару; засоби кредиторів, що надходять у вигляді передоплати за продукцію; тимчасове використання податкових сум після завершення звітної періоду до строку їх сплати; перехідні залишки фонду споживання.

Додатково залучені засоби є джерелом покриття власних обігових коштів у сумі приросту, тобто різниці між їхньою величиною на кінець і початок майбутнього року.

Мінімальна перехідна заборгованість по оплаті праці працівникам підприємства виникає у зв'язку з розбіжністю часу виплати заробітної плати зі строками нарахування. Вона визначається за період часу між кінцем розрахункового періоду, за який визначається оплата праці, і конкретною датою виплати засобів за формулою:

$$M_z = (\Phi \times D) / 90, \quad (4.17)$$

де:

M_z – мінімальна перехідна заборгованість по оплаті праці;

Φ – фонд оплати праці в IV кварталі майбутнього року;

D – кількість днів з початку місяця до дня виплати заробітної плати.

6 ТЕМА 5 ОРГАНІЗАЦІЯ ПРАЦІ І ЗАРОБІТНОЇ ПЛАТИ НА АВІАПІДПРИЄМСТВАХ

ПЛАН

5.1 Авіаційний персонал, його склад і структура

5.2 Показники ефективності роботи персоналу й класифікація резервів росту продуктивності праці

5.3 Система заробітної плати і її елементи

5.4 Особливості організації й оплати праці працівників підприємств цивільної авіації

5.5 Правила визначення робочого часу й часу відпочинку екіпажів повітряних суден цивільної авіації України

5.6 Продуктивність праці на авіапідприємстві

5.1 Авіаційний персонал, його склад і структура

Трудові ресурси — найважливіший ресурс підприємства повітряного транспорту, від якості добору й ефективності використання якого значною мірою залежать результати виробничо-господарської діяльності підприємства. На підприємствах повітряного транспорту замість терміна "трудові ресурси" використовуються терміни "кадри" і "персонал".

Кадри підприємства — робітники, оволодіють загальноосвітніми й професійними знаннями, і знаходяться із підприємством у відносинах, регульованих договором наймання.

Персонал підприємства — основний (штатний) склад кваліфікованих працівників, який звичайно ділиться на дві категорії: виробничий і невиробничий. До виробничого персоналу відносяться працівники, які безпосередньо пов'язані із процесом виробництва і його обслуговуванням. До невиробничого персоналу відносяться працівники житлово-комунального господарства, дитячих і медичних установ і інших підрозділів, що знаходяться на балансі підприємства.

Виробничий персонал відповідно до загальноукраїнського класифікатора професій робітників, посад службовців і тарифних розрядів ділиться на певні категорії:

1) до робітників відносять працівників підприємства, безпосередньо зайнятих створенням матеріальних цінностей або наданням виробничих, або транспортних послуг;

2) до службовців відносять:

- керівники, що займають посади керівників різних рівнів (директори, начальники відділів, менеджери, головні фахівці) і їх заступники;

- фахівці - працівники, зайняті інженерно-технічними, економічними, юридичними роботами: інженери, економісти, бухгалтери, юрист консульти і т.д.;

- службовці - працівники, що здійснюють підготовку й оформлення різної документації, облік і контроль, господарське обслуговування: касири, діловоди, секретарі, табельники і т.д.

Керівники діляться на лінійних і функціональних. До лінійних відносяться керівники, що очолюють колективи виробничих підрозділів, підприємств, об'єднань, галузей, і їх заступники. До функціональних відносяться керівники, що очолюють колективи функціональних служб (відділів, управлінь), і їхні заступники.

За рівнем, займаному в загальній системі управління економікою, усі керівники підрозділяються на керівників нижчої, середньої й вищої ланки. До керівників нижчої ланки прийнято відносити майстрів, старших майстрів, виконробів, начальників невеликих цехів, а також керівників підрозділів усередині функціональних відділів і служб. Керівниками середньої ланки вважаються директори підприємств, генеральні директори авіакомпаній, аеропортів, усіляких об'єднань і їх заступники, начальники великих цехів (АТБ). До керівників вищої ланки звичайно відносяться керівники фінансово-економічних груп, генеральні директори великих об'єднань, керівники функціональних міністерств, федеральних агентств і служб.

Співвідношення різних категорій працівників підприємства в їхній загальній чисельності характеризує структуру кадрів (персоналу). Структура кадрів також може визначатися по таких ознаках, як вік, стать, рівень освіти, кваліфікація, стаж роботи на даному підприємстві й т.п.

Професійно-кваліфікаційна структура персоналу підприємства утворюється відповідно до принципів професійного й кваліфікаційного поділу праці.

Під **професією** розуміється вид трудової діяльності, що вимагає певних знань, практичних навичок і вмінь. У межах професії виділяють спеціальності - вид діяльності, що вимагає додаткових знань і навичок для виконання роботи на конкретній ділянці виробництва. Працівники кожної професії й спеціальності різняться за рівнем кваліфікації.

Кваліфікація характеризує ступінь оволодіння працівниками даною професією або спеціальністю й відображується у кваліфікаційних (тарифних) розрядах, категоріях. Тарифні розряди й категорії є показниками, що характеризують рівень складності робіт.

За рівнем кваліфікації робітники діляться на некваліфікованих, малокваліфікованих, кваліфікованих і висококваліфікованих.

Авіаційний персонал — особи, які мають спеціальну підготовку за професійною ознакою й свідчення (сертифікат) і здійснюють літну експлуатацію, технічне обслуговування повітряних суден і засобів аеронавігаційного обслуговування, організацію повітряного руху й використання повітряного простору, забезпечення безпеки польотів руху й авіаційну безпеку, а також діяльність по регулюванню, організації, забезпеченні, обслуговуванні й виконанню польотів, авіаційних перевезень і авіаційних робіт.

В склад авіаційного персоналу входять:

- члени екіпажу повітряного судна;
- особи командно-керівного, командно-літного, інспекторського й інструкторського складу;
- фахівці, які здійснюють регулювання використання повітряного простору України й обслуговування повітряного руху на території України;
- фахівці, які здійснюють організацію й технічне обслуговування повітряних суден, а також усі види забезпечення польотів;
- фахівці, які обслуговують повітряні перевезення;
- фахівці, які здійснюють організацію й проведення дослідно-конструкторських, експериментальних, науково-дослідних робіт при літних випробуваннях авіаційної техніки;
- фахівці, які здійснюють нагляд і контроль над безпекою польотів, а також ті, які проводять службове розслідування авіаційних подій (державні інспектори по безпеці польотів);
- фахівці, які здійснюють аналіз і контроль літної придатності повітряних суден при розробці, випробуванні, сертифікації й серійному виробництві;
- фахівці, які здійснюють забезпечення авіаційної безпеки й безпеки авіації в цілому;
- авіаційні експерти.

Згідно з рішенням державних органів з питань регулювання діяльності авіації до складу авіаційного персоналу можуть бути включені й інші фахівці.

У типовій структурі персоналу авіакомпанії, яка склалася у світовій практиці повітряного транспорту, виділяють наступний склад по кількості персоналу: льотний - 10 %, технічний - 25 %, комерційний - 50%, адміністративний - 15 % (табл. 5.1).

Таблиця 5.1 Організаційна структура персоналу авіакомпанії

	зарубіжна
Льотний	10
Авіатехнічний	25
Комерційний	50
Фінансовий	5
Адміністративний	10
Всього	100

5.2 Показники ефективності роботи персоналу й класифікація резервів росту продуктивності праці

Показниками економічної ефективності праці є його продуктивність і трудомісткість.

Продуктивність праці, характеризуючи ефективність витрат праці в матеріальному виробництві, визначається кількістю продукції, яка виробляється за одиницю робочого часу або витратами праці на одиницю продукції. Розрізняють продуктивність живої праці й продуктивність сукупної суспільної праці. Продуктивність живої праці визначається витратами робочого часу на даному авіапідприємстві (аеропорт, авіакомпанія), а продуктивність суспільної праці - витратами живої й суспільної праці.

Рівень продуктивності праці характеризується двома показниками:

- виготовлення продукції або різних транспортних послуг за одиницю часу (прямий показник);
- трудомісткість продукції, або транспортних послуг (зворотний показник).

Розрізняють три методи визначення виробітку: натуральний, вартісний (грошовий) і трудовий. Виробіток в натуральному або вартісному вираженні визначається як відношення

обсягу товарної (валової або реалізованої) продукції до середньоспискової чисельності працівників (або робітників).

Натуральний метод оцінки використовується в монономенклатурних виробництвах, коли обсяг випуску продукції може бути виражений у відповідних фізичних (натуральних) одиницях виміру. Перевага даного методу - більш точний і об'єктивний результат про продуктивність праці. Недолік - можна застосувати тільки на тих підприємствах, які випускають однорідну продукцію.

Вартісний метод є найбільш універсальним і тому знайшов саме широке застосування. З його допомогою можна розрахувати продуктивність праці на підприємствах з багатоніменклатурним виробництвом. При використанні вартісного методу оцінки можна визначати й порівнювати продуктивність праці не тільки усередині одного підприємства, але й у регіоні, галузі й у країні в цілому. У якості обсягу виробництва при оцінці цього показника по вартісному методу використовується валова, товарна або реалізована продукція.

Показники виробітку залежать не тільки від методу виміру обсягу виробництва, але й від одиниці виміру робочого часу (день, година і т.д.).

Трудовий метод визначення продуктивності називають ще методом нормованого робочого часу. Даний метод заснований на використанні показника трудомісткості продукції, що відображує обсяг витрат живої праці на виготовлення одиниці продукції. Такий показник використовується переважно на машинобудівних підприємствах і підприємствах обробних галузей промисловості при оцінці продуктивності праці основних виробничих робітників на окремих ділянках, у бригадах і при випуску різномірної й незавершеної виробництвом продукції, обсяг якої не можна виміряти ні в натуральних одиницях, ні у вартісному вираженні.

При визначенні рівня продуктивності праці через показник виробітку чисельник (обсяг зробленої продукції) і знаменник формули (витрати праці на виробництво продукції або середньоспискова чисельність працівників) можуть бути виражені в різних одиницях виміру. У зв'язку із цим залежно від застосовуваного знаменника формули розрізняють середньогодинний, середньоденний, середньомісячний, середньоквартальний й середньорічний виробіток продукції.

Показник середньогодинного виробітку продукції характеризує середній обсяг продукції, зробленої одним робітником за одну годину фактично відпрацьованого часу. Визначається розподілом обсягу зробленої продукції на число відпрацьованих людино-годин. При розрахунках годинного виробітку до складу відпрацьованих людино-годин не включаються внутрішньозмінні простої, тому вона найбільше точно характеризує рівень продуктивності живої праці.

Показник середньоденного виробітку продукції відображує середній обсяг продукції зробленої одним робітником за один відпрацьований день. Визначається як відношення обсягу зробленої продукції до відпрацьованих людино-днів. При розрахунках денного виробітку до складу відпрацьованих людино-днів не включаються цілоденні простої й невиходи на роботу. Він залежить від середньочасового виробітку продукції й ступеня використання тривалості робочого дня, рівний їхньому добутку.

Якщо витрати праці вимірюються середньочасовою чисельністю робітників, то одержують **показник середньомісячного (середньоквартального, середньорічного) виробітку продукції**, розраховуючи на одного середньоспискового робітника (залежно від того, до якого періоду часу відносяться обсяг продукції й чисельність робітників - місяць, квартал, рік). Середньомісячний виробіток залежить від середньоденного виробітку й від числа днів, відпрацьованих у середньому одним середньосписковим робітником. Показник середньомісячного виробітку може бути розрахований на одного середньоспискового працівника промислово-виробничого персоналу.

Показники середньоквартального і середньорічного виробітку в розрахунку на одного середньоспискового працівника (робітника) визначаються аналогічно.

Трудомісткість – це витрати робочого часу на виробництво одиниці продукції. Перевага показника трудомісткості в тому, що він дозволяє судити про ефективність витрат живої праці на різних стадіях виготовлення конкретного виду продукції не тільки по підприємству в цілому, але й у цеху, на ділянці, робочому місці, тобто проникнути в глибину виконання того або іншого виду робіт, чого не можна зробити за допомогою показника продуктивності, обчисленого у вартісному вираженні.

Залежно від складу трудових витрат, що включаються в неї, розрізняють технологічну трудомісткість, трудомісткість обслуговування виробництва, виробничу трудомісткість і трудомісткість управління виробництвом.

Технологічна трудомісткість (Ттехн) визначається витратами праці основних робітників - відрядників і погодинників. Вона розраховується по виробничих операціях, деталях, вузлах і готовим виробам.

Трудомісткість обслуговування (Те) являє собою витрати праці допоміжних робітників (основних і допоміжних цехів) і підрозділів, зайнятих обслуговуванням виробництва. Її розрахунки проводяться по кожній операції, виробу або пропорційно технологічній трудомісткості виробів.

Виробнича трудомісткість (Твир) складається із трудомісткості технологічної й обслуговування, тобто це витрати праці основних і допоміжних робітників на виконання одиниці робіт. Розраховується по формулі:

$$\mathbf{T_{вир} = T_{техн} + T_o,} \quad (5.1)$$

де:

Tтехн – трудомісткість технологічна;

To – трудомісткість обслуговування.

Трудомісткість управління (Ту) складається з витрат праці керівників, фахівців, службовців. Одна частина таких витрат, яка безпосередньо пов'язана з виготовленням виробів, прямо відноситься на ці вироби, інша частина витрат, яка безпосередньо не пов'язана з виготовленням виробів, відноситься до них пропорційно виробничій трудомісткості.

Повна трудомісткість продукції (Тп) представляє витрати всіх категорій персоналу, суми витрат живої праці на виготовлення одиниці продукції. Визначається за формулою:

$$\mathbf{T_p = T_{техн} + T_o + T_u,} \quad (5.2)$$

де:

Tтехн – трудомісткість технологічна;

To – трудомісткість обслуговування;

Tu – трудомісткість управління.

Залежно від характеру й призначення витрат праці кожний із зазначених показників трудомісткості може бути проектним, перспективним, нормативним, плановим і фактичним:

- нормативна трудомісткість розраховується на основі діючих норм праці: норм часу, норм виробітку, норм часу обслуговування й норм чисельності. Вона використовується для визначення загальної величини трудових витрат, необхідних як для виготовлення окремих виробів, так і на виконання всієї виробничої програми;

- планова трудомісткість відрізняється від нормативної на величину зниження працезатрат, планованих у поточному періоді за рахунок реалізації організаційно-технічних заходів;

- фактична трудомісткість - це сума зроблених працезатрат на випущений обсяг продукції або виконаний обсяг робіт.

5.3 Система заробітної плати її елементи

Сутність заробітної плати розкривається через взаємозв'язок між виміром праці, ступенем винагороди за працю (розподіл) і ступенем споживання. Формування оплати праці відбувається в процесі виробництва, де споживається робоча сила, і на ринку праці - у сфері обміну. В оплаті праці можна виділити два основні ступені: формування прибутку (визначення ступеню винагороди відповідної до ступеню праці) і їх реалізація (ступінь винагороди - ступінь споживання).

Кожному типу економічної системи властивий свій механізм розподілу: у ринковій економіці він базується на ринкових методах, у командно-адміністративній - на розподілі по праці.

У ринкових умовах оплата праці реалізується через форму обміну між різними власниками. Принципом оплати праці є формування прибутку на підставі ступеня праці.

В умовах конкуренції розмір оплати праці (прибутку) визначається не тільки вартістю робочої сили або капіталом, яким володіє власник виробництва, а й тим як співвідносяться попит та пропозиція на ринку праці.

Система організації оплати праці базується на основі:

- законодавчих і інших нормативних актів;
- генеральної угоди на державному рівні;
- галузевих і регіональних угод;
- колективного договору;
- трудового договору.

Основу організації оплати праці становлять взаємозалежні елементи: нормування роботи, тарифна система, форми й системи заробітної плати.

Найважливішим завданням нормування праці є розробка й впровадження прогресивних, технічно обґрунтованих норм і витрат роботи, необхідних для правильної організації оплати працівників згідно з його кількістю і якістю. Що визначає норму праці.

Тарифне нормування заробітної плати полягає в розробці й правильному використанні обґрунтованих нормативів (тарифних ставок, тарифних сіток, посадових окладів і т.п.), що визначають рівень оплати праці різних груп і категорій працівників залежно від їх кваліфікаційного рівня й умов праці. Тарифна система визначає ступінь винагороди за працю.

Форми й системи заробітної плати визначають спосіб винагороди за працю.

Тарифна система оплати праці.

Організація оплати праці будь-якої категорії працюючих повинна забезпечувати встановлення обґрунтованого розміру винагороди за працю залежно від її кількості і якості. Праця кожного робітника характеризується певною складністю й особливими умовами виконання, а також її народногосподарською значимістю. Важливим елементом організації оплати праці, яка враховує ці особливості є тарифна система. Якщо технічне нормування роботи дозволяє врахувати її кількість, то тарифне нормування заробітної плати визначає ступінь винагороди за роботу залежно від якості й умов, у яких вона протікає.

Тарифна система являє собою сукупність нормативних документів, які визначають рівень основної заробітної плати робітників і ступінь її диференціації залежно від складності роботи, народногосподарської значимості галузі, територіально-економічного району її застосування.

Тарифна система оплати праці є сукупністю взаємозалежних елементів: тарифної сітки, тарифних ставок, схем посадових окладів і тарифно-кваліфікаційних характеристик.

Тарифна система використовується для розподілу робіт і працівників залежно складності й кваліфікації за розрядами тарифної сітки і є основою формування й регулювання (диференціації) заробітної плати.

Тарифна сітка (схема посадових окладів) установлює співвідношення в оплаті праці робітників та службовців різної кваліфікації. Вона являє собою перелік діючих у даній галузі тарифних розрядів і відповідних їм коефіцієнтів оплати праці. Тарифні коефіцієнти показують розбіжності в складності роботи й кваліфікації робітників.

По першому розряду тарифікують найбільш прості роботи, виконання яких не має потреби в спеціальній підготовці. Коефіцієнти наступних розрядів виражають ступінь складності роботи робітників кожного даного розряду. Одночасно вони показують, у скільки раз оплата праці відповідного розряду вище першого.

Тарифна сітка (схема посадових окладів) формується на основі:

- тарифної ставки робочого першого розряду, яка встановлюється в розмірі більшому, ніж законодавчо встановлений розмір мінімальної заробітної плати;
- міжкваліфікаційних (міжпосадових) співвідношень розмірів тарифних ставок (посадових окладів).

Диференціація мінімальних тарифних ставок по видах виробництв, робіт, діяльності залежно від складності роботи з областей народного господарства проводиться на основі коефіцієнтів їх співвідношення до мінімальної заробітної плати.

Розмір тарифної ставки (окладу) першого тарифного розряду визначається на рівні встановленого державою мінімального розміру заробітної плати.

Тарифні ставки (оклади) інших розрядів і груп визначаються множенням тарифної ставки (окладу) першого розряду на тарифний коефіцієнт відповідного тарифного розряду й групи тарифних коефіцієнтів.

Тарифні ставки (оклади) установлюються для кожної групи тарифних коефіцієнтів відповідного тарифного розряду.

Тарифно-кваліфікаційні характеристики (довідники) служать для тарифікації робіт (віднесення їх до певного розряду тарифної сітки) і тарифікації робітників та службовців (присвоєння їм кваліфікаційних розрядів). Вони містять характеристики виконуваних робіт робітником певної професії й кваліфікації, а також пред'явлені до нього кваліфікаційні вимоги.

Приклад. Авіаційний технік по планеру й двигунам, шостий розряд.

Характеристика робіт. Технічне обслуговування по періодичних видах регламентних робіт двох або більше типів літаків I- III класів або вертольотів I- II класів, або одного з типів надзвукових або широко фюзеляжних літаків. Регулювання й доведення органів управління обслугованих ПС, двигунів і їх агрегатів; повна технічна підготовка ПС до випробувань у повітрі й ліквідація виявлених несправностей після випробувань. Перевірка всіх видів наземних випробувань: здатних, контрольних, технологічних і спеціальних. Випробування вертольотів I- II класів на прив'язі. Дотримання й вимір параметрів роботи агрегатів і систем.

Повинен знати: конструкцію, принципів й монтажні схеми систем і агрегатів, правила технічної експлуатації, регламент і технологічні вказівки обслуговуваних ПС; методи регулювання й налагодження складних систем і їх виконання, ліквідація складних дефектів. Особливості технічної підготовки досить складної, опитної й універсальної техніки до випробувань у повітрі; технологію й особливості проведення всіх видів випробувань.

Тарифікація робіт і присвоєння робітником кваліфікаційних розрядів здійснюється постійно діючою кваліфікаційною комісією підприємства (організації). Головою комісії призначає заступник керівника авіапідприємства (головний інженер організації), заступником голови - начальники служб (відділів, цехів), представники бригад, кваліфіковані робітники даної професії.

У ЦА, як і в інших галузях народного господарства, застосовуються два види тарифно-кваліфікаційних довідників: єдиний (для наскрізних професій) і галузевий.

"Єдиний тарифно-кваліфікаційний довідник робіт і професій робітників" містить кваліфікаційні характеристики професій і робіт, які зустрічаються у всіх галузях народного господарства (токарь, слюсар, коваль, муляр і т.д.).

"Тарифно-кваліфікаційний довідник робіт і професій робітників, зайнятих у цивільній авіації" містить кваліфікаційні характеристики професій робітників, які є специфічними для даної галузі й не ввійшли в "Єдиний" довідник. Це - роботи й професії робітників, зайнятих в експлуатації й літних випробуваннях ПС.

У результаті дії науково-технічного прогресу удосконалюється матеріально-технічна база виробництва, з'являються нові професії, підвищується рівень кваліфікації робітників. Це викликає необхідність періодичного перегляду тарифно-кваліфікаційних довідників.

Тарифна сітка встановлює співвідношення в оплаті праці робітників різної кваліфікації. Вона являє собою перелік діючих у даній галузі тарифних розрядів і відповідних їм коефіцієнтів оплати праці.

Тарифний коефіцієнт першого розряду завжди дорівнює одиниці. По першому розряду тарифікують найбільш прості роботи, виконання яких не має потреби в спеціальній підготовці. Коефіцієнти наступних розрядів виражають ступінь складності роботи робітників кожного даного розряду. Одночасно вони показують, у скільки раз оплата праці відповідного розряду вище першого.

При тарифній системі діють дві форми оплати праці працівників - **відрядна й погодинна**, які включають ряд систем для різних організаційно-технічних умов виробництва.

Відрядна форма оплати праці включає такі її системи: пряму відрядну, непряму відрядну, відрядно-преміальну, відрядно-прогресивну, -акордну, оплату й т.п. При відрядній формі оплата праці працівників ведеться по нормах і розцінках, установленим, виходячи з розряду виконуваних робіт.

При **прямій відрядній** системі заробітна плата працівника або групи працівників визначається множенням розцінки за одиницю продукції (виконуваних робіт) на кількість зробленої продукції. При цьому оплата за кожну одиницю виробу здійснюється по одній розцінці, незалежно від ступеня виконання норми виробітку.

Відрядно-преміальна передбачає виплату премій за виконання й перевиконання планових завдань (економію авіаційних паливно-мастильних матеріалів, електроенергію й інші ресурсів).

Відрядно-прогресивна система передбачає оплату за одиницю виробу (виконуваних робіт) по декільком розцінкам. За вироблення в межах норми праці платять за звичайними розцінками.

За продукцію, зроблену понад норму, платять за підвищеними розцінками, причому вони прогресивно зростають залежно від ступеня перевиконання робітником установлених норм виробітку.

Непряма відрядна система оплати праці застосовується, як правило, для оплати допоміжних і обслуговуючих працівників. Ці робітники безпосередньо не виробляють продукцію, але від їхньої праці залежать результати роботи обслуговуючих ними основних робітників. Оплата здійснюється по непрямим відрядних розцінках, установленими за одиницю продукції, яка виготовлена основними робітниками. У ЦА по цій системі нараховується заробітна плата авіатехнікам на авіаційно-хімічних роботах при базуванні на оперативних точках.

Акордна система оплати праці полягає в тому, що працівникові або групі працівників заздалегідь установлена загальна сума заробітку за весь комплекс робіт. Крім того, за скорочення строків виконання робіт виплачуються преміальні.

Індивідуальна відрядна передбачає облік індивідуального вироблення кожного робітника й визначення його особистого заробітку. Її використовують на тих ділянках, де за умовами виробництва можливе виконання робіт одним виконавцем.

На ділянках, де процес роботи носить колективний характер, доцільно застосовувати **колективну (бригадну) відрядну систему** оплати праці. При якій оплату праці здійснюють по зданою бригадою кінцевої продукції (виконання робіт). Заробітну плату нараховують усій бригаді в цілому й розподіляють між її членами в залежності із привласненим кваліфікаційним розрядом, фактично відпрацьованим часом і коефіцієнтом трудової участі. Коефіцієнти трудової участі встановлюють кожному члену радою бригади в межах, 0-2. По сумі цих коефіцієнтів розподіляють тільки відрядний приробіток і преміальні виплати.

При погодинній формі праця робітників оплачується залежно від відпрацьованого часу й установленого посадового окладу або тарифної системи.

Погодинна форма оплати праці застосовується для оплати праці командно-керівного складу, фахівців і службовців ЦА, а також деяких категорій робітників. Погодинна форма оплати включає: просту погодинну, погодинну - преміальну оплату й т.п.

При простій погодинній оплаті роботи заробіток працівника визначається на основі фактично відпрацьованого їм часу й установленого посадового окладу або тарифної ставки (годинної, денної, місячної). Оплата незв'язана з результатами роботи працівника, а лише з відпрацьованим часом.

Почасово - преміальна система передбачає з'єднання погодинної оплати із преміюванням за виконання кількісних і якісних показників роботи. Премії встановлюються у відсотках до тарифної ставки працівника або у відсотках до посадового окладу інженерно-технічних працівників і службовців.

У ЦА широке поширення одержала почасово - преміальна система із установленням нормованих завдань.

5.4 Особливості організації й оплати праці працівників підприємств цивільної авіації

Усі робочі підприємств цивільної авіації залежно від виконуваних робіт класифікуються по групам (категоріям): льотно-підйомний склад (ЛПС), інженерно-технічні робітники (ІТР), службовці, молодший обслуговуючий персонал (МОП), учні.

Заробітна плата льотно-підйомного складу (ЛПС) побудована на об'єднанні погодинно-преміальної й відрядної форм оплати праці.

Посадові оклади ЛПС диференціюються залежно від типів літальних апаратів, їх польотної маси, займаної посади в екіпажі. З ростом польотної маси літаків до 5,5 т, від 5,5 до 20 т, і більше 20 т оклади членів екіпажів можуть зростати на 18-25%. Посадові оклади членам екіпажів установлені по третьому, а пілотам, крім того, і по четвертому класу. За клас (з урахуванням підвищення) льотно-підйомному складу виплачується щомісячна надбавка.

Відрядна частина заробітної плати виплачується за виконання льотної роботи: за нальот годин (на транспортній роботі), кількість оброблених гектарів площі (авіахімроботи), знятих кілометрів площі (аерофотознімання), виконання інших видів робіт із застосування авіації в народному господарстві (обслуговування геологорозвідувальних партій, розвідки надр і т.д.). Розміри по кілометрової (погектарної) оплати праці встановлені залежно від типу літака (вертольота) і складності польотів. Прийнято шість груп робіт залежно від складності й труднощів польотів, на транспортній роботі - п'ять груп. Погодинні розрахункові ставки командира корабля при переході від першої до шостої групи складності польотів збільшуються.

На основі погодинних розрахункових ставок розробляються кілометрові розцінки для командира корабля за виконання льотної транспортної роботи. Їх одержують розподілом погодинної розрахункової ставки на розрахункову швидкість літаків (вертольотів), яка встановлюється Міністерством інфраструктури для оплати праці на основі середньо мережевих умов експлуатації літаків кожного типу. Розцінки диференціюються по п'яти групам складності польотів.

Діючі схеми оплати передбачають відрядні розцінки для командирів ПС (перших пілотів). Іншим членам екіпажа відрядні розцінки встановлюються у відсотках від розцінок командира ПС.

Оплата праці ЛПС по погодинних розрахункових ставках відбувається за умови якісного виконання роботи. За порушення правил виконання польотів, порушення розкладу з вини екіпажа розміри цієї оплати знижуються. У випадках аварії або поломки матеріальної частини ЛА, що відбулися з вини екіпажа, а також при порушенні екіпажем правил і наставлянь, виплата кілометрової й погектарної оплати за цей рейс (завдання) не здійснюється.

З метою посилення матеріальної зацікавленості в результатах своєї роботи, підвищення її продуктивності, повного забезпечення безпеки польотів і високої регулярності руху керівникам підприємств надане право за узгодженням з відповідними комітетами профспілок вводити преміювання осіб льотно-підйомного складу. Преміювання членів екіпажів здійснюється з фонду матеріального заохочення за виконання плану по продуктивності польотів і за якісне виконання планового обсягу робіт.

Основною формою оплати праці *технічного складу і робітників* є погодинно-преміальна система. Оплата праці технічного складу, безпосередньо зайнятого технічним обслуговуванням літаків і вертольотів, відбувається по шести розрядній тарифній сітці й тимчасовим тарифним ставкам. Для присвоєння кваліфікаційних розрядів авіаційним технікам і механікам, зайнятим технічним обслуговуванням авіаційної техніки, необхідно мати спеціальну технічну освіту, обумовлену "Положенням про присвоєння класів фахівцям цивільної авіації".

Оплата робочих авіатехнічних баз (АТБ) і аеропортів (слюсареві, токареві, монтеріві, столяріві й ін.) відбувається по тарифній сітці залежно від розряду й характеру виконуваної роботи (важкі, шкідливі умови й т.п.). Для робочих автотранспортних служб аеропорту оплата здійснюється по формах і системам, прийнятим в автотранспортних підприємствах країни.

Кваліфікаційні розряди технічному складу привласнюються:

- 6 розряд - авіаційним технікам I класу;
- 5 розряд - авіаційним технікам II класу;
- 4 розряд - авіаційним технікам III класу й авіаційним механікам I класу;
- 3 розряд - авіаційним механікам II класу й авіаційним мотористам I класу;
- 2 розряд - авіаційним мотористам II класу й авіаційним механікам по приладах, які не мають привласненого класу.

Преміювання з фонду заробітної плати здійснюється в індивідуальному й колективному порядку за виконання наступних показників:

- безпека польотів;
- виконання й перевиконання особистих планів, технічно обґрунтованих норм виробітку, місячних і змінних нормативних завдань, засвоєння нових прогресивних норм виробітку;

- бездефектне виконання планового обсягу робіт і здачу їх з першого пред'явлення;
- висока якість обслуговування пасажирів, відправників вантажу (вантажоодержувачів) і іншої клієнтури; забезпечення збереження багажу й вантажів;
- дотримання встановлених строків виконання робіт і скорочення їх проти затверджених норм;
- висока якість технічного обслуговування ЛА, ремонту й обслуговування машин, механізмів і іншого встаткування, що гарантує їхню безаварійну роботу;
- економію проти плану або встановлених нормативів витрати матеріалів, паливно-енергетичних ресурсів, запасних частин, інших матеріальних цінностей при забезпеченні високої якості виконуваних робіт.

Оплата праці **керівних, інженерно-технічних працівників і службовців**. За своїм характером робота цих категорій робітників важко піддається нормуванню, тому застосовується погодинно-преміальна система оплати праці. Організація оплати їх праці базується на схемах посадових окладів і застосовуваних системах заробітної плати. Схема посадових окладів являє собою перелік посад усіх найменувань і розмірів їх місячних окладів.

Посадові оклади встановлюються з урахуванням посади, яку займають і виконуваних обов'язків, складності й обсягу робіт, кваліфікації робітника. Крім того, посадові оклади залежать від групи, класу підприємства, підрозділу.

Керівні, інженерно-технічні робітники преміюються з фонду матеріального заохочення. Показники, умови преміювання й розміри премій керівним, інженерно-технічним робітникам та службовцям підрозділів, цехів, служб, ділянок і відділів підприємств установлюються керівником підприємства за узгодженням з відповідним комітетом профспілки виходячи з обсягу, складності планових завдань, досягнутого рівня використання виробничих фондів, а також значення структурних підрозділів.

З фонду матеріального заохочення керівним інженерно-технічним робітникам та службовцям виплачується також річна винагорода за підсумками за рік з урахуванням внеску кожного робітника в загальні результати діяльності, тривалості безперервного стажу роботи на даному підприємстві. З метою зміцнення кадрів на підприємствах цивільної авіації всім робітником уведена виплата за вислугу років з фонду заробітної плати.

