

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
Кафедра організації авіаційних робіт і послуг

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ  
Завідувач кафедри

\_\_\_\_\_ /Разумова К.М./

« \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2020 р.

## **ДИПЛОМНА РОБОТА (ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА)**

**ВИПУСКНИКА ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ  
«МАГІСТР»**

**Тема:** «Ефективність застосування авіації при здійсненні міжнародних авіаперевезень вантажів»

**Виконавець:** Дерипаска Катерина Дмитрівна

**Керівник:** Разумова Катерина Миколаївна

**Консультант:** Разумова Катерина Миколаївна

**Нормоконтролер:** Герасименко Ірина Миколаївна

Київ 2020

# НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет транспорту, менеджменту і логістики

Кафедра організації авіаційних робіт і послуг

Спеціальність 275 «Транспортні технології (на повітряному транспорті)»

Спеціалізація 275.04 «Транспортні технології (на повітряному транспорті)»

Освітньо-професійна програма «Організація авіаційних робіт і послуг»

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри

\_\_\_\_\_ /Разумова К.М./

«\_\_\_\_\_» \_\_\_\_\_ 2020 р.

## ЗАВДАННЯ

### на виконання дипломної роботи

Дерипаски Катерини Дмитрівни

1. Тема дипломної роботи: «Ефективність застосування авіації при здійсненні міжнародних авіаперевезень вантажів» затверджена наказом ректора від «11» жовтня 2019 р. №2351/ст.

2. Термін виконання роботи (проекту): з 14 жовтня 2019 р. по 09 лютого 2020 р.

3. Вихідні дані до роботи (проекту): загальна та статистична інформація ТОВ «Кий Авіа Карго»

4. Зміст пояснювальної записки: теоретичні засади виконання міжнародних авіаційних перевезень вантажів, аналітичні засади основних напрямків діяльності підприємства «Кий авіа карго», аналіз основних господарських та фінансових показників діяльності підприємства «Кий авіа карго», розробка проектних пропозицій щодо організації чартерного рейсу Київ-Франкфурт-Київ підприємством ТОВ «Кий авіа карго», та МАУ, обґрунтування ефективності міжнародних вантажних перевезень.

5. Перелік обов'язкового графічного (ілюстрованого) матеріалу: таблиці, діаграми, графіки, схеми, що ілюструють теперішній стан міжнародних вантажних перевезень.

## 6. Календарний план графік

№ п/п	План дипломної роботи	Термін виконання	Відмітка про виконання
1	2	3	4
1.	Збір та вивчення літературних джерел щодо теоретичних основ поняття ефективності	15.10.19 – 31.10.19	виконано
2.	Написання та оформлення теоретичної частини дипломної роботи	01.11.19 – 18.11.19	виконано
3.	Аналіз господарської діяльності компанії ТОВ «Кий Авіа КАРГО»	19.11.19 – 01.12.19	виконано
4.	Написання та оформлення аналітичної частини дипломної роботи	02.12.19 – 20.12.19	виконано
5.	Розробка проектних пропозицій щодо ефективності здійснення міжнародних вантажних перевезень	21.12.19 – 04.01.20	виконано
6.	Розрахунок показників економічної ефективності запропонованих проектних пропозицій	05.01.20 – 12.01.20	виконано
7.	Написання та оформлення проектної частини дипломної роботи	21.12.19 – 30.01.20	виконано
8.	Оформлення пояснювальної записки та підготовка презентації до захисту	31.01.20 – 11.02.20	виконано

## 7. Консультанти з окремих розділів:

Частина	Консультант (посада, ПІБ)	Дата, підпис	
		Завдання видав	Завдання прийняв
Теоретична	Разумова К.М.	15.10.2019	15.10.2019
Аналітична	Разумова К.М.	10.11.2019	10.11.2019
Проектна	Разумова К.М.	24.12.2019	24.12.2019

8. Дата видачі завдання «14» жовтня 2019 р.

Керівник дипломної роботи: \_\_\_\_\_ /Разумова К.М./  
(підпис керівника) (П.І.Б)

Завдання прийняв до виконання: \_\_\_\_\_ /Дерипаска К.Д./  
(підпис випускника) (П.І.Б)

## РЕФЕРАТ

Пояснювальна записка до дипломної роботи «Ефективність застосування авіації при здійсненні міжнародних авіап перевезень вантажів» : 87 сторінок, 13 рисунків, 9 таблиць, 22 використаних джерела.

**КЛЮЧОВІ СЛОВА:** МІЖНАРОДНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ, ВАНТАЖНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ, ТРАНСПОРТНА АВІАЦІЯ, ЕФЕКТИВНІСТЬ ПЕРЕВЕЗЕННЯ, НОРМАТИВНО-ПРАВОВА БАЗА.

**Об'єкт дослідження** – діяльність компанії ТОВ «Кий авіа карго».

**Мета дипломної роботи** – проаналізувати та дослідити ефективність здійснення вантажних міжнародних перевезень компанією ТОВ «Кий авіа карго».

**Методи дослідження:** методи статистичного та системного аналізу, експертної оцінки, проектного аналізу.

В теоретичній частині дипломної роботи викладено теоретичні основи використання авіації при здійсненні вантажних міжнародних перевезень, проаналізовано нормативно правову базу, а також повітряні судна, що виконують цей вид робіт.

В аналітичній частині дипломної роботи дана загальна характеристика ТОВ «КИЙ АВІА КАРГО», та його виробничих показників, проведено аналіз виробничо-фінансової діяльності компанії, проаналізована ринок конкурентів ТОВ «КИЙ АВІА КАРГО» з надання послуг вантажних перевезень.

В проектній частині досліджено ефективність здійснення міжнародного перевезення вантажу чартерним рейсом Франкфурт-Київ-Франкфурт транспортним агентом ТОВ «Кий авіа карго» та авіакомпанією МАУ.

Матеріали дипломної роботи рекомендуються для застосування у навчальному процесі та в практичній діяльності транспортно-експедитаційних компаній.

## ЗМІСТ

ВСТУП .....	<b>Ошибка! Закладка не определена.</b>
1. ТЕОРЕТИЧНА ЧАСТИНА .....	<b>Ошибка! Закладка не определена.</b>
1.1. Теоретичні основи міжнародних авіаційних перевезень та їх класифікація.....	11
1.2. Особливості здійснення міжнародних авіаперевезень вантажів та класифікація вантажних повітряних суден .....	19
1.3. Нормативно-правова база регулювання міжнародних авіаційних перевезень .....	28
2. АНАЛІТИЧНА ЧАСТИНА .....	<b>Ошибка! Закладка не определена.</b>
2.1. Загальна характеристика діяльності підприємства «КИЙ АВІА КАРГО».....	40
2.2 Аналіз виробничо-господарської діяльності «КИЙ АВІА КАРГО» .....	48
2.3. Аналіз перевезених вантажів у міжнародному сполучення та конкуренте середовище ТОВ «Кий Авіа Карго» .....	54
3. ПРОЕКТНА ЧАСТИНА .....	<b>Ошибка! Закладка не определена.</b>
3.1. Пропозиції щодо підвищення ефективності застосування авіації при здійсненні міжнародних авіаперевезень вантажів «Кий авіа карго» .....	62
3.2. Пропозиції щодо організації чартерних вантажних перевезень ТОВ «Кий авіа карго» з МАУ .....	65
3.3. Організація чартерного вантажного рейсу ТОВ «Кий авіа карго» та авіакомпанії МАУ у напрямку Київ-Франкфурт-Київ.....	69
3.4. Ефективність виконання чартерного вантажного рейсу Київ-Франкфурт-Київ літаком Боїнг-737SF.....	79
ВИСНОВКИ.....	<b>Ошибка! Закладка не определена.</b>
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ .....	86

## **ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ, СКОРОЧЕНЬ, ТЕРМІНІВ**

**ТЗ** – Транспортний засіб;

**ПС** – Повітряне судно;

**АЗП** - авіації загального призначення;

**АСМГ** - Air Cargo Management group,

**МАУ** – Міжнародні авіалінії України;

**АЗП** - Повітряні судна авіації загального призначення ;

**ІКАО** - Міжнародну організацію цивільної авіації.

**ЕКАК** - Європейська конференція цивільної авіації

**ІАТА** - Міжнародна асоціація повітряного транспорту .

## ВСТУП

КАФЕДРА ОАРП				НАУ. 20. 05. 01. 001 ПЗ			
Виконала	Дерипаска К.Д.			ВСТУП	Літера	Арк	Аркушів
Керівник	Разумова К.М.					Д 7	2
Консульт.	Разумова К.М.				ФТМЛ 275 ОР-204М		
Н. контр.	Герасименко І.М.						
Зав. каф.	Разумова К.М.						