В галузі вдосконалення організації заробітної плати передбачається посилення залежності заробітної плати від кінцевих результатів роботи колективу й кожного робітника, підвищення її стимулюючої ролі в підвищенні продуктивності праці, у поліпшенні якості продукції й економії всіх видів ресурсів, удосконаленні тарифної системи й нормування роботи, більш тісна залежність премій від трудового внеску.

5.5 Правила визначення робочого часу й часу відпочинку екіпажів повітряних суден цивільної авіації України

*Про затвердження Правил визначення робочого часу й часу відпочинку екіпажів повітряних суден цивільної авіації України
{Зі змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства транспорту й зв'язку N 539 (з0768-07) від 20.06.2007}*

1 Загальні положення

Справжні Правила є обов'язковими для експлуатантів повітряних суден незалежно від їхньої форми власності й відомчої приналежності.

Правила використовуються експлуатантом цивільної авіації України при плануванні робочого часу й часу відпочинку членів екіпажів повітряних суден, з метою забезпечення безпеки польоту при виконанні цивільними повітряними судами регулярних, чартерних рейсів і всіх видів авіаційних робіт.

Експлуатант цивільної авіації України повинен за шість місяців після доведення цих Правил до його відомості розробити й затвердити в Державному департаменті авіаційного транспорту України розділ Посібника з виконання польотів "Норми робочого часу й часу відпочинку екіпажа повітряного судна", який регламентує норми й облік робочого часу членів

екіпажів з урахуванням типу (типів) повітряних суден, регіонів, видів виконання польотів і авіаційних робіт.

2 Терміни та визначення

У цих Правилах використовуються терміни, які мають такі визначення:

Експлуатант - особа, організація або підприємство цивільної авіації, що експлуатують повітряні судна, пропонують послуги в області авіаційних перевезень і робіт.

Екіпаж повітряного судна (основний екіпаж) - авіаційний персонал, який у встановленому порядку виконує обов'язки по керуванню й обслуговуванню повітряного судна при здійсненні польотів.

Посилений екіпаж - екіпаж повітряного судна, до складу якого зарахований додатковий авіаційний персонал з метою тимчасової заміни в польоті кожного члена основного екіпажа для їхнього відпочинку й підтримки належної працездатності.

Подвійний екіпаж - екіпаж повітряного судна з подвійною кількістю його членів (враховуючи бортпровідників). Член екіпажа повітряного судна - особа, призначена експлуатантом для виконання певних обов'язків на борту повітряного судна протягом польотного часу.

Льотний склад - частина екіпажа повітряного судна, на який покладені обов'язки, пов'язані з керуванням повітряного судна і його системами під час польотного часу.

Кабінний склад - частина екіпажа повітряного судна, на яку покладені обов'язки по обслуговуванню пасажирів, забезпеченню безпеки перевезення пасажирів і вантажів, виконання авіаційних робіт на борту повітряного судна під час польотного часу.

Робочий час - час, на протязі якого екіпаж повітряного судна зобов'язаний виконувати роботу, визначену трудовим договором і правилами внутрішнього трудового розпорядку.

Польотний час, або час польоту - загальний час із початку руху повітряного судна (за рахунок власної тяги з метою зльоту) до його зупинки (після закінчення польоту). Повний польотний час або час від забору до встановлення колодок вимірюється від початку руху повітряного судна з пункту завантаження до його зупинки в пункті вивантаження. Обертання несучих гвинтів вертольота включається в повний польотний час. Час відпочинку - час, протягом якого член екіпажа звільняється експлуатантом від своїх службових обов'язків.

Час перебування в резерві - певний період часу, протягом якого екіпаж повітряного судна повинен виконати політ по першому викликові.

Час естафети - час, протягом якого екіпаж повітряного судна перебуває за межами базового аеропорту (у місці тимчасового проживання), очікуючи продовження польоту.

Транс меридіанне поле - поле, пов'язане з перетинанням п'яти й більш годинних поясів за період щоденного робочого часу.

3 Позначення й скорочення

У цьому розділі наведені позначення й скорочення, які використовуються в тексті Правил:

ЦА - цивільна авіація.

ПС - повітряне судно.

КПС - командир повітряного судна.

КВП - керівництво з виконання польотів.

КЛЕ - керівництво літної експлуатації.

4 Загальні вимоги

4.1 Укравіатранс здійснює контроль над експлуатантами й екіпажами ПС України за виконанням ними норм, установлених цими Правилами.

4.2 Експлуатант цивільної авіації України не має права покласти на екіпаж ПС обов'язки, що суперечать КВП.

4.3 Мінімальний склад екіпажа ПС установлюється з урахуванням вимог КЛЕ й КВП залежно від типу ПС, виду польотів або авіаційних робіт.

4.4 Технологія роботи посиленого й подвійного екіпажа ПС розробляється експлуатантом і узгоджується з Укравіатрансом.

4.5 Кількість бортпровідників на борті ПС регламентується КВП, але не може бути менше кількості, передбаченої КЛЕПС.

4.6 Членам екіпажа ПС обов'язково надається час відпочинку перед запланованим польотом з метою підтримки необхідного рівня своїх психофізіологічних функцій, забезпечення надійної

професійної діяльності й безпеки польоту. Час відпочинку між рейсами (польотами) надається члену екіпажа ПС після завершення їм польотного завдання для відновлення психофізіологічних функцій організму.

4.7 Місця й приміщення для відпочинку екіпажа ПС повинні бути зручними й ізольованими від пасажирів, розраховані не більш на двоє, максимально захищені від впливу зовнішніх шумів, із засобами контролю над рівнем висвітлення й температури. У всіх випадках КПС повинен відпочивати окремо від інших членів екіпажа ПС.

4.8 Відпочинок під час польоту надається одному або декільком членам посиленого або подвійного екіпажа ПС у спеціально відведеному, ізольованому від пасажирів місці ПС або на вільних місцях у салоні бізнес- класу (першого класу) ПС для їхньої підтримки й відновлення необхідного рівня психофізіологічних функцій.

4.9 Члени екіпажа ПС не повинні залучатися експлуатантом до виконання будь-яких обов'язків у період їх відпочинку.

4.10 Членам екіпажа ПС під час проведення авіаційних робіт надається перерва для харчування, яка не включається в робочий час. Тривалість і час надання цієї перерви встановлюються правилами внутрішнього трудового розпорядку експлуатанта.

5 Робочий час екіпажу повітряних суден

5.1 Тривалість робочого часу для екіпажа ПС устанавлюється відповідності з вимогами чинного законодавства України.

5.2 Робота понад устанавлену тривалість робочого часу є понаднормовою. Понаднормові роботи можуть застосовуватися тільки як виключення й для кожного члена екіпажа ПС не повинні перевищувати норм, устанавлених чинним законодавством України.

5.3 Робочий час включає: польотний час (BLOCK TIME); передполітну підготовку; час післяполітної роботи; час очікування вильоту по незалежних від екіпажа ПС причинам в аеропортах, на оперативних точках і в інших місцях його перебування у випадку ненадання умов для відпочинку, зазначених у пункті 4.7 справжніх Правил; час перебування на різних чергуваннях або в резерві; час, який витрачає екіпаж ПС на аналіз польотів, учбово-тренажерну підготовку, проходження медичного огляду і інші види робіт, передбачені правилами внутрішнього трудового розпорядку й КВП експлуатанта; час перельоту (переїзду) членів екіпажа ПС як пасажирів для виконання ними польоту з іншого аеродрому; час естафети.

5.4 Початком робочого часу члена екіпажу ПС є його прибуття до місця роботи в строк, зазначений у графіках роботи й у відповідних документах по плануванню роботи екіпажа ПС. Закінченням робочого часу члена екіпажа ПС є його від'їзд із місця роботи після завершення виконання завдань експлуатанта.

5.5 При виконанні польотів робочий час екіпажа ПС починається не пізніше його передполітної підготовки, певною технологією роботи екіпажа ПС, вимірювальні КЛЕ відповідного типу ПС, і закінчується виконанням післяполітної роботи в пункті призначення ПС або на базовому аеродромі.

5.6 Тривалість щоденної роботи членів екіпажа ПС не повинна перевищувати 12 годин з наступним часом відпочинку.

5.7 У випадку затримки рейсу або необхідності посадки на запасний аеродром для завершення рейсу тривалість щоденної роботи (за згодою членів екіпажа ПС) може бути збільшена максимум на 2 години, але не більш двох раз протягом послідовних 28 діб.

5.8 При виконанні польотів по аерофотозніманню, обльоту радіо- світлотехнічних засобів (РСТЗ), обслуговуванні високоширотних експедицій (проведення морських суден, льодова розвідка і т.д.), перевезення швидкопсувних вантажів, тривалість щоденної роботи членів екіпажа ПС може бути збільшена в межах, певних пунктом 5.7 цих Правил.

5.9 При виконанні авіаційних робіт (авіаційно-хімічні роботи, патрулювання ліній електропостачання й трубопроводів, геологорозвідка і т.д.) тривалість щоденної роботи членів екіпажа ПС не може перевищувати для: одного пілота - 10 годин; двох і більш членів екіпажа - 12 годин.

5.10 Час перебування екіпажа ПС у резерві не може перевищувати 12 годин підряд. Загальний час перебування екіпажа ПС у резерві не повинне перевищувати 48 годин у місяць. кількість резервів екіпажа ПС повинне бути не більш шести раз на місяць.

5.11 Польоти членів екіпажа ПС, тривалість робочого часу яких більше норми, установлені цими Правилами, виконуються посиленням або подвійним екіпажем. Тривалість щоденної роботи посиленого екіпажа може бути збільшена на 30%, а подвійного екіпажа - на 60% від тривалості щоденної роботи, зазначеної в пунктах 5.6, 5.7 справжніх Правил. Кількість посадок при цьому не повинна перевищувати чотирьох, а при виконанні транс меридіанних польотів - трьох.

5.12 Для екіпажа ПС, який виконує польоти на ПС, обладнаному спальними місцями для відпочинку його членів, тривалість щоденної роботи може бути збільшена для: посиленого екіпажа - на 50% від тривалості щоденної роботи, зазначеної в пунктах 5.6, 5.7 справжніх Правил; подвійного екіпажа - на 75% від тривалості щоденної роботи, зазначеної в пунктах 5.6, 5.7 справжніх Правил. Кількість посадок при цьому не повинна перевищувати кількості посадок, зазначеної в пункті 5.11 справжніх Правил.

5.13 Кількість бортпроводників, що входять до складу посиленого екіпажа ПС, повинна бути збільшена таким чином, щоб забезпечити відпочинок кожного з них протягом 30% тривалості щоденної роботи, зазначеної в пункті 5.11 справжніх Правил.

5.14. Для членів екіпажів ПС установлюється така гранична добова, місячна й річна тривалість польотного часу: 9:00 - у добу (протягом будь-яких послідовних 24 годин); 10:00 - у добу (протягом будь-яких послідовних 24 годин) при виконанні транс меридіанних польотів; 90 годин - за місяць (протягом будь-яких послідовних 28 доби); 900 годин - за рік (протягом будь-яких послідовних 12 місяців).

5.15 Гранична добова тривалість польотного часу для посиленого й подвійного екіпажа збільшується пропорційно збільшенню часу щоденної роботи (пункти 5.11 і 5.12 цих Правил).

5.16. Для завершення рейсу дозволяється подовжувати польотний час екіпажа ПС на одну годину, але в межах норм щоденної роботи, зазначеної в пунктах 5.6, 5.7, 5.11, 5.12 цих Правил.

5.17 За згодою членів екіпажа ПС і з дозволу авіаційного лікаря місячна тривалість польотного часу для них може бути збільшена на 25% від установлені, зазначеної в пункті 5.14 цих Правил, але повинна бути в межах річної тривалості польотного часу й не більш чотирьох раз у рік.

5.18 При виконанні навчальних або тренувальних польотів в аеродромних умовах добова тривалість польотного часу екіпажа ПС не повинна перевищувати 6 годин. Кількість посадок або заходів на посадку при цьому не повинні перевищувати норм, установлених КЛЕ по типах ПС.

5.19 При роботі з хімічними препаратами різних класів небезпеки добова тривалість польотного часу екіпажа ПС не повинне узгоджуватися з Укрaviaтрасом. При роботі із сумісними хімічними препаратами різних класів небезпеки добова тривалість польотного часу ухвалюється відповідно для препарату найбільшого класу.

6 Час відпочинку екіпажів повітряних суден

6.1 Тривалість часу відпочинку екіпажа ПС цивільної авіації України встановлюється згідно з діючим законодавством України.

6.2 Час відпочинку екіпажа ПС складається з: часу передполітного відпочинку, який включає безперервний відрізок часу (годин), надаваного експлуатантом; часу відпочинку між рейсами (польотами) безперервний відрізок, що включає, час (годин), установлений графіком, розпорядком або спеціальним розпорядженням експлуатанта; часу перерви для харчування; щотижневого відпочинку (вихідні дні); щорічної й додаткової відпустки, передбаченої чинним законодавством України.

6.3 Тривалість відпочинку екіпажа ПС у базовому аеропорті повинна бути не менш подвійної тривалості його попереднього робочого часу. Мінімальна тривалість відпочинку екіпажа ПС повинна становити не менш 12 годин.

6.4 При перебуванні екіпажа ПС за межами базового аеропорту час передполітного відпочинку й час відпочинку між рейсами (польотами) може бути об'єднане й становити не менш 8 годин з дотриманням умов для відпочинку, зазначених у пункті 4.7 справжніх Правил. Після повернення в базовий аеропорт членам екіпажа ПС повинен надаватися не використаний ними час відпочинку.

6.5 При виконанні транс меридіанних польотів час передполітного відпочинку й час відпочинку між рейсами (польотами) за межами базового аеропорту може бути об'єднаний і становити не менш 14 плюс 0,5 години додаткового часу на кожний годинний пояс, який перетинався. Після повернення в базовий аеропорт екіпаж ПС повинен одержати повну

акліматизацію (синхронізацію біологічних годин організму), під час якої час відпочинку повинен становити не менше, чим кількість пересічених за політ годинних поясів, помножену на 10 (при виконанні польотів у західному напрямку) або 12 (при виконанні польотів у східному напрямку). {Пункт 6.5 у редакції Наказу Міністерства транспорту й зв'язку N 539 (з0768-07) від 20.06.2007}

6.6 Щотижневий відпочинок (вихідні дні) повинен надаватися екіпажу ПС тривалістю не менш 42 годин з урахуванням часу передполітного відпочинку й часу відпочинку між рейсами (польотами).

6.7 Щорічна і додаткова відпустки надаються членам екіпажа ПС згідно із законодавством України про працю.

7 Облік робочого часу і часу відпочинку екіпажів повітряних суден

7.1 Облік робочого часу й часу відпочинку членів екіпажів ПС здійснюються на підставі польотних завдань, бортових листів і табеля обліку робочого часу.

7.2 Для членів екіпажів ПС установлюється підсумований облік робочого часу як правило, за місяць і до року за узгодженням із профспілковим комітетом експлуатанта. Тривалість робочого часу членів екіпажів ПС у випадку встановлення облікового періоду по місячно не повинна перевищувати місячної тривалості робочого часу, а за рік - річної тривалості робочого часу.

7.3 50% від часу перельоту (переїзду) членів екіпажа ПС як пасажирів для виконання ними польоту з іншого аеродрому зараховується до щоденної роботи.

7.4 У випадку очікування вильоту, який затримується, без надання експлуатантом належних умов для відпочинку, зазначених у пункті 4.7 справжніх Правил, час очікування зараховується екіпажу ПС у щоденну роботу.

7.5 Затримка вильоту ПС зараховується екіпажу ПС як час відпочинку між рейсами (польотами) у випадку надання йому умов для відпочинку в аеропортах, на оперативних точках і в інших місцях вильоту згідно з вимогами пункту 4.7 справжніх Правил.

7.6 При виконанні польотів посиленням або подвійним екіпажем ПС тривалість щоденної роботи й польотний час зараховується всім членам екіпажа ПС повністю незалежно від обсягів їх зайнятості по керуванню ПС і його системам, обслуговування пасажирів і завантаження (розвантаження) ПС.

7.7 Період перебування екіпажа ПС у резерві зараховується в його місячний робочий час. При виконанні резервним екіпажем ПС польотного завдання період перебування в резерві не зараховується в його щоденну роботу.

7.8 При виконанні польотів на різних типах ПС і / або виконання різних видів авіаційних робіт місячні й річні норми робітника (у тому числі польотного) часу екіпажа ПС визначаються пропорційно його нальоту годин по типах ПС і видам авіаційних робіт.

7.9 Відповідальність за організацію обліку робочого часу й часу відпочинку членів екіпажів ПС несе експлуатант, цей облік ведеться за формою, певною в КВП, посадовою особою, призначеним експлуатантом.

5.6 Продуктивність праці на авіапідприємствах

На авіапідприємствах показником продуктивності по вартісному методу виступають доходи на одного працівника в рік (квартал). Показник отримується шляхом розподілу загальної суми доходів авіапідприємства ($\Sigma Д$) на середньоспискову чисельність їх працівників ($Чсп$):

$$Ат = \Sigma Д / Чсп, \text{ грн./працівника за рік (квартал)}, \quad (5.3)$$

де:

Ат – продуктивність праці працівника авіапідприємства;

$\Sigma Д$ – загальна сума доходів авіапідприємства;

Чсп – середньоспискова чисельність працівників.

При використанні умовно-натурального методу продуктивність праці слід визначати за результатами транспортної діяльності. Для авіакомпаній, що виконують тільки транспортну роботу, продуктивність праці вимірюється у фактичних (виконаних) тонно-кілометрах:

$$(A_{\text{тр.АК}}) = W_{\text{АКткм}} / \text{Ч}_{\text{АКсп}} = ((0,09 \times W_{\text{пас}} + W_{\text{тн}}) \times L) / \text{Ч}_{\text{АКсп}}, \text{ навед.ткм/працівника за рік (квартал)}, (5.4)$$

де:

- $A_{\text{тр.АК}}$ - продуктивність праці працівника авіакомпанії;
- $(W_{\text{АКткм}})$ — фактичні (виконані) тонно-кілометри авіакомпанії;
- $W_{\text{пас}}$ — обсяг пасажирських перевезень, пас;
- 0,09— коефіцієнт наведення пасажирських перевезень в тонни;
- $W_{\text{тн}}$ — обсяг вантажних, поштових, багажних перевезень, т;
- L — середня дальність перевезення км;
- $\text{Ч}_{\text{АКсп}}$ — середньоспискова чисельність працівників авіакомпанії.

У тих випадках, коли для авіапідприємств сума доходів визначається за планом і звітом, продуктивність можна обчислювати вартісним методом.

В авіапідприємствах, де частка витрат живої праці становить близько третини від загальних експлуатаційних витрат, ріст продуктивності праці є одним з важливих резервів зниження собівартості авіаперевезень.

Підвищення продуктивності авіапідприємству забезпечить економію матеріальних ресурсів, створить умови для зменшення потреби в парку повітряних суден, агрегатах, запасних частинах і матеріалах для виконання заданого обсягу робіт.

На мікрорівні (рівні авіапідприємства) ріст продуктивності праці дозволяє: суттєво знизити витрати на виробництво й реалізацію продукції, якщо ріст продуктивності праці випереджає ріст середньої заробітної плати; за інших рівних умов збільшити обсяг виробництва й реалізації продукції, а отже, і зростання прибутку; проводити політику по збільшенню середньої заробітної плати працівникам; більш успішно здійснювати реконструкцію й технічне переозброєння підприємства; підвищувати конкурентоспроможність підприємства й продукції, забезпечити фінансову стійкість роботи.

На рівень продуктивності праці впливає безліч факторів, які можна розділити на дві групи: індивідуальні й зовнішні стосовно працівника. До індивідуальних відносяться кваліфікація, стаж роботи на одному місці, вік і т.д. Зовнішніми вважаються наступні фактори: умови праці, рівень трудомісткості продукції, система оплати й стимулювання праці, технічний прогрес, вплив природних умов, зміна структури виробництва та інші фактори.

У вітчизняній практиці одержала поширення наступна класифікація резервів підвищення продуктивності праці:

- підвищення технічного рівня виробництва (механізація й автоматизація виробництва; впровадження нових видів устаткування; впровадження нових технологічних процесів; поліпшення конструктивних властивостей виробів; підвищення якості сировини й нових конструктивних матеріалів);

- поліпшення організації виробництва й праці (підвищення норм і зон обслуговування; зменшення числа робітників, що не виконують норми; спрощення структури управління; механізація облікових і обчислювальних робіт; зміна робочого періоду; підвищення рівня спеціалізації виробництва);

- зміна зовнішніх, природних умов (зміна горно геологічних умов видобутку вугілля, нафти, руд, торфу; зміна змісту корисних речовин);

- структурні зміни у виробництві (збільшення частки міжнародних польотів, зміна питомої ваги окремих видів продукції; зміна трудомісткості виробничої програми; зміна частки покупних напівфабрикатів і комплектуючих виробів; зміна питомої ваги нової продукції).

Необхідно відзначити, що ріст продуктивності праці безпосередньо впливає на кінцеві фінансові результати роботи підприємства, тобто величину прибутку. Цей вплив проявляється, насамперед, через збільшення виробництва й реалізації продукції й зниження її собівартості. При цьому зниження собівартості за рахунок цього фактора буде тільки в тому випадку, якщо темпи росту продуктивності праці будуть випереджати темпи росту середньої заробітної плати працівників підприємства.

Найважливішим фактором зниження трудомісткості продукції й збільшення виробітку працівників авіапідприємства є впровадження досягнень науково-технічного прогресу й підвищення на цій основі технічного рівня виробництва. У галузі науково-технічний прогрес виражається, насамперед, удосконаленням повітряних суден, підвищенням їх місткості й

вантажопідйомності. За останні 10-20 років швидкість повітряних суден зросла з 400 км/годину до 850-900 км/годину, а вантажопідйомність - з 3 тонн до 15 тонн, внаслідок чого різко зросла продуктивність праці не тільки літного складу, але й усіх підрозділів галузі. Підвищення продуктивності праці експлуатаційних повітряних суден приводить до скорочення потреби в парку літаків, відносному скороченню числа персоналу. Звичайно обслуговування й експлуатація нових, більш продуктивних повітряних суден супроводжується більш високими витратами праці літного й технічного складу, однак ці витрати зростають у значно меншій мірі, ніж підвищується продуктивність польотів на одиницю транспортної продукції. Тому витрати праці на одиницю транспортної продукції зменшуються.

7 ТЕМА 6 КАЛЬКУЛЯЦІЯ СОБІВАРТОСТІ НА АВІАЦІЙНОМУ ТРАНСПОРТІ

ПЛАН

- 6.1 Експлуатаційні витрати та методи розрахунку собівартості перевезень у цивільній авіації
- 6.2 Особливості калькуляції собівартості на авіаційному транспорті
- 6.3 Визначення собівартості авіаперевезень за видами діяльності й об'єктам калькуляції
- 6.4 Одиниці калькуляції собівартості продукції (робіт, послуг) і статті витрат авіакомпанії, аеропорту й підприємств по обслуговуванню повітряного руху
- 6.5 Розрахунки собівартості рейсу за витратами на зліт-посадку й льотну годину
- 6.6 Фактори, що впливають на рівень собівартості авіаперевезень
- 6.7 Шляхи зниження рівня собівартості авіаперевезень

6.1 Експлуатаційні витрати та методи розрахунку собівартості перевезень у цивільній авіації

Експлуатаційні витрати - це поточні витрати транспортних підприємств на загальний обсяг продукції, виконаної за деякий відрізок часу (місяць, квартал, рік). Експлуатаційні витрати підприємства пов'язані із власними витратами на покупку матеріалів, на паливо й електроенергію, амортизацію основних фондів, оплату праці і т.д.

Експлуатаційні витрати, віднесені на одиницю продукції, називаються "**собівартістю перевезень**". На транспорті термін "собівартість перевезень" використовується у випадку, коли мова йде про поточні витрати на одиницю продукції (собівартості одиниці продукції).

При плануванні і калькулюванні собівартості перевезень на підприємствах цивільної авіації застосовуються такі методи розрахунків:

- 1 На основі загальної суми витрат і загального обсягу перевезень.
- 2 На основі собівартості літної години й годинної продуктивності польотів повітряних суден (ПС).
- 3 На основі собівартості транспортних операцій.
- 4 На основі собівартості літако-кілометра.

Кожний із цих методів має своє цільове призначення, сферу застосування й недоліки.

1 На основі загальної суми витрат і обсягу перевезень на підприємствах ЦА визначається середня собівартість продукції за планом і звітом щоквартально й у цілому за рік відповідно до інструкції з калькулювання й обліку експлуатаційних витрат по видах авіації й робіт ВАНГ нетранспортного застосування й офіційною звітністю.

Собівартість перевезень, робіт, послуг визначається за формулою:

$$St_{км} = \frac{\sum E_{витрати}}{W_{перевезень}}, \quad (6.1)$$

де:

St_{км} – середня собівартість перевезень;

∑E_{витрати} – загальна сума експлуатаційних витрат, які відносяться до перевезення;

Wперевезень – обсяг перевезень, ткм.

Перевага методу полягає в тому, що для розрахунку собівартості продукції у підприємствах є вся необхідна інформація в бухгалтерському обліку. При цьому використовуються різні засоби (розрахунки на основі норм і нормативів окремих елементів витрат, безпосередні розрахунки, пофакторное планування, кореляційно- регресивний аналіз і т.д.).

Недоліком є те, що цим методом визначається тільки середня по підприємству собівартість приведеної продукції, перевезень, робіт з нетранспортного застосування авіації, не дозволяє розрахувати собівартість по типам ПС, видам перевезень (пасажирські, вантажні), видам робіт ВАНГ і ін., оцінити вплив різних факторів на рівень собівартості (далекості безпосадкового польоту, типу ПС, потужності вантажо-пасажиропотоку і т.д.)

2 Метод розрахунків собівартості перевезень на основі собівартості льотної години й годинної продуктивності польотів застосовується для визначення середньогалузевої собівартості авіаперевезень і робіт з нетранспортного застосування авіації за типами ПС, собівартості й рентабельності перевезень і експлуатації ПС, собівартості авіаперевезень за типами ПС у підприємствах з метою розвитку внутрішньовиробничого розрахунку і т.д.

Собівартість перевезень за типами ПС (Сткмj) розраховується:

$$\text{Сткмj} = \frac{\text{Слч}}{\text{Пч}} = \frac{\text{Слч}}{\text{Qmax} \times j \times \text{Vp}}, \quad (6.2)$$

де:

Пч- годинна продуктивність польотів ПС, ткм/год;

Qmax – максимальне комерційне завантаження ПС, т;

j – коефіцієнт використання граничного комерційного завантаження;

Vp – рейсова швидкість ПС, км/год.

Собівартість льотної години містить у собі прямі й непрямі витрати:

$$\text{Слч} = \text{Епр} + \text{Енепр}, \quad (6.3)$$

де:

Епр., Енепр – відповідно прямі й непрямі витрати, які припадають на одну виробничу годину.

Розрахунки прямих витрат (Епр):

$$\text{Епр} = \text{Езп} + \text{Енз} + \text{Епмм} + \text{Еам} + \text{Это,рем} + \text{Эін.літ.} + \text{Эаероп.зб.} + \text{Эаерон.зб.}, \quad (6.4)$$

де:

Езп – витрати на оплату праці членів екіпажа;

Енз – нарахування на оплату праці;

Эпмм – витрати на авіапмм;

Эам – витрати по амортизації ПС на повне відновлення;

Это,рем – витрати на технічне обслуговування й ремонт;

Эін.літ. – інші літні витрати;

Эаероп.зб. – аеропортові збори;

Эаерон.зб. – аеронавігаційні збори.

Витрати на оплату праці членів екіпажа визначаються:

$$\text{Езп} = \left\{ \frac{\text{П}}{\text{тжк}} + \text{Іч} \right\} \text{Кзп}, \quad (6.5)$$

де:

П – місячна сума посадових окладів для середньої чисельності й класності членів екіпажа;

тжк – середньомісячний наліт годин на екіпаж;

Іч – годинна ставка оплати праці членів екіпажа;
 Кзп – коефіцієнт, який ураховує додаткову оплату праці командно-льотного складу.
 Розрахунки витрат по статті "Нарахування на оплату праці" (Есз):

$$E_{сз} = K_{нар} \times E_{зп}, \quad (6.6)$$

де:

Кнар – коефіцієнт нарахувань на оплату праці, у тому числі на соціальне страхування, до фонду ліквідації наслідків Чорнобильської катастрофи, до фонду зайнятості.

Розрахунки витрат по авіапмм (Епмм):

$$E_{пмм} = (1 + E_{нвнг}) \times q_{год} \times V_{тп}, \quad (6.7)$$

де:

Енвнг – коефіцієнт, який ураховує невиробничий наліт годин (прийняти рівним 0,05);

q_{год} - середньогодинна витрата палива, т/год;

V_{тп} – вартість тонни палива.

Розрахунки витрат на амортизацію ПС:

$$E_{ам} = \frac{N_{ам} \times V_{пс}}{100 \times НГ_{пс}}, \quad (6.8)$$

де:

N_{ам} – норма амортизації на повне відновлення ПС;

V_{пс} – балансова вартість ПС;

НГ_{пс} – льотний виробничий наліт годин на один ПС.

Розрахунки витрат по технічному обслуговуванню й ремонту (Ето,рем):

$$E_{то,рем} = (M_{точ} + Ц_{крпл} N_{рпл} / T_{м/рпл} + Ц_{крдв.пдв.} N_{рдв} / T_{м/рдв}), \quad (6.9)$$

де:

M_{то} – матеріальні витрати по періодичному технічному обслуговуванню, грн/рік.,

Ц_{крпл}, Ц_{крдв} – вартість капітального ремонту, відповідно планера й двигуна, грн.

Інші льотні витрати містять у собі витрати по страхуванню життя льотного складу, повітряних суден, відповідальності перевізників.

$$E_{ін.літ.} = K_{стр} \times V_{пс} / T_{пс}, \quad (6.10)$$

де:

K_{стр} – коефіцієнт, який ураховує розмір інших льотних витрат;

V_{пс} – вартість ПС;

T_{пс} – льотний виробничий наліт годин на один літак.

Розрахунки непрямих витрат (Енепр).

До непрямих витрат відносяться наземні витрати в аеропортах і представництвах авіакомпаній, витрати по обслуговуванню пасажирів, по продажу, оформленню перевезень і реклами, а також загальні накладні й адміністративні витрати.

На годину польоту непрямі витрати розраховуються:

$$E_{непр} = \frac{E_{непр} \times V_p}{L_{бп}} \times K_n, \quad (6.11)$$

л-в.навед.
л-в.навед.

де:

E_{непр} - непрямі аеропортові витрати в розрахунку на один наведений літако-вильот;

L_{бп} – безпосадкова далькість польоту;

K_n - коефіцієнт наведення фізичних літако-вильотів по ПС даного типу.

Основною перевагою даного методу є можливість визначення собівартості перевезень за типами ПС. У той же час звітність не дозволяє одержувати витрати за типами ПС. Тому застосовується ряд аналітичних вибірок і розрахункових засобів, однак це приводить до ряду неточностей у розрахунках, оскільки вплив багатьох факторів приховано через середню величину собівартості льотної години.

3 Метод визначення собівартості перевезень на основі собівартості транспортних операцій широко застосовується при техніко-економічному аналізі.

При використанні даного методу транспортний процес по переміщенню вантажів або пасажирів ділиться на дві операції: початково-кінцеву й рухому. До першої відносяться всі роботи, які виконуються в початковому, проміжному й кінцевому пунктах рейсу; до другої - роботи з безпосереднього переміщення вантажів і пасажирів. Згідно із цим визначаються ставки собівартості початково-кінцевої й рухомої операції, які повинні відповідати таким умовам:

а) собівартість початково-кінцевої операції розраховується на тонну вантажу або на одного пасажирів й не повинна змінюватися при зміні відстані перевезень;

б) собівартість рухомої операції розраховується на тонно-кілометр або пасажиро-кілометр і також не повинна змінюватися при зміні відстані перевезень.

Даний метод одержав широке поширення на залізничному й водному транспорті й може застосовуватися в багатьох сферах діяльності авіапідприємств, проектних і науково-дослідних організаціях.

Сфера застосування даного методу більш широка, ніж методу на основі собівартості льотної години й годинної продуктивності польотів. Він застосовується для визначення рентабельності перевезень і експлуатації ПС, економічно раціональних сфер застосування типів ПС, що перебувають в експлуатації, оптимального розподілу ЛВП по лініях і місцям базування, оперативного аналізу собівартості продукції із застосуванням ЕОМ, удосконалення господарських розрахунків, правильної побудови цін (тарифів) на авіатранспортну продукцію, визначення економічно раціональних сфер застосування повітряного транспорту в єдиній транспортній системі країни й ін.

4 Метод визначення собівартості авіап перевезень на основі собівартості літако-кілометра застосовується головним чином для економічної оцінки ефективності вітчизняних ПС у порівнянні із закордонними. При використанні цього методу спочатку визначається собівартість літако-кілометра в розрізі статей витрат, а потім розподілом її на комерційну завантаженість розраховується собівартість авіап перевезень.

Як було відзначено, у цей час облік і планування витрат за типами ПС на підприємствах не здійснюється. Тому для визначення собівартості перевезень за типами ПС застосовуються спеціально розроблені такі методи: коефіцієнтів розподілу, комбінований і спрощений.

6.2 Особливості калькуляції собівартості на авіаційному транспорті

Витрати або собівартість продукції авіакомпанії є основним показником для економічної оцінки доцільності й ефективності роботи галузі в цілому й кожної авіакомпанії зокрема .

Експлуатаційні витрати - витрати експлуатаційних підприємств по виконанню авіап перевезень, розглянуті за певний період.

Планування, облік і аналіз експлуатаційних витрат здійснюється у двох основних аспектах за економічними елементами і за калькуляційними статтями витрат. Це забезпечує повноту й правильність обліку й планування витрат виробництва.

У цивільній авіації виділяють такі види собівартості:

1. Операційна (повна) собівартість (10 статей витрат)
2. Собівартість на умовах сухий лізинг (без екіпажа)
3. Собівартість на умовах мокрий лізинг (з екіпажем)
4. Собівартість на умовах АСМІ

За операційною (повною собівартістю) експлуатаційні витрати авіакомпанії групуються за наступними статтями:

СТАТТЯ 1 "Витрати на авіапмм" ураховують у грошовому вираженні витрати на заправлення паливом для польоту, розраховану льотно-штурманською службою авіакомпанії, з урахуванням витрат на землі й аеронавігаційного запасу. Для кожного рейсу рекомендується

визначати варіант оптимального заправлення паливом в аеропортах, з урахуванням потреби заправлення на політ і ємності баків, з одного боку, і відмінностей у вартості палива в аеропортах заправлення, - з іншого.

СТАТТЯ 2 "Амортизація". У даній статті відображується сума амортизаційних відрахувань на повне відновлення планера й двигунів, обчислена виходячи з їхньої балансової вартості з урахуванням переоцінки й затверджених у встановленому порядку норм.

СТАТТЯ 3 "Відрахування в ремонтний фонд ЛВП". У даній статті відображуються витрати на капітальний ремонт авіатехніки.

СТАТТЯ 4 "Заробітна плата льотного складу". У статті відображується виплата заробітної плати льотному складу (включаючи командно-льотний) за виконану роботу, обчислену виходячи з посадових окладів, відрядних розцінок, надбавок і інших виплат.

СТАТТЯ 5 "Заробітна плата бортпровідників". Розрахунок заробітної плати бортпровідників проводиться аналогічно розрахункам зарплати льотного складу.

СТАТТЯ 6 "Витрати з технічного обслуговування ПС". Підтримка при експлуатації необхідного рівня надійності, що визначає в остаточному підсумку безпеку й інтенсивність польотів, здійснюється в ході виконання комплексу робіт з технічного обслуговування й ремонту (Ттор).

СТАТТЯ 7 "Аеропортові витрати". Аеропортові витрати визначаються на основі опублікованих даних аеропортів відповідно ставок зборів за обслуговування повітряних суден. Основними видами зборів є: збір за зліт-посадку, збір за обслуговування пасажирів, збір за обробку вантажів, збір за технічне обслуговування повітряного судна, збір за метеорологічне обслуговування. Аеропорти можуть установлювати збори й за інші види послуг, наприклад, за стоянку, за користування світлотехнічним устаткуванням, аеронавігаційне обслуговування в районі аеропорту та ін.

СТАТТЯ 8 "Аеронавігаційні збори". У цю статтю включаються збори за користування авіакомпаніями аеронавігаційним устаткуванням при польоті по трасі. Ставки збору встановлюються залежно від типу ПС на 100 км польоту кожною державою самостійно.

СТАТТЯ 9 "Інші виробничі й загальногосподарські витрати". До витрат за цією статтею відносять витрати на оплату праці апарата керування, персоналу навчально-тренувальних і обчислювальних центрів, інших функціональних служб авіакомпанії, матеріальні витрати (крім АПММ), амортизаційні відрахування за наземними основним фондам, витрати на формене обмундирування й харчування льотного складу, харчування пасажирів, витрати зі страхування льотного складу та ін.

СТАТТЯ 10 "Відрахування агентству". Відрахування агентству встановлюються у вигляді відсотків від суми доходів.

Найбільш широке поширення при виконанні авіаційних робіт одержало поняття собівартості на умовах АСМІ.

Собівартість на умовах АСМІ – містить у собі такі статті витрат, на які авіакомпанія має вплив, для визначення вартості авіаробіт.

В АСМІ закладені такі статті, як:

1. Aircraft (Повітряне судно)
2. Crew (Екіпаж)
3. Maintenance (Роботи)
4. Insurance

Стаття Aircraft - містить у собі витрати на реновацію й амортизацію ПС. Амортизація включає витрати на реновацію й капітальний ремонт літаків і двигунів як за час виробничого, так і невиробничого нальоту й час роботи двигунів на землі. (СТАТТЯ 2, СТАТТЯ 3)

Стаття Crew - містить у собі витрати на утримання персоналу взагалі. У цю статтю також входять витрати на професійну підготовку й перепідготовку персоналу, на заробітну плату (основну й додаткову), на відрядні витрати, на ЛЛЕК і т.д. (СТАТТЯ 4, СТАТТЯ 5)

Стаття Maintenance - містить у собі витрати на періодичне технічне обслуговування повітряних суден. Стаття "Поточний ремонт" включає матеріальні витрати, зв'язані з усіма регламентними формами технічного обслуговування літальних апаратів власного й оперативними видами технічного обслуговування інших підприємств. Ця стаття містить у собі вартість: запасних частин, приладів і встаткування, що не відносяться до основних фондів, а

також матеріалів, що витрачаються на виконання всіх форм технічного обслуговування власного й оперативних видів технічного обслуговування ЛВП інших підприємств; авіа ПММ авіадвигунів, що витрачається на підігрів, перед запуском, і обігрів салонів ЛА перед посадкою пасажирів; матеріалів, використовуваних на ремонт, прання й дезінфекцію побутового встаткування пасажирських салонів; усіх видів ремонту запасних частин, приладів і встаткування; періодичного технічного обслуговування і поточного ремонту, а також поточного ремонту запасних частин приладів і встаткування (крім того, що відноситься до основних фондів базових АТБ і інших авіапідприємств, або при виконанні робіт на АРЗ) (СТАТТЯ 6).

Стаття Insurance містить у собі страхівку. Для різних країн різні ліміти страхової відповідальності.

Обов'язкове авіаційне страхування цивільної авіації здійснюється за такими видами:

- страхування повітряних суден від ризиків повної загибелі повітряного судна або ушкодження окремих його частин, систем і елементів конструкції;
- страхування відповідальності експлуатанта повітряного судна за збиток, заподіяний третім особам у результаті авіаційної події при участі застрахованого повітряного судна;
- страхування відповідальності повітряного перевізника за збиток, заподіяний:
 - життю або здоров'ю пасажирів з моменту реєстрації й внесення в поіменний список перевізника до моменту, коли пасажир покинув перон аеропорту під наглядом уповноваженої особи перевізника;
 - багажу, пошти, вантажу на борту повітряного судна й під час завантаження/розвантаження повітряного судна;
- страхування членів екіпажу повітряного судна й іншого авіаційного персоналу - збиток, заподіяний життя й здоров'ю (смерть, інвалідність, тимчасова втрата працездатності) під час виконання ними службових обов'язків (з початку передполітної підготовки до закінчення після польотних робіт);
- страхування працівників замовника авіаційних робіт, осіб, пов'язаних із забезпеченням технологічного процесу під час виконання авіаційних робіт - збиток, заподіяний життя й здоров'ю (смерть, інвалідність, тимчасова втрата працездатності) під час виконання ними службових обов'язків щодо забезпечення технологічного процесу під час виконання авіаційних робіт.

Страховий тариф по кожному з видів обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації встановлюється залежно від виду повітряного судна, строку його експлуатації й технічного стану, регіонів виконання польотів, вибраних ризиків і перебуває в межах від 0,02% до 8% страхової суми.

Ціна години польотного часу складається з тарифу на авіапослуги, який є постійною й незмінною частиною витрат протягом терміну дії Договору, а також ціни авіаційного палива, аеропортових зборів, аеронавігаційних витрат, метеозабезпечення (змінна частина витрат).

6.3 Визначення собівартості авіаперевезень за видами діяльності й об'єктами калькуляції

На авіаційному транспорті собівартість продукції (робіт, послуг) калькулюється за такими економічними видами діяльності:

- перевезення (їх виконують авіакомпанії або авіапідприємства);
- аеропортове обслуговування повітряних суден, пасажирів і вантажів (ці роботи виконує аеропорт або авіапідприємство);
- аеронавігаційне обслуговування повітряних суден (виконується підприємствами, які забезпечують управління повітряним рухом у межах повітряного простору України);
- забезпечення послугами зв'язку й технічним обслуговуванням засобів зв'язку й радіоелектронного встаткування (виконується спеціалізованими підприємствами цивільної авіації або аеропортами);
- продаж перевезень і робіт з ЗАНГ (виконується авіакомпаніями, авіапідприємствами, агентствами, аеропортами);
- матеріально-технічне забезпечення ті інші види діяльності, які безпосередньо забезпечують перевезення й роботи з ВАНГ (можуть виконуватися спеціалізованими підприємствами цивільної авіації);

- інші види діяльності, які не мають безпосереднього відношення до основної діяльності авіаційного транспорту.

Згідно з видами діяльності, на підприємствах цивільної авіації розробляються калькуляції собівартості продукції (робіт, послуг) **за такими основними об'єктами калькуляції:**

- вид діяльності (перевезення, ЗАНГ, аеропортове обслуговування, аеронавігаційне обслуговування, продаж перевезень і роботи з ЗАНГ, матеріально-технічне обслуговування й інші види діяльності);

- вид авіації (транспорту, ЗАНГ);

- вид перевезень (пасажирські, вантажні, поштові; регулярні, нерегулярні; на внутрішніх лініях, міжнародні);

- види робіт ЗАНГ (авіахімічні, аерофотознімальні);

- повітряне судно;

- авіарейс;

- повітряне сполучення (авіалінія);

- види й форми технічного обслуговування повітряного судна;

- види послуг при оформленні й продажу авіаквитків;

- вид аеропортового обслуговування ПС;

- вид комерційного обслуговування ПС (пасажирів, вантажів);

- вид аеронавігаційного обслуговування;

- вид послуг зв'язку;

- вид технічного обслуговування й зв'язку;

- вид послуги під час оформлення й продажу перевезень і робіт з ЗАНГ;

- вид додаткових послуг пасажирові (клієнтові, експлуатантові ПС).

6.4 Одиниці калькуляції собівартості продукції (робіт, послуг) і статті витрат авіакомпанії, аеропорту й підприємств по обслуговуванню повітряного руху

За одиницю калькуляції собівартості продукції (робіт, послуг) авіакомпанії приймається:

а) при перевезеннях:

- одна виробнича година нальоту повітряного судна (за типами);

- один рейс за типами повітряних суден;

- один пасажиро-кілометр (за типами повітряних суден і в цілому по авіакомпанії);

- один тонно-кілометр (за типами повітряних суден і видами перевезень);

- один наведений тонно-кілометр (за типами повітряних суден і в цілому по авіакомпанії);

- надання комплексу послуг одному пасажирові на борту повітряного судна (за типами і видам послуг);

б) при технічному обслуговуванні повітряних суден:

- одна година забезпечення польотів повітряного судна (за типами);

в) у процесі реалізації послуг на перевезеннях:

- надання послуг одному пасажирові (або клієнтові) із продажу їм квитків (або інших прав на перевезення);

г) у процесі надання додаткових видів послуг або виконання інших видів робіт:

- надання однієї послуги із замовлення пасажирові (або клієнтові);

- одиниця виконаної роботи на замовлення пасажирові (або клієнтові);

д) при роботах по ЗАНГ:

- одна виробнича година нальоту повітряного судна (за типами);

- один оброблений гектар поверхні землі (за типами повітряних суден і видами робіт);

- один квадратний кілометр на аерофотозніманнях і інших роботах (за їхніми видами й типами повітряних суден);

- одна наведена година нальоту повітряного судна (за типами повітряних суден);

- комплекс робіт на замовлення клієнта.

За одиницю калькуляції й собівартості продукції (робіт, послуг) аеропорту приймається:

а) на забезпечення зльоту-посадки повітряних суден (без обслуговування повітряного руху):

- одна зліт-посадка залежно від злітної ваги ПС (без використання світло-сигналізаційного встаткування);

- одна зліт-посадка залежно від злітної ваги ПС (з використанням світло-сигнального встаткування);

б) при технічному обслуговуванні повітряних суден:

- технічне обслуговування одного повітряного судна (за типами повітряних суден);

в) при комерційному обслуговуванні пасажирів:

- один пасажир;

г) при комерційному обслуговуванні вантажів, багажу, пошти:

- одна тонна вантажу (багажу, пошти);

д) при наданні додаткових послуг із замовлення представників експлуатантові повітряного судна або пасажирів:

- забезпечення повітряного судна місцем стоянки поза межами обумовленого договором строку перебування його в аеропорті після посадки (за типами повітряних суден);

- надання права й одного місця для користування ангаром (за типами повітряних суден);

- усунення відмов і несправностей авіаційної техніки (за видами відмов і несправностей і типами повітряних суден);

- надання однієї послуги (або комплексу послуг) з використанням технічних засобів аеропорту (за видами послуг, типами наданих засобів);

- одиниця виміру іншої наданої послуги (забезпечення телескопічним трапом, перевезення пасажирів, і т.п.).

За одиницю калькуляції собівартості продукції (робіт, послуг) підприємства обслуговування повітряного руху приймаються:

- а) при забезпеченні аеродромного диспетчерського обслуговування повітряних суден:

- одна зліт-посадка (за типами повітряних суден);

б) при забезпеченні диспетчерського обслуговування підходу:

-одна зліт-посадка (за типами повітряних суден);

в) при аеронавігаційному обслуговуванні на маршруті:

- сто кілометрів ортодромічної відстані залежно від злітної ваги ПС (за типами повітряних суден);

г) при аеронавігаційному обслуговуванні повітряних суден під час виконання ними робіт з ЗАНГ:

- одна хвилина польоту (за типами повітряних суден);

д) при наданні послуг зв'язку, метеорологічному обслуговуванні, пошуку й рятуванні, надання аеронавігаційної інформації:

- одиниця виміру наданої послуги.

За одиницю калькуляції собівартості продукції (робіт, послуг) підприємства радіотехнічного обслуговування й зв'язку приймається:

а) при технічному обслуговуванні радіоелектронного встаткування й засобів зв'язку:

- час роботи встаткування й засобів зв'язку (за їх типами);

б) при наданні послуг зв'язку:

- одиниця виміру даної послуги.

Витрати, пов'язані з авіаційними перевезеннями, виконанням робіт з ЗАНГ, аеропортовим, аеронавігаційним і іншими видами обслуговування повітряних суден, пасажирів, відправленням вантажів і пошти при плануванні, обліку й калькулюванні собівартості продукції (робіт, послуг) групуються за статтями калькуляції (статтям витрат).

З урахуванням характеру й структури виробництва, а також рекомендацій Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) щодо форм надання їй фінансових статистичних даних

типової номенклатури статей калькуляції, для основних виробництв і видів діяльності повітряного транспорту розроблені:

- типова номенклатура статей калькуляції авіакомпанії;
- типова номенклатура статей калькуляції аеропорту;
- типова номенклатура статей калькуляції підприємства обслуговування повітряного руху;
- типова номенклатура статей калькуляції підприємства радіотехнічного обслуговування й зв'язку.

Типова номенклатура статей калькуляції авіакомпанії має такий склад витрат:

- 1 Витрати на здійснення польотів.
- 2 Витрати на технічне обслуговування й ремонт.
- 3 Амортизація.
- 4 Витрати на покриття зборів у клієнтів і аеродромні витрати.
- 5 Витрати на обслуговування пасажирів (виконання робіт з ЗАНГ).
- 6 Витрати на оформлення квитків, продаж і рекламу.
- 7 Витрати на управління й обслуговування виробництва.
- 8 Інші експлуатаційні витрати.

Типова номенклатура статей калькуляції аеропорту має такий склад:

- 1 Витрати на забезпечення зльоту-посадки повітряних суден, включно з використанням світло-сигнального встаткування (без обслуговування повітряного руху).
- 2 Витрати на забезпечення зльоту-посадки повітряних суден без використання світло-сигнального встаткування.
- 3 Витрати на забезпечення технічного обслуговування повітряних суден.
- 4 Витрати на забезпечення комерційного обслуговування пасажирів.
- 5 Витрати на забезпечення комерційного обслуговування вантажів.
- 6 Витрати аеропорту, пов'язані з наданням експлуатантам повітряних суден і пасажирам додаткових послуг.
- 7 Загальні витрати на управління й обслуговування виробництва.
- 8 Інші витрати.

Типова номенклатура статей калькуляції підприємства обслуговування повітряного руху має такий склад витрат:

- 1 Витрати на забезпечення аеродромного обслуговування повітряних суден.
- 2 Витрати на забезпечення диспетчерського обслуговування підходу.
- 3 Витрати на аеронавігаційне обслуговування на маршруті.
- 4 Витрати на аеронавігаційне обслуговування повітряних суден під час виконання ними робіт з ЗАНГ.
- 5 Витрати підприємства, пов'язані з наданням послуг зв'язки й на метеорологічне обслуговування, пошук і рятування, надання аеронавігаційної інформації.
- 6 Загальні витрати на управління й обслуговування виробництва.
- 7 Інші експлуатаційні витрати.

Типова номенклатура статей калькуляції підприємства радіотехнічного обслуговування й зв'язку має такий склад витрат:

- 1 Витрати на забезпечення технічного обслуговування радіоелектронного встаткування й засобів зв'язку.
- 2 Витрати підприємства, пов'язані з наданням послуг зв'язку.
- 3 Загальні витрати управління й обслуговування виробництва.
- 4 Інші експлуатаційні витрати.

Типові калькуляційні статті експлуатаційних витрат авіакомпаній, аеропортів і авіапідприємств сформульовані за виробничо-технологічним принципом з розподілом витрат на основні й накладні, прямі й непрямі.

Вони використовуються авіакомпаніями, аеропортами й авіапідприємствами для цілей планування витрат, калькуляції собівартості одиниць продукції, обліку витрат на виробництво продукції (робіт, послуг) і складання кошторису витрат на виробництво.

Авіакомпанія калькулює, планує й ураховує собівартість перевезень (робіт з ЗАНГ) і надання інших послуг за такими статтями експлуатаційних витрат, які входять складовими частинами в її типову номенклатуру статей калькуляції:

- 1 Витрати на здійснення польотів, усього, у тому числі:
 - 1.1 Витрати на оплату праці членів льотних екіпажів, усього, з них:
 - натуральні виплати.
 - 1.2 Нарахування на оплату праці членів екіпажів на соціальні заходи.
 - 1.3 Авіаційне паливо й масло.
 - 1.4 Інші льотні витрати, усього, у тому числі:
 - платежі на обов'язкове страхування льотного встаткування;
 - оренда льотного встаткування;
 - підготовка членів льотних екіпажів (коли амортизація не нараховується);
 - страхування життя членів льотних екіпажів.
- 2 Витрати на технічне обслуговування й ремонт, усього, у тому числі:
 - 2.1 Витрати на оплату праці персоналу, яка здійснює технічне обслуговування (ТО) і ремонт повітряних суден (ПС) і двигунів, усього, у тому числі:
 - натуральні виплати;
 - 2.2 Нарахування на оплату праці.
 - 2.3 Витрати на матеріали.
 - 2.4 Інші витрати.
 - . Амортизація, усього, у тому числі:
 - амортизація льотного встаткування;
 - амортизація наземного встаткування й майна;
 - інші витрати, які пов'язані зі зношуванням і амортизацією.
- 4 Витрати на покриття зборів із клієнтів і аеродромні витрати, усього, у тому числі:
 - витрати, пов'язані із системою зборів за аеропортове обслуговування посадки, технічне обслуговування повітряних суден, пасажирів і обробку вантажу, пошти й багажу, розміщення ПС на пероні;
 - витрати, пов'язані з наданням аеронавігаційного обслуговування;
 - аеродромні витрати.
- 5 Витрати на обслуговування пасажирів, усього, у тому числі:
 - витрати на оплату праці бортпровідників, усього, у тому числі:
 - натуральні виплати;
 - нарахування на оплату праці бортпровідників;
 - витрати на харчування пасажирів на борту ПС;
 - витрати, пов'язані з обслуговуванням пасажирів на борту ПС;
 - інші витрати, які пов'язані з обслуговуванням пасажирів.
- 6 Витрати на оформлення квитків, продаж і рекламу, усього, у тому числі:
 - витрати на оплату праці персоналу, який забезпечує оформлення квитків, продаж і рекламу;
 - нарахування на оплату праці;
 - витрати на рекламу;
 - інші витрати.
- 7 Витрати на управління й обслуговування виробництва, усього, у тому числі:
 - 7.1 Витрати на оплату праці адміністративно-управлінського й обслуговуючого персоналу, усього, у тому числі:
 - натуральні виплати;
 - нарахування на оплату праці;
 - інші відрахування загального характеру.
- 8 Інші експлуатаційні витрати.

Аеропорт калькулює, планує й ураховує собівартість аеропортових послуг (без управління повітряним рухом) за такими статтями експлуатаційних витрат, які входять складовими частинами в його типову номенклатуру статей калькуляції:

1 Витрати на забезпечення зльоту-посадки повітряних суден включно з використанням світло-сигнального встаткування (без обслуговування повітряного руху) усього, у тому числі:

1.1 Виплати на оплату праці аеропортового персоналу, який забезпечує зліт-посадку повітряних суден (ПС) усього, у тому числі:

- натуральні виплати.

1.2 Нарахування на оплату праці.

1.3 Амортизація основних фондів, які безпосередньо забезпечують зліт-посадку ПС, усього, у тому числі:

- амортизація ЗПС;

- амортизація світлотехнічного встаткування;

- амортизація спецавтотранспорту.

1.4 Витрати на зміст, технічне обслуговування й ремонт основних засобів, які безпосередньо забезпечують зліт-посадку, усього, у тому числі:

- зміст, технічне обслуговування ЗПС;

- зміст, технічне обслуговування світлотехнічного встаткування;

- зміст, технічне обслуговування й ремонт спецавтотранспорту.

1.5 Витрати на електроенергію.

1.6 Витрати на паливно-мастильні матеріали для спецавтотранспорту.

1.7 Послуги сторонніх організацій виробничого характеру.

1.8 Інші витрати.

2 Витрати на забезпечення технічного обслуговування ПС, усього, у тому числі:

2.1 Витрати на оплату праці персоналу, яка забезпечує технічне обслуговування ПС і двигунів, усього, у тому числі:

- натуральні виплати.

2.2 Нарахування на оплату праці.

2.3 Витрати на матеріали й запасні частини, усього, у тому числі:

- матеріали й запчастини для ТО ПС;

- матеріали й запчастини для спецавтотранспорту.

2.4 Витрати на паливно-мастильні матеріали, усього, у тому числі:

- паливно-мастильні матеріали для спецавтотранспорту.

2.5 Амортизація основних фондів, які безпосередньо забезпечують ТО ПС, усього, у тому числі:

- амортизація спецавтотранспорту для ТО ПС.

2.6 Витрати на забезпечення ТО й ремонт основних засобів, які безпосередньо забезпечують ТО ПС, усього, у тому числі:

- утримання, ТО й ремонт спецавтотранспорту.

2.7 Послуги сторонніх організацій виробничого характеру.

2.8 Інші витрати.

3 Витрати на забезпечення комерційного обслуговування пасажирів, усього, у тому числі:

3.1 Витрати на оплату праці персоналу, який забезпечує обслуговування пасажирів, усього, у тому числі:

- натуральні виплати.

3.2 Нарахування на оплату праці.

3.3 Амортизація основних фондів, які безпосередньо забезпечують обслуговування пасажирів, приміщення, усього, у тому числі:

- амортизація спецавтотранспорту для обслуговування пасажирів.

3.4 Витрати на утримання, ТО й ремонт основних засобів для забезпечення комерційного обслуговування пасажирів, усього, у тому числі:

- утримання, ТО й ремонт спецавтотранспорту.

3.5 Витрати на паливно-мастильні матеріали для спецавтотранспорту.

3.6 Витрати на електроенергію.

3.7. Послуги сторонніх організацій виробничого характеру.

3.8 Інші витрати.

4 Витрати на забезпечення комерційного обслуговування вантажів, у тому числі:

4.1 Витрати на оплату праці персоналу, який забезпечує обслуговування вантажів, усього, у тому числі:

- натуральні виплати.

4.2 Нарахування на оплату праці.

4.3 Амортизація основних фондів, які безпосередньо забезпечують обслуговування вантажів, приміщення, усього, у тому числі:

- амортизація спецавтотранспорту для обслуговування вантажів.

4.4 Витрати на утримання, ТО й ремонт основних засобів для забезпечення комерційного обслуговування вантажів, усього, у тому числі:

- утримання, ТО й ремонт спецавтотранспорту.

4.5 Витрати на паливно-мастильні матеріали для спецавтотранспорту.

4.6 Витрати на електроенергію.

4.7 Послуги сторонніх організацій виробничого характеру.

4.8 Інші витрати.

5 Витрати аеропорту, які пов'язані з наданням ПС і пасажирам додаткових послуг, усього, у тому числі:

5.1 Витрати на оплату праці персоналу, який надає додаткові послуги, усього, у тому числі:

- натуральні виплати.

5.2 Нарахування на оплату праці.

5.3 Амортизація основних фондів, які використовуються для надання додаткових послуг.

5.4 Послуги сторонніх організацій виробничого характеру.

5.5 Інші витрати.

6. Загальні витрати на управління й обслуговування виробництва, усього, у тому числі:

6.1 Витрати на оплату праці адміністративно-управлінського персоналу, усього. У тому числі:

- натуральні виплати.

6.2 Нарахування на оплату праці.

6.3 Інші витрати загального характеру.

7 Інші комерційні витрати.

6.5 Розрахунки собівартості рейсу за витратами на зліт-посадку й льотну годину

Багато авіакомпаній застосовують спрощену методику розрахунків собівартості авіап перевезень, розділяючи транспортний процес на окремі операції - рухому й початково-кінцеву - і визначаючи льотні витрати й витрати на літако-вильоти (відправлення).

Основний принцип калькуляції витрат по авіалініях полягає у виділенні прямих витрат, які безпосередньо відносяться на витрати за типами ПС на конкретній авіалінії й розподіл інших витрат, розглянутих як непрямі, на основі різних вимірників.

Особливості формування витрат виробництва по міжнародних авіалініях такі:

- виділяються витрати на території країни й за кордоном;

- визначається порядок розрахунків льотних витрат і витрат на літако-вильоти (відправлення) у гривнях і іноземній валюті на базі існуючих моделей;

- використовується метод прямого рахунку (безпосереднє віднесення витрат), розподіл витрат пропорційно обраним підставам для розподілу й в окремих випадках - виділення витрат.

У льотних витратах облік особливостей роботи на МПЛ у визначенні витрат на авіа ПММ в іноземній валюті (залежно від обсягів заправлень і вартості авіапалива в зарубіжних аеропортах) і інших маршрутних витрат за кордоном в іноземній валюті (аеронавігаційне обслуговування й бортове харчування).

Витрати на бортхарчування пасажирів і екіпажів, які відносяться до витрат на маршрут через особливості їх формування в аеропортах України й за кордоном, формально можуть розглядатися при визначенні витрат на літако-вильоти. Те ж відноситься до аеронавігаційних витрат, обумовлених відповідно ділянок маршруту й ув'язаним із системою аеропортових зборів.

При розрахунках собівартості літако-вильотів і вартості маршрутного обслуговування ПС в інвалюті береться до уваги:

- система стягнення ставок і зборів з аеропортового й маршрутного обслуговування ПС в аеропортах різних країн, інші види обслуговування й послуги авіакомпанії в зарубіжних аеропортах - для визначення прямих витрат за типами ПС;

- діючі положення й норми, що регламентують рівень окремих витрат за кордоном, організація льотної роботи на МПЛ, порядок видачі бортового харчування за кордоном - для визначення прямих витрат за типами ПС;

- залежність між іншими витратами, розглянутими як непрямі, що відповідають об'ємним показникам, - для розподілу даних витрат на літако-вильоти (відправлення) ПС;

- порядок взаєморозрахунків за послуги й роботи виробничого характеру.

Для визначення собівартості літако-вильотів з базових аеропортів і маршрутних витрат у гривнях ураховуються фактори, що впливають на формування витрат за ПС. До них відносяться:

- розпорядок бортового харчування на ПЛ, що регламентує видачу раціонів бортхарчування з базового аеропорту для пасажирів і екіпажів по маршрутах рейсів, наборів продуктів на всю довжину польоту й зворотні рейси (з урахуванням класу обслуговування пасажирів);

- порядок надання послуг пасажиром, включаючи обслуговування пасажирів на борту, зміст трансферних пасажирів в аеропорту за прийнятими нормами і т.п.;

- виділення коштів на рекламу й наявність інших витрат, які відносяться на експлуатацію ПС.

При виборі методів калькуляції й способів розрахунків собівартості літако-вильотів (відправлень) з аеропорту беруться до уваги відмінності у формуванні витрат із забезпечення літако-вильотів (відправлень); особливості організаційної структури підприємства, обсяг його роботи, неавіаційна діяльність аеропорту, участь підприємства в іншій комерційній діяльності й ін.

Особливості методичних підходів до розрахунку різних складових собівартості літако-вильотів з базового аеропорту полягає в наступному:

- а) для авіапідприємства, що виконує міжнародні польоти, використовується диференційований підхід з калькуляцією собівартості літако-вильотів зі складових по забезпеченню відправлень і приймання-відправлення ПС із аеропорту (у т.ч. по стандартах обслуговування);

- б) для всіх підприємств ЦА витрати на бортхарчування пасажирів і ЛС визначаються за конкретними ПЛ прямим рахунком, виділяються витрати за оперативними формами технічного обслуговування ПС розраховуючи на літако-вильоти;

- с) у собівартості літако-вильотів (відправлень) з аеропорту, як правило, тільки для ПС власного парку враховуються витрати по обслуговуванню пасажирів авіакомпанії на борту ПС і в аеропорті, рекламу й інші витрати, пов'язані з функціонуванням авіакомпанії.

Визначення собівартості літако-вильотів з базового аеропорту базується на основних положеннях діючих методик і рекомендацій і розробці нових підходів і способів розрахунків з урахуванням особливостей діяльності авіакомпаній, беручи до уваги загальні принципи політики ІКАО в галузі аеропортових зборів.

Наведена в справжній главі систематизація робіт і послуг з обслуговування ПС, у тому числі комплексу послуг " зліт-посадка", дозволяє виділити стандартні види обслуговування для ПС усіх підприємств і додаткові послуги ПС, а також зблизити позиції українських авіакомпаній і ІКАО у визначенні собівартості тих самих послуг.

Пропоновані методичні підходи для визначення собівартості літако-вильотів (включаючи розгляд економічних аспектів технологічної взаємодії служб аеропорту й підрозділів авіапідприємства), удосконалення порядку визначення льотних витрат дозволяють створити систему калькуляції собівартості авіап перевезень при експлуатації ПС.

Одночасно дані пропозиції забезпечують достатню гнучкість для подальшого вдосконалювання методів і способів визначення собівартості літако-вильотів з аеропортів і витрат з експлуатації ПС по окремих авіалініях.

Зі зміною організаційної структури авіапідприємства (виділенням аеропорту, створення орендних і малих підприємств, та ін.) відповідні розрахунки собівартості літако-вильоту можуть бути визначені через вартість послуг за встановленими цінами. Повна собівартість літако-

вильоту для підприємства вийде на основі визначення вартості послуг виробничого характеру й розрахунків інших її складових по витратах, які відносяться до забезпечення літако-вильотів (відправлень).