Метою дипломної роботи є проведення аналізу ефективності здійснення міжнародних вантажних перевезень авіаційним транспортом, обґрунтування переваг авіаційного транспорту при вантажних перевезеннях та економічної ефективності здійснення цих робіт.

У сучасному світі міжнародна торгівля займає провідне місце в загальній структурі економіки. Щодня тисячі тонн вантажів переміщуються між країнами і континентами. В цьому процесі великий попит мають міжнародні вантажні авіаперевезення.

Звичайно, вантажі доставляються не тільки за допомогою літаків - для цього використовуються всі види транспорту. Однак саме авіадоставка вантажів забезпечує переваги, недоступні всім іншим видам доставки. За допомогою авіатранспорту можна перевозити найрізноманітніші вантажі: швидкопсувні продукти, негабаритний і великоваговий вантаж, небезпечні хімічні речовини.

Постійно відстежуючи пропозиції ринку, враховуючи його сучасний стан, логісти транспортних компаній можуть підібрати найкращий маршрут, а також найвигідніше для клієнта поєднання часу, ціни та інших умов доставки вантажу. А також надати замовнику додаткові супровідні послуги, максимально спрощуючи своїм замовникам процес транспортування. Нерідко в послугу авіаперевезення входить доставка вантажу в аеропорт. Деякі компанії це роблять за окрему плату, проте зазвичай всі подібні послуги входять в загальну вартість доставки.

На ринку пасажирських та вантажних послуг станом на 2019 рік працює понад три десятка вітчизняних авіакомпаній, з них 19 здійснюють міжнародні пасажирські перевезення. Перевезення вантажів та пошти здійснюють 18 вітчизняних авіакомпаній, більша частина перевезень – це перевезення чартерними рейсами в інших державах в рамках гуманітарних та миротворчих програм ООН, а також згідно контрактів та угод з іншими замовниками.

В данній роботі розглянемо діяльність транспортно-експедиційну компанію «Кий авіа карго». Компанія є прямим агентом з продажу вантажних



авіаперевезень практично всіх національних та іноземних авіакомпаній, які здійснюють рейси з України. Розгалужена партнерська мережа по всьому світу надає їй унікальну можливість розробляти найкоротший і найбільш вигідний маршрут. Географія авіаперевезень дійсно широка. Завдяки наявності надійних партнерів в різних країнах світу здійснюється доставка в США і Канади, Китаю і Японії, Індії, країн Європи, Бразилії, Аргентини.

Авіаперевезення вантажів за міжнародним напрямком регулюються міжнародними нормами та законами. Також авіаперевізник повинен дотримуватись правил перевезення таких як: дотримання габаритів для того чи іншого повітряного судна, безпечність вантажу для екіпажу, правильна тара і упаковка, для надійного швартування на борту повітряного судна та збереження при перевезенні, а також наявність всіх необхідних документів.

Визначення ефекту й економічної ефективності має важливе як наукове, так і практичне значення. За його допомогою можна не тільки оцінити ефективність діяльності підприємства, проаналізувати сумарний ефект різних його структурних підрозділів та напрямів діяльності, а й визначити стратегію розвитку, розробити прогноз та план дій на перспективу, установити результати використання витрачених ресурсів: засобів виробництва, робочої сили, інформації.

В даній роботі прораховано та економічно обгрунтовано вибір літака Boeing 737 для здійснення чертерного вантажного рейсу Київ-Франкфурт-Київ транспортно-експедитаційним агенством «Кий авіа карго» та авіакомпаніє. МАУ. Щоб вірно визначити чи ефективний даний вид робіт та чи економічно він доцільний обчислимо собівартість роботи, дохід підприємства, продуктивність та ефективність.

# 1. ТЕОРЕТИЧНА ЧАСТИНА

КАФЕДРА ОАРП				НАУ. 20. 05. 01. 001 ПЗ			
Виконала	Дерипаска К.Д.			ТЕОРЕТИЧНА ЧАСТИНА	Літера	Арк	Аркушів
Керівник	Разумова К.М.					Д 10	28
Консульт.	Разумова К.М.				ФТМЛ 275 ОР-204М		
Н. контр.	Герасименко І.М.						
Зав. каф.	Разумова К.М.						

## **1.1. Теоретичні основи міжнародних авіаційних перевезень та їх класифікація**

Повітряні перевезення авіаційним транспортом в міжнародній логістиці – це особлива специфічна галузь переміщення товарних вантажів і пасажирів по всьому світу, що розвивається і поширюється в просторі і часі відповідно до еволюції логістики, як в теорії так і на практиці.

Історія вантажних перевезень за допомогою авіації тісно пов'язана з Південно-Західною Африкою, де в 1914 році була організована доставка алмазів на літаках малого класу. Подальша історія транспортної авіації отримала імпульс, завдяки активному розвитку німецької промисловості в роки, що передували Другій Світовій війні, а так само використання повітряних суден в інтересах армії. Паралельно розвивався американський ринок вантажних авіаперевезень, а кількома роками пізніше міжнародні перевезення за допомогою авіації отримали широке поширення в більшості країн Європи та Азії. Перший в світі вантаж за допомогою літака був доставлений в 1910 році [1].

Повітряний транспорт - найшвидший вид транспорту. Основна сфера застосування повітряного транспорту - пасажирські перевезення на відстанях понад тисячу кілометрів. Також здійснюються і вантажні перевезення, але їх частка дуже низька. В основному авіатранспортом перевозять швидкопсувні продукти і особливо цінні вантажі, а також пошту. У таких випадках, коли в місці посадки відсутній аеродром (наприклад, доставка наукових груп, геологів, рятувальників у важкодоступні райони) використовують не літаки, а вертольоти, які не потребують посадковій смугі.

Авіаперевезення - найбільш швидкий спосіб перевезення вантажів на значні відстані. У той же час самий затратний спосіб. Як правило, авіаперевезення являє собою мультимодальне перевезення, що складається з забору вантажу від відправника, термінальної обробки в аеропорту

відправлення, власне перельоту, термінальної обробки в аеропорту прибуття, проходження митних процедур, доставки до одержувача. Певні лінії здійснюють перельоти між певними аеропортами, тому і поняття «переліт» може включати в себе кілька переміщень вантажу з проміжними перевантажитами. На різних маршрутах використовуються літаки різних типів, що накладає серйозні обмеження на габаритні і масові характеристики вантажу.

На рис. 1.1 зображена схема циклу перевезення авіавантажу. За якою видно, що вантаж проходить мінімум п'ять стадій циклу обробки від вантажовідправника до вантажоотримувача [14].