Повнота й порівнянність (з доходами, що враховуються від експлуатації авіаліній) витрат і собівартості досягається з урахуванням витрат (вартості робіт і послуг), які можуть на певному етапі підприємства або для окремих підприємств не відображатися в кошторисі, валютному плані й бухгалтерській звітності авіапідприємства. Це стосується витрат, що мають відношення до функціонування авіаліній, облік яких у витратах на експлуатацію авіаліній методично обґрунтований.

Залежно від наявності вихідних даних, може братися до уваги порядок взаєморозрахунків за послуги із забезпечення комерційної діяльності авіакомпанії, продажу й бронюванню перевезень, організації й обслуговуванню пасажирів і ПС в аеропортах, а також взаєморозрахунки за виконання функцій відомства, концерну, авіакомпанії й ін.

Визначення витрат по експлуатації ПС даного типу й за окремими транспортними операціями, у т.ч. із включенням управлінських витрат, вартості послуг, робіт і інших витрат на функціонування МПЛ, забезпечує методичну обґрунтованість і необхідну точність розрахунків у гривні й іноземній валюті по кожному конкретному рейсу авіакомпанії.

Порядок розрахунків льотних витрат і витрат на літако-вильот (відправлення), визначення собівартості авіап перевезень за повними і порівнянними (з доходами, що враховуються) витратами на експлуатацію ПС на авіалініях приводиться нижче.

Склад витрат виробництва авіапідприємства за авіалініями, які групуються як льотні витрати й витрати на літако-вильоти.

Витрати авіапідприємства з експлуатації ПС на авіалінії розглядаються, як правило, у складі льотних витрат і витрат на літако-вильоти.

Льотні витрати включають наступні види витрат:

- авіа ПММ;
- амортизація ЛВП (на повне відновлення);
- капітальний ремонт ЛВП на заводах ЦА й на інших підприємствах;
- страхування повітряних суден;
- інші витрати на авіатехніку (оренда ПС і т.п.);
- витрати АТБ (АТК) на оплату праці, відрахування на державне соціальне й обов'язкове медичне страхування, пенсійне забезпечення, відрахування в державний фонд зайнятості населення, поточний ремонт ЛВП, загальнопромислові витрати, які відносяться на технічне обслуговування по трудовітких формах регламенту;
- оплата праці ЛС (включаючи формене обмундирування) з відрахуваннями на державне соціальне й обов'язково медичне страхування, пенсійне забезпечення й у державний фонд зайнятості населення, страхування ЛС і т.п.;
- бортове харчування льотного складу й пасажирів;
- аеронавігаційне обслуговування повітряних суден за маршрутом польоту (вартість послуг на повітряних трасах країни й у повітряному просторі іноземних держав).

Витрати на авіа ПММ, бортове харчування й аеронавігаційне обслуговування ПС на маршруті можна також класифікувати (і групувати) як витрати на маршрут.

Інші льотні витрати можна розглядати, як витрати, що безпосередньо відносяться до типів повітряних суден, може бути введена й інша класифікація даних витрат у рамках усієї системи експлуатаційних витрат по авіалінії.

Витрати авіапідприємства на літако-вильоти ураховують наступні витрати:

- витрати АТБ (АТК) на оплату праці, відрахування на державне, соціальне й обов'язкове медичне страхування, пенсійне забезпечення й державний фонд зайнятості населення, поточний ремонт ЛВП, загальнопромислові витрати, які відносяться до оперативних форм технічного обслуговування ПС;
- оплата праці іншого наземного складу з відрахуваннями на державне соціальне й обов'язкове медичне страхування, пенсійне забезпечення й відрахування в державний фонд зайнятості населення;
- інші виробничі витрати.

Подальша диференціація інших експлуатаційних витрат авіапідприємства за елементами і оплата праці іншого наземного складу з відрахуваннями пов'язано із проведенням розрахунків за різними складовими собівартості літако-вильотів з використанням методів прямого розрахунку, розподілу витрат і в окремих випадках - виділення витрат.

З інших витрат авіапідприємства виділяються витрати, обумовлені розрахунками, що ураховуються як окремі калькуляційні елементи.

Витрати, що залишилися, розглянуті як непрямі, групуються залежно від вимірників, на основі яких проводиться їхній розподіл на літако-вильоти (відправлення) роздільно в гривнях і іноземній валюті.

Нижче розглядаються порядок і загальні принципи визначення льотних витрат рейсів і собівартості літако-вильотів по прямим витратам, що розподіляються у гривнях і іноземній валюті.

Метод прямого рахунку у визначенні витрат.

Метод прямого розрахунку застосовується для визначення всіх льотних витрат і частини витрат на літако-вильоти й відправлення:

- витрати на авіапаливо (авіа ПММ) - виходячи з витрати палива й обсягів заправлень в аеропортах по ділянках маршрутів рейсу й цін на авіапаливо в базових і транзитних аеропортах;

- витрати по амортизації ЛВП, вартості капремонту ЛВП, страхуванню ПС, інші витрати на авіатехніку, оплату праці ЛС із відрахуваннями на державне, соціальне й обов'язкове медичне страхування, пенсійне забезпечення й у державний фонд зайнятості населення, формене обмундирування, страхування літного складу та інші літні витрати (без витрат на періодичне технічне обслуговування ПС і витрат на маршруті) - на основі собівартості льотної години за типами ПС і льотного часу рейсів;

- витрати на періодичне технічне обслуговування ПС, виходячи із собівартості нормо-години по ТОПС, кількості нормо-години й льотного часу рейсів;

- витрати на аеронавігаційне обслуговування ПС на повітряних трасах країни - на основі встановлених цін на 100 км обслуговування польотів для ПС залежно від максимальної злітної ваги й відстані по маршруту;

- збори за користування маршрутним аеронавігаційним устаткуванням у зоні управління повітряним рухом кожної іноземної держави;

- витрати на бортхарчування пасажирів і ЛС у базових (транзитних) аеропортах - на основі вартості раціону бортового харчування пасажирів (екіпажа) по класах обслуговування відповідно до встановленого розпорядку для різних ПЛ і кількості пасажирів (складу екіпажа) на даному типі ПС. У вартість бортового харчування входять витрати на набори продуктів, які видаються в аеропорту на весь політ і зворотний рейс. Витрати по сервісному обслуговуванню (доставка бортхарчування, разовий посуд і ін.) визначаються розраховуючи на літако-виліт за типами ПС, якщо вони не включені у вартість раціонів.

Виключення становлять витрати:

- на авіапаливо в зарубіжних аеропортах, де організовані паливозаправочні комплекси для авіакомпаній із завезенням палива, оплаченого в гривнях;

- на авіатехніку, включаючи технічне обслуговування й інші витрати, які відносяться до льотних, при оренді ПС іноземного виробництва;

- на бортхарчування, якщо воно здобувається за кордоном при виконанні рейсу на МПЛ.

До витрат на літако-вильоти (відправлення), обумовлені прямим рахунком, відносяться:

- витрати АТБ на оперативне технічне обслуговування ПС, які отримують розраховуючи на літако-виліт, виходячи із прийнятого порядку розрахунків собівартості нормо-години й кількості нормо-годин, що приходяться на літако-виліт власних ПС даного типу;

- витрати на забезпечення літако-вильотів і комерційне обслуговування при посадках ПС у транзитних аеропортах, що розраховуються виходячи із установлених цін відповідно за типами ПС і видами відправлень залежно від групи аеропортів і інших факторів;

- витрати на утримання ЛС за кордоном за час короткочасних стоянок рейсу в кінцевому аеропорті, виконання рейсів з ночівлею літака й екіпажа або естафетною зміною екіпажа;

- витрати на наземне обслуговування ПС у зарубіжних аеропортах (ставки й збори), обумовлені по кожному пункту посадки рейсу авіакомпанії за кордоном.

Метод розподілу витрат при визначенні витрат на літако-виліт.

З інших витрат авіакомпанії на базі різних вимірників групуються витрати:

- a) у гривнях, що визначають собівартість літако-вильотів з українських аеропортів;
- b) в інвалюті інші витрати, що враховуються і розподіляються на літако-виліт за кордоном.

У якості вимірників використовуються наступні об'ємні показники:

- у базових аеропортах - наведені літако-вильоти, отримані множенням фізичних літако-вильотів на відповідні коефіцієнти приведення по типах ПС;
- обсяг відправлень із аеропорту МПЛ на ПС власного парку й інших підприємств - розрахункові показники виробничої діяльності аеропорту (авіапідприємства);
- у зарубіжних аеропортах - обсяг відправлень і кількість літако-вильотів авіакомпанії за типами ПС.

Собівартість льотної години по ПС даного типу при роботі їх на ПЛ визначається розподілом загальної суми витрат на виробничий наліт годин ПС даного типу на цій лінії.

Для міжнародних авіаліній може бути також рекомендований розрахунок собівартості авіап перевезень через собівартість літако-кілометра.

Визначення собівартості пасажиро-кілометра з витрат, які відносяться на пасажирські перевезення, і обсягу роботи, вираженої в пасажиро-кілометрах, доцільно при проведенні розрахунків за середніми тарифними ставками розраховувати на один пасажиро-кілометр, що дозволить на основі аналізу цих показників установлювати тариф з урахуванням попиту, ступеня його задоволення й інших факторів, що формують конкретну ринкову ситуацію.

6.6 Фактори, що впливають на рівень собівартості авіап перевезень

Фактори, які впливають на рівень собівартості — це конкретні умови господарювання, які об'єктивно визначають величину собівартості перевезень або робіт. Їх не можна змішувати зі шляхами зниження собівартості. Незважаючи на близькість цих понять, вони мають різну економічну природу, шляхи є похідними від факторів. Знання останніх дає можливість обґрунтовано, на науковій основі визначати шляхи зниження собівартості.

На прикладі авіаційного транспорту покажемо, як рівень собівартості авіап перевезень залежить від таких основних факторів: типу літаків, які експлуатуються; далекості безпосадочного польоту й характеру авіалінії за кількістю посадок; потужності вантажо-пасажиропотоку; району базування підрозділу й району проходження авіаліній; напрямку перевезень (прямий, зворотній); пори року й сезонності роботи авіатранспорту; класу підприємств, аеропорту й групи АТБ; ступеню використання літаків за нальотом годин, вантажопідйомністю, пасажировмісністю.

Собівартість є інтегральним показником, який відображує практично всі сторони господарської діяльності авіапідприємства.

1 Тип експлуатованого літака або вертольота.

Чим вище годинна продуктивність ПС і нижче собівартість його літної години, тем нижче собівартість тонно-кілометра.

$$P_{год} = G_{кз} \times V_{рейс}, \quad (6.12)$$

де:

- $P_{год}$ - годинна продуктивність ПС;
- $G_{кз}$ - комерційне завантаження рейсу;
- $V_{рейс}$ - рейсова швидкість ПС.

Зниження собівартості може бути забезпечене за рахунок:

- 1) експлуатації ЛВАД на відстанях, близьких до оптимальної дальності безпосадкового польоту;
- 2) модернізації ЛВАД, що приводить до зниження ваги конструкції;
- 3) скорочення ваги службового завантаження.

2 Ступінь використання ЛВАД за нальотом годин.

Поліпшення використання ЛВАД може бути досягнуте за рахунок збільшення регулярності рейсів, кращої організації робіт наземних служб, ув'язування й координації їх взаємодії і т.д.

3 Дальність безпосадкового польоту.

Собівартість літної години зі збільшенням дальності безпосадкового польоту знижується.

4 Характер авіалінії.

На ПЛ із проміжними посадками собівартість тонно-кілометра вище за рахунок додаткових витрат на зліт і посадку й зниження частки польоту на крейсерському режимі в загальному часі виконання рейсу. Однак скорочення кількості проміжних посадок або їх скасування може привести до зниження комерційного завантаження. Доцільно збільшувати дальність безпосадкового польоту при досить потужному пасажиропотоці й у випадку, якщо дотримується вимога надання пасажиром обслуговування в проміжних аеропортах на високому рівні.

5 Потужність пасажиро-вантажопотоку.

Виявлена закономірність скорочення собівартості тонно-кілометра в 1,5-2,5 рази при збільшенні обсягу наведеного тонно-кілометражу в середньому на 10%.

6 Направлення перевезень.

Собівартість перевезень у прямому й зворотному напрямку різна, тому що неоднакові метеоумови (насамперед, напрямок вітрів) і потужність пасажиро-вантажопотоку.

7 Сезонність.

Найменша собівартість авіаперевезень припадає на III квартал (на 15% нижче середньорічного), а в зимовий період собівартість на 15-20% вище середньорічного, тому що зменшується попит на авіаперевезення й підвищуються витрати на цей період з авіа ПММ, ТО ЛВАД.

8 Район базування авіаперевезень.

Впливає на рівень собівартості через розмір посадових окладів і ставок, витрати палива й витрати на його доставку й розміщення.

9 Район проходження авіалінії.

Впливає на собівартість, тому що від цього залежать кілометрові ставки, що диференціюються по складності польотів і часу доби.

Характер і ступінь впливу кожного фактора на рівень собівартості перевезень різні. Тип літака, який перебуває в експлуатації, впливає на собівартість перевезень через собівартість льотної години й годинну продуктивність літака, яка, у свою чергу, визначається граничним комерційним завантаженням, ступенем її використання й рейсовою швидкістю для даної дальності перевезень. Далекість безпосадкового польоту впливає на собівартість авіаперевезень за даним типом літака своєрідно (рисунок 6.1).

Собівартість льотної години зі збільшенням дальності зменшується. Годинна продуктивність літака швидко збільшується (за рахунок росту рейсової швидкості) доти, поки збільшення безпосадкової дальності польоту проходить без шкоди для граничного комерційного завантаження. На цій ділянці собівартість перевезень різко знижується. Подальше збільшення безпосадкової дальності веде до зниження комерційного завантаження, і, як тільки воно не компенсується збільшенням рейсової швидкості, продуктивність роботи літака починає падати. Зменшення собівартості льотної години, у свою чергу, не компенсує зниження продуктивності, і собівартість перевезень починає зростати. Безпосадкова далекість польоту, при якій собівартість перевезень досягає мінімуму, називається економічною (найбільш вигідною) дальністю безпосадкового польоту.

Вид авіатранспортної лінії впливає на рівень собівартості в такий спосіб. На лініях без проміжних посадок вона при інших рівних умовах буде нижче, чим на лініях із проміжними посадками літака. Однак на останніх можна збільшити завантаження літаків, що приведе до зниження собівартості за рахунок збільшення продуктивності польотів. Очевидно, на практиці слід вибирати оптимальний варіант. Для зниження транспортних витрат треба організувати більше прямих ліній у тих випадках, коли є досить потужний вантажо-пасажиропотік, і відкриття безпосадкової лінії не погіршує обслуговування населення й підприємств у проміжних пунктах. До низької собівартості перевезень тут додається й швидка доставка пасажирів і вантажів. При відсутності зазначених умов доцільно відкривати лінії із проміжними посадками, що в кожному конкретному випадку повинно підтверджуватися розрахунками.

Потужність вантажо-, пасажиропотоку й витрати на одиницю продукції взаємозалежні через обсяг перевезень. При збільшенні їх знижується питома вага незалежних від розмірів руху витрат у собівартості перевезень.

У тих випадках, коли потужність вантажо-, пасажиропотоку на авіалінії менше провізної здатності літака, збільшення обсягу перевезень по лінії веде до росту відсотка використання

комерційного завантаження, яке також приводить до зниження собівартості перевезень на даному типі літака.

Район базування підприємств об'єктивно впливає на собівартість перевезень через розмір посадових окладів, нормативів витрат палива, а також його вартості (змінюються оптові ціни на ПММ і інші види палива, витрати по доставці палива від залізничних станцій, морських і річкових портів в аеропорти), різної трудомісткості проведення технічного обслуговування літаків, обслуговування пасажирів в аеропортах і т.п.



Рисунок 6.1 - Залежність граничного комерційного завантаження $G_{гр}$, рейсової швидкості V_p , годинної продуктивності польотів $Пл$, собівартості льотної години $Елг$, собівартості авіаперевезень $Сткмј$ від далькості безпосадкового польоту ПС.

Район проходження авіалінії й собівартість перевезень об'єктивно взаємозалежні через ставки по-кілометровій оплаті, які змінюються залежно від категорії складності польотів і часу роботи літака на лінії протягом доби (вдень, вночі, а також метеоумовах, які характерні для даної лінії). Ставки по кілометровій оплаті праці екіпажів в умовах 4-5 категорій труднощів польотів в 1,4-1,6 рази вище, чим при польотах на лініях 1-ої категорії труднощів.

Напрямок перевезень (туди, назад) впливає на собівартість за рахунок різних метеоумов, які переважають при польотах у прямому або зворотному напрямках, а також нерівномірності перевезень. Нерівномірність перевезень по напрямках впливає на собівартість авіаперевезень через різний відсоток використання комерційного завантаження в прямому й зворотному напрямках.

Собівартість змінюється протягом року. Вона, як правило, менше в III кв., що приблизно на 15 % нижче за середньорічну, а в I і IV кв. - на 24-27 % вище. Це викликано різким збільшенням обсягу перевезень в III кв., що знижує незалежні від розмірів руху витрати, які припадають на одиницю транспортної продукції. Крім того, в осінньо-зимовий період збільшуються нормативи витрат на роботу двигунів на землі, опалення приміщень, освітлення, погіршуються умови роботи при технічному обслуговуванні, що приводить до збільшення трудових витрат, зниженню продуктивності роботи робітників на техобслуговуванні.

Собівартість авіаперевезень також залежить від класу експлуатаційного авіапідприємства, аеропорту, групи АТБ. Підприємства вищого класу мають рівень технічного оснащення виробництва вищий, більш розвинену організаційну структуру, вищі посадові оклади в керівників, інженерно-технічних робітників та службовців, що потребує підвищених витрат. У той же час ці підприємства виконують великий обсяг робіт, що приводить до зниження собівартості авіаперевезень, оскільки витрати, незалежні від обсягу роботи, які розраховують на одиницю продукції зменшуються.

Підвищення ступеня екстенсивного й інтенсивного використання ПС знижує собівартість авіаперевезень, оскільки зі збільшенням нальоту годин (екстенсивний шлях використання ПС) зменшуються незалежні від величини руху витрати на льотну годину за рахунок росту нальоту годин. Зі збільшенням коефіцієнта використання вантажопідйомності літака (інтенсивний шлях) ці витрати зменшуються й на одиницю транспортної продукції. На практиці перераховані фактори діють сукупно. Тому при визначенні собівартості авіаперевезень важливе значення має правильна оцінка впливу всіх діючих факторів. Зниження собівартості авіаперевезень можна досягти за рахунок реалізації заходів, які приводять до зменшення собівартості льотної години й збільшують продуктивність польотів літаків. Другий напрямок пов'язаний з підвищенням інтенсивного використання ПС. Зниження собівартості льотної години, крім правильного

використання розглянутих факторів, може бути забезпечене в результаті економії витрат по всіх статтях. Економії витрат з авіа ПММ можна досягти насамперед за рахунок розміщення літаків по повітряних лініях згідно з їхньою економічною далекістю польотів, вибору раціональних ешелонів польоту літаків і відповідних режимів роботи авіадвигунів, скорочення невикористаного нальоту годин, часу роботи двигунів на землі, грамотній експлуатації й контролю над режимом роботи двигунів у польоті й т.п.

Ріст нальоту годин на літак (вертоліт), збільшення амортизаційних і міжремонтних термінів служби планера, двигунів, поліпшення техніко-економічних параметрів ПС, що перебуває в експлуатації, обумовлюють скорочення витрат по амортизації ПС і на поточний ремонт. Скорочення витрат на поточний ремонт досягається також за рахунок економії матеріальних витрат (матеріалів, запчастин і ін.), впровадження прогресивних методів технічного обслуговування (метод обслуговування авіатехніки по стану й ін.). Скорочення витрат з заробітної платі досягається головним чином у результаті росту продуктивності праці, що забезпечується насамперед шляхом підвищення технічного рівня виробництва, удосконалення організації роботи й виробництва, за рахунок дії соціально-економічних, галузевих і регіональних факторів. Зменшення аеропортових витрат може бути забезпечене за рахунок посилення режиму економії, поліпшення організації виробництва.

6.7 Шляхи зниження рівня собівартості авіаперевезень

Зниження собівартості продукції означає економію упредметненої й живої праці і є найважливішим чинником підвищення ефективності виробництва, росту й накопичень.

Для зниження собівартості рекомендується провести наступні організаційно - технічні заходи:

1 Підвищення технічного рівня виробництва: впровадження нової, прогресивної технології, механізація й автоматизація виробничих процесів; поліпшення використання й застосування нових видів сировини й матеріалів; зміна конструкції й технічних характеристик виробів; інші фактори, що підвищують технічний рівень виробництва.

2 Удосконалення організації виробництва й праці: зміна в організації виробництва, формах і методах праці при розвитку спеціалізації виробництва; удосконалення управління виробництвом і скорочення витрат на нього; поліпшення використання основних фондів; поліпшення матеріально-технічного постачання; скорочення транспортних витрат і т.д.

3 Зміна обсягу й структури продукції, які можуть привести до відносного зменшення умовно-постійних витрат (крім амортизації), відносному зменшенню амортизаційних відрахувань, зміні номенклатури й асортиментів продукції, підвищенню її якості.

4 Поліпшення використання природних ресурсів. Тут ураховується: зміна складу і якості сировини; зміна продуктивності родовищ, обсягів підготовчих робіт при видобутку, способів видобутку природної сировини; зміна інших природних умов.

5 Галузеві фактори. До них відносяться: уведення й освоєння нових цехів, виробничих одиниць і виробництв, підготовка й освоєння виробництва на діючому об'єднанні і на підприємствах; інші фактори.

Показником ефективності собівартості виступає показник витрат на 1 гривню продукції.

$$C \text{ 1грн.} = \text{Повна с/в} / \text{Виручка}, \quad (6.13)$$

де:

C 1грн. – собівартість однієї гривні;

Повна с/в – повна собівартість.

Якщо показник ефективності собівартості менш 1, то підприємство отримує прибуток; якщо ж витрати на 1 грн. продукції більше 1 - збиток.

8 ТЕМА 7 ТАРИФНА ПОЛІТИКА АВІАКОМПАНІЙ. МІЖНАРОДНІ АВІАЦІЙНІ ТАРИФИ

ПЛАН

7.1 Економічна сутність і принципи побудови авіаційних тарифів

7.2 Етапи побудови авіаційних тарифів

7.3 Переваги, недоліки й умови застосування методів ціноутворення авіакомпаній

7.4 Система розрахунку тарифів і умови їх використання

7.5 Особливості визначення тарифів на внутрішніх і міжнародних повітряних лініях

7.1 Економічна сутність і принципи побудови авіаційних тарифів. Етапи побудови авіаційних тарифів

Плата за перевезення пасажирів або маси вантажу на певну відстань називається тарифом.

Тарифна політика - важлива частина комерційної діяльності авіакомпанії, що безпосередньо впливає на її положення на ринку повітряних перевезень і фінансові результати роботи.

Тарифи на міжнародні перевезення до 1979 року встановлювалися й жорстко контролювалися ІАТА. За останні роки відбулися значні зміни, і зараз міжнародні авіатарифи встановлюються на багатобічній основі шляхом узгодження між авіакомпаніями, що експлуатують ті самі повітряні лінії.

Авіатариф - це та ціна, за яку авіакомпанія готова перевезти Вас (і інших пасажирів на цьому літаку) з одного міста в інший. Ціни квитків (особливо в економі) можуть бути різними навіть у пасажирів сусідніх крісел.

Принципи побудови транспортних тарифів. У їхній основі лежать пропорційний і диференціальний принципи. Авіаційний тариф встановлюється на всю відстань перевезення незалежно від того, проводиться вона з пересадженнями в проміжних аеропортах чи ні. Тариф - це плата за перевезення на певну відстань. Тарифна ставка це плата за виконання одиниці транспортної продукції. При цьому слід розрізняти загальну й поясну тарифну ставку. Загальна тарифна ставка - це ціна за виконання одиниці транспортної продукції в цілому за відстань перевезення. Поясна тарифна ставка - це плата за одиницю транспортної продукції на даному відрізку перевезення (у даному тарифному поясі). Тарифний пояс - це інтервал дальності перевезень, усередині якого діє конкретна постійна тарифна ставка.

Пропорційний тариф застосовується на відстанях до 300 км при пасажирських перевезеннях і до 200 км при перевезеннях пошти, багажу й вантажів. Тарифна ставка при цьому тарифі залишається постійною для будь-якої відстані перевезення в зазначених межах. Диференціальними тарифами називаються такі, ставка яких зі збільшенням відстані перевезення зменшується: Диференціація тарифу починається з відстані 200 або 300 км, для якого встановлюється початкова ставка. Зі збільшенням відстані понад мінімальний, тарифна ставка зменшується до певної межі. Подальше її зменшення настільки незначне, що вона ухвалюється постійною. Ця мінімальна гранична тарифна ставка називається кінцевою.

Проміжні тарифні ставки (між початковою й кінцевою) називаються ставками нащуння.

При пропорційному тарифі тарифна ставка t_n є постійною й виражається відрізком пунктирної прямої DE , паралельної осі абсцис (рис. 7.1, а). Тариф же T_n при цьому змінюється пропорційно відстані L , тобто за законом прямої пропорційності й виражається відрізком прямої OB , що проходить через початок координат.

При диференціальному тарифі T_d (рис. 7.1, б) зі збільшенням відстані тарифна ставка t_d зменшується по кривій CB . У точці K зменшення тарифної ставки досягає граничної величини тому що при подальшому збільшенні відстані тарифна ставка ухвалюється постійною, крива CB набуває вид лінії, паралельної осі абсцис. Диференціальний тариф T_d зростає по кривій CG .

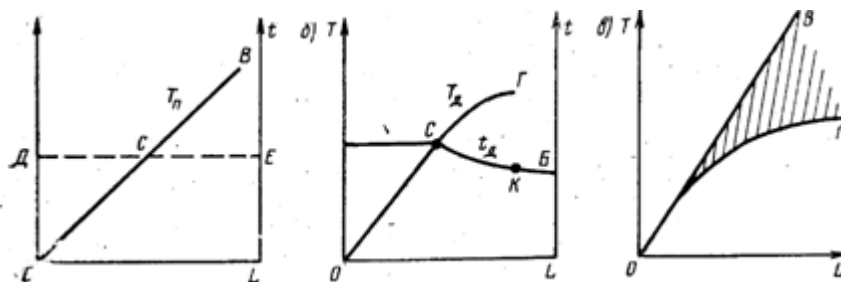


Рисунок 7.1 – Схема побудови тарифів: а) – пропорційного; б) – диференціального; в) – різниця між пропорційним і диференціальним тарифами.

Зміст диференціальної системи побудови тарифів полягає в тому, що вона надає пасажирові, що їде на велику відстань, знижку. Значення цієї знижки (різниця між пропорційним і диференціальним тарифами) графічно показане заштрихованим простором, укладеним між прямою OB і кривою OG (рис. 7.1, в).

На повітряному транспорті система тарифів побудована так, що в ній одночасно застосовуються два види тарифів: на відстані до 300 км — пропорційний (під час перевезення пасажирів), а понад 300 км-диференціальний. Диференціація тарифів підвищує зацікавленість пасажирів у далеких поїздках на повітряному транспорті й сприяє кращому розподілу доходів авіапідприємства.

При калькуляції тарифу географічний фактор (відстань від одного аеропорту до іншого) ураховується далеко не в першу чергу. Спочатку приймається до уваги вартість палива, оплата аеронавігації, оплата обслуговування в аеропорту, а також тип літака, кількість крісел і багато чого іншого.

Дуже важливим моментом при складанні тарифу є маркетингова стратегія даної авіакомпанії і її конкурентів на даному напрямку. Приміром, на ділянці Київ-Відень (усього півтори години прямого перельоту) монополію на прямі рейси мають тільки дві компанії-партнери: Австрійські авіалінії й Міжнародні авіалінії України, і тому їм вигідно тримати досить високі тарифи 500-600 доларів. Звичайно, можна летіти у Відень і по більш низькому тарифу (близько 250-300 доларів) через Будапешт або Варшаву, але в дорозі (з урахуванням пересаджень) ви будете 4 години, замість півтори на прямому (але дорогому) рейсі.

У ситуації з тарифом до Торонто дуже важливо, що прямого рейсу немає й усі рейси тільки з пересадженням у Західній Європі, а також серйозна конкуренція (більш 10 щоденних регулярних рейсів). На Торонто також літає великий літак, а значить витрати (з розрахунку на одного пасажирів) значно менші.

Із усіх цих деталей і складаються самі різні тарифи.

7.2 Етапи побудови авіаційних тарифів

Побудова системи тарифів авіакомпанії проводиться в кілька етапів:

- 1 Постановка завдань ціноутворення.
- 2 Визначення попиту.
- 3 Оцінка собівартості авіаперевезень.
- 4 Аналіз цін і товарів конкурентів.
- 5 Вибір методу ціноутворення.
- 6 Встановлення остаточної ціни.

Розглянемо докладніше виділені етапи побудови авіатарифів.

1 Постановка завдань ціноутворення у відповідності зі стратегічними планами розвитку авіакомпанії.

Авіакомпанії треба буде вирішити, яких саме цілей вона прагне досягти за допомогою виконання перевезень по авіалінії. Така ціль формується на основі довгострокової стратегії функціонування авіакомпанії в цілому. Якщо вибір цільового ринку й ринкове позиціонування ретельно продумані, тоді підхід до формування комплексу маркетингу, включаючи й проблему побудови тарифів, досить ясний.

Прикладами стратегічних цілей виконання польотів по обраній лінії можуть бути:

- 1 Максимізація прибутку.
- 2 Максимізація обсягу авіаперевезень.
- 3 Стратегія виживання.
- 4 Завоювання лідерства по показниках частки ринку.
- 5 Завоювання лідерства по показниках якості товару.

Проаналізуємо пропоновані цілі ціноутворення. Перша мета, заснована на **максимізації прибутку**, має кілька варіантів:

- прагнення авіапідприємства до досягнення стабільного високого рівня прибутку на ряд років. Таку мету може ставити авіакомпанія, що має стійке положення на ринку, а також не впевненість у своєму майбутньому, але бажаючи використовувати сприятливу

ситуацію, вигідну для себе кон'юнктуру;

- встановлення стабільного доходу на основі середньої норми прибутку;
- збільшення тарифів у зв'язку з ростом капіталовкладень.

Максимізація обсягу авіап перевезень звичайно стає метою функціонування авіакомпанії на повітряній лінії в умовах жорсткої конкуренції, коли на ринку багато виробників з аналогічними товарами. Це робиться в тих випадках, коли ціновий попит споживачів еластичний. Для досягнення цієї мети використовуються занижені ціни - ціни проникнення.

Стратегія виживання стає основною метою авіапідприємства в тих випадках, коли на ринку занадто багато виробників, і панує гостра конкуренція або різко змінюються потреби клієнтів. Щоб забезпечити існування свого авіапідприємства в таких умовах, авіакомпанії змушені встановлювати низькі тарифи в надії на доброзичливу відповідну реакцію споживачів. Виживання важливіше прибутку. Щоб вижити фірми, що потрапили в скрутний стан, прибігають до великих програм цінових поступків. Доти поки знижені ціни покривають витрати, ці підприємства можуть ще якийсь час продовжувати комерційну діяльність.

Багато авіакомпаній прагнуть бути **лідерами по показниках частки ринку**, припускаючи, що компанія, якій належить сама більша частка ринку, буде мати найнижчі витрати й найвищі довгочасні прибутки. Домагаючись лідерства по показниках частки ринку, вони йдуть на максимально можливе зниження цін. Варіантом цієї мети є прагнення добитися конкретного збільшення частки ринку. Скажемо, протягом даного року авіакомпанія прагне збільшити свою частку на ринку авіап перевезень по повітряній лінії з 10 до 15%. З урахуванням цієї мети вона буде формувати й тарифну систему, і свій комплекс маркетингу.

Завоювання лідерства по показниках якості продукту як мету виконання польотів по повітряній лінії може поставити собі такий перевізник, який має істотні якісні переваги в порівнянні зі своїми конкурентами (наприклад, виконання польотів на новому супер комфортабельному повітряному судні). Звичайно ця мета вимагає встановлення високої ціни, щоб покрити витрати на досягнення високої якості й проведення дорогих науково-дослідних і дослідно-конструкторських робіт.