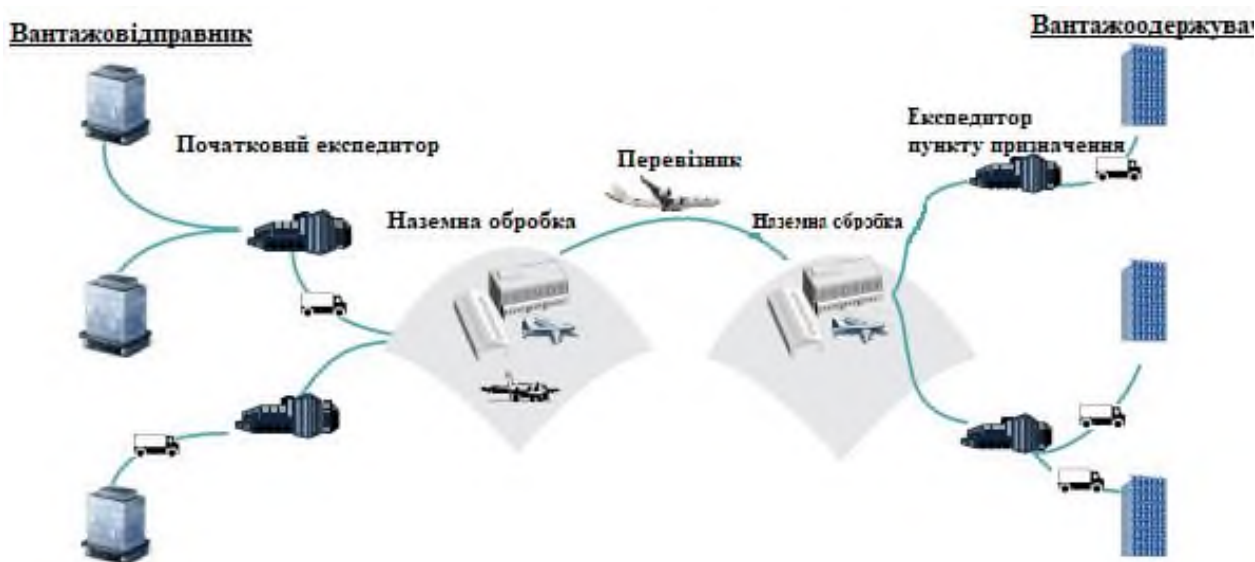


Рис. 1.1. Цикл перевезення вантажу

Авіавантажі істотно різняться за своїми фізичними і вартісними характеристиками. Пункт його відправки і доставки може перебувати у будь-якій точці світу, і в більшості випадків це товари, що пересилаються від продавця до покупця або від вантажовідправника до вантажоотримувача. Вантажем можуть бути як особисті речі, так і подарунки або благодійна допомога, зразки продукції або обладнання, або навіть тварини. Це може бути вантаж малого ризику (звичайні перевірени вантажовідправники в порівняно

спокійному регіоні) або вантаж високого ризику, наприклад підозріла відправка з невідомого джерела, що викликає сумніви або фігурує в розвідданих, вантаж проходить через цілий ряд структур з різними обов'язками, всередині яких експлуатанти повітряних суден, експрес перевізники, поштові оператори, зареєстровані транспортні агенти, вантажовідправники, вантажоодержувачі, транспортні компанії і агенти по наземній обробці. Додаткова складність полягає в тому, що в різних країнах або регіонах, в яких вони знаходяться, ці структури називаються по різному.

Авіаперевезення діляться на кілька типів, ось деякі з них:

1. Прості авіаперевезення, так само називають «генеральні перевезення» - припускають транспортування генерального вантажу у пункт призначення, а замовником такої послуги є власник товарів, що перевозяться. Основна перевага генеральних перевезень - висока оперативність.

2. Попутні перевезення - це використання вільного транспорту, що прямує в потрібному напрямку. Перевага такого формату транспортування вантажів - низька вартість.

3. Човникові перевезення - в авіації даний формат прийнятий для транспортування пасажирів. Відмітна особливість човникових перевезень - повернення транспортного засобу в пункт відбуття без пасажирів на борту.

4. Збірні перевезення - це найбільш поширений формат транспортування штучних вантажів, при якому товари різних відправників консолідується на складі і відправляються в міру накопичення їх оптимального обсягу. Відрізняються невисокою вартістю транспортування.

5. Збірні грузи, прообразом поняття «збірний вантаж» були поштові відправлення, призначені для різних адресатів. Поштові вантажі консолідувалися в відділеннях зв'язку для подальшої доставки в певний пункт призначення. Доставка пошти відбувалася в міру накопичення необхідного для економного перевезення вантажів. Регулярна доставка пошти за допомогою авіації була організована в Австрії в 1918 році, і передбачала регулярні рейси смеж містами Австро-Угорської імперії. Сьогодні збірні

вантажі займають значну частку в загальному обсязі вантажних авіаційних перевезень, а також неухильно зростає за рахунок економічності, зручності та безпеки.

Послуги з авіап перевезення вантажів здійснюється двома основними способами, які зображені на рис. 1.2.

- шляхом включення вантажу в збірну партію авіавантажів (68%);
- шляхом організації чартерного рейсу (32%).



Рис. 1.2. Способи авіап перевезення вантажів

Перший спосіб більш поширений. Він передбачає доставку одним літаком в одному напрямку дрібногабаритних товарів різних вантажовідправників. За рахунок цього даний спосіб для кожного окремо взятого вантажовідправника виходить дешевшим, в порівнянні з організацією чартерного рейсу.

Послуги з авіап перевезення вантажів чартером використовується в тих випадках, коли неможливо здійснити відправку вантажу регулярними рейсами. При цьому між власником вантажу, фрахтувальником і авіап перевізником укладається договір чартерного рейсу, в якому

передбачаються всі деталі доставки вантажу. Цей спосіб авіап перевезення вантажів більш індивідуальний, і тому коштує дорожче.

#### Переваги авіап перевезення вантажів

1. Оперативність. За рахунок відсутності в повітрі кордонів і допитливих митників, за рахунок випрямлення шляхів, коли транспорт з вантажем мчить в пункт призначення по прямій (а не рухається виключно по прокладених дорогах), доставка вантажів літаком здійснюється дуже швидко.

2. Частота авіарейсів. Так як вантажопотоки - це, можна сказати, кров економіки, кожен день в світі перевозять тисячі і тисячі тонн вантажів, в тому числі і за допомогою авіатранспорту. З цією метою відправка авіавантажів проводиться щодня, а іноді і по кілька разів на день.

3. Схоронність вантажів. Авіап перевезення вантажів - дуже безпечні з точки зору збереження вантажів. В аеропорту доступ до авіавантажами обмежений наземними службами безпеки. Під час польоту їм також нічого не загрожує.

4. Доставка у будь-яку точку планети. За допомогою авіаційного транспорту вантаж може бути доставлений будь-куди, в найвіддаленіше місце на Землі, аби там була злітно-посадкова смуга.

Поряд з перевагами, є такі недоліки як:

- Висока вартість;
- Необхідність дотримання всіх правил і норм перевезень;
- Залежність від погодних умов: шторми, сильний туман і грози можуть збільшити термін доставки, тому що рейси відкладаються на невизначений час.

Проте, літак - це єдиний доступний транспортний засіб, який швидко долає величезні відстані за лічені години, за що багато замовників цінують авіаційні вантажоперевезення і готові платити за них порівняно високу ціну [2].

В даний час лідує положення в галузі вантажних перевезень повітряним транспортом займають США, які значно випереджають Німеччину, Японію, Францію, Великобританію. В Європі діє 21

спеціалізована вантажна авіакомпанія, В Північній Америці - 16, Південній Америці - 17. Найбільшою вантажний авіакомпанією світу є "Флайінг Тайгер" (США), вантажообіг якої складає більше 4 млрд.т.км., з яких 2,5 - перевезення в міжнародному сполученні.