2 Визначення попиту.

Попит вивчається за допомогою стандартних методів дослідження ринку, до яких належать якісні й кількісні методи. Найпоширенішим якісним методом вивчення є експертне опитування фахівців авіапідприємства й працівників сфери збуту продукції авіапідприємства. Найбільш популярними кількісними методами вивчення ринку є спостереження, експерименти, опитування (особисті, телефонні, письмові та ін.). Докладно ця тема освітлена в літературі по маркетингу.

Після побудови кривої попиту розраховуються коефіцієнти цінової еластичності попиту в цей момент часу й порівнюються з попередніми розрахунками. Робиться висновок про стабільність коефіцієнтів еластичності.

Функція попиту $Q = D(P)$ установлює залежність обсягу попиту Q від ціни P . Головне питання, яке виникає при аналізі цієї залежності, - це питання про те, наскільки різко зміниться обсяг попиту при тій або іншій зміні ціни.

У нормальних випадках зі збільшенням ціни обсяг попиту зменшується. Тому можна вважати, що завжди $E_p(D) < 0$, і при аналізі попиту знак еластичності не представляє інтересу. Для виміру величини реакції попиту на зміну ціни зручніше використовувати абсолютну величину еластичності $E = |E_p(D)|$. Попит називають нееластичним, якщо $0 < E < 1$, і еластичним, якщо $E > 1$.

Як видно, показник еластичності попиту служить досить корисним інструментом виявлення відношення споживачів до різних товарів.

Якщо коефіцієнт E більше одиниці, то попит називається еластичним. Тоді зменшення тарифу приведе до збільшення одержуваного доходу за рахунок випереджального росту обсягу авіап перевезень.

Якщо E менше одиниці, попит називається нееластичним. Зниження ціни не дасть бажаного приросту доходу, тому що деякий ріст обсягу авіап перевезень не компенсує втрати внаслідок зменшення тарифу. При одиничному значенні коефіцієнта цінової еластичності сума одержуваного доходу буде постійною при будь-яких значеннях тарифів.

У таблиці 7.1. наведені результати значень коефіцієнтів цінової еластичності попиту на пасажирські авіап перевезення на деяких повітряних лініях між Києвом і європейськими столицями.

Таблиця 7.1 Коефіцієнти цінової еластичності попиту на пасажирські авіап перевезення між Києвом і європейськими столицями

Клас обслуговування	Продаж у Києві	Продаж за кордоном
<i>Перший клас</i>	<i>0.4</i>	<i>2.1</i>
<i>Бізнес-клас</i>	<i>1.6</i>	<i>10.4</i>
<i>Економічний клас</i>	<i>1.7</i>	<i>2.0</i>

Отримані результати дозволяють сформулювати наступні рекомендації з формування тарифної політики авіакомпанії.

Попит на авіап перевезення при продажі їх у Києві по тарифу першого класу нееластичний, отже, збільшення тарифу першого класу викличе деяке зниження попиту й загальне зростання доходів. Наприклад, при підвищенні тарифу на 5% попит знизиться на 2%, а доходи зростуть на 2.9%. Такий результат може бути отриманий при перегляді умовного курсу переведення USD, у яких установлюються тарифи, у гривневий еквівалент при продажі перевезень у Києві.

Тариф на перевезення бізнес- і економічним класом при продажі в Києві рекомендується залишити без зміни, тому що значення коефіцієнтів цінової еластичності попиту близькі до одиниці.

При продажі перевезень за кордоном досягти зростання доходів можна тільки при зниженні тарифів і застосування знижених пільгових цін за рахунок загального зростання попиту й, відповідно, обсягу перевезень.

Однак перед ухваленням подібного рішення слід всебічно оцінити ситуацію, тому що підвищення доходу в короткостроковому періоді може обернутися збитком у майбутньому: якщо при стимулюванні попиту на перевезення не збільшити частоту польотів, то зросте коефіцієнт зайнятості крісел, що може бути розцінене пасажирами як зниження рівня комфорту й привести до зниження попиту.

Такий розрахунок й аналіз отриманих результатів рекомендується проводити по кожній авіалінії по періодах. Накопичена статистика дозволить екстраполювати отримані підсумки й моделювати політику авіакомпанії в області ціноутворення на майбутнє.

Таким чином, описаний спосіб розрахунків і аналізу отриманих значень коефіцієнтів цінової еластичності попиту може бути використаний авіакомпанією як основа для обґрунтування змін тарифів.

3 Оцінка собівартості авіап перевезень.

Визначається собівартість одиниці продукції на підставі галузевих нормативних документів і даних управлінського обліку. Витрати підрозділяються на постійні й змінні, співвідношення яких також розраховується в складі собівартості.

4 Аналіз цін і товарів конкурентів.

Проводиться аналіз цін і якості продукції, а також сильних і слабких сторін конкурентів (Аналіз SWOT = Strength + Weakness + Opportunities + Threats), робиться висновок про цінову політику авіапідприємства в руслі розробленого стратегічного плану розвитку авіапідприємства.

5 Вибір цільового сегмента ринку, методу ціноутворення й співвідношення між тарифами для різних сегментів ринку.

Знаючи графік попиту, розрахункову суму витрат і ціни конкурентів, авіапідприємство готове до вибору стратегії побудови своїх тарифів. Ціна ця буде перебувати в діапазоні між занадто низькою, що не забезпечує прибутку, і занадто високою, що перешкоджає формуванню попиту.

Мінімально можлива ціна визначається середніми змінними витратами й собівартістю авіап перевезень, максимальна - наявністю якихось унікальних переваг перевезень. Ціни на

авіап перевезення конкурентів і тарифи на перевезення іншими видами транспорту дають середній рівень, якого авіакомпанії слід дотримуватися при призначенні ціни. Авіакомпанії вирішують проблему ціноутворення, вибираючи собі методику розрахунку цін, у якій враховується як мінімум одне із цих трьох міркувань.

7.3 Переваги, недоліки й умови застосування методів ціноутворення авіакомпаній

Розрізняють наступні **методи ціноутворення**:

- а) «середні витрати плюс прибуток»;
- б) розрахунки ціни на основі аналізу беззбитковості й забезпечення цільового прибутку;
- в) установлення ціни, виходячи із відчутної цінності товару;
- г) установлення ціни на основі рівня поточних цін;
- д) установлення ціни на основі комерційних переговорів.

Розглянемо переваги, недоліки й умови застосування цих методів.

а) Розрахунок ціни по методу «середні витрати плюс прибуток»

Найпростіший спосіб ціноутворення полягає в нарахуванні певної націнки на собівартість товару. Так, наприклад, тарифи рекомендується визначати шляхом додавання до собівартості авіап перевезень прибутку, що відповідає 20% рентабельності. На практиці авіакомпанії прагнуть покрити свої витрати й одержати рентабельність у розмірі 3 - 5%.

Чи логічно буде при призначенні цін користуватися стандартними націнками? Як правило, ні. Будь-яка методика розрахунків, що не враховує особливостей поточного попиту й конкуренції, навряд чи дозволить вийти на оптимальну ціну.

І все-таки методика розрахунку цін на основі націнок залишається популярною з ряду причин.

По-перше, авіакомпанії більше знають про витрати, ніж про попит. Прив'язуючи тарифи до витрат, авіакомпанія спрощує для себе проблему ціноутворення, тому що їй не доводиться занадто часто коригувати тарифи залежно від коливань попиту.

По-друге, якщо цим методом ціноутворення користуються всі авіакомпанії в галузі, їх тарифи швидше за все будуть схожими. Тому цінова конкуренція зводиться до мінімуму.

По-третє, багато авіакомпаній вважають методику розрахунків «середні витрати плюс прибуток» більш слушною по відношенню й до пасажирів, і до перевізників. При високому попиті авіакомпанії не наживаються за рахунок пасажирів і відправників вантажу й разом з тим мають можливість одержати слушну норму прибутку за вкладений капітал.

Конкуренція серед аеропортів, як правило, відсутня. Визначаючи собівартість своїх послуг, вони закладають у ціну максимальний рівень рентабельності. Однак аеропорти конкурують один з одним по транзитним перевезенням. Зазначений спосіб ціноутворення не дозволяє врахувати особливості ринку.

б) Розрахунки ціни на основі аналізу беззбитковості й забезпечення цільового прибутку

Ще одним методом ціноутворення на основі витрат є розрахунки із забезпечення цільового прибутку. Авіакомпанія прагне встановити ціну, яка забезпечить їй бажаний обсяг прибутку. Вона призначає на свої авіап перевезення ціни з таким розрахунками, щоб одержати 15-20% прибутку на вкладений капітал. Методика ціноутворення з розрахунками на одержання цільового прибутку ґрунтується на графіку беззбитковості.

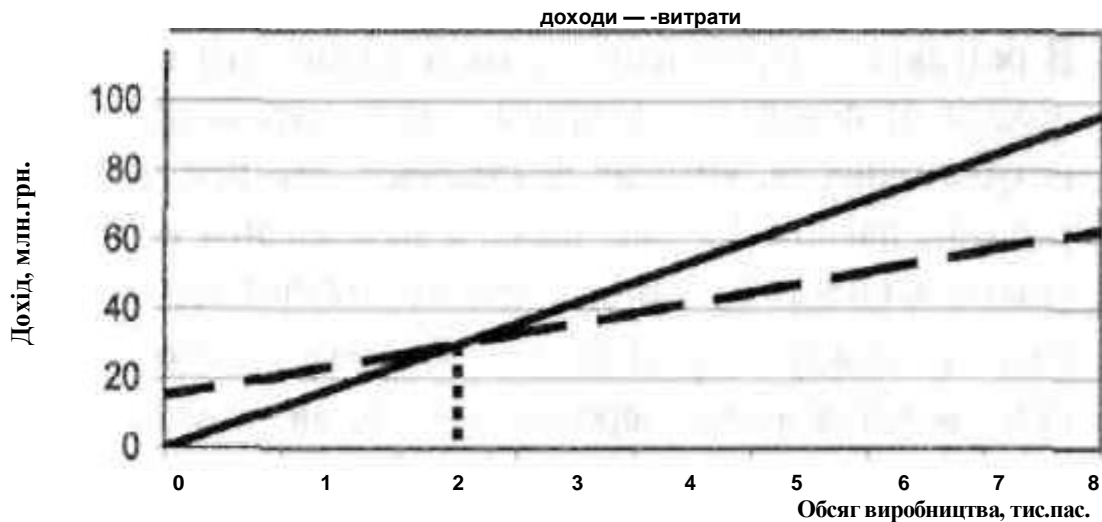


Рисунок 7.2 - Графік досягнення беззбитковості

Вихідні дані для побудови графіка (рисунок 7.2) такі:

- 1 Тариф на перевезення 1 пасажир становить 2 тис. грн.
- 2 Максимальний обсяг перевезень при наявних в авіакомпанії перевізних ємностях становить 8000 пас.

Дохід від перевезень при цьому складе 16 млн. грн. ($2 \cdot 8$), однак прогноз перевезень дає оцінку максимум на рівні 5000 пас., що складе 10 млн. грн. ($2 \cdot 5$).

3 З'єднуючи точки з координатами (8;96) і (0;0), одержимо лінію зміни величини доходу від перевезень.

4 За умовою сума постійних витрат становить 15 млн. грн.

5 Змінні витрати на перевезення 1 пасажир становлять 6 тис. грн., а змінні витрати при максимальному обсязі перевезень - 48 млн. грн. ($6 \cdot 8$).

6 З'єднуючи точку з координатами (8;63) із точкою з координатами (0;15), відповідно до величини загальних витрат авіакомпанії до того, як вона почне виконувати авіаперевезення й нести змінні витрати, одержуємо лінію зміни загальної величини витрат. Висота кожної точки на ній дорівнює сумі постійних і змінних витрат при перевезеннях відповідної кількості пасажирів.

7 У результаті перетинання прямої загальних витрат і прямої доходу від перевезень одержимо точку, що називається точкою беззбитковості, яка показує, що при обсязі перевезень, рівному 2,5 тис. пас., авіакомпанія не понесе збитки, але в той же самий час не одержить прибутку.

8 Різниця між беззбитковим обсягом перевезень і максимальним обсягом перевезень, який може бути досягнутий згідно із прогнозами, зветься запасом фінансової міцності, тому що показує, наскільки більше перевезень авіакомпанія може сподіватися виконати понад обсяг, що забезпечить їй досягнення беззбитковості. Чим цей запас менше, тем ризикованіше братися за перевезення на даній авіалінії.

Характеристики точки беззбитковості можуть бути визначені також шляхом арифметичного розрахунку.

Будь-який прогноз - включаючи й прогноз авіаперевезень - має задану точність. Рідко погрішність прогнозу буває менш 5%. І виходить, якщо запас фінансової міцності становить лише 5-7% загального обсягу продажів, якого авіакомпанія сподіватися досягти, то велика небезпека того, що на практиці авіакомпанія може не тільки не одержати від перевезень на даній авіалінії прибуток, але й не добитися беззбитковості.

в) Установлення ціни на основі відчутної цінності товару

Усе більше число авіакомпаній при розрахунках тарифів починають виходити із відчутної цінності своїх авіаперевезень. Основним фактором ціноутворення вони вважають не собівартість авіаперевезень, а купівельне сприйняття. Для формування у свідомості споживачів уявлення про цінність товару вони використовують у своїх маркетингових комплексах нецінові прийоми впливу. Ціна в цьому випадку покликана відповідати ціннісній відчутній значимості авіаперевезень. Можна звернути увагу на те, що в різних авіакомпаніях перевезення виконуються по різних тарифах. Прикладом використання такого способу ціноутворення може служити побудова системи авіатарифів при різних класах обслуговування.

Авіакомпанії, що користуються методом ціноутворення на основі ціннісної відчутної значимості перевезень, необхідно виявити, які ціннісні уявлення є у свідомості споживачів про перевезення конкурентів. У нашому прикладі пасажирів можна було б запитати, як багато вони готові заплатити за перевезення при різних класах обслуговування в різних літаках.

Якщо авіакомпанія запросить ціннісну значимість авіаперевезень більше, ніж та що визнається покупцем, обсяг продажів авіаперевезень виявиться нижче, чим міг би бути. Багато авіакомпаній завищують тарифи на свої перевезення, і ті погано йдуть на ринку. Інші авіакомпанії, навпаки, призначають на свої перевезення занадто низькі тарифи. Квитки на рейси авіакомпанії прекрасно йдуть на ринку, але приносять перевізникові менше доходів, чим могли б при ціні, підвищеної до рівня їх ціннісної значимості в уяві покупців.

2) Установлення ціни на основі рівня поточних цін

Призначаючи ціну з урахуванням рівня поточних цін, авіакомпанія в основному відштовхується від цін конкурентів і менше уваги звертає на показники власних витрат або попиту. Вона може призначити тариф на рівні, вище або нижче рівня тарифів своїх основних конкурентів.

В олігополістичних сферах діяльності, таких як повітряний транспорт, усі виробники звичайно запитують ту саму ціну. Більш дрібні авіакомпанії «ідуть за лідером», змінюючи тарифи, коли їх змінює ринковий лідер, а не залежно від коливань попиту на свої авіаперевезення або власних витрат.

Деякі авіакомпанії можуть стягувати невелику преміальну націнку або надавати невелику знижку, зберігаючи цю різницю в ціні постійної. Так, дрібні авіакомпанії звичайно призначають тарифи на кілька центів більше, ніж великі авіакомпанії, але при цьому різниця в ціні залишається стабільною, не збільшуючись і не зменшуючись.

Метод ціноутворення на основі рівня поточних цін досить популярний. У випадках, коли еластичність попиту погано піддається виміру, авіакомпаніям здається, що рівень поточних цін персоніфікує собою колективну мудрість галузі, є заставою одержання слухної норми прибутку. І крім того, вони розуміють, що дотримуватися рівня поточних цін - значить зберігати нормальну рівновагу в рамках галузі.

д) Установлення ціни на основі комерційних переговорів

Конкурентне ціноутворення застосовується й у випадках боротьби фірм за замовлення в ході комерційних переговорів, наприклад при покупці турфірмами блоків місць в авіакомпанії перед початком сезону. У подібних ситуаціях при призначенні ціни блоку місць авіакомпанія відштовхується від очікуваних цінових пропозицій турфірм, а не від взаємин між цими цінами й показниками власних витрат або попиту. Авіакомпанія прагне продати у вигляді блоків місць більшу частину своїх перевізних ємностей, а для цього потрібно призначити ціну блоку місць нижче, чим в інших авіакомпаній. Однак ціна ця не може бути нижче собівартості перевезень пасажирів у блоці місць, інакше авіакомпанія понесе фінансові втрати.

Ціль усіх попередніх кроків - звузити діапазон, у рамках якого й буде обраний остаточний тариф на авіаперевезення. Однак перед призначенням остаточної ціни авіакомпанія повинна розглянути ряд додаткових міркувань.

Авіакомпанія повинна враховувати не тільки економічні, але й психологічні фактори ціни. Багато споживачів дивляться на ціну як на показник якості. Метод установлення ціни з урахуванням престижності товару виявляється особливо ефективним стосовно до перевезень першого класу обслуговування авіапасажирів і т.п. Багато агентів із продажу авіаперевезень вважають, що тариф повинен обов'язково виражатися непарним числом. Процес ціноутворення на авіаперевезення не закінчується встановленням остаточного тарифу. На ринок і рівні продажів авіаперевезень впливає велика кількість постійно мінливих факторів (політична нестабільність, загальноекономічні фактори, виснаження природних ресурсів, зміна екологічної обстановки, демографічна ситуація і т.д.). Тому виникає необхідність управління тарифами, яке здійснюється за допомогою змін в умовах надання знижок і пільг. Авіакомпанія постійно повинна зіставляти й аналізувати альтернативні варіанти продажу своїх авіаперевезень, переглядати тарифи й знижки залежно від змін, що відбуваються на ринку.

Крім того, залучити пасажирів на рейси авіакомпанії можна й неціновими методами, тобто за рахунок підвищення регулярності польотів, більшої зручності розкладу вильотів, поліпшення якості обслуговування на борту, загальній доброзичливості й ввічливості персоналу і т.д. Ці

методи в міру посилення конкуренції між авіакомпаніями набувають усе більш важливого значення, і, поряд з іншими формами комерційної роботи, сприяють підвищенню доходів від авіаперевезень і зміцненню положення перевізника на ринку авіаперевезень.

7.4 Система розрахунку тарифів і умови їх використання.

Мета усіх попередніх кроків - звужити діапазон, у рамках якого й буде обраний остаточний тариф на авіаперевезення. Однак перед призначенням остаточної ціни авіакомпанія повинна розглянути ряд додаткових міркувань.

Авіакомпанія повинна враховувати не тільки економічні, але й психологічні фактори ціни. Багато споживачів дивляться на ціну як на показник якості. Метод установавання ціни з урахуванням престижності товару виявляється особливо ефективним стосовно до перевезень першого класу обслуговування авіапасажирів і т.п. Багато агентів із продажу авіаперевезень вважають, що тариф повинен обов'язково виражатися непарним числом. Процес ціноутворення на авіаперевезення не закінчується встановленням остаточного тарифу. На ринок і рівні продажів авіаперевезень впливає велика кількість постійних мінливих факторів (політична нестабільність, загальноекономічні фактори, виснаження природних ресурсів, зміна екологічної обстановки, демографічна ситуація і т.д.). Тому виникає необхідність управління тарифами, яке здійснюється за допомогою змін в умовах надання знижок і пільг. Авіакомпанія постійно повинна зіставляти й аналізувати альтернативні варіанти продажу своїх авіаперевезень, переглядати тарифи й знижки залежно від змін, що відбуваються на ринку.

Крім того, залучити пасажирів на рейси авіакомпанії можна й неціновими методами, тобто за рахунок підвищення регулярності польотів, більшої зручності розкладу вильотів, поліпшення якості обслуговування на борту, загальній доброзичливості й ввічливості персоналу і т.д. Ці методи в міру посилення конкуренції між авіакомпаніями здобувають усе більш важливе значення, і, поряд з іншими формами комерційної роботи, сприяють підвищенню доходів від авіаперевезень і зміцненню положення перевізника на ринку авіаперевезень.

Приклад розрахунків системи тарифів на авіаперевезення

Основою для визначення тарифів авіакомпанії є собівартість авіаперевезень. Витрати авіакомпанії є обмеженням знизу при виборі рівня тарифів, надалі ж вибирати той або інший рівень тарифів пропонується за допомогою коефіцієнтів цінової еластичності попиту по описаній вище схемі.

Після аналізу цінової еластичності попиту по класах обслуговування по даній авіалінії слід перейти до структуризації ринку авіаперевезень по його сегментах (таблиця 7.2).

Таблиця 7.2 Коефіцієнти цінової еластичності попиту на пасажирські перевезення авіакомпанії на повітряній лінії Київ- Відень

Клас обслуговування	Валюта	Продаж в MOW			Продаж в VIE		
		2п/р 2020	1 п/р 2021	2п/р 2021	2п/р 2020	1 п/р 2021	2 п/р 2021
Перший клас	USD	0.6	0.9	0.8	2.0	0.7	2.1
	гривні	0.2	0.5	0.4			
Бізнес-клас	USD	3.2	8.9	2.8	13.4	5.8	10.4
	гривні	2.7	2.9	1.6			
Економічний клас	USD	1.7	1.5	1.9	6.2	3.7	2.0
	гривні	1.6	2.2	1.7			

Залежно від цілей подорожі й відношення до продукту авіакомпанії IATA виділяє наступні сегменти на ринку А авіаперевезень:

A1 - Ділові пасажирів (Business passengers): A11 - чисто ділові пасажирів (General business travellers), A12 - пасажирів в заохочувальних ділових поїздках (incentive travellers), A13 - екіпажі повітряних суден (aircraft crews).

A2 - Відпочиваючі пасажирів (Leisure passengers): A21 - індивідуали (Free independent travelers (Fits)), A22 - відпочиваючі групами (Group tour travellers), A23 - пенсіонери (senior citizens). При побудові тарифної політики на конкретному напрямку авіаперевезень проводиться комплексне вивчення ринку, у результаті якого виділяються присутні на ньому сегментів оцінюється їхній розмір. Правильна оцінки розміру сегмента дуже важлива, тому що дозволяє авіакомпанії вибрати цільові сегменти й сфокусувати всю свою увагу на них, одержавши згодом заслужений прибуток.

Для цього авіакомпанія повинна реально оцінити свої можливості й зіставити їх з потребами й побажаннями пасажирів (та ж логіка міркувань зберігається й для відправників вантажу).

Після виявлення структури ринку авіаперевезень, тобто процентного співвідношення між субсегментами на своїх рейсах і на ринку в цілому авіакомпанія переходить до наступного етапу: визначення співвідношення між різними тарифами при різних класах обслуговування. Для цього спочатку аналізують можливі методи ціноутворення для кожного сегмента ринку з урахуванням еластичності попиту й тактики побудови тарифів конкурентами. Потім методом експертних оцінок встановлюється бажане співвідношення між тарифами при різних класах обслуговування. А потім шляхом нескладних перетворень обчислюється значення кожного із запропонованих тарифів.

Нехай у результаті проведеного дослідження ринку авіаперевезень виявлені наступні субсегменти :

A11 - чисто ділові пасажирів	(10%),
A12 - пасажирів в заохочувальних ділових поїздках	(20%),
A21 - відпочиваючі-індивідуали	(15%),
A22 - відпочиваючі групами	(55%).

У дужках зазначені процентні співвідношення між субсегментами. На засіданні експертної ради встановлене співвідношення між тарифами при відповідному обслуговуванні кожного субсегмента:

A11 - тариф першого класу F, що перевищує тариф Y в 2, 5 рази;
A12 - тариф бізнес-класу C тариф, що перевищує, Y в 2 рази;
A21 - повний тариф економічного класу обслуговування Y;
A22 - тариф Y зі знижкою 40% для груп.

Якщо витрати авіакомпанії розраховуючи на одне зайняте крісло на обраному напрямку становлять 200 USD, а необхідна рентабельність становить 10%, то привівнявши Yield-Дохідну ставку на одне крісло до тарифів, виражених через Y-тариф, з урахуванням структури авіаперевезень, визначимо значення тарифу Y:

$$\begin{aligned}200 \times (1 + 0.1) &= 0.1 \times 2.5y + 0.2 \times 2y + 0.15y + 0.55 \times 0.6y, \\220 &= 0.25y + 0.4y + 0.15y + 0.33y, \\220 &- 1.13y, \\Y &= 195\$.\end{aligned}$$

А тепер можна підрахувати значення інших тарифів:

$$\begin{aligned}F = 2.5y &= 487.5\$, & C = 2y &= 390\$, \\Y - 40\% &= 0.6y = 117\$.\end{aligned}$$

Так ми визначили стартові значення авіатарифів, які будемо доповнювати системою запропонованих знижок і пільг на підставі вивчення даних постійного дослідження ринку авіаперевезень.

Розрахувати найбільш вигідний розмір знижок і умови їх застосування можна, володіючи наступною інформацією:

- коефіцієнти цінової еластичності попиту на авіаперевезення по заданому напрямку;
- частку пасажирів, які будуть відвернені від повного тарифу на пільгові при різних умовах (строк передоплати, мінімум-стэй, рейс у певний день тижня та ін.).

Minimum Stay Conditions (мінімум-стэй) - вимога провести не менш зазначеного строку в пункті призначення. На коротких лініях звичайно потрібно обов'язково провести там ніч суботи, вернувшись назад не раніше ранку в неділю. На довгих лініях - 7 або 14 днів у пункті призначення. Якщо пасажир порушить умову мінімум- стэй, він повинен буде доплатити величину знижки.

Ця умова застосовується для обмеження можливості застосування цього тарифу бізнесменами, чие відрадження триває звичайно менш тижня.

Maximum Stay Conditions (максимум-стэй) - оговорюється максимальний строк знаходження в пункті призначення (45 або 60 днів). Якщо пасажир затримається довше застереженого строку, він також доплатить різницю до повного тарифу. Така умова застосування тарифу застосовується поза сезоном, щоб пасажир і полетів, і повернувся в цей же період по отриманому ним низькому тарифу.

Advanced Purchase (продаж з передоплатою) - передоплата за кілька тижнів до польоту відітне бізнесменів і дозволить оформити квиток по цьому тарифу відпочиваючим.

Standby (тарифи аркуша очікування) - застосовується тільки в сезон піка попиту. Пасажир, який скористувався цим тарифом, не одержить гарантії вильоту в певний день. Якщо місця для нього не знайдеться, він одержить назад свої гроші або перенесе своє бронювання на більш пізній рейс.

Перевагами такої умови застосування тарифу (УЗТ) є можливості продати квитки в офісі авіакомпанії, заощадивши на комісійних агентам, і надавши тариф тільки відпочиваючим, оскільки бізнесменам потрібна впевненість у даті вильоту.

Недоліком є велика кількість повернень квитків. Бізнесмен здобуває квиток по повному тарифу, а потім робить заявку в аркуші очікування. Якщо вільне місце знайдеться, бізнесмен здасть квиток з оплатою повного тарифу і їде по тарифу аркуша очікування.

Preferential Fares (дешеві тарифи для певних категорій пасажирів) - це вікові тарифи (дітям, пенсіонерам) або спеціальні тарифи представникам певних професій (моряки, дипломати, військовослужбовці). Пасажири з іншими професіями також вимагають знижок, вважаючи, що авіакомпанія займається їхньою дискримінацією. Скасування таких тарифів проходить у скандальній атмосфері й псує імідж авіакомпанії.

Fares Only Available as Part of Tour Package - конфіденційні тарифи для туроператорів - оптових покупців, які продають авіап перевезення тільки разом з іншими послугами у формі турпакета. Однак нерідко туроператори порушують цю умову й продають тільки авіаквиток.

Приклад. *Через особливості конкурентної ситуації, яка склалася на ринку авіап перевезень на ПЛ, розглянемо доцільність введення додаткових пільгових екскурсійних тарифів RT.*

Дослідження ринку проводилося в лютому, тобто до початку сезону відпусток (Таб. 7.3). Виїжджаючи відпочивати звичайно здобувають квитки не пізніше, чим за тиждень до від'їзду, тобто в літній період структура пасажиропотоку по строках придбання квитків трохи зміниться. Коефіцієнти цінової еластичності попиту на авіап перевезення в зимовий період становлять 0,7 - 0,84, улітку 3,2 - 4,5. При введенні нових тарифів у розрахунках за рік доходи авіакомпанії зростуть на 15 -18%.

Екскурсійні тарифи можуть мати термін дії 3-5 місяців, але одночасно має сенс обмежити застосування цих тарифів умовою передоплати за 7-21 день до вильоту. Ця умова застосування тарифу зробить його доступним тільки для тих, хто виїжджає на відпочинок, тому що 93% бізнес - пасажирів здобувають квитки не раніше, чим за 3 дня до вильоту.

Слід передбачити гнучку систему знижок: при покупці авіаквитків у напрямку туди й назад, знижки для студентів і учнів, пенсіонерів, родин, туристів. Можливе застосування наскрізних тарифів, що дають можливість придбати квитки по більш низькій ціні. Більш точно рівень нових екскурсійних тарифів і умови їх застосування можуть бути визначені в ході подальших розрахунків.

При введенні нових пільгових тарифів для бізнесменів або відпочиваючих, наприклад, екскурсійних тарифів, необхідно організувати широку рекламу нових цін авіакомпанії, а також провести акцію в області public relations.

Таблиця 7.3 Час придбання квитків пасажирами на авіалінії

Дата придбання	Питома вага пасажирів, %%
В день вильоту	12
За день до вильоту	44
За 2 - 3 дні до вильоту	27
За неділю до вильоту	11
За 2 неділі до вильоту	4
Більш ніж за 2 неділі	2

Вантажні авіатарифи

Вантаж різний по характеру й ваги відправлення. При визначенні тарифу необхідно врахувати щільність вантажу й запропонувати спеціальні ціни для об'ємного вантажу. Також потрібно врахувати при ціноутворенні особливі умови перевезення (небезпечний або коштовний вантаж).

Визначити вартісну основу для тарифу при перевезеннях вантажу на вантажних повітряних судах нескладно. При перевезеннях вантажу на вантажо-пасажирських рейсах складніше: потрібно

розподілити загальні й для вантажу, і для пасажирів витрати між видами перевезення. Це складно. Успішних спроб не було.

Мінімальний тариф на перевезення 1 кг вантажу може дорівнювати витратам на продаж вантажних перевезень і витрати на handling в аеропорті. Остаточо тариф визначається виходячи з дій конкурентів і стратегічних цілей авіакомпанії на ринку вантажних перевезень.

Якщо конкурент починає знижувати вантажний тариф, то авіакомпанія може почати наступні відповідні дії:

- знизити трохи свої тарифи, призначивши їх на більш високому рівні в порівнянні з конкурентом;

- не змінювати тариф;

- призначити тариф нижче, ніж конкурент.

Причин зниження тарифів конкурентом може бути не багато:

- конкурент недостатньо компетентний;

- конкурент може мати стратегічну мету іншу, ніж максимізація прибутку. Наприклад, державну авіакомпанію можуть змусити знизити ціни для збільшення частки ринку й підвищення престижу, розвитку туризму, припливу валюти та інше;

- якщо в авіакомпанії проблема з готівкою, то зниження тарифу дасть можливість росту потоку готівкових коштів, але буде збитковим у довгостроковій перспективі. Якщо попит нееластичний, то зниження тарифів не дасть зростання доходів.

Молода авіакомпанія застосовує низькі тарифи для швидкого виходу на ринок авіаперевезень. Велика досвідчена авіакомпанія знизить тарифи для витиснення конкурентів, підвищивши тарифи на тих напрямках, де авіакомпанія займає монопольне положення.

7.5 Особливості визначення тарифів на внутрішніх і міжнародних повітряних лініях

Авіакомпанії, що виконують польоти на внутрішніх і міжнародних повітряних лініях, працюють у різних ринкових умовах і змушені пристосовуватися до вимог ринку, ураховуючи наявність конкурентів і їх поведінку.

Тарифна політика - важлива частина комерційної діяльності авіакомпанії, що безпосередньо впливає на її положення на ринку повітряних перевезень і фінансові результати роботи.

Характеристика структури тарифів

Ще відносно недавно тарифи на авіаперевезення в багатьох країнах регулювалися державою, внаслідок чого тарифи були відносно постійні й мало відрізнялися від однієї авіакомпанії до іншої. У цих умовах більша частина авіакомпаній щорічно публікувала збірник своїх тарифів, що служив джерелом цінової інформації для туристичних агентств.