Авіатранспортні компанії в умовах гострої конкуренції докладають значних зусиль для зниження своїх витрат. Намагаються досягти цього, зокрема, на основі оптимального поєднання видів транспорту в ланцюжку змішаного повідомлення, де участь повітряного транспорту на далекі відстані здатні призвести до зниження сукупних витрат. Так, на деяких напрямках змішані повітряно-морські перевезення скорочують транспортні витрати в порівнянні з чисто повітряної транспортуванням на 50%, а в порівнянні з прямими морськими перевезеннями - на 75%. Такі перевезення знайшли своє застосування на напрямках Західна Європа - Дальній Схід, Західна Європа - Австралія, Західна Європа - США, Японія - Західна Європа [3].

Сучасна практика організації міжнародних повітряних перевезень, в тому числі і в Україні, така, що авіакомпанії вважають за краще не працювати безпосередньо з вантажовідправниками, а будувати з ними свої відносини через транспортно-експедиторські компанії.

Робота експедитора по відправленню вантажу починається після отримання заявки від клієнта в письмовому вигляді. Після отримання заявки експедитор зв'язується з різними авіакомпаніями з метою з'ясування найбільш вигідної ставки авіафрахт. При цьому, слід зазначити, що в даний час існує тенденція укладання угод між авіакомпаніями та експедиторськими фірмами. Згідно такого роду угод, авіакомпанія перевозить вантажі, що надаються експедиторською фірмою за спеціальними тарифами, які нижчі за звичайні. Однак, клієнтові оголошується ставка авіафрахт, яка включає в себе як тариф авіакомпанії, так і певну надбавку, яка представляє собою дохід експедитора<sup>9</sup>.

Потім клієнт отримує тарифи експедиторської фірми на здійснення послуг з транспортування вантажу і якщо вони його влаштовують, сповіщає про це експедитора, який починає роботу з вантажем. При цьому, за бажанням



клієнта, обсяг послуг, що надаються експедиторською фірмою, може бути різним. Так, експедитор може почати роботу з вантажем безпосередньо в аеропорту, в цьому випадку доставку вантажу бере на себе клієнт. Однак, такого роду ситуації зустрічаються досить рідко. Найчастіше експедитор сам забирає вантаж у клієнта і доставляє його в аеропорт. Крім того, за бажанням клієнта, можливе здійснення також експедирування по прибуттю в пункті призначення. В цьому випадку експедитор зв'язується з партнером в пункті призначення, з'ясовує вартість здійснення експедирування по прибуттю і оголошує клієнтові повну вартість послуг.

Експедитор повинен отримати у клієнта документи, які будуть йому необхідні при роботі з вантажем. Вантаж відправляється з додатком рахунку-фактури, сертифіката якості і гарантійних свідоцтв, а також документів, що підтверджують вага, обсяг вантажу, число місць в упаковці і т.д. Якщо фірма не зареєстрована в аеропорту, то знадобляться документи, необхідні для її реєстрації. Після отримання від клієнта всіх необхідних документів здійснюється замовлення рейсу.

При відправленні вантажу авіатранспортом експедитор також повинен забезпечити належну упаковку, необхідну для перевезення товару по повітрю, за винятком випадків, коли торгові звичаї допускають відправку товару без упаковки. Крім того експедитор забезпечує укладання вантажу в спеціальний контейнер перевізника.

Вантажовідправник сповіщається про відправку товару шляхом пересилання йому авіанакладної. Можлива пересилка по каналах електронного зв'язку.

У сучасних економічних умовах все більшого значення набуває можливість швидкого та надійного транспортування товарів. У свою чергу, це спричиняє підвищення попиту на авіаційні перевезення, оскільки саме повітряний транспорт в найкращій мірі відповідає вимогам надійності і швидкості доставки. Це підтверджується фактом, що в останні 15 років

спостерігається досить активне зростання вантажних перевезень, середньорічний темп зростання яких склав 6,4%.

Згідно із даними дослідженнями світова авіаційна індустрія є безпосереднім роботодавцем для 5.5 млн осіб [12].

Світовий ринок авіавантажних перевезень можна умовно розділити на ринки перевезень вантажів і пошти, а також інтегрованих експрес-перевезень. Історично першими на ринку з'явилися комбіновані і спеціалізовані вантажні авіаперевізники, які надавали транспортні послуги тільки експедиторам. Комбіновані авіаперевізники - це авіакомпанії, що здійснюють перевезення, як пасажирів, такі вантажів. Повітряний флот комбінованих перевізників може складатися або тільки з пасажирських літаків, або з пасажирських і вантажних літаків. Спеціалізовані вантажні авіаперевізники, на відміну від комбінованих, здійснюють виключно вантажні перевезення і мають у своєму флоті тільки вантажні літаки. Вантажні та комбіновані.

У кінці 1970-х США на ринок вантажних авіаперевезень вийшли нові учасники -- перевізники-інтегратори, які, на відміну від традиційних авіаперевізників, поєднували в собі функції авіакомпанії та експедитора, тобто являли собою інтегровані структури. Поява інтеграторів змінила «ринок вантажних авіаперевезень і в даний час ці учасники здійснюють значний вплив на розвиток авіавантажної індустрії, конкуруючи з традиційними авіакомпаніями і експедиторами.

За оцінками Air Cargo Management group (ACMG), співвідношення обсягів перевезених вантажів традиційними перевізниками та інтеграторами становить 9:1. При цьому, 50%, всіх авіавантажів перевозиться у вантажних відсіках пасажирських повітряних суден, 25% вантажів перевозиться на вантажних повітряних суднах, оперованих комбінованими перевізниками. Решта 25% вантажів перевозяться спеціалізованими вантажними авіакомпаніями авіакомпаніями: інтеграторами.

## **1.2. Особливості здійснення міжнародних авіаперевезень вантажів та класифікація вантажних повітряних суден**

Постійно відстежуючи пропозиції ринку, враховуючи його сучасний стан, логісти транспортних компаній можуть підібрати найкращий маршрут, а також найвигідніше для клієнта поєднання часу, ціни та інших умов доставки вантажу.

За допомогою авіатранспорту можна перевозити найрізноманітніші вантажі: швидкопсувні продукти, негабаритний і великоваговий вантаж, небезпечні хімічні речовини. Літаки є просто незамінними в тих випадках, коли необхідно здійснити міжнародні вантажоперевезення-літаки не простоюють годинами на митниці, а тому товар доставляється в зазначений термін. Головне оформити правильно всі необхідні документи, щоб літак не був затриманий в аеропорту.

З метою залучити більше клієнтів транспортні компанії надають їм додаткові супровідні послуги, максимально спрощуючи своїм замовникам процес транспортування. Нерідко в послугу авіаперевезення входить доставка вантажу в аеропорт. Деякі компанії це роблять за окрему плату, проте зазвичай всі подібні послуги входять в загальну вартість доставки.

При частому використанні авіатранспорту для перевезення вантажів можна заощадити. Вибравши «правильну» компанію, яка займеться доставкою, можливо, не тільки швидко перевезти вантаж в пункт призначення, але і зробити це за відносно прийнятною ціною - в результаті авіаперевезення будуть далеко не найдорожчою послугою.

Для перевезення вантажів на борту повітряного судна необхідно дотримуватися таких умов [13]:

1. Габарити вантажу повинні забезпечувати його вільну навантаження (вивантаження) на (з) повітряне судно, його розміщення в вантажних відсіках і кріплення.

2. Надання вантажовідправником необхідних документів, передбачених чинним законодавством, іншими нормативними документами в галузі цивільної авіації.

3. Вантаж при перевезенні не повинен створювати небезпеку для пасажирів, членів екіпажу, багажу і іншому вантажу, що перевозиться разом.

4. Вантаж повинен мати справну тару і упаковку, що забезпечує можливість їх надійної швартування на борту повітряного судна та збереження при перевезенні.

5. Ввезення (вивезення) або транзит на (з), через територію держави повинен бути дозволений законами і правилами цієї держави.

Швидкопсувні, небезпечні вантажі, живність і інші особливі вантажі приймаються до перевезення, якщо вони допущені до перевезення законодавством України, інших держав, міжнародними угодами та нормативними актами в галузі цивільної авіації. Такий вантаж може бути прийнятий до перевезення за згодою перевізника навіть, якщо за масою і габаритами перевищує встановлені межі.

Вантаж потребує тарі або в упаковці для забезпечення його схоронності. Він повинен пред'являтися до перевезення у справній тарі або в упаковці, що відповідає стандартам, а вантаж, на тару і упаковку якого стандарти не встановлені - в справній тарі, що забезпечує його повне збереження при перевезенні і перевантаженні. Тому вантаж повинен бути упакований з урахуванням його специфічних властивостей і особливостей таким чином, щоб тара і упаковка забезпечували збереження вантажу при перевезенні його повітряним транспортом і виключали можливість пошкодження іншого вантажу і майна перевізника.

Тара або упаковка вантажу повинна мати чисту зовнішню поверхню, не мати загострених кутів, виступів та іншого, що може привести до пошкодження або забруднення повітряних суден та їх устаткування, а також перевезеного спільно з ним іншого вантажу. Металева, скляна, керамічна, дерев'яна, пластмасова і інша тара, в яку упаковуються рідкі та інші вантажі,

призначені для перевезення повітряним транспортом, повинна витримувати внутрішній надлишковий тиск, що залежить від умов польоту (висоти, температури і т.д). І повністю гарантувати від витоку, розливу або розсіпу вмісту. Вантаж, який має м'яку упаковку, повинен бути обв'язаний міцними мотузками і зашитий однаковими нитками без вузлів. На кінцях ниток повинні бути стандартні пломби відправника якими відбитками цифрових або буквених знаків. Тара або упаковка місць вантажу, що здаються до перевезення з оголошеною цінністю (за винятком особистого майна громадян), повинна бути опломбована відправником. Пломби повинні бути стандартними, мати ясні відбитки цифрових або буквених знаків. В вантажній накладній робиться відмітка про зроблений пломбування вантажу і вказується найменування пломб відправника [8].

При пред'явленні вантажу в несправній тарі або упаковці перевізник зобов'язаний відмовити в прийомі такого вантажу. Якщо упаковка не відповідає роду і властивостями вантажу, або умов його перевезення повітряним транспортом, перевізник також зобов'язаний відмовити в прийомі. Якщо в аеропорт прибуває трансферний вантаж в упаковці, що не забезпечує його збереження, то він перепаковується за рахунок аеропорту відправлення. При перепакуванні кожне місце вантажу розкривається. Про це складається акт, одні екземпляр якого слід разом з вантажем в аеропорту призначення [7].

Кожне місце вантажу, що перевозиться повинне мати транспортне маркування, передбачену ГОСТ, а в деяких випадках - спеціальне маркування. Маркування повинно бути чітким, яким і надійно нанесеною на упаковку вантажу. Якщо вантаж слід без упаковки, маркування наноситься безпосередньо на вантаж або на спеціальну бирку. Бірки з паперу, картону та ярлики з деревоволокнистих плит застосовувати забороняється.

Транспортне маркування наноситься відправником до пред'явлення вантажу до перевезення і містить основні, додаткові і в разі необхідності інформаційні написи, і маніпуляційні знаки. Маніпуляційний знак - це зображення, які вказують на способи поводження з вантажем. Основні написи

містять повне найменування одержувача, аеропорту призначення, кількість місць вантажній відправки і порядковий номер місця всередині вантажної відправки. Додаткові написи містять повне найменування відправника, аеропорту відправлення, напис транспортної організації (авіаційного підприємства). Напис транспортної організації містить номер вантажної накладної, кодоване найменування аеропорту відправлення і кількість місць даної вантажної відправки. Інформаційні написи містять масу брутто, нетто, розміри або обсяг місця вантажу. Допускається застосовувати попереджувальні написи, якщо неможливо висловити маніпуляційними знаками спосіб поводження з вантажем. При маркуванні вантажу з оголошеною цінністю вказується маса кожного окремого місця з зазначенням суми оголошеної цінності.

Літаки можна класифікувати по безлічі ознак, проте вони взаємопов'язані і утворюють єдину систему повітряних суден, яка знаходиться в постійному русі під впливом безлічі ринкових чинників.

Залежно від характеру експлуатації повітряних суден цивільної авіації можна класифікувати на:

1. Повітряні судна авіації загального призначення (АЗП);
2. повітряні судна авіації комерційного призначення.

Повітряні судна, що знаходяться в регулярній експлуатації, тобто в сфері діяльності комерційних авіакомпаній, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів за розкладом відносяться до комерційної авіації. Використання ж повітряного судна в особистих або ділових цілях відносить його до категорії авіації загального призначення.

Останні роки спостерігається зростання популярності повітряних суден загального призначення, так як вони здатні виконувати завдання, невласливі комерційної авіації - перевезення невеликих вантажів, сільськогосподарські роботи, патрулювання, навчання пілотування, авіаційний спорт, туризм і т.д., а також істотно економлять час для користувачів. Останнє досягається за рахунок можливості літати поза розкладом, здатності використовувати для

зльоту і посадки невеликі аеродроми і користувач не витрачає час на оформлення та реєстрацію авіаквитків і має можливість вибору прямого маршруту до місця призначення. Як правило, повітряні судна АЗП - повітряні судна, що мають злітну масу до 8,6 т. Однак можливо і використання більшого повітряного судна.

Залежно від призначення можна виділити дві основні групи повітряних суден, не залежно від умов експлуатації - багатоцільові і спеціалізовані повітряні судна.

Багатоцільові повітряні судна призначені для вирішення широкого кола завдань. Це досягається за рахунок переобладнання і переоснащення повітряного судна для вирішення конкретного завдання при мінімальних конструктивних змінах або без таких. Залежно від здатності злітати і сідати не тільки на аеродроми з штучним покриттям, а й використовувати для цих цілей водну поверхню багатоцільові повітряні судна бувають наземного базування і амфібійних.

Спеціалізовані повітряні судна, орієнтовані на виконання якої-небудь однієї задачі.

За призначенням ПС поділяються на: пасажирські, вантажні, учбові, спортивні, спеціалізовані (застосовуються для обслуговування різних галузей). Також є спеціалізовані ПС: повітряні таксі, що оперують як чартери; літаки, що належать підприємствам і фірмам; спеціальні літаки для аерофотознімань, пожежні, медичні і т.д.; приватні літаки для бізнесу і подорожей; спортивні літаки.

По типу двигунів ПС класифікуються як – поршневі, турбінні, турбореактивні. По числу двигунів, їх розміщенню, по типу шасі існують сухопутні, гідролітаки, амфібії. Залежно від дальності польоту і місткості літака: магістральних сполучень; місцевих мполочень.

Коротко класифікацію ПС можна побачити на рис. 1.3.