За останні два десятиліття ситуація радикально змінилася. Так, наприклад, у США після прийняття в 1978 році Акту про дерегулювання повітряного транспорту авіакомпанії одержали право самостійно встановлювати тарифи на перевезення усередині США залежно від попиту на ринку.

Із цього часу саме тарифи на перевезення стали основним "полем бою" між конкуруючими авіакомпаніями, що у свою чергу обумовило виняткову нестабільність тарифної інформації. Дні тарифних довідників були полічені. Найчастіше інформація, що відображена в них, застарівала ще до виходу з-під друкованого преса. На зміну їм прийшла практично повна комп'ютеризація всієї системи поширення тарифної інформації й бронювання авіаквитків.

У значній мірі ця мала технологічна революція в індустрії туризму США також з'явилася результатом самої структури авіаційних тарифів, що прямо залежать від ринкової ситуації. У цей час у рамках кожного з основних трьох класів обслуговування - економічного, бізнес- і першого класу - може існувати значна кількість індивідуальних пільгових тарифів, обумовлених умовами придбання квитка, датою польоту, наявністю або відсутністю можливості повернення квитка, що існують обмеженнями й масою інших факторів.

У результаті вартість квитків пасажирів, що роблять поле на рейсі по території США, може бути різною: від нульової до повної вартості квитка. Облік і зберігання такої різноманітності постійно мінливої тарифної інформації під силу тільки комп'ютеру.

Розглянемо особливості побудови тарифів на **міжнародних повітряних лініях (МПЛ)**. Тут існує велика кількість «проміжних» пільгових тарифів, однак угоди про тарифи на міжнародні

перевезення й правила їх розрахунків, як уже вказувалося вище, звичайно укладаються під егідою IATA. Ці тарифи й правила звичайно можна одержати з більшості комп'ютерних систем бронювання.

Структура міжнародних тарифів значно складніша, ніж внутрішніх, і найчастіше вимагає складних розрахунків. Однак на практиці турагенту рідко доводиться проводити ці розрахунки самому, оскільки більшість поїздок за кордон здійснюється з використанням прямих рейсів по тарифах, що знаходяться в системі бронювання.

Для одержання прямого наскрізного тарифу між заданою парою міст використовуються наступні варіанти:

1 З тарифних довідників береться опублікований тариф.

2 Застосовується побудова за допомогою пропорційних тарифів.

Пропорційні тарифи додаються до застосовуваного міжнародного опублікованого тарифу в пункті побудови, зазначеному в тарифних довідниках. Отримана шляхом додавання величина вважається опублікованим прямим тарифом на даній ділянці маршруту.

Пропорційні тарифи не можуть використовуватися як дільничні тарифи.

Розрахунки складних міжнародних тарифів, не зазначених у системі бронювання, проводяться відповідно до деяких основних принципів.

Відстань (Mileage) - вартість авіаквитка звичайно залежить від відстані, на яку відбувається політ.

Максимально дозволена кількість миль (Maximum Permitted Miles - MPM) - авіакомпанії-члени IATA дотримуються встановлених для кожної пари міст на маршруті максимальних відстаней, дозволених у рамках базового тарифу. Якщо фактична відстань польоту, чиненого пасажиром, перевищує це значення - за рахунок більшої кількості зупинок у проміжних містах, відповідно збільшується й тариф.

Перевага більш високого тарифу (Higher Intermediate Points - Hips) - цей принцип має на увазі, те, якщо вартість перельоту між будь-якими двома проміжними пунктами при складному маршруті вища, ніж вартість прямого польоту між пунктом відправлення й пунктом призначення, то пасажир оплачує політ по більш високому тарифу.

Надбавка (Add-Ons) - при розрахунках наскрізного тарифу на політ між декількома пунктами до базової вартості польоту між окремими парами міст додаються надбавки.

Нейтральні одиниці розрахунків (Neutral Units of Construction - NUC) - В 1989 році IATA прийняла загальносвітову систему конверсії валют, використовувану при розрахунках авіаційних тарифів, що й передбачає використання штучної розрахункової одиниці - NUC. Основне завдання цієї системи - взяти до уваги коливання курсів валют по відношенню один до одного. Звичайне значення NUC публікуються в тарифних довідниках для кожного базового тарифу й надбавок.

Наскрізні тарифи набули широкого застосування на МПЛ. З одного боку, застосування наскрізних тарифів дуже зручно й економічно вигідно для авіакомпаній, тому що дає збільшення їх доходів за рахунок того, що дозволяє відправити пасажирів практично по будь-якому маршруту в будь-який пункт світу. З іншого боку, існує широкий спектр наскрізних тарифів, опублікованих IATA, а для розрахунків неопублікованих тарифів існують чіткі правила IATA, що передбачають практично всі комбінації можливого перевезення.

Наскрізні тарифи, застосовувані авіакомпаніями при продажі перевезень на рейси декількох перевізників, що уклали угоду по інтерлайн, будуються в такий спосіб:

– у процесі комерційних переговорів авіакомпанії обговорюють і погоджують сумарні тарифи - брутто при участі в перевезеннях обох перевізників;

– кожна авіакомпанія повідомляє свою ціну - нетто, яку інша авіакомпанія може приплюсувати до свого нетто - тарифу, а потім до отриманої суми додаються агентські комісійні.

При призначенні сумарних тарифів - брутто частка кожного перевізника визначається на підставі угоди по прорейту. При тарифах - нетто в подібних розрахунках немає ніякої необхідності, тому що кожна авіакомпанія одержує свою нетто - суму.

При формуванні наскрізних тарифів можуть застосовуватися не тільки ціни - нетто й - брутто, але й комплексний метод, що поєднує обидва підходи. При призначенні сумарного наскрізного тарифу - брутто авіакомпанія може вказати провізо, яке є своєрідним аналогом цін - нетто. Тоді при взаєморозрахунках з наскрізного тарифу - брутто спочатку слід відняти провізо, а суму, що залишилася розподілити пропорційно розрахованим або погодженим прорейтом.

Розрахунки по прорейту.

Якщо в перевезенні беруть участь кілька авіакомпаній, виникає завдання розподілу отриманої від пасажирів суми між ними.

Застосування наскрізних пасажирських і багажних тарифів, виконання перевезень по інтерлайн і наступних взаєморозрахунків здійснюється на підставі багатосторонньої угоди по прорейту IATA (Multilateral Proration Agreement - MPA). Усі авіакомпанії, що виконують регулярні рейси, можуть стати учасниками угоди незалежно від того, є вони членами IATA чи ні. Багатостороння прорейтова угода (MPA - Multilateral Prorate Agreement) лежить в основі розрахунків по пропорційному розподілу доходів, отриманих від продажу пасажирських авіаперевезень, між світовими авіакомпаніями. Розподіл проводиться пропорційно прорейтовим коефіцієнтам, розрахованим на базі погоджених галузевих «мільних формул». MPA забезпечує свободу перевезень, полегшує й стандартизує розрахунки взаємних доходів.

Будь-яка авіакомпанія, що виконує регулярні перевезення, може стати учасником даної угоди, незалежно від того, чи є вона членом IATA чи ні. У додатках до угоди дається перелік авіакомпаній, що підписали багатосторонню прорейтову угоду по пасажирських перевезеннях, трибуквені коди міст і аеропортів світу.

Сфера дії MPA поширюється на розподіл міжнародних наскрізних тарифів і зборів за пасажирські перевезення й наднормативний багаж, внутрішніх (місцевих) тарифів як при продажі перевезення окремо, так і в поєднанні з міжнародними тарифами.

Запропоновані зміни до існуючих правил розподілу доходів докладно обговорюються на генеральних і спеціальних прорейтових нарадах авіакомпаній. У довіднику докладно описані процедури проведення прорейтових нарад, права й обов'язки вибраного на зборах органа, який очолює й координує діяльність у частині прорейту в проміжках між нарадами авіакомпаній.

При IATA діє також постійний орган - прорейтове агентство, створене по взаємній згоді IATA і авіакомпаній. На прорейтове агентство покладені значні повноваження, що полягають не тільки в підготовці прорейтових нарад, проведенні й поширенні різних публікацій, але й вивчення проблем, що виникають при прорейтуванні доходів. Прорейтове агентство фінансується учасниками прорейтової угоди. Проаналізуємо світову практику, яка склалася з 1950 року в ході роботи Prorate Agency IATA.

Агентство по прорейтам перебуває на самофінансуванні, поточні витрати агентства розподіляються між учасниками угоди. Тільки ті авіакомпанії, які підписали угоду з агентством, одержують право голосу на прорейтових нарадах під час обговорення питань MPA.

Функції агентства по прорейтам:

- виконання підготовчої роботи й проведення наради по прорейтам зацікавлених авіакомпаній, тиражування й розсилання прийнятих документів;
- приймання й реєстрація нових учасників MPA;
- видання й публікація посібника з розрахунків по прорейтам;
- калькуляція поточних витрат агентства, включаючи видатки на видання й розсилання періодичної преси, підрахунок часток авіакомпаній у покритті цих видатків, виставлення рахунків і збір коштів від учасників агентства;
- вивчення проблем по прорейтам, пов'язаних із взаєморозрахунками по доходам авіакомпаній.

Видатки на утримання агентства розподіляються між авіакомпаніями в такий спосіб: 25% поточних витрат розподіляються між авіакомпаніями порівно, 75% що залишилися діляться пропорційно платним тонно-кілометрам, виконаним авіакомпаніями за рік. Кількість платних тонно-кілометрів визначається для авіакомпаній - членів IATA за статистичними даними IATA.

Авіакомпанії, що не є членами IATA, самі збирають і надають інформацію про виконані ними перевезення на регулярних міжнародних рейсах.

Сутність визначення частки авіакомпанії, що виконує перевезення по наскрізному тарифу на підставі угоди по інтерлайн із іншою авіакомпанією, полягає в наступному: наскрізний тариф розподіляється між перевізниками пропорційно прорейту - фактору, опублікованому агентством у посібнику із прорейту. Звичайно прорейт - фактор ухвалюється рівним ортодромічній відстані між пунктами перевезення (у милях - Ticketed Point Mileages), помноженому на ваговий коефіцієнт. Ваговий коефіцієнт для регіонів розраховується з урахуванням коливань видатків

авіакомпаній у місцевих валютах за минулий рік і частки місць, запропонованих у даному регіоні світу.

Наведемо як приклад розрахунки прорейт - фактору на 2011 рік. Спочатку розраховується загальносвітовий коефіцієнт, дорівнює добутку постійного множника 10,007847 на ТРМ у ступені (-0,261797). Для відстаней 6623 миль і більш загальносвітовий ваговий коефіцієнт рівний 1. Потім цей загальносвітовий коефіцієнт множиться на ТРМ і на ваговий коефіцієнт для району авіаперевезень. Отриманий результат округляється до найближчого цілого числа і являє собою прорейт - фактор для ділянки перевезення.

Авіакомпанія може визначити провізо, тобто виключення із правил МРА. Якщо авіакомпанія встановила провізо на якій-небудь ділянці, то із загальної суми спочатку слід відняти провізо, а залишок розподілити по прорейту між ділянками перевезення й авіакомпаніями. Якщо провізо встановлено декількома авіакомпаніями, і сума їх провізо перевищує отриману від пасажирів суму, то оплачена сума розподіляється по прорейту без обліку вимоги провізо.

Якщо авіакомпанії не згодні з таким розрахунками належних їм сум при перевезеннях по наскрізних тарифах, вони підписують Спеціальну угоду по прорейту, де вказують інші пропорції по ділянках.

Посібник з пасажирського прорейту (Prorate Manual Passenger - PMP) є єдиним джерелом інформації із проблем розподілу доходу, одержуваного авіакомпаніями від пасажирських перевезень, і містить прорейтові коефіцієнти, представлені за абеткою відповідно до назв міст, а також посібник з їхнього використання.

МРА надає право авіакомпаніям, які не погодилися із прямим прорейтуванням, виставляти свої умови для визначення доходу на ділянках перевезення, що обслуговуються ними.

PMP володіє необхідними методичними матеріалами й служить практичним інструментом для фахівців авіакомпаній, що здійснюють розрахунки з іншими авіакомпаніями, у частині пасажирських повітряних перевезень.

Інформація, що знаходиться в PMP, з метою вдосконалення регулярно переглядається. Тому довідник видається (англійською мовою) 4 рази на рік з уведенням у дію з 1 березня, 1 червня, 1 вересня й 1 грудня.

7.6 Характеристика структури тарифів. Класифікація авіатарифів

Тариф - це затверджена у встановленому порядку сума, що стягується авіаперевізником за перевезення пасажирів з дозволеною йому нормою безкоштовного провозу багажу, відповідно до застосовуваного класу обслуговування, від Пункту Відправлення до Пункту Призначення по певному маршруту, а також правила її застосування.

Тарифи підрозділяються:

За умовами застосування - нормальні, спеціальні й пільгові.

За будовою - наскрізні й дільничні.

За способом визначення - опубліковані, побудовані й пропорційні.

Міжнародні тарифи, які регулюються IATA - базові тарифи, які не залежать від авіакомпанії, називаються тарифами IATA. До цих тарифів застосовується термін - "опубліковані тарифи", тобто інформація про них занесена в тарифні довідники й доступна у всіх комп'ютерних системах бронювання. Розглянемо кожний з перерахованих вище тарифів більш детально.

Нормальні тарифи (Normal Fares) - це повні тарифи першого (F), бізнес (C) і тарифи економічного (Y) класів обслуговування, тарифи другого рівня (F2/C2/Y2 відповідно) примітки, що припускають спеціальні умови застосування цих тарифів і тарифів першого, бізнес і економічного класів зі знижками для дітей і інфантів (IN and IN discounts), що діють без обмежень протягом року, з моменту виписки квитка, якщо перевезення не почалося, і протягом року з початку перевезення по першому польотному купону, якщо перевезення розпочалося.

Спеціальні тарифи (Special or Promotional Fares) - будь-які тарифи, відмінні від нормальних, і які публікуються в офіційних довідниках перевізників і на екранах систем бронювання.

Пільгові тарифи (Discounted Fares) - це тарифи, узяті у відсотковому відношенні до тарифів, що публікуються (відсоток залежить від виду знижки).

Наскрізнi тарифи (Through Fares) - тарифи, застосовуванi для оплати перевезення мiж Пунктом Вiдправлення й Пунктом Призначення. Наскрiзний тариф може бути прямим (тобто не потребує мильної надбавки) або з мильною надбавкою.

Дiльничні тарифи (Sector Fares) - це тарифи, що дiють на одній з дiлянок перевезення.

Опубліковані тарифи (Published Fares) - тарифи, зазначені в офіційних довідниках і виведені на екрани систем бронювання.

Побудовані тарифи (Constructed Fares) - тарифи, розраховані відповідно до правил побудови тарифів

Пропорційні тарифи (Add-On Amounts) - застосовуються для побудови тарифів до внутрішніх пунктів країни, до яких відсутні прямі опубліковані тарифи цього ж типу. Будуються на основі певних правил, коли до опублікованих тарифів додається фіксована величина в місцевій валюті або доларах США для країн з нестабільною валютою (add-on), для одержання бажаного тарифу.

Прямий опублікований тариф має перевагу перед пропорційним тарифом між тими ж парами міст.

Пропорційний тариф розглядається як наскрізний опублікований тариф.

Код тарифу відображує клас обслуговування й тип тарифу. Код тарифу складається з основного коду (F,C,Y,J і т.д.), який може публікуватися автономно або в комбінації з кодами другого рівня, а так само з кодами знижок (Discounts).

Основні коди нормальних тарифів (Fare Basis for normal fares) підрозділяються на:

R/P/F - коди річних тарифів для перевезення в салоні першого класу (First class);

C/J - коди річних тарифів для перевезення в бізнес-класі (Business or club class)

Y - код річного тарифу для перевезення в економічному або туристичному класі обслуговування (economy class).

Коди другого рівня діляться на наступні групи:

- коди, що вказують сезони в тих випадках, коли між однією парою міст у тому самому напрямку встановлено кілька тарифів з одним кодом (Fare basis), що дiють у різні сезони року:

L - низький сезон (Low season)

K - базовий сезон (Intermediate/shoulder/basic season)

H - високий сезон (High season)

- коди, що вказують дні тижня в тих випадках, коли величина тарифу з тим самим кодом (basis) різна залежно від того, у які дні тижня пасажир вилітає з Пункту Вiдправлення й вертається із Пункту Призначення.

W- показник тарифу, що діє в п'ятницю, суботу й неділю (Week-end period)

X - показник тарифу, що діє в інші дні тижня (Mid-week period).

Коди, що вказують знижку, коли вона застосовується до нормальних тарифів, публікуються наприкінці коду тарифу (fare basis).

Докладніше про спеціальні тарифи.

Сама велика категорія тарифів, якими користується основна маса пасажирів. Логіка авіакомпанії тут достатньо очевидна - чим дешевше тариф, тим жорсткіше умови його застосування. Тому, має сенс розглянути основні умови застосування й обмеження спеціальних тарифів більш докладно.

Звичайно всі тарифи даної групи мають мінімальний і максимальний строки перебування в пункті призначення. За рідкісним винятком, більшість спеціальних тарифів має мінімум перебування ніч із суботи на неділю й максимум один місяць.

Інший важливий критерій - це наявність проміжних зупинок по маршруту (т.зв. "Стоп Овер" - Stopover). Стоповером вважається зупинка більш ніж на добу. Майже всі спеціальні тарифи або не допускають таких зупинок або вимагають певної доплати за таку можливість.

Часто є необхідність прилетіти в один пункт, а повернутися назад з іншого (т.зв. незавершений круговий маршрут або Open jaw). Такий маршрут для спеціальних опублікованих

тарифів звичайно дозволено в межах однієї країни. Для конфіденційних тарифів можливість розриву по маршруту, визначається тарифною політикою конкретної авіакомпанії.

Зрозуміло, усі спеціальні тарифи мають фіксовані дати вильоту й прильоту, зміна яких заборонено зовсім або дозволена з істотними штрафами. У рідких випадках дозволяється "переписати" авіаквиток по нових датах з добором до більш високого тарифу, переліченого від пункту початку перевезення, що теж обходиться в значну суму. Повернення квитка, виписаному по спеціальному тарифу проводиться тільки у виняткових випадках.

Ще однієї характерною рисою цієї групи тарифів є, неможливість бронювати його - у правилах застосування зазначено, що оплата й виписка авіаквитка повинна бути зроблена не пізніше 24 - 72 годин після бронювання; участь в "аркуші очікування" (так званий Waiting List) також обмежена. До вище сказаного можна додати, що квота місць (тобто кількість місць у літаку, яку авіакомпанія може продати по цьому тарифу, виходячи з комерційної вигоди) вкрай обмежена. Очевидно, що в розпал туристичного сезону складно розраховувати на найдешевший квиток.

Найдешевша група - так звані "SUPER SAVER"-и. У цю групу входять тарифи із приставкою "супер". Найпоширеніші - "супер-апекс" і "супер-пекс". Ці тарифи мають дуже велику кількість обмежень, починаючи з "дедлайна" (Deadline), тобто крайній строк покупки квитка по такому тарифу (найчастіше зустрічається: за 21 день, за 14 днів, за 7, за 3 дня, і навпаки - не раніше 7 днів, не раніше 3- х днів) і кінчаючи так званими "Блэкаут" днями (Blackout days) - дні по яких, цим тарифом літати не можна.

Останнім часом помітне поширення одержали спеціальні пропозиції (Special Offers) і різні рекламні (Promotional) тарифи. Їхня поява пов'язане з бажанням авіакомпаній заповнити незавантажені рейси в міжсезоння, залучити пасажирів на нові рейси й збереження конкурентоспроможності на конкретному напрямку ринку. Мабуть, найбільший мінус цих програм - це їх непередбачуваність. Неможливо заздалегідь передбачити, яка авіакомпанія й на якому напрямку виступить зі спеціальною пропозицією, які будуть його терміни дії й вартість квитка. Тому інформація, що хтось, колись літав кудись за зовсім незначну суму, часто має тільки пізнавальний інтерес.

Тариф ПЕКС.

Термін дії цього авіаквитка, як правило, не перевищує трьох місяців.

По тарифу ПЕКС установлений мінімальний строк перебування в країні призначення. На деяких напрямках діє "правило неділі", тобто Ви повинні провести там ніч із суботи на неділю, а полетіти назад можна тільки в найближчу неділю або після нього. Умови бронювання, оплати й оформлення авіаквитка регламентовані спеціальними правилами.

Дата вильоту може бути змінена тільки після додаткової оплати (штрафу).

У випадку, якщо Ви не полетіли у встановлений термін зі своєї вини, гроші за невикористаний авіаквиток Вам не вертаються або вертаються за винятком установленого штрафу.

Тариф АПЕКС.

Термін дії авіаквитка - від менш одного до трьох місяців. Бронювання, оплата й оформлення авіаквитка регламентовані спеціальними умовами. На деяких напрямках обов'язково попереднє бронювання, причому авіаквиток повинен бути викуплений не пізніше певного строку до дня вильоту. Дати вильоту й прильоту фіксовані, як правило, їх неможливо змінити, але в деяких випадках можна поміняти дату зворотного вильоту в межах терміну дії тарифу з оплатою штрафу або переоформити авіаквиток від початкового пункту вильоту по більш високому тарифу, оплативши різницю в ціні.

Якщо Ви не полетіли у встановлений строк зі своєї вини, то гроші за невикористаний авіаквиток не вертаються, але вони, як правило, зараховуються при придбанні іншого авіаквитка по більш високому тарифу. Це залежить від напрямку перевезення й правил застосування тарифу АПЕКС для цього напрямку.

Варто відзначити, що складність алгоритму розрахунків у купі із проблемами сумісності різних авіакомпаній і систем резервування не дозволяє під час комп'ютеру дати прийнятний розв'язок або однозначну відповідь. У даній ситуації вирішальне значення буде мати професіоналізм і досвід оператора. Використовуючи власні знання міжнародних тарифів і методичку ручного розрахунку, оператор може добитися потрібного Вам результату. На жаль, високо професійних агентств не так багато не тільки в Україні, але й у світі.

У цілому тарифна політика авіакомпанії є ефективним інструментом в області комерційного управління авіакомпанії, що дозволяє формувати цінову політику, яка відповідає основним запитам підвищення прибутковості пасажирських авіап перевезень.

7.7 Міжнародні авіаційні тарифи

Неурядовим міжнародним органом, що займається питаннями координації тарифів і правилами їх застосування й розрахунків вартості перевезень, є Міжнародна Асоціація повітряного Транспорту (International Air Transport Association - IATA)

Для зручності розгляду й узгодження тарифів IATA розділила всю територію земної кулі на три тарифні Зони (рисунок 13.1):

Зона 1 - Північна й Південна Америка із прилягаючими островами; Зона 2 - Європа, Африка. Близький Схід і прилягаючі острови; Зона 3 - Азія. Австралія, Нова Зеландія й Океанія.

Крім того, усередині кожної тарифної Зони визначені окремі регіони (усього більш 30), де функціонують відповідні органи по координації тарифів. Процес узгодження й координації тарифів включає, таким чином відповідні дії авіакомпаній залежно від того, які регіони або Зони торкаються їхніх тарифів.

Важливим елементом процесу встановлення тарифів є розробка єдиних правил їх застосування й правил розрахунків вартості перевезення по складних маршрутах, що включають пункти трансферу й/або стоповера.

Сукупність взаємозалежних і логічно впорядкованих цін, установлених для розрахунків вартості за перевезення пасажирів по міжнародних повітряних лініях, а також умови й правила застосування тарифів, алгоритми розрахунків вартості перевезення, знижки, пільги й збори утворюють систему пасажирських авіатарифів.

У багатьох випадках за допомогою угод установлюються так звані "тарифні зони" (рисунок 13.1). Кожна зональна схема ґрунтується на тарифних поясах, відповідно до яких кожен клас тарифів повинен вписуватися в певні припустимі рамки, виражені у відсотках щодо певних "рівнів відліку", і відповідати певним тарифним умовам, усі ці параметри повинні бути визначені в ході переговорів між зацікавленими сторонами. Таким чином, створюються зони гнучкості, які відповідають умовам конкретних ринків. До угоди відносно застосовуваних тарифів на маршрутах, охоплених зональною схемою, авіакомпанії звичайно приходять на міжнародних форумах.

Розрізняють:

- галузеві тарифи (IATA), які признаються всіма перевізниками й застосовуються при продажі перевезень по маршрутах, що включають кілька ділянок, що обслуговуються рейсами декількох перевізників (INTERLINE)

- двосторонні тарифи, установлювані на двосторонній основі двома авіакомпаніями, що експлуатують одну лінію;

- тарифи перевізника, установлювані авіакомпанією для продажу перевезень тільки на свої рейси; такі тарифи застосовуються або тільки самим перевізником, або можуть бути відкриті для продажу іншими перевізниками і їх агентствами на рейси даної авіакомпанії.

IATA TRAFFIC CONFERENCE AREAS

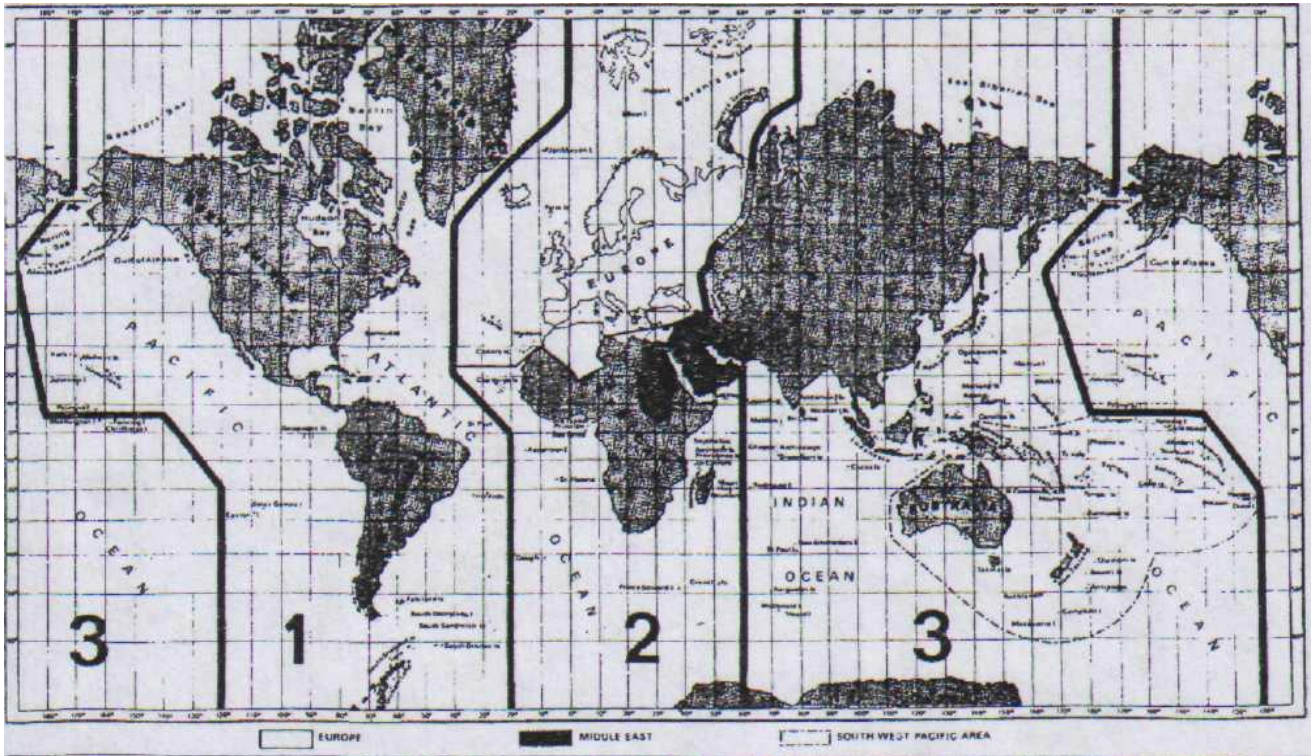


Рисунок 13.1- Тарифні зони ІАТА

Міжнародні пасажирські авіатарифи публікуються в спеціальних довідниках і розкладах міжнародних рейсів авіакомпаній і закладені в автоматизовані електронні системи бронювання й продажу перевезень.

Найбільш популярним і розповсюдженим тарифним довідником у Європі є РАТ (Passenger Airline Tariff). Довідник міжнародних авіаційних пасажирських тарифів РАТ є офіційним тарифним довідником, у якому представлені галузеві тарифи ІАТА. Довідник РАТ складається з 7 частин;

- 1) General Rules (публікується 4 рази в рік);
- 2) Eastern Hemisphere (EH) Fares and Fares Rules (публікується 4 рази в рік);
- 3) Western Hemisphere (WH) Fares (публікується 4 рази в рік);
- 4) Western Hemisphere (WH) Rules (публікується 4 рази в рік);
- 5) Maximum Permitted Mileage (MPM) (публікується 1 раз у рік у квітні);
- 6) Eastern Hemisphere (EH) Fares (публікується 8 раз у рік);
- 7) Western Hemisphere (WH) Fares (публікується 8 раз у рік).

Довідник має наступні розділи: визначення термінів, правила побудови й застосування тарифів, розшифрування приміток, позначених номерами в розділах довідника, пропорційні надбавки, опубліковані тарифи, коди міст, опубліковані маршрути відстані між аеропортами в милях, таблиця мильних надбавок, карта тарифних зон ІАТА. Пасажирські тарифи й збори встановлюються й публікуються у валюті країни початку перевезення або в доларах США.

Для побудови тарифів для перевезень, що складаються із двох і більш тарифних компонентів, або для порівняння тарифів, опублікованих у різних валютах, ІАТА ввела поняття нейтральної одиниці побудови тарифу, або NUC (Neutral Units of Construction).

Розрахунки тарифу проводиться в NUC, для чого тариф у місцевій валюті LCF (Local Currency Fare) переводиться в NUC за курсом переводу країни початку перевезення. Цей курс переводу називається ROE (IATA Rate of Exchange).

NUC не підлягають округленню. При одержанні тарифу в NUC залишаються два знаки після коми, інші цифри опускаються.

Кожна місцева валюта (LCF - Local Currency Fare) має свій порядок округлення й кількість одиниць після коми. Таблиця курсів переведення й правила округлення для валют у довіднику РАТ.

В РАТ опубліковані тарифи від пунктів відправлення до пунктів призначень (різними шрифтами), усі пункти розташовуються за алфавітом у колонку "From/to".

Пункт відправлення містить два види інформації:

- трибуквене кодове позначення (у дужках);
- найменування країни, де цей пункт перебуває.

У колонку "Max. mileage" зазначена максимальна дозволена відстань у милях (Maximum Permitted Mileage - МРМ), яка встановлено для будь-яких маршрутів між зазначеними пунктами по опублікованому тарифу. Якщо МРМ залежить від глобального напрямку, то для даного глобального напрямку зазначений двохлітерний код, наприклад:

- AP - між зонами 2 і 3 через Атлантичний і Тихий океани;
- AT - між зонами 1 і 2/3 через Атлантику;
- EN - між зонами 2 і 3 через східну півкулю (усередині зон 2 і 3);
- FE - між Росією в Європі/Україною в пункти 3- й зони (але не Японія/Корея);
- PA - між зонами 3 і 1 через Тихий океан;
- PN - між Південною Америкою й Сходом Тихого океану через Північну Америку, але не через Північну або Центральну частини Тихого океану;
- RU - між Росією в Європі й зоною 3 без зупинки між Росією в Європі і Японією/Кореєю, але не через інші країни в Європі;
- SA - між Аргентиною/Бразилією/Чилі/Парагваєм/Уругваєм і Південно-східною Азією через Атлантичний океан тільки через пункти в Центральній Африці, Південній Африці, островами Індійського океану або прямо;
- TS - через Сибір, між зонами 2 і 3 з ділянкою, що не мають зупинки між Європою і Японією/Кореєю;
- WH - усередині західної півкулі.

У колонку "Fare type" вказуються типи тарифів; іноді вони можуть супроводжуватися кодами сезонності:

YL - економічний клас, сезонний тариф нижчого рівня;

YH - економічний клас, сезонний тариф вищого рівня.

Стовпчик "Notes" містить номери приміток до конкретного спеціального або пільгового тарифу.

Стовпчика NUC "OW" і "RT" вказують тарифи в один кінець (One Way) і "Туди й назад" (Round Trip) у нейтральних конструктивних одиницях (Neutral Units Of Construction - NUC), NUC не є валютою й використовується тільки для конструювання тарифів.