I	За призначенням: (а)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- пасажирські;</li> <li>- вантажні;</li> <li>- учбові;</li> <li>- спортивні;</li> <li>- спеціалізовані (застосовуються для обслуговування різних галузей).</li> </ul>
II	За призначенням: (б)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- повітряні таксі, що оперують як чартери;</li> <li>- літаки, що належать підприємствам і фірмам;</li> <li>- спеціальні літаки для аерофотознімань, пожежні, медичні і т.д.;</li> <li>- приватні літаки для бізнесу і подорожей;</li> <li>- спортивні літаки.</li> </ul>
III	По типу двигунів	<ul style="list-style-type: none"> <li>- поршневі;</li> <li>- турбінні;</li> <li>- турбореактивні.</li> </ul>
IV	По числу двигунів, їх розміщенню, по типу шасі	Сухопутні, гідролітаки, амфібії
V	Залежно від дальності польоту і місткості літака	<ul style="list-style-type: none"> <li>- магістральних повідомлень;</li> <li>- місцевих повідомлень.</li> </ul>

Рис. 1.3 Класифікація повітряних суден

Для здійснення міжнародних авіаційних перевезень використовують транспортні літаки (літак, призначений для транспортування різних вантажів). Часто один і той самий літак буває вантажним і пасажирським, змінюється лише обладнання. Вантажні літаки від пасажирських відрізняються спрощеним побутовим обладнанням, збільшеними розмірами вантажних приміщень, наявністю великих вантажних люків, міцнішою підлогою, встановленням на борту засобів механізації навантажувально-розвантажувальних робіт [17].

Транспортний літак може мати такі конструктивні особливості, які відрізняють його від пасажирських моделей (вони призначені, в першу чергу, для полегшення навантаження і розвантаження літака:

- Компонування «високоплан» (дозволяє розташувати вантаж максимально близько до землі).
- Посилене шасі з великою кількістю коліс.
- вантажні люки знизу і зверху фюзеляжу.



- люки в передній частині фюзеляжу («відкидний ніс») і в задній («відкидний» хвіст), іноді суміщений з рампою.
- зменшені двері в кабіну пілотів.
- Відсутність ілюмінаторів.

Існує три принципових підходи до розробки транспортного літака:

1. Вантажний варіант пасажирського літака зображено на рис. 1.4.



Рис. 1.4. Вантажні літаки MD-11F компанії «FedEx» ваєропорту Кельна.

Через економічну вигідність уніфікації процесу розробки, виробництва і обслуговування літаків, а також значно вищий попит на пасажирські літаки, більшість великих авіавиробників випускають транспортні літаки на базі наявних пасажирських моделей, наприклад, Airbus A330-200F, Boeing 747-8F, McDonnell Douglas MD-11F. Крім того, виробниками виконується конверсія застарілих пасажирських літаків, які більше не відповідають нормативним або комерційним вимогам до пасажирських перевезень, у вантажні літаки. Такі літаки можна відрізнити за швами на місці заміненних ілюмінаторів.

Недоліком такого компромісного підходу є вищі операційні витрати, оскільки конструкція літаків в першу чергу розрахована на пасажирську функцію, наприклад, на вищий тиск у салоні, ніж потрібно для перевезення вантажів.

2. Виключно транспортний літак.

Літак, початково призначений тільки для перевезення вантажів і спроектований без огляду на пасажирські або військові функції, був би дешевшим у виробництві та економічнішим в експлуатації, ніж компромісні пасажирсько-транспортні аналоги. В середині ХХ століття такі моделі вироблялися, наприклад, Fairchild С-82, який мав фюзеляж майже прямокутного перетину і подвійний хвіст для полегшення навантажувальних робіт. В 1980-ті роки на замовлення уряду США компаніями Douglas і Lockheed було виконано дослідження економічної обґрунтованості побудови таких літаків. Дослідження показали, що, з одного боку, такий літак досягав би 20-відсоткової економії операційних витрат, але з іншого боку, через відносно невисокий попит на транспортні літаки, капітальні витрати на розробку такої моделі є занадто високими.

### 3. Військово-цивільний транспортний літак.

Вигода розробки літака, який одночасно задовольняє вимогам цивільних і військових вантажоперевезень, полягає в тому, що:

- конструкція літака початково призначена для вантажоперевезень, що здешевлює виробництво та експлуатацію в порівнянні з пасажирськими літаками;
- вартість розробки ділиться між цивільним сектором та оборонним комплексом;
- зменшується кількість необхідних для армії літаків, оскільки у випадку необхідності армія може реквізувати цивільні літаки.

Разом з тим, військові вимоги до конструкції літака — міцність, маневреність, тягооснащеність та ін. — можуть звести вищевказані економічні переваги нанівець, за винятком випадків цивільних вантажоперевезень у важких умовах, наприклад, при відсутності придатних злітно-посадкових смуг.

Прикладами військово-транспортних літаків, цивільні модифікації яких використовуються комерційно, можуть бути Іл-76 (див. рис.1.5), Ан-124,

Lockheed L-100 Hercules. Компанія «Боїнг» планувала випуск цивільної версії літака Boeing C-17 Globemaster III під індексом MD-17 (пізніше — BC-17).



Рис. 1.5 Зображення цивільного Іл-76ТД Pars Air

Для найефективнішого розташування вантажів всередині фюзеляжів округлого перетину авіаційні вантажі пакуються в авіаційні контейнери спеціальної форми — ULD (англ. Unit Load Device — засіб пакування вантажів, що зображено на рис. 1.6.



Рис. 1.6 Зображення ULD у вантажному відсіку пасажирського Airbus 300 (музей у Німеччині, Мюнхен)

Стандартні типорозміри таких контейнерів визначені правилами IATA, їх об'єм становить від 3,4 м<sup>3</sup> до 8,95 м<sup>3</sup>. В індустрії авіаційних перевезень

використовується порядку 800000 таких контейнерів, а щорічна вартість їх обслуговування (включаючи втрати) становить 300 мільйонів доларів США.

### **1.3. Нормативно-правова база регулювання міжнародних авіаційних перевезень**

Міжнародно-правова регламентація повітряних перевезень пасажирів і вантажів розвивається на базі загальних принципів міжнародного повітряного права. Є найважливішими з яких є принцип повного суверенітету держави над її повітряним простором, принцип свободи польотів у відкритому повітряному просторі, принцип забезпечення безпеки міжнародної цивільної авіації, принцип національної юрисдикції над повітряними суднами та їхніми екіпажами та інші [21].

Міжнародно-правова регламентація міжнародних польотів та режиму міжнародного повітряного простору призвело до виникнення міжнародного публічного повітряного права, а можливі правові наслідки таких польотів, в тому числі цивільно-правова відповідальність перевізника та експлуатанта повітряних суден перед пасажирами, вантажовласниками та третіми особами на землі вплинуло на виникнення міжнародного приватного повітряного права. Національне законодавство з питань авіаперевезень містить чимало колізій, що спонукало їх рішення на міжнародних засадах.

Польоти над своєю територією здійснюються відповідно до національних законів і прав, польоти над чужою територією і відкритим морем - відповідно до двосторонніх і багатосторонніх угод між зацікавленими державами. Регулюванням повітряних перевезень займаються різні міжнародні організації [12].

Перелік міжнародних конвенцій та угод представлено у табл.1.1.Після якої викладено повну характеристику кожної.

Таблиця 1.1

**Основні міжнародні конвенції, що регулюють міжнародні повітряні перевезення**

№	Назва документу	Коротка характеристика
1	Варшавська конвенція 1929 г	Уніфікація правил, що стосуються регулярних міжнародних повітряних перевезень
2	Чиказька конвенція 1944 р	Конвенція про міжнародну цивільну авіацію, що заснувала Міжнародну організацію цивільної авіації (ІКАО).
3	Гвадалахарська конвенція 1961 р.	Регламентує перевезення на орендованих повітряних судах, а також інші випадки, коли фактичний і договірний перевізники не збігаються.
4	Римська конвенція 1952 г	Конвенція про відшкодування шкоди, заподіяної іноземними повітряними суднами третім особам.
5	Токійська конвенція 1963 р	Про правопорушення та деякі інші дії, вчинені на борту ПС

Отже, основні міжнародні конвенції, що регулюють повітряні перевезення:

1. Конвенція про уніфікацію деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень (Варшавська конвенція 1929р.). Застосовується в регулярних повітряних сполученнях. Доповнення та зміни до цієї конвенції були внесені наступними протоколами: Гаазьким 1955 р Гватемальський 1971 р Монреальським 1975 р

2. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію (Чиказька конвенція 1944 р.). Вступила в чинності 4 квітня 1947 р після того як її ратифікували 26

держав. Чиказька конвенція заснувала Міжнародну організацію цивільної авіації (ІКАО).

3. Конвенція про уніфікацію деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, здійснюваних особами, які не є перевізниками по договору (Гвадалахарської конвенція 1961 р.). Регламентує перевезення на орендованих повітряних судах, а також інші випадки, коли фактичний і договірний перевізники не збігаються, і поширює на такі перевезення принципи обмеженої відповідальності, встановлені Варшавською конвенцією.

4. Конвенція про відшкодування шкоди, заподіяної іноземними повітряними судами третім особам (Римська конвенція 1952 г.). Регулює питання відповідальності та шкоду, заподіяну повітряним судном або предметами, що впали з нього, визначає межі такої відповідальності нести в залежності від максимальної злітної лісу повітряного судна.

5. Конвенція про правопорушення та деякі інші дії, вчинені на борту повітряного судна (Токійська конвенція 1963 р.).

6. Конвенція про міжнародне визнання прав на повітряні судна, накладення арешту і примусового продажу повітряного судна на виконання рішення суду.

Іншими багатосторонніми угодами в галузі міжнародних повітряних сполучень є Угода про транзит по міжнародних повітряних лініях і Угода про міжнародний повітряний транспорт. Обидві угоди, за якими держави на взаємній основі надають одна одній права регулярних польотів цивільних літаків через свій повітряний простір, підписані в Чикаго в 1944 р

Держави, які не підписали цих угод, надають один одному права на виконання регулярних польотів на двосторонній основі.

Міжнародна організація цивільної авіації (International Civil Aviation Organization, ICAO) є основним міжнародним органом, що здійснює багатостороннє регулювання світового повітряного транспорту на міждержавному рівні. ІКАО створена в 1947 р після ратифікації Чиказької конвенції 1944 "Про міжнародну цивільну авіацію" і є спеціалізованою

організацією ООН відповідно до протоколу, підписаний 1 жовтня 1947 року і набрав чинності 13 травня 1948 р Членами ІКАО є понад 180 держав . Радянський Союз приєднався до Чиказької конвенції в листопаді 1970 У 1977 р російська мова стала офіційною мовою ІКАО поряд з англійською, французькою та іспанською мовами. Штаб-квартира ІКАО знаходиться в Монреалі (Канада). Можна навести такі основні документи: правила польотів, аеронавігаційні карти, експлуатація повітряних суден, льотна придатність повітряних суден, обслуговування авіаційного руху, пошук та спасіння, розслідування авіаційних пригод та інші. Статутом дозволено мати деякі відмінності в національному регулюванні, але враховуючи важливість всіх цих документів держави допускають тільки мінімальні відхилення від встановлених міжнародних правил [15].

Регіональні міжурядові організації цивільної авіації вирішують проблеми повітряного транспорту відповідних регіонів і здійснюють координацію діяльності відповідних держав, а також авіакомпаній і аеропортів в цих регіонах. Основними регіональними організаціями є наступні:

1. Європейська конференція цивільної авіації (ЕКАК) - European Civil Aviation Conference (ЕСАС). Створена в 1954 р на Страсбурзької конференції з ініціативи Ради Європи та за активної підтримки ІКАО. Вона стала першою регіональною міжурядовою організацією, створеною для координації діяльності цивільної авіації в Західній Європі.

2. Африканська комісія цивільної авіації (АФКАК). Створена в 1969 р, її членом може стати будь-який американська держава - член Економічної комісії по Африці (ЄКА) або Організації африканської єдності (ОАЄ). Членами АФКАК є 32 держави.

3. Латиноамериканська комісія цивільної авіації (ЛАКАК) є регіональним угрупованням країн Південної і Центральної Америки, створеної в 1973 р Членами цієї організації можуть бути тільки держави Південної і Центральної Америки, а також Карибського басейну. Членами ЛАКАК є 19 держав.

4. Рада цивільної авіації арабських держав (Какаші). Ця організація створена в 1967 році для координації дій по вирішенню економічних проблем повітряного транспорту арабських держав і ІКАО. Членами Какаші в даний час є 20 держав.

Всі ці організації є консультативними. Рішення і рекомендації цих організацій затверджуються урядами держав - членів ІКАО. Вищими органами цих регіональних угруповань є конференції держав - членів цих організацій, які скликаються один раз кожні три роки. Постійними органами є координаційні або виконавчі комітети.

Вищевказані регіональні міжурядові організації займаються проблемами міжнародних повітряних перевезень, координацією регулярних та нерегулярних перевезень, питаннями спрощення формальностей стосовно до відповідних регіонів та ін. Координацію діяльності цих організацій здійснює ІКАО, яка сприяє їм у вирішенні багатьох регіональних проблем повітряного транспорту.

IATA - це асоціація авіакомпаній, що виконують регулярні комерційні авіап перевезення. IATA була заснована в 1945 р в Гавані після підписання Чиказької конвенції 1944 р заснувала ІКАО. Асоціація є фактичним правонаступником Міжнародної асоціації повітряних перевезень, заснованої в 1919 р в Гаазі [14].

Основними завданнями IATA є розвиток безпечних регулярних і економічних повітряних сполучень, сприяння повітряної комерції та вивчення пов'язаних з цим проблем, розширення співпраці з ІКАО та іншими міжнародними організаціями.

Відповідно до призначення IATA діє як міжнародне агентство, за допомогою якого авіакомпанії прагнуть спільними зусиллями вирішувати ті проблеми в міжнародних повітряних сполученнях, які вони не змогли б вирішити індивідуально. Її діяльність поширюється на такі області, як повітряні перевезення, фінанси, юридичні та технічні питання, медицина та ін. Крім того, IATA діє як центральний банк інформації і технічних знань для



авіакомпаній - членів цієї організації, керує діяльністю різних комітетів, які об'єднують експертів авіакомпаній, представляє авіакомпанії в міжнародних організаціях.

Згідно з правилами здійснення вантажних авіаперевезень прийом вантажу до перевезення здійснюється тільки при наявності правильно оформленої вантажної накладної.

Перевезення вантажів на міжнародних авіалініях можуть здійснюватися на пасажирських і вантажних літаках. Вантажі, які приймають до міжнародних перевезення, підлягають наступним правилам:

- ввезення і вивезення, транзит вантажу повинні бути дозволені законами і правилами країни на територію, з території або через територію якої здійснюється перевезення;
- габарити вантажу повинні забезпечувати його вільну вантаження і вивантаження, розміщення в багажно-вантажних відсіках повітряних суден і його кріплення;
- при перевезенні на рейсових пасажирських повітряних суднах маса і габарити вантажу не повинні перевищувати меж, встановлених нормативами;
- до вантажу повинні бути додані всі необхідні документи; - Вантаж не повинен створювати небезпеки для повітряного судна, що знаходяться на ньому людям і майну, а також за своїми властивостями не повинен створювати незручностей пасажиром.

Вантаж, що перевищує встановлені межі за масою і габаритами, може бути прийнятий до перевезення тільки за згодою перевізника.

Міжнародні перевезення вантажів по повітряю передбачають обов'язкове проходження митних процедур. Митне оформлення проводиться шляхом декларування вантажів та сплати всіх необхідних зборів. До обов'язкових платежів при митному очищенню імпортованих товарів відносяться акциз, податок на додану вартість і мито. Непрямі платежі для оформлення товарів

на митниці - це збори за видачу ліцензій, кваліфікаційного атестата, зберігання товарів на митному складі та їх транспортування.