У колонку "Routing" зазначені кодові найменування глобальних напрямків (EN, TS, AT, AP і ін.).

У двох останніх колонках "OW" і "RT" зазначені тарифи в місцевій валюті, кодове позначення якої розміщується під цими двома колонками.

9 ТЕМА 8 ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ ДІЯЛЬНОСТІ АВІАПІДПРИЄМСТВ

ПЛАН

- 8.1 Економічна сутність доходів авіапідприємств
- 8.2 Визначення доходів авіакомпанії
- 8.3 Показники економічної ефективності роботи авіакомпанії
- 8.4 Визначення й класифікація доходів аеропорту
- 8.5 Оцінка ефективності функціонування аеропорту
- 8.6 Визначення доходів підприємств по використанню повітряного простору й управлінню повітряним рухом (ВПП і УПР)

8.1 Економічна сутність доходів авіапідприємств

Чільну роль для розвитку ринкових умов у галузі визначають методи формування доходів авіапідприємств і цін в умовах ринкової економіки.

Доходи підприємств формуються за рахунок виторгу від реалізації продукції й надання послуг, бюджетних інвестицій, цільових субсидій, позикових засобів і інших надходжень, передбачених підприємством.

Плановані доходи можна розділити на дві частини. Доходи, сформовані з виторгу й поза реалізаційними доходами.

Виторг являє собою суму від реалізації послуг за продажною ціною. Вона містить у собі собівартість зробленої й реалізованої продукції, а також плановий прибуток.

Позареалізаційні доходи, є побічними фінансовими надходженнями підприємства. Вони безпосередньо не пов'язані з його виробничою діяльністю (дивіденди від вкладених або придбаних акцій і інших цінних паперів, штрафи, отримані від контрагентів, пені, неустойки, відсотки за зберігання засобів у банку, і інші, не плановані доходи).

Якщо авіапідприємство займається реалізацією не тільки своєї продукції, але й реалізацією авіап перевезень інших авіакомпаній, то його дохід не буде дорівнювати виторгу:

$$D_{AK}^{\Sigma} = B_{AK} + D_{AK} - K_{\text{парт}}^{\%} - D_{\text{парт}} + K_{\text{парт}}^{\%}, \quad (8.1)$$

де: D_{AK}^{Σ} - загальний дохід від перевезень авіакомпанії;

B_{AK} - виторг, тобто кошти авіакомпанії, отримані від продажу своїх послуг;

D_{AK} - кошти авіакомпанії, отримані від продажу її послуг партнерами;

$K_{\text{парт}}^{\%}$ - відсоток відрахування партнераві за продані перевезення авіакомпанії;

$D_{\text{парт}}$ - кошти партнера, отримані від продажу його послуг авіакомпаній;

$K_{\text{парт}}^{\%}$ - відсоток відрахування авіакомпанії за продані перевезення партнера.

Виторг авіакомпанії буде рівний її доходам у випадку, якщо це, наприклад, чартерна авіакомпанія, яка сама займається реалізацією тільки своєї продукції й не має поза реалізаційними доходами.

В умовах розвиненої ринкової економіки ціна на авіаційну продукцію залежить від ряду факторів: попиту, пропозиції, витрат виробництва, конкуренції і т.д. При цьому існує тісний взаємозв'язок, обумовлений низкою економічних законів, між цими факторами й ціною.

Основним економічним законом є закон попиту, який показує, що за інших рівних умов зниження ціни веде до відповідного до зростання попиту, тобто між ціною й попитом на продукцію авіапідприємства є зворотний зв'язок. Закон пропозиції встановлює прямий зв'язок між ціною й кількістю пропонованих виконавцями робіт і послуг.

Існує ряд нецінових факторів, які впливають як на рівень попиту, так і на рівень пропозиції.

Основними неціновими факторами для попиту є наступні:

число споживачів на ринку авіа продукції, грошові доходи споживачів, потреба покупця в даному виді авіа продукції, ціни на взаємозамінні роботи й послуги, переваги й зміни думок споживачів, викликані рекламою або технологічними змінами у вигляді появи на ринку нової послуги, підвищення її якості і т.д.

З основних нецінових факторів пропозиції можна назвати такі: ціни на ресурси, технологія виробництва, податки й дотації, число виконавців робіт і послуг на ринку, ціни на взаємозамінні роботи й послуги.

Система продажу, бронювання перевезень, обслуговування пасажирів в аеропорту й на борті літака є основними складовими так званого "споживчого сервісу", що виявляє величезний вплив на положення авіакомпанії на ринку. У випадку регульованого ринку це часто єдиний шлях конкурентної боротьби.

Одним з найбільш діючих методів оптимізації пасажиропотоку з метою одержання максимально можливого прибутку є YIELD-MANAGEMENT, спрямований на підвищення суми доходу, отриманого з кожного рейсу.

Yield - це дохід, що приходить на 1 пасажиро-кілометр.

Yield-management дозволяє авіакомпанії:

- збільшити обсяг одержуваного від рейсу прибутку за рахунок продажу квитків бізнесменам в останню хвилину;

- широко використовувати систему знижок для стимулювання попиту й заповнення порожніх місць у літаку без істотного зниження середнього фактичного доходу, одержуваного від перевезення 1 пасажирів;

- знижує ймовірність відмови від місця пасажиром із квитком при перевантаженні й подвійному бронюванні, що можливо при контролі бронювання й мінімізації ризику мати порожні крісла за рахунок резервування достатньої кількості місць для пасажирів, що здобувають квиток в останній момент по високих тарифах, і продажу інших місць по тарифах зі знижками. Проблема полягає в тому, що потрібно збалансувати вимоги до середнього завантаження рейсу, розподілити місця на рейсі для продажу протягом усього періоду зі знижками й для продажу по повному тарифу в останній момент. По кожному рейсу залежно від структури пасажиропотоку повинна бути створена своя "викрійка", визначена кількість місць продажу по кожному тарифу.

14.2 Визначення доходів авіакомпанії

Авіакомпанії здійснюють безпосереднє перевезення пасажирів, пошти, вантажів по повітряній лінії, протягом року. У цьому випадку дохід, одержуваний від продажу річного обсягу виконаних пасажирських, вантажних і поштових перевезень на внутрішніх і міжнародних лініях при виконанні регулярних і замовлених (чартерних) рейсів, буде доходом від авіаційної діяльності. На формування доходів з основної, тобто авіаційної діяльності, впливає величина тарифу.

Тариф на перевезення пасажирів цивільною авіацією розраховується залежно від вартості рейсу, рівня рентабельності й податку на додану вартість, а також пасажиромістності й коефіцієнта зайнятості крісел i -го типу повітряного судна.

$$T_{АП} = \frac{C_p \times (1 + p) \times b}{N_{КР} \times \gamma}, \quad (8.2)$$

де: C_p – витрати на виконання рейса;

p – коефіцієнт, який враховує рівень рентабельності;

b – коефіцієнт, який враховує ставку ПДВ (= 1.20);

$N_{КР}$ – кількість кресел на ПС;

γ – коефіцієнт використання пасажирських крісел.

Річний дохід ($D^{PЧ}$) визначається, як добуток тарифу за перевезення ($T_{АП}$) і кількості перевезень за рік ($Q^{PЧ}$).

Доходи по авіалінії (рейсу) від перевезення пасажирів, платного багажу й вантажів по перевізних документах авіакомпанії й іноземних авіакомпаній визначаються на основі офіційних тарифів з урахуванням надаваних знижок; тарифів, погоджених на двосторонній основі; пільгових тарифів і кількості перевезень по застосовуваних тарифах.

Доходи від перевезення пошти на МПЛ на даному етапі визначаються на основі встановлених тарифів у гривнях (розрахунки в інвалюті здійснюються між поштовими відомствами країн) і кількості перевезеної або планованої до перевезення пошти.

Доходи авіалінії складаються з доходів від рейсів за розкладом і додаткових рейсів.

Планування доходів по авіалінії (регулярному рейсу авіакомпанії) проводиться на основі прогнозування перевезень по окремих авіалініях з урахуванням структури перевезень по видах, застосовуваних тарифах, групах валют і ін.

Розрахунки доходів авіалінії (рейсу) на базі прогнозу перевезень може виконуватися з використанням розрахункових дохідних ставок по видах перевезень (тарифів), і групам валют базового періоду з урахуванням впливу різних факторів у плановому періоді.

У загальній сумі доходів авіалінії (рейсу) не враховуються результати взаєморозрахунків авіакомпаній по ПУЛУ, окремих комерційних угодах авіакомпанії й т.п., розглянутим окремо.

При використанні пільгових тарифів розцінка пасажирських перевізних документів може проводитися на певному етапі для обліку доходів авіалінії на основі офіційних дільничних і коригувальних розрахункових коефіцієнтів. Розцінка вантажної перевізної документації при продажі по пільгових тарифах може також проводитися на основі офіційних тарифів з урахуванням дозволених знижок.

Доходи авіаліній спільної експлуатації при використанні ПС обох авіапідприємств визначаються в тому ж порядку, що й для регулярних ліній. При цьому не враховуються результати взаєморозрахунків авіапідприємств по доходах, компенсаційних виплатах, які розглядаються окремо (за експлуатаційні періоди й у цілому по всій мережі ліній).

При використанні ПС одного партнера на авіалініях спільної експлуатації доходи авіалінії визначаються умовами угоди (враховуються також особливості взаєморозрахунків по витратах).

Доходи пасажирських і вантажних чартерних рейсів визначаються, виходячи з вартості літної години й нальоту годин по типах ПС (або вартості парного рейсу й кількості рейсів) за контрактом або договору. Окремо враховуються доходи від можливого довантаження чартерних рейсів.

У цей час на авіапідприємствах користуються автоматизованою системою, що дозволяє забезпечувати облік доходів від перевезення пасажирів, вантажів і пошти. У системі забезпечений по рейсовий (по сегментний) облік доходів на дату надання послуги, а також розрахунки доходів по неопрацьованим (незакритим) рейсам (сегментам) на основі динамічно формованої середньої дохідної ставки. Існує можливість гнучкої системи формування різних ставок по доходах: по країнах, маршрутах, ділянках, рейсам, групі рейсів, типам повітряних суден, бланкам строгої звітності, тарифам.

До 20% усіх доходів авіакомпанія може одержувати від продажу додаткових послуг, тобто від виконання неавіаційних видів робіт. До них відносяться: доходи навчально-тренувального центру, комбінату борт-харчування, магазинів безмитної торгівлі (за умови, що УТЦ, комбінат борт-харчування, магазин входять у структуру авіакомпанії), продаж страхових полісів, лотерейних квитків, місць у готелях, додаткове харчування на борту, оренда автомобілів, збори за наднормативний багаж, реалізацію рекламних площ у літаках і багато чого іншого. Усе це не менш важлива складова доходів авіакомпанії, як і самі авіаперевезення.

8.3 Показники економічної ефективності роботи авіакомпанії

Перехід до ринкових відносин вимагає нових підходів до визначення шляхів підвищення ефективності виробництва, зміни в основних методах економічного управління, використання в управлінні методів сучасного маркетингу.

Маркетингові методи управління сприяють розширенню можливостей економічного аналізу, виявленню резервів, аналізу тенденцій, обґрунтуванню управлінських рішень і впровадженню факторного аналізу. Особливу роль має проведення ситуаційного аналізу із застосуванням маркетингового методу прибутковості як співвідношення витрат і отриманих результатів, здійснюваного періодично. Слід зазначити, що формування маркетингової політики базується, як правило, на оперативному аналізі витрат виробництва, що вимагає в умовах інфляції щомісячних коригувань розрахунків експлуатаційних витрат (у т.ч. перерахування ресурсів з урахуванням установлення індексації цін) для одержання реальних результатів і обґрунтованості управлінських рішень.

Цілям проведення ситуаційного аналізу служить уведення систематичної оцінки ефективності експлуатації окремих авіаліній (у т.ч. порівнянності результатів і аналізу тенденцій) з використанням показників ефективності роботи на ПЛ.

Для маркетингових методів аналізу характерним є віднесення доходів до періоду, у якому вони повинні бути отримані, і облік витрат за період, коли вони понесені, тобто забезпечення відповідності доходів і витрат за той самий звітний період (метод нарахувань або нарахованих рахунків, який використовується у практиці країн - членів ІСАО).

Для цього періоду в нових умовах господарювання рекомендується використання наступних показників ефективності експлуатації окремих авіаліній:

- прибуток (збитки) від експлуатації ПС на розглянутій авіалінії в гривнях і іноземній валюті (у доларах США для забезпечення еквівалентності різних іноземних валют, по групах валют),

обумовлена як різниця між доходами від усіх видів перевезень і експлуатаційними витратами на авіалінії в гривнях і іноземній валюті, розглянуті роздільно по групах валют;

- приватний показник валютної ефективності, обумовлений як відношення валютного прибутку до валютних витрат, у вигляді коефіцієнта, що характеризує віддачу за одиницю витрачених валютних засобів (з можливостями диференційованих підходів, враховуючи особливості структури комерційних перевезень на окремих міжнародних авіалініях), на перехідний період.

В умовах, порівнянних з результатами роботи підприємства (на основі порядку перерахування іноземної валюти в гривні для цілей бухгалтерського обліку або іншого встановленого порядку) показники абсолютного економічного ефекту й відносної ефективності мають наступне вираження:

- прибуток (збитки) - усього, у т.ч. у гривнях і іноземній валюті (з перерахуванням різних іноземних валют у гривні, згрупованих як вільно конвертована, замкнена, розрахунки по клірингу);

- рентабельність авіалінії, одержувана у відсотках розподілом загальної суми прибутку (у єдиній валюті - гривнях) на експлуатаційні витрати (загальну суму в єдиній валюті - гривнях) по авіалінії.

Середній рівень рентабельності по авіалініях звичайно не перевищує 5-7%, а інколи 1,5 % вважається допустим рівнем. Існують авіалінії, де компанії літають зі збитком, тобто рентабельність негативна. Як правило, це внутрішні авіалінії, де негативна рентабельність обумовлена економічними, політичними, географічними й іншими факторами.

Вибір рівня рентабельності для окремої авіалінії визначається напрямком авіалінії, попитом, якістю надаваних послуг, включаючи комфорт пасажирського салону, конкуренцією.

Рентабельність рейсів не може служити критерієм прийняття рішень, тому що не відображує стратегічних пріоритетів авіакомпанії, її місії й бачення майбутнього.

Критеріями оцінки привабливості маршрутів є розмір ринку, динаміка росту ринку, рівень дохідної ставки, потенціал росту дохідної ставки, вплив на інші маршрути (транзит).

Критерії позиції авіакомпанії такі: частка ринку, частка українських пасажирів, комерційні права, рівень/сила конкуренції, наявність код-шерінгових і блокових угод, синергетичні ефекти на рівні мережі.

Для оцінки кожного маршруту спочатку розраховують його прибуток і рентабельність у діючих умовах, а потім при різних сценаріях розвитку подій. Після визначення впливу маршруту на прибутковість мережі в цілому керівництво авіакомпанії ухвалює підсумкове рішення про продовження або припинення польотів по повітряній лінії.

Прагнення збільшити прибутковість привело провідні іноземні авіакомпанії до свідомого скорочення маршрутів, збільшенню частот польотів по діючих лініях і відмові від багатоплечих рейсів.

У міжнародній діловій практиці широко застосовується показник норми прибутку, що представляє собою відношення прибутку до вкладеного в справу капіталу - підсумку бухгалтерського балансу. Середнім його рівнем є 16-17%. Але для авіакомпаній як правило, результативність роботи становить 5 - 10 %. За даними організації ІКАО результативність міжнародних авіаперевізників у середньому становить 5 %. При невеликих обсягах авіаперевезень авіакомпанія змушена підвищувати тариф за авіаперевезення, що надалі приводить до скорочення авіаційних робіт або до банкрутства.

Так, наприклад, показники ефективності роботи авіакомпаній варіюються в значній мірі залежно від регіону. Дані за 2015 рік: найвища рентабельність - у північноамериканських авіакомпаній (9,5% або 22,48 долара прибутку на пасажирів). Африканські перевізники в мінусі: їх результат рівний - 2,1% (3,84 долара збитку на пасажирів). Рентабельність європейського повітряного транспорту зафіксовано на рівні 3,5%, що відповідає в середньому 7,55 долара прибутку на пасажирів.

Групування інформації за статтями доходів і витрат авіапідприємства дозволяє зробити аналітичну оцінку змін у динаміці і за структурою за ряд років в цілому й за окремими міжнародними авіалініями у вартісному еквіваленті (табл. 8.1).

Таблиця 8.1

Аналіз прибутків й збитків умовної авіакомпанії в динаміці років

Показники	2018		2019		2020		2021	
	доларів США, тис.	%	доларів США, тис.	%	доларів США, тис.	%	доларів США, тис.	%
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Доходи								
1 Регулярні перевезення	37210	88,6	46549	99,3	40051	92,3	36955	88,3
1.1 Пасажири	36741	85,1	44760	95,5	38310	88,3	34754	83,0
1.2 Платний багаж	287	0,7	71	0,2	50	0,1	85	0,2
1.3 Вантаж, терміновий вантаж і дипломатичний багаж	1115	2,7	1718	3,7	1620	3,7	2010	4,8
1.4 Пошта	67	0,2	0	0	71	0,2	96	0,2
2 Нерегулярні перевезення	387	0,9	-	-	3276	7,5	2717	6,5
2.1 Пасажири й платний багаж	154	0,4	-	-	3276	7,5	2717	6,5
2.2 Вантаж (вкл. терміновий вантаж і дипломатичний багаж)	234	0,6	-	-	-	-	-	-
3 Побічні доходи	4406	10,5	320	0,7	60	0,1	2719	5,2
3.1 Діяльність, що відноситься до повітряної	-	0	320	0,7	45	0,1	-	-
3.2.1 Інші побічні доходи (чистий дохід)	4406	10,5	-	0,1	16	0	-	-
4 Загальна сума експлуатаційних доходів	42003	100	46869	100	43386	100	41850	100
Витрати								
5 Виробництво польотів	14728	33,8	14730	32,7	17198	37,7	17636	39,8
5.1 Зарплата членів літного екіпажу й витрати на них	309	0,7	1075	2,4	810	1,8	974	2,2
5.2 Авіаційне паливо й мастильні матеріали	3600	8,3	5261	11,7	5358	11,7	4493	10,1
5.3 Страхування літного встаткування й незастраховані збитки	1077	2,5	1283	2,8	738	1,6	727	1,6
5.4 Оренда літного встаткування	6413	14,7	6936	15,4	9911	21,7	11120	25,1
5.5 Підготовка членів літного екіпажу	239	0,5	146	0,3	155	0,3	187	0,4
5.6.1 Інші літні витрати	3090	7,1	29	0,1	226	0,5	135	0,3
6 ТО й ремонт	2830	6,5	4157	9,2	2775	6,1	2357	5,3
7 Зношування й амортизація	137	0,3	212	0,5	27	0,1	128	0,3
7.1 Звичайне зношування літного встаткування	-	0	212	0,5	0	0	-	-
7.2 Звичайне зношування наземного майна й устаткування	137	0,3	-	0	27	0,1	128	0,3
7.3 Надлишкове зношування (з перевищенням вартості)	-	-	-	-	-	-	-	-
7.4 Амортизація витрат на розвиток і до експлуатаційних витрат	-	-	-	-	-	-	-	-
7.5 Підготовка членів літного екіпажу	-	-	-	-	-	-	-	-
8 Збори із клієнтів і аеродромні витрати	12486	28,7	16123	35,7	10431	22,9	9678	21,9
8.1 Збори за посадку й пов'язані із цим аеродромні збори	7482	17,2	5977	13,3	5895	12,9	5146	11,6
8.2 Збори за використання маршрутних засобів	4041	9,3	4759	10,6	4317	9,5	4227	9,5
8.3 Аеродромні витрати	962	2,2	5387	11,9	218	0,5	305	0,7
9 Обслуговування пасажирів	2934	6,7	2515	5,6	2897	6,3	2758	6,2
10 Оформлення квитків, продаж і реклама	1463	3,4	3478	7,7	3330	7,3	4447	10,0
11 Витрати загального характеру й адміністративні витрати	7971	18,3	3892	8,6	5420	11,9	4514	10,2
12 Інші експлуатаційні витрати	1005	2,3	0	0	3550	7,8	2755	6,2
13 Загальна сума експлуатаційних витрат	43554	100	45106	100	4562,7	100	44273	100
14 Експлуатаційний дохід	-1551	-	1763	0,4	-2241	-	-2423	-
Неексплуатаційні статті								
15 Списання майна й устаткування	-	-	-	-	-	-	-	-
16 Відсотки	-	-	16	0,0	-653	-	-1912	-
17 Надходження із суспільних фондів, які не зазначені в інших статтях (усього)	-	-	-	-	-	-	-	-
17.1 Прямі субсидії	-	-	-	-	-	-	-	-
17.2 Інші надходження	-	-	-	-	-	-	-	-
18 Дочірні компанії	-	-	-	-	-	-	-	-
19 Інші неексплуатаційні статті	-	-	-	-	1883	0,4	569	0,1
20 Прибуток або збиток	-	-	16	0,0	1231	0,3	-1343	-
21 Прибуток або збиток до відрахування прибуткового податку	-1551	-	1779	0,4	-1010	-	-3766	-

8.4 Визначення й класифікація доходів аеропорту

Аеропорти є ключовими об'єктами транспортної інфраструктури, які обслуговують вантажопотоки й перевезення пасажирів між географічно вилученими регіонами, поєднуючи центри ділової активності в єдиний економічний простір.

Власними джерелами фінансування, аеропорти можуть розпоряджатися лише в тому випадку, коли в них є позитивний кінцевий фінансовий результат, тобто отримані доходи перевищують витрати підприємства.

Доходи аеропортів, також як і авіакомпаній складаються з доходів від авіаційної й неавіаційної діяльності.

У цей час доходи від неавіаційної діяльності в аеропортах полягають: з орендної плати за здачу площ; відсотків від виторгу магазинів, ресторанів, кіосків, перукарень і інших підприємств, що розташувалися на території аеропорту; надання додаткових послуг типу: надання залу підвищеної комфортності, послуги із проходження прискореної реєстрації й посадки на рейс; від

надання непрофільних послуг: замовлення таксі в аеропорту, паркування автомобіля в аеропорту, розміщення в готелі (аероготелі). Доходи від неавіаційних послуг не тільки є складовою частиною бюджету аеропорту, але й мають значний потенціал для росту. На даний момент - комерційна (неавіаційна) діяльність приносить аеропортам 48 % доходів.

Доходи від авіаційної діяльності складаються з аеропортових зборів і тарифів. Аеропортові збори й тарифи за наземне обслуговування встановлюються й стягуються за обслуговування повітряних суден в аеропортах, громадян або юридичних осіб, зареєстрованих на території держави, при виконанні ними регулярних і нерегулярних польотів на внутрішніх повітряних лініях, міжнародних повітряних лініях і робіт у галузях економіки.

Аеропортові збори й тарифи формуються за обслуговування повітряних суден на цивільних аеродромах і аеропортах відповідно до вимог і правилами, які прийняті в цивільній авіації.

Оскільки статті доходів можуть бути зазначені у звіті про доходи й витрати, нижче приводиться їхній перелік, який можна вважати за необхідне для забезпечення адміністрації аеропорту необхідними даними (зазначені статті не є вичерпним переліком різних джерел доходу).

Надходження від авіаперевезень:

Збори за посадку (включаючи збори за користування світлосигнальним устаткуванням, захід на посадку й диспетчерське обслуговування)

Збори за обслуговування пасажирів

Збори за обробку вантажів

Збори за користування місцями стоянки й ангарами

Збори за забезпечення безпеки

Збори за шум

Інші збори за обслуговування авіаперевезень

Загальні надходження від авіаперевезень

Надходження від наземного обслуговування

Надходження від неавіаційної діяльності:

Концесії на поставку авіаційного палива й масел (включаючи збори за право заправлення)

Ресторани, бари, кафетерії й поставка продовольства.....

Магазини безмитної торгівлі

Паркування автомашин

Інші концесії й комерційна діяльність аеропорту

Орендна плата

Інші надходження від неавіаційної діяльності.....

Разом надходжень від неавіаційної діяльності.....

Доходи від банківських і грошових операцій.....

Дотації й субсидії

Інші надходження

Усього по статтях надходжень.....

У нижченаведених пунктах говориться про те, що слід включати в окремі статті доходів.

Доходи від обслуговування авіаперевезень

Збори за посадку (включаючи збори за користування світлосигнальним устаткуванням і за диспетчерське обслуговування). У дану статтю включаються збори й платежі, що стягуються за користування ЗПС, руліжними доріжками й перонами, включаючи відповідне світлосигнальне встаткування.

Збори за обслуговування пасажирів. Сюди включаються збори за обслуговування пасажирів і інші збори, що стягуються за користування пасажирським аеровокзалом і іншими засобами обслуговування пасажирів (наприклад, за пасажирів, що роблять посадку або висадження).

Збори за обробку вантажів. Сюди включаються збори за обробку вантажів і інші збори, що стягуються відносно вантажу за користування аеропортовими вантажними зонами й засобами обробки вантажів.

Збори за користування місцями стоянки й ангарами. Ця стаття включає збори, що стягуються з експлуатантів повітряних суден, за розміщення повітряних суден на місцях стоянки в приналежних аеропорту ангарах, включаючи орендну плату за здачу таких ангарів в оренду експлуатантам повітряних суден. Збори за буксирування, якщо вони стягуються, також слід включати в дану статтю вступів.

Збори за забезпечення безпеки. У дану статтю включаються збори й платежі, що стягуються за забезпечення безпеки аеропортом з метою захисту пасажирів і інших осіб аеропорту, повітряних суден і іншої власності.

Збори за шум. Ця стаття включає збори за зниження рівня шуму й превентивні заходи.

Інші збори за обслуговування авіап перевезень. У дану статтю включаються всі інші збори й платежі, що стягуються з експлуатантів повітряних суден, за інші надавані в аеропорті засоби й обслуговування, пов'язані з експлуатацією повітряних суден.

Доходи від наземного обслуговування

До цієї статті відносяться збори й платежі, що стягуються з експлуатантів повітряних суден за користування засобами й службами, забезпечувані аеропортом для наземного обслуговування повітряних суден. Слід зазначити, що в більшості аеропортів наземне обслуговування в основному здійснюється однією або декількома авіакомпаніями, або спеціальним підприємством (підприємствами) по наземному обслуговуванню. В останньому випадку, аеропорт буде вводити концесію й/або орендну плату, які повинні включатися як доходи від неавіаційної діяльності.

Доходи від неавіаційної діяльності

Концесії на поставку авіаційного палива й масел (включаючи збори за право заправлення). Ця стаття відноситься до всіх концесійних зборів, включаючи будь-які збори за право заправлення, які виплачують нафтові компанії за право продажу авіаційного палива й мастильних матеріалів в аеропорту. Доходи від концесії на станції обслуговування автомашин, включаючи продаж автомобільного палива й масел, повинні заноситися в статтю доходів "Інші концесії й комерційна діяльність аеропорту".

Ресторани, бари, кафетерії й поставка продовольства. Ця стаття включає платежі й збори, внесені комерційними підприємствами або іншими установами за право експлуатувати в аеропорту ресторани, бари, кафетерії й поставляти продовольство, включаючи поставку бортхарчування. Сюди також включаються будь-які надходження, отримані від будь-якої такої діяльності, здійснюваної аеропортом.

Магазини безмитної торгівлі. Ця стаття включає платежі й збори, внесені комерційними підприємствами або іншими установами за право експлуатувати в аеропорту магазин (магазини) безмитної торгівлі або такого магазину поза аеропортом з метою доставки товарів для продажу в аеропорту. Сюди включаються будь-які надходження, отримані від будь-якої такої діяльності, здійснюваної самим аеропортом.

Паркування машин. Ця стаття включає платежі й збори, внесені комерційними підприємствами або іншими установами за право експлуатувати в аеропорту засоби, призначені для паркування автомашин. Сюди включаються будь-які надходження, отримані від таких засобів, експлуатованих самим аеропортом.

Інші концесії й комерційна діяльність аеропорту. У дану статтю включаються будь-які концесійні збори, виплачувані комерційними підприємствами або іншими установами за право продажу товарів і послуг в аеропорту, за винятком згаданих вище зборів (таких як орендна плата за автомашини, збори за право здійснення банківських операцій і обмін валюти). Також включаються будь-які доходи, отримані від комерційної діяльності (магазини або обслуговування), здійснюваної самим аеропортом, і не згадані вище. Сюди також відноситься вхідна плата, що стягується з публіки за доступ у зони, що представляють особливий інтерес (наприклад, оглядові майданчики аеровокзалу), або за екскурсії по аеропорту.

Орендна плата. Дана стаття відноситься до орендної плати за використання приналежних аеропорту приміщень, землі й устаткування, така орендна плата повинна включати суми, виплачувані експлуатантами повітряних суден за приналежні аеропорту приміщення, засоби й служби (наприклад, стійки реєстрації, квиткові каси й адміністративні приміщення), які не відносяться до зборів, охоплених по статті "авіаційні перевезення".

Інші надходження від неавіаційної діяльності. Дана стаття відноситься до всіх інших надходжень, які аеропорт може одержувати в результаті діяльності неавіаційного характеру.

Сюди також включаються виплати, отримані аеропортом за такі послуги, як опалення, кондиціонування повітря, освітлення, водопостачання, прибирання приміщень і використання телефонів, якщо вони не включені в збори за оренду й концесії, а також за послуги, надавані неавіаційними підприємствами, що перебувають за межами аеропорту.

Доходи від банківських і грошових операцій

Ця стаття включає будь-які доходи, отримані від банківських і грошових операцій, таких як процентний дохід на банківські рахунки, казначейські векселі, короткострокові боргові зобов'язання й інші подібні доходи. Отримані відсотки можуть бути відняті з виплачених відсотків, щоб одержати витрати на виплату чистих відсотків, які потім відображуються як стаття витрат.

Дотації и субсидії

Дана стаття охоплює будь-які платежі, що не вимагають відповідної передачі фінансових коштів або надання відповідних послуг. Вони можуть включати платежі держави для оплати послуг, які звільняються від зборів, або для повної оплати надаваних послуг деяким споживачам.

8.5 Оцінка ефективності функціонування аеропорту

Для ефективного функціонування аеропортів необхідно, щоб вони могли самі оцінювати свою діяльність. Зокрема, керівництво аеропорту повинне бути здатне аналізувати діяльність, зміни, що відбуваються, визначати області, яким треба приділити увагу й ухвалювати вчасно заходи щодо виправлення положення. Оцінка діяльності допомагає також аеропортам у підготовці реальних планів на майбутнє й у встановленні конкретних цілей по окремих напрямках. Основна мета цих заходів полягає в оцінці діяльності однієї аеропортової організації. Невідповідність між різними аеропортами настільки велика, що робити спробу порівняння важко і якоюсь мірою небезпечно.

Основними критеріями для вибору показників діяльності аеропорту можуть бути:

- можливість досить легко одержувати дані протягом короткого проміжку часу після події;
- ці дані повинні бути досить прості, щоб їх можна було зрозуміти неспеціалістам, які можуть не займатися повсякденним керуванням аеропортом, але беруть участь у прийнятті рішень, що стосуються його діяльності;
- отримані дані не повинні бути піддані впливу факторів, що не є основними стосовно діяльності аеропорту;
- можливість забезпечення широкого охоплення різних аспектів діяльності аеропорту.

При визначенні конкретних оцінок слід враховувати організаційну структуру аеропорту. Інакше кажучи, керівники окремих служб аеропорту повинні знати, що оцінюється в зонах відповідальності. Таким чином, усувається потенційне заперечення у відношенні того, хто повинен вживати виправних заходів, якщо система оцінок припускає необхідність проведення їх. Система оцінки ефективності функціонування аеропорту повинна бути складовою плану його діяльності, а не чимсь, нав'язаним після складання плану.

Основними одиницями виміру продукції аеропорту є кількість пасажирів, злітно-посадочні операції й тоннаж обробленого вантажу. Необхідно відокремлювати обсяги транзитних пасажирів.

Іншими основними одиницями діяльності аеропорту є фінансові показники. Вони включають, насамперед, дохід, який повинен бути розділений на авіаційний і неавіаційний.

В інструктивних рекомендаціях ІКАО ефективність функціонування, пропонується оцінювати за допомогою наступних коефіцієнтів:

- дохід на пасажирів;
- витрата на пасажирів;
- виробничий прибуток на пасажирів;
- авіаційний дохід на пасажирів;
- неавіаційний дохід на пасажирів;
- кількість пасажирів на одного службовця;
- дохід на одного службовця;
- капітальні витрати на пасажирів;
- нетто-активи на одного службовця.

У вітчизняній практиці оцінки ефективності функціонування аеропортів цей перелік слід доповнити наступними:

- відсоток міжнародних відправлень вантажів і пасажирів;
- вантажні відправлення;
- приведені відправлення аеропорту й ін.

Ці показники більш повно враховують особливості функціонування аеропортів України.

Досліджене значення має філософське осмислення поняття ефективності функціонування аеропорту в ринкових або перехідних умовах.

Категорія "ефективність" має складну систему визначення, у якій, в основному, є присутнім вплив досліджень і праць командної економіки.

До останнього часу з поняттям "економіка аеропорту" або "ефективність функціонування аеропорту" були незнайомі, тому що ці підприємства були госпрозрахунковим підрозділом об'єднаного авіазагону. У цьому випадку розглядалася внутрішньогосподарська ефективність аеропорту з домаганнями на частину фондів заохочення й соціально-культурного розвитку.

В умовах економічно і юридично незалежного функціонування аеропорту, внутрішньогосподарські методи оцінки непридатні. При розробці методів оцінки ефективності функціонування аеропорту й визначення як нової економічної категорії слід урахувувати особливості цього підприємства в загальній авіаперевізній системі.

З урахуванням цих особливостей під поняттям "економічна ефективність функціонування аеропорту" (як нової економічної категорії) слід розуміти економічно незалежний і стійкий стан підприємства, постійно й регулярно взаємодіючий з іншими суб'єктами перевізного процесу, при здійсненні оптимальних обсягів комерційних і технічних операцій, певною системою економічних показників, які в сукупності визначають цей ефективний стан.

Особливості методичних підходів по оцінці ефективності функціонування аеропортів і визначення їх оптимальної структури полягають у наступному:

- при аналізі й оцінці використовуються обмеження частини економічних і фінансово-бухгалтерських показників;
- у порівняльному аналізі й оцінці використовується система питомих економічних і натуральних показників;
- при оцінці враховуються не тільки пасажирські, але й вантажні перевезення, по так званому приведеному відправленню вантажів і пасажирів;
- інтегральний показник розраховується за допомогою різних систем рангової кореляції й кластерного аналізу;
- система впливу й значимості найголовніших показників на кінцеві результати функціонування аеропортів перевіряється за допомогою регресійних моделей;
- визначаються закономірності зміни авіаційного прибутку й продуктивності праці персоналу аеропортів від обсягів перевезень, чисельності працюючих, фондоозброєності, фондомісткості й ін. факторів;
- з урахуванням прогнозних оцінок визначаються сфери ефективного функціонування аеропортів на перспективу.

В умовах перехідного періоду реструктуризації мережі аеропортів, а також з урахуванням неповноти статистичної й фінансової інформації при оцінці ефективності функціонування аеропортів, можна скористатися системою 14-15 показників, які в комплексі можуть адекватно оцінити економічну діяльність аеропортів.

Визначальними, в остаточному підсумку, будуть: прибуток на одного пасажиря, фондомісткість одного відправленого пасажиря, прибуток авіаційний, що приходить на одиницю приведеної продукції, частка перевезень у міжнародному сполученні.

Економічна ефективність (порівняльна) функціонування кожного аеропорту оцінюється не тільки окремо питомих значенням одиничного показника, але й, в остаточному підсумку, інтегральним показником, максимальне або мінімальне значення якого в загальній сукупності аеропортів і означає найвищу ефективність.

Алгоритм визначення інтегрального показника складається із чотирьох етапів: визначення питомих значень показників по всій сукупності аеропортів, визначення рангу по кожному показникові по 10- бальній або іншій системі, визначення суми рангів по кожному аеропорту, оцінка положення кожного аеропорту в загальній сукупності по сумі рангів.

Пропонований методичний підхід оцінки дозволив визначити й ранжувати аеропорти України по їхній економічній ефективності, - із усієї сукупності аеропортів найбільш значимі наступні: Бориспіль, Одеса, Київ (Жуляни), Львів, Миколаїв, Дніпропетровськ, Запоріжжя, Харків.

8.6 Визначення доходів підприємств по використанню повітряного простору й управлінню повітряним рухом (ВПП і УПР)

Доходи підприємств по ВПП і УПР формуються як оплата їх послуг авіакомпаніями по ставках зборів за аеронавігаційне обслуговування.

Оскільки статті доходів можуть бути зазначені у звіті про доходи, нижче приводиться їхній перелік, який можна вважати достатнім для забезпечення адміністрації органа, що надає аеронавігаційне обслуговування, вихідними даними (зазначені статті не є вичерпним переліком різних джерел доходу):

Авіап перевезення

Маршрутні збори	---
Збори за диспетчерське обслуговування підходу й аеродромне диспетчерське обслуговування.....	---
Виплати аеропортів за надаване аеронавігаційне обслуговування	---
Доходи від аеропортових зборів, які відносяться на рахунок аеронавігаційних служб.	---
Разом по авіап перевезеннях без відрахувань.	---
Мінус частина зборів, отримана за інших постачальників аеронавігаційного обслуговування.....	---
Чисті доходи від авіап перевезень.	---
Доходи від допоміжної діяльності.	---
Доходи від банківських і грошових операцій.	---
Дотації й субсидії.....	---
Інші надходження	---
Усього по статтях доходів.....	---

У пунктах, що приводяться нижче, говориться про те, що слід включати в окремі статті доходів.

Авіап перевезення

Маршрутні збори. У дану статтю включаються збори й платежі, що стягуються за надання аеронавігаційного обслуговування на маршруті.

Збори за диспетчерське обслуговування підходу й аеродромне диспетчерське обслуговування. Сюди включаються збори й платежі, що стягуються за надаване диспетчерське обслуговування підходу й аеродромне диспетчерське обслуговування.

Виплати аеропортів за надаване аеронавігаційне обслуговування. У дану статтю включаються платежі, що стягуються з аеропортів за надаване аеронавігаційне обслуговування (звичайно за контрактом).

Доходи від аеропортових зборів, які відносяться на рахунок аеронавігаційних служб. У дану статтю включаються будь-які доходи від аеропортових зборів (наприклад, зборів за посадку), які направляються на відшкодування витрат на надання аеронавігаційного обслуговування.

Частина зборів, отримана за інших постачальників аеронавігаційного обслуговування

Відрахування будь-якої такої частини отриманих зборів, які представляють суму, зібрану за одного або більшої кількості інших постачальників аеронавігаційного обслуговування й переведену їм, і використовувану ними для оплати своїх витрат на надання обслуговування.

Доходи від допоміжної діяльності

Дана стаття відноситься до всіх доходів, які можна одержати в результаті допоміжної діяльності, пов'язаної з наданням аеронавігаційного обслуговування, наприклад, орендна плата за приміщення, виплати, отримані за такі послуги, як опалення, кондиціонування повітря, освітлення, водопостачання, прибирання приміщень і використання телефонів, якщо вони не включені в орендну плату, а також за послуги, надавані неавіаційним підприємствам.

Доходи від банківських і грошових операцій

Ця стаття включає будь-які доходи, отримані від банківських і грошових операцій, таких, як процентний дохід на банківські рахунки, казначейські векселі, короткострокові боргові зобов'язання й облігації, або від продажу облікових векселів, і інші подібні доходи.

Процентні доходи можуть відніматися із процентних витрат з метою одержання чистих процентних витрат, які потім можна вказувати в якості статті витрат.

Дотації и субсидії

Дана стаття охоплює будь-які платежі, що не вимагають відповідної передачі фінансових коштів або надання відповідних послуг. Сюди можуть включатися виплати, здійснювані державою для оплати послуг, що звільняються від зборів, або для оплати всіх витрат по наданню послуг деяким користувачам.

10 Додаток А

ЗВІТ ПРО РОБОТУ АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ

за _____ квартал 200_ року

Надають:

Терміни

Форма N 31-ЦА

надання

1. Авіапідприємства всіх форм власності:

а) авіакомпаніях, які виконують перевезення пасажирів (вантажів, пошти) власним чи орендованим парком повітряних суден;

б) аеропорти;

в) авіапідприємства, які використовують авіацію в галузях економіки;

1) Державному департаменту авіаційного транспорту України;

2) органу державної статистики по місцезнаходженню

2. Державний департамент авіаційного транспорту України

10 числа після звітнього періоду

30 числа після звітнього періоду

ЗАТВЕРДЖЕНО
наказом Державного комітету
статистики України
від 21.02.2003 р. N 42

Поштова - квартална

Державному комітету статистики України

Найменування організації - укладача інформації								
Поштова адреса								
Код форми документа за ДКУД	Коди організації - укладача							
	за ЄГРПОУ	території (КОАТУУ)	виду економічної діяльності (КВЕД)	форми власності (КФВ)	організаційно-правової форми господарювання (КОПФГ)	міністерства, іншого центрального органу, якому підпорядкована організація - наборщик інформації (НИЗА)*		КС
1	2	3	4	5	6	7	8	9

* Тільки для підприємств державної форми власності

I Діяльність аеропорту

Показники	Код рядка	Кількість відправлених і прибулих повітряних суден, одиниць *	Кількість пасажирів, тис. чол.			Обсяг вантажу, тонн		Обсяг пошти, тонн		КС
			відправлено	прибуло	транзитні (прямий транзит)	відправлено	прибуло	відправлено	прибуло	
А	Б	1	2	3	4	5	7	6	7	8
I. Види перевезень Всього (сума рядків 20, 30)	10									
Міжнародні (сума рядків 21, 23)	20									
регулярні	21									
із них рейсами українських авіакомпаній	22									
нерегулярні	23									
із них рейсами українських авіакомпаній	24									
Внутрішні (сума рядків 31, 32)	30									
із них: регулярні	31									
нерегулярні	32									
II. Інші операції повітряних суден	35		X	X	X	X	X	X	X	

II Діяльність авіакомпаній

Показники	Код рядка	Всього	По етапам польоту		КС
			міжнародні	внутрішні	
А	Б	1	2	3	4
I. Регулярні комерційні польоти					
Перевезено пасажирів, тис. чол.	40				
Перевезено вантажів, тонн	41				
Перевезено пошти, тонн	42				
Виконані пасажиро-кілометри, млн. пас. км	43				
Граничні крісло-кілометри, млн. пас. км	44				
Виконані тонно-кілометри (вантаж + пошта), тис. ткм	45				
Виконані тонно-кілометри (вантаж + пошта + пасажирів), тис. ткм	46				
Граничні тонно-кілометри (вантаж + пошта + пасажирів), тис. ткм	47				
Виконані рейси, одиниць*	48				
Наліт годин, години*	49				
II. Нерегулярні комерційні польоти					
Перевезені пасажирів, тис. чол.	50				
Перевезені вантажі, тонн	51				
Перевезена пошта, тонн	52				
Виконані пасажиро-кілометри, млн. пас. км	53				
Граничні крісло-кілометри, млн. пас. км	54				
Виконані тонно-кілометри (вантаж + пошта), тис. ткм	55				
Виконані тонно-кілометри (вантаж + пошта + пасажирів), тис. ткм	56				
Граничні тонно-кілометри (вантаж + пошта + пасажирів), тис. ткм	57				
Виконані рейси, одиниць*	58				
Наліт годин, години*	59				
III. Некомерційні польоти					
Виконані рейси, одиниць*	60				
Наліт годин, години*	61				

III Використання авіації в галузях економіки

Показники	Код рядка	Всього	КС
А	Б	1	2
Наліт годин, години*	70		
Оброблено площ, гектарів	71		

IV Парк повітряних суден (по стану на кінець року)*

Повітряні судна	код рядка	всього (сума гр. 2, 3, 4)	у тому числі			КС
			знаходяться в експлуатації	здані в оренду	інше	
А	Б	1	2	3	4	5
Власні повітряні судна	80					
Орендовані повітряні судна (сума рядків 91 - 93)	90			X		
у тому числі у підприємств авіатранспорту	91			X		
у підприємств інших галузей економіки	92			X		
в інших державах	93			X		

Дані звіту приводяться з точністю до 0,1.

*) Дані наводяться у цілих числах.

Керівник _____
" " _____ 200 _ р.

Виконавець _____
Телефон _____

ІНСТРУКЦІЯ

щодо заповнення форми державного статистичного спостереження N 31-ЦА "Звіт про роботу авіаційного транспорту" (квартальна)

1. Загальні положення

Ця Інструкція встановлює порядок обліку роботи аеропортів, авіакомпаній (авіапідприємств) всіх форм власності, які виконують перевезення пасажирів (вантажів, пошти) власним та орендованим парком повітряних суден, та авіапідприємств, які застосовують авіацію в галузях економіки.

2. Порядок заповнення граф форми N 31-ЦА

Графи розділу "Діяльність аеропортів" заповнюються у такому порядку:

Графа "Кількість відправлених та прибулих повітряних суден, одиниць": відправлення та прибуття обліковуються окремо, тобто одне прибуття та одне відправлення необхідно обліковувати як дві операції.

У графі "Кількість пасажирів, тис. чол." підграфа "Відправлено" заповнюється шляхом зазначення кількості комерційних та некомерційних пасажирів, що починають свій політ з аеропорту, щодо якого надаються дані, включаючи кількість прибулих пасажирів, що продовжують свій політ. Не включаються транзитні пасажирів, які включаються в графу 4.

Підграфа "Прибуло" заповнюється шляхом зазначення кількості комерційних та некомерційних пасажирів, що закінчують свій політ в аеропорту, щодо якого надаються дані, включаючи кількість пасажирів, які будуть продовжувати свій політ. Не включаються транзитні пасажирів, які включаються в графу 4.

Підграфа "Транзитні (прямий транзит)" заповнюється шляхом зазначення кількості пасажирів, що продовжують політ рейсом, що має той самий номер, що й рейс, яким вони прибули. Цих пасажирів необхідно обліковувати один раз. Інших транзитних пасажирів та пасажирів стоп-овера необхідно обліковувати двічі: один раз як відправлених, другий - як прибулих.

Графа "Обсяги вантажу, тонн" заповнюється аналогічно графі, що стосується обліку кількості пасажирів.

До графи "Інші операції повітряних суден" заносяться усі операції повітряних суден, за винятком тих, які були виконані під час виконання комерційних авіаперевезень, а саме пов'язаних з такими видами комерційної діяльності авіації, як сільськогосподарське обпилювання, аерофотозйомка, навчання пілотів (у льотних школах), ділові та адміністративні польоти, а також операції військових суден.

Графи розділу "Діяльність авіакомпаній" заповнюються у такому порядку: регулярні та нерегулярні комерційні польоти.

У рядках, що стосуються "Регулярних комерційних польотів", надаються дані про польоти: а) що заплановані та виконуються за винагороду відповідно до опублікованого розкладу; б) регулярні та часті польоти, які можливо вважати систематичними і місця на які можуть бути заброньовані в будь-якому агентстві; в) додаткові, які виконуються в зв'язку з перевантаженням регулярних рейсів.

У рядках, що стосуються "Нерегулярних комерційних польотів" надаються дані про чартерні та спеціальні польоти, які виконуються за винагороду.

У рядках, що стосуються "Некомерційних польотів", надаються дані про наліт повітряних суден під час випробувальних, навчальних та інших видів польотів, у результаті яких не було отримано будь-яких доходів.

У рядках 40, 50 "Перевезено пасажирів, тис. чол." вказується інформація щодо пасажирів, за перевезення яких авіаперевізник отримує винагороду. Пасажир, що летить конкретним рейсом (тобто виконує весь політ рейсом за одним номером), повинен обліковуватись тільки один раз, а не на кожному етапі польоту. Виняток: якщо пасажир під час одного польоту летить на міжнародному та на внутрішньому етапах, то його обліковують як внутрішнього, так і міжнародного пасажирів. У ці дані не включаються дані про некомерційних пасажирів.

У рядках 41, 51, 42, 52 "Перевезено вантажів (пошти), тонн" вказується кількість тонн перевезених вантажів (пошти). Включається кожна тонна вантажу (пошти), що перевезено конкретним рейсом (тобто все перевезення якої здійснюється рейсом з одним номером), і при цьому вона обліковується один раз, а не на кожному етапі польоту. Виняток: якщо вантаж під час одного

польоту перевозиться як на міжнародному, так і на внутрішньому етапах, його необхідно обліковувати як внутрішнє, так і міжнародне перевезення.

У рядках 43, 53 "Виконані пасажиро-кілометри, млн. пас. км" вказується сума добутків, одержаних шляхом множення кількості комерційних пасажирів, перевезених на кожному етапі польоту, на довжину відповідного етапу.

У рядках 44, 54 "Граничні крісло-кілометри, млн. пас. км" вказується сума добутків, одержаних шляхом множення наявної для продажу кількості крісел на кожному етапі польоту на довжину відповідного етапу.

У рядках 45, 55 "Виконані тонно-кілометри (вантажі + пошта), тис. ткм" вказується сума добутків, одержаних шляхом множення перевезених на кожному етапі польоту тонн комерційного вантажу на довжину відповідного етапу. У комерційний вантаж включається загальна вага вантажу та пошти.

У рядках 46, 56 "Виконані тонно-кілометри (вантажі + пошта + пасажирів), тис. ткм" вказується сума добутків, одержаних шляхом множення перевезених на кожному етапі польоту тонн комерційного вантажу на довжину відповідного етапу. В комерційний вантаж включається загальна вага пасажирів, вантажу та пошти. При цьому розрахунки щодо пасажирів необхідно виконувати таким чином: кількість пасажирів необхідно помножити на 90 кг і додати вагу перевезеного в межах норми безкоштовного та наднормативного багажу.

У рядках 47, 57 "Граничні тонно-кілометри (вантажі + пошта + пасажирів), тис. ткм" вказується сума добутків, одержаних шляхом множення кількості тонн наявного комерційного завантаження на кожному етапі польоту на довжину відповідного етапу.

12 СПИСОК ДЖЕРЕЛ ІНФОРМАЦІЇ

Нормативно-правова література

- 1 Конституція України: Прийнята на 5й сесії Верховної Ради України 28.06.1996 р. - К.: Преса України, 1997. - 80 с.
- 2 Конвенція міжнародної цивільної авіації. - Дос. 7300/6. - Монреаль, Канада, 1994. - 235 с.
- 3 Повітряний кодекс України: Введ. в дію Постановою ВР від 04.05.93 р. № 3168-12 // Відомості Верховної Ради України. - 1993. - № 25.
- 4 Про вищу освіту: Закон України від 17.01.2002 р. № 2984-3. - К.: Преса України, 2002. - 120 с.
- 5 Про власність: Закон України. Прийнятий Верховною Радою України 7 лютого 1991 р. зі змінами і доповненнями// Відомості Верховної Ради України. - 1991. - № 20.
- 6 Про господарські товариства: Закон України від 19.09.91 р. № 1577-12 // Відомості Верховної Ради України. - 1991. - № 49.
- 7 Про зовнішньоекономічну діяльність: Закон України від 16.04.91 р. № 959-12 // Відомості Верховної Ради України. - 1991. - № 29.
- 8 Про інвестиційну діяльність: Закон України від 18.09.91 р. № 1560-12 // Відомості Верховної Ради України. - 1991. - № 47.
- 9 Про освіту: Закон України від 23.05.1991 р. № 1060-12. - К.: Преса України, 1991. - 90 с.
- 10 Про підприємництво: Закон України від 07.02.1991 г. № 698-12 // Відомості Верховної Ради України. - 1991. - №14.
- 11 Про підприємства в Україні: Закон України від 27.03.91 р. № 887 // Правда України. - 1991. - 7 травня.
- 12 Оформлення авіаквитків. Керівництво ІАТА. Ticketing Handbook ІАТА.
- 13 Положення (стандарти) бухгалтерського обліку: Затв. наказами Мінфіна України, №73 від 07.02.2013.
- 14 План рахунків бухгалтерського обліку активів, капіталу, зобов'язань і господарських операцій підприємств і організацій: Затверджений наказом МФУ від 26.06.2013 р. № 611.
- 15 Державний класифікатор професій ДК 003-95: Затверджений наказом Держстандарту України від 27.07.95 р. № 257. - К.: Держстандарт України, 1995. - 85 с.

Базова навчально-методична література

- 16 Автомонов О.А. Механізм інвестування розвитку концесій аеропорту / О.А. Автомонов // Вісник. Збірник наукових праць НТУ – с. 1-3.
- 17 Бухгалтерський облік в Україні: Навчальний посібник. Нормативно-практичні матеріали / За ред. Хом'яка Р. Л. - Львів: Національний університет "Львівська політехніка", 2001. – 728 с.
- 18 Бухгалтерський облік та фінансова звітність в Україні: Навчально-практичний посібник / під ред. С. Ф. Голова. - Дніпропетровськ, ТОВ "Баланс" - Клуб, 2001. – 832 с.
- 19 Економіка транспорту: Учебное пособие / Под редакцией Коби В.Г. – К.:КМУЦА, 2001. – 254с.
- 20 Івахненко В.М. Курс економічного аналізу: Навчальний посібник. – 3-тє вид., перероб. І доп.- К.: «Знання-Прес», 2002.- 190с. *
- 21 Кармазін В.А., Савицька О.М. Економічний аналіз. Практикум. – К.:Знання, 2007. – 255 с.
- 22 Кігель В.Р. Математичні методи ринкової економіки: Навч.посібник для ВУЗів – К.: Кондор, 2003. – 158с.*
- 23 Коба В.Г. Економіка транспорту: Навчальний посібник. – К.: КДАВТ, КМУЦА, 1999. – 254 с.

Перелік сайтів в глобальній мережі Internet

Нормативно-правова інформація

- 24 Верховна рада України – Режим доступу: [http:// <www.rada.gov.ua>](http://www.rada.gov.ua).–Останній доступ: 2023.
- 25 Головне управління статистики у Кіровоградській області - Режим доступу: [http:// <www.kirstat.kr.ua>](http://www.kirstat.kr.ua). - Останній доступ: 2023.
- 26 Державна податкова адміністрація України - Режим доступу: [http:// <www.sta.gov.ua>](http://www.sta.gov.ua). - 2023.

27 Державні стандарти України – Режим доступу: [http:// <www.usq.com.ua>](http://www.usq.com.ua). – Останній доступ: 2023.

28 Електронна бібліотека стандартів і нормативів [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.e-gost.org.ua>. - Останній доступ: 2023.

29 Довідникове бюро – Режим доступу: [http:// <met-online.kiev.ua>](http://met-online.kiev.ua). – Останній доступ: 2023.

30 Закони України – Режим доступу: [http:// <www.uapravo.net>](http://www.uapravo.net),[,<www.urportal.com.ua>](http://www.urportal.com.ua). – 2007.

31 Інформаційний портал - Режим доступу : [http:// <www.proua.com>](http://www.proua.com). - Останній доступ: 2023.

32 Міністерство інфраструктури - Режим доступу : [http:// <www.kmu.gov.ua>](http://www.kmu.gov.ua) - Останній доступ: 2023.

33 Міністерство економіки України– Режим доступу: [http:// <www.me.gov.ua>](http://www.me.gov.ua). – Останній доступ: 2023.

34 Міністерство фінансів України - Режим доступу: [http:// <www.minfin.gov.ua>](http://www.minfin.gov.ua). - Останній доступ: 2023.

35 Національний банк України - Режим доступу: [http:// <www.bank.gov.ua>](http://www.bank.gov.ua). - Останній доступ: 2023.

36 Новини - Режим доступу: [http:// <news.meta.ua>](http://news.meta.ua), [,<elvisti.com>](http://elvisti.com), [,<www.iplus.com.ua>](http://www.iplus.com.ua). - Останній доступ: 2023.

37 Нормативні акти України - Режим доступу: [http:// <www.nau.kiev.ua>](http://www.nau.kiev.ua). - Останній доступ: 2023.

38 Офіційний вісник України – Режим доступу: [http:// <www.gdo.kiev.ua>](http://www.gdo.kiev.ua). – Останній доступ: 2023.

Інформація про підприємства

39 Інформації про компанії, статистика - Режим доступу: [http:// <www.bized.ac.uk>](http://www.bized.ac.uk). - Останній доступ: 2023.

40 Каталог підприємств України – Режим доступу: [http:// <www.rada.com.ua>](http://www.rada.com.ua). – Останній доступ: 2023.

41 Каталог підприємств та послуг м. Києв – Режим доступу: [http:// <www.prokiev.com.ua>](http://www.prokiev.com.ua), [,<www.vbbg.com.ua>](http://www.vbbg.com.ua). - Останній доступ: 2023.

42 Золоті сторінки України - Режим доступу: [http:// <www.goldenpages.kiev.ua>](http://www.goldenpages.kiev.ua). - Останній доступ: 2023.

Віртуальні бібліотеки

43 Архіви в Україні: Архівні заклади НАН України– Режим доступу: [http:// <www.archives.gov.ua>](http://www.archives.gov.ua). – Останній доступ: 2023.

44 Бібліотеки рефератів – Режим доступу : [,<diplom.in.ua>](http://diplom.in.ua), [,<www.ref.a.ua>](http://www.ref.a.ua), [,<referaty.com.ua>](http://referaty.com.ua), [,<refsmarket.com.ua>](http://refsmarket.com.ua), [,<www.ukreferat.com>](http://www.ukreferat.com). - Останній доступ: 2023.

45 Виртуальная библиографическая справка– Режим доступу: [http:// <www.chl.kiev.ua>](http://www.chl.kiev.ua). – Останній доступ: 2023.

46 Виртуальные библиотеки – Режим доступу: [http:// <lib.meta.ua>](http://lib.meta.ua), [,<www.bookz.com.ua>](http://www.bookz.com.ua),[,<www.e-lib.info>](http://www.e-lib.info). - Останній доступ: 2023.

47 Електронний каталог бібліотеки ім. Чижевського (м. Кіровоград) – Режим доступу: [http:// <www.opac.library.kr.ua>](http://www.opac.library.kr.ua). – Останній доступ: 2023.

48 Національна бібліотека України ім. В. І. Вернадського– Режим доступу: [http:// <www.nbuv.gov.ua>](http://www.nbuv.gov.ua). – Останній доступ: 2023.

49 Національна парламентська бібліотека – Режим доступу: [http:// <www.nplu.kiev.ua>](http://www.nplu.kiev.ua). – Останній доступ: 2023.

50 Студентська електронна бібліотека – Режим доступу: [http:// <www.lib.ua.net>](http://www.lib.ua.net). – Останній доступ: 2023.

51 Українська вільна енциклопедія „Вікіпедія” - Режим доступу: [http:// <uk.wikipedia.org>](http://uk.wikipedia.org). - Останній доступ: 2023.

Інформаційні сайти

78 Верховна рада України [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://portal.rada.gov.ua/>. - Останній доступ: 2023.

79 Електронна бібліотека стандартів і нормативів [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.e-gost.org.ua>. - Останній доступ: 2023.

80 Інформаційний портал [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://liga.net>. - Останній доступ: 2023.

81 Міністерство економічного розвитку і торгівлі України [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.me.gov.ua>. - Останній доступ: 2023.

82 Міністерство інфраструктури України [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.mtu.gov.ua>. - Останній доступ: 2023.

83 Міністерство освіти і науки України [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.mon.gov.ua>. - Останній доступ: 2023.

84 Міністерство фінансів України [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.minfin.gov.ua>. - Останній доступ: 2023.

85 Національний банк України [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.bank.gov.ua>. - Останній доступ: 2023.

86 Національний інститут стратегічних досліджень [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua>. - Останній доступ: 2023.

87 Новини [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://news.meta.ua>, <http://elvisti.com>. - Останній доступ: 2023.

88 Офіційний вісник України [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://ovu.com.ua>. - Останній доступ: 2023.

89 Правова бібліотека України [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.uapravo.net>. - Останній доступ: 2023.

90 Президент України [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.president.gov.ua>. - Останній доступ: 2023.

91 Професійна юридична система [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://zakon.nau.ua>. - Останній доступ: 2023.

92 Урядовий портал [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.kmu.gov.ua>. - Останній доступ: 2023.

Авіація

93 Авіаційні документи [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.aviadocs.net>. - Останній доступ: 2023.

94 Авіаційний сайт [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://aviation.kryshi.net>. - Останній доступ: 2023.

95 Аерокосмічний портал України [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://space.com.ua>. - Останній доступ: 2023.

96 Науково-технічний журнал "General Aviation" (Авіація загального призначення) on-line [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.aviajournal.com>. - Останній доступ: 2023.

97 Українське авіабудування: аналітичний огляд [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://ukrav.com.ua>. - Останній доступ: 2023.

98 Український авіаційний портал [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.aviation.com.ua>. - Останній доступ: 2023.

Міжнародні авіаційні організації

99 ICAO (Міжнародна організація цивільної авіації) [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.icao.int>. - Останній доступ: 2023.

100 ECAC (Європейська конференція цивільної авіації) [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.ecac-seac.org>. - Останній доступ: 2023.

101 EASA (Європейське агентство з безпеки авіації) [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.easa.eu.int>. - Останній доступ: 2023.

102 Eurocontrol (Євроконтроль) [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.eurocontrol.int>. - Останній доступ: 2023.

Зарубіжні авіаційні підприємства і організації

103 ACETA (Асоціація авіаперевозчиків Іспанії) [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.aceta.es>. - Останній доступ: 2023.

104 ACI (Міжнародна рада аеропортів) [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.airports.org>. - Останній доступ: 2023.

- 105 АЕА (Асоціація європейських авіакомпаній) [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.aea.be>. - Останній доступ: 2023.
- 106 АЕСМА (Європейська асоціація аерокосмічної індустрії) [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.aesma.org>. - Останній доступ: 2023.
- 107 Airbus: leadingaircraftmanufacturer [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.airbus.com>. - Останній доступ: 2023.
- 108 АОС (Комітет операторів повітряних ліній) [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.aoc-fra.org>. - Останній доступ: 2023.
- 109 BoeingCompany [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.boeing.com>. - Останній доступ: 2023.
- 110 ЕСА (Європейська організація льотного складу) [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.esa-cockpit.com>. - Останній доступ: 2023.
- 111 ERA (Асоціація авіакомпаній європейського регіону) [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.eraa.org>. - Останній доступ: 2023.
- 112 EUROCAE (Міжнародна асоціація електронного обладнання для цивільної авіації) [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.eurocae.org>. - Останній доступ: 2023.
- 113 European Commission (Європейська комісія) [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.europa.eu.int>. - Останній доступ: 2023.
- 114 FAI (Міжнародна федерація аеронавтики) [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.fai.org>. - Останній доступ: 2023.
- 115 FSF (Фонд безпеки польотів) [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.flightsafety.org>. - Останній доступ: 2023.
- 116 IATA (Міжнародна асоціація повітряного транспорту) [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.iata.org>. - Останній доступ: 2023.
- 117 IFALPA (Міжнародна федерація асоціацій лінійних пілотів) [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.ifalpa.org>. - Останній доступ: 2023.
- 118 JAA (Об'єднана авіаційна влада) [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.jaa.nl>. - Останній доступ: 2023.
- 119 NATO (Північно-атлантичний альянс) [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.nato.int>. - Останній доступ: 2023.
- 120 Swissport InternationalLtd.: Global cargoandair craft groundhandling (міжнародна хендлінгова компанія) [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.swissport.com>. - Останній доступ: 2023.
- 121 United Nations (Організація об'єднаних націй) [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.un.org>. - Останній доступ: 2023.
- Зовнішньоекономічна діяльність**
- 122 Все для зовнішньоекономічної діяльності– Режим доступу: [http:// <www.master-d.com.ua>](http://www.master-d.com.ua). - Останній доступ: 2023.
- 123 Інформаційно-аналітичне забезпечення зовнішньоекономічної діяльності– Режим доступу: [http:// <qdpro.com.ua>](http://www.qdpro.com.ua). – Останній доступ: 2023.
- 124 Рада по питанням зовнішньоекономічної діяльності при Кабінеті Міністрів України– Режим доступу: [http:// <www.radazed.org.ua>](http://www.radazed.org.ua). – Останній доступ: 2023.
- 125 Сервер підтримки зовнішньоекономічної діяльності – Режим доступу: [http:// <www.mdoffice.com.ua>](http://www.mdoffice.com.ua). – Останній доступ: 2023.
- 126 Управління зовнішньоекономічних зв'язків головного управління економіки Кіровоградської ОДА– Режим доступу: [http:// <www.intertorg.kr.ua>](http://www.intertorg.kr.ua). – Останній доступ: 2023.
- 127 Центр „Держзовнішінформ” – Режим доступу: [http:// <www.ukrdzi.com>](http://www.ukrdzi.com). – Останній доступ: 2023.