Повітряний кодекс України встановив таке поняття як суспільно важливі повітряні перевезення. Рішення про визнання певної повітряної лінії як суспільно важливої приймає Уповноважений орган з питань цивільної авіації. При цьому враховуються важливість повітряної лінії для міста або регіону, а тому перевізник повинен безперервно та регулярно здійснювати авіаперевезення за дотримання певних обсягів та рівня оплати. На першому етапі дається оголошення про таку лінію та самі авіаперевізники приймають рішення про виконання такої роботи. Якщо жоден не погоджується на встановлені умови то може бути оголошений відкритий конкурс для українських та для іноземних авіаперевізників для визначення тих, хто буде виконувати такі авіаперевезення.

У зв'язку з особливим характером окремо регулюються повітряні перевезення небезпечних вантажів, які крім виконання загальних вимог щодо авіаційних перевезень вимагають дотримання додаткових спеціальних умов що стосуються в першу чергу підготовки персоналу. Міжнародні повітряні перевезення виконуються на підставі договору, що укладається між авіаперевізником та пасажиром або вантажовідправником України. Предметом такого договору є перевезення з пункту відправлення до пункту призначення пасажирів, його багажу або вантажу. Істотні умови такого договору визначила Наведений вище перелік умов договору не є вичерпним, а тому сторони договору можуть враховувати положення рекомендаційного документу, яким є Рекомендовані умови договору, додаток №1 до наказу Державної авіаційної адміністрації України. Вказаний договір посвідчується квитком, за умови перевезення пасажирів, багажною квитанцією за умови перевезення речей як багажу пасажирів, авіатранспортною накладною, за умови відправлення вантажу.

Перші два документи можуть традиційно оформлятися на паперовому носію або складатися в електронному вигляді. Додатково авіаперевізник

повинен контролювати наявність або відсутність документів, що дають право на в'їзд в Україну або в'їзду до іншої країни. Відсутність таких документів стане підставою для відмови пасажиру в міжнародному перевезенні.

Регулярні авіаперевезення оплачуються за міжнародними авіаційним тарифами, опублікованими і неопублікованими.

Опубліковані (наскрізні) тарифи - це тарифи і збори від аеропорту відправлення до аеропорту призначення, поміщені в тарифних довідниках. Якщо між двома пунктами є опублікований (наскрізний) тариф, то перевезення повинно здійснюватися тільки за цим тарифом.

Неопубліковані тарифи - це тарифи, які при відсутності опублікованого (наскрізного) тарифу між даними пунктами утворюються двома способами:

а) шляхом додавання до опублікованого (наскрізного) тарифу додаткової суми, так званої суми «ед-он».

б) при відсутності пропорційного тарифу - шляхом складання діляничних тарифів окремих наскрізних ділянок перевезення з дотриманням відповідних правил побудови тарифів.

Більшість тарифів не опубліковано, їх немає в тарифних довідниках та інших офіційних тарифних виданнях. Крім того, кожна авіакомпанія розробляє свої неофіційні тарифи, які в основному є закритими і складають комерційну таємницю авіакомпанії.

Регулюванням міжнародних авіаційних тарифів займається Міжнародна асоціація повітряного транспорту (IATA). Офіційні міжнародні авіаційні збори опубліковані в довідниках Air Passenger Tariff (APT) і Air Cargo Tariff (ACT). У довіднику по пасажирським тарифами APT опубліковані всі офіційні міжнародні пасажирські авіаційні збори, а також правила, які регулюють побудову та застосування тарифів, знижок, зборів та маршрутів перевезення.

Тарифи і збори, що містяться в цьому довіднику, а також екскурсійні тарифи, включаючи інклюзив-тур (APT-IT), вказані в розрахунку на одного пасажирів і застосовні до повітряного перевезення за маршрутами, вказаними в довіднику, від аеропорту відправлення до аеропорту призначення. Крім того,

вони включають тарифи зборів за транзит, наземне транспортування, а також інших зборів, що стягуються урядовими органами. У довіднику по авіаційних вантажних тарифів АСТ опубліковані всі правила побудови і застосування вантажних тарифів на світових авіалініях.

Вантажні тарифи, зазначені в довіднику, застосовуються тільки для перевезень від пункту відправлення до пункту призначення і не включають збори за доставку вантажів в аеропорт відправлення, зберігання вантажів, їх страхування, виконання митних формальностей і т. д.

Як правило, міжнародні авіаційні збори встановлюються на двосторонній основі шляхом угод між авіакомпаніями, які експлуатують одні й ті ж авіалінії. Але по одному і тому ж маршруту здійснюють перевезення багато авіакомпаній. Крім того, тарифи, встановлені між тими чи іншими пунктами, зачіпають інтереси авіакомпаній, що виконують польоти на суміжних авіалініях. Тому міжнародні тарифи виходять за межі двосторонніх угод між авіакомпаніями і утворюють складну систему, що включає різні види тарифів для перевезення між двома пунктами і більш.

На систему міжнародних авіаційних тарифів впливає також цілий ряд факторів: відстань між пунктами, попит на перевезення, тарифи, запропоновані іншими видами транспорту, наявність чартерних перевезень, незбалансованість авіаперевезень за напрямками, різні інтереси перевізників, агентів, відправників і пасажирів.

Всі ці фактори враховуються ІАТА при розробці системи міжнародних авіаційних тарифів. Система тарифів та правила їх побудови та застосування розробляються авіакомпаніями - членами ІАТА на конференціях з повітряних перевезень, які проводяться, як правило, один раз в два роки.

Зауважимо, що вантажні тарифи на міжнародних повітряних лініях поділяються на три види: основні (нормальні - до 45 кг, кількісні - більше 45 кг, мінімальний збір); класові; спеціальні [6].

Основні тарифи - це стандартні тарифи, встановлені для оплати за провезення 1 кг вантажу від пункту відправлення до пункту призначення.

Вони є найбільш поширеними при перевезенні всіх видів вантажу, за винятком деяких випадків, коли застосовуються пільгові спеціальні і класові тарифи.

Нормальні тарифи є базовими для визначення знижок або доплат при утворенні класових, кількісних і спеціальних тарифів. Їх перевагою є простота використання. Кількісні тарифи в основному застосовуються авіакомпаніями, які експлуатують літаки великої місткості. Вони передбачають знижку за додатковими вагових категоріях. Наприклад, для вагової категорії 45 кг надається знижка від нормального тарифу в розмірі 25%. Число вагових категорій різна в різних зонах перевезення.

Мінімальний збір являє собою мінімальну оплату за відправку вантажу, що стягується за одну відправку в тому випадку, якщо плата за перевезення по нормальному вантажному тарифу виявиться нижче мінімального збору. Рівень мінімального збору на різних маршрутах відрізняється. У багатьох випадках він дорівнює вартості перевезення за нормальним тарифом вантажу вагою 5 кг. Мінімальний збір вказується в тарифних довідниках з позначенням «М».

Класові тарифи застосовуються для перевезення вантажів певного класу. Вони знаходять своє вираження в певному відсотку до нормального вантажного тарифу до 45 кг. Класові тарифи встановлюються на види вантажу, що вимагають особливих умов для перевезення: живі тварини; клітки для тварин; цінний вантаж; людські останки в труні; несупроводжуваний багаж; друкована продукція та ін.

Класові тарифи обчислюються на основі нормального наскрізного тарифу до 45 кг, який множиться на відповідну процентну надбавку, потім округлений результат множиться на вагу відправки.

Відсоткова надбавка залежить від класу вантажу і зони перевезення і становить від 150 до 300% від нормального вантажного тарифу до 45 кг. Наприклад, за перевезення цінних вантажів (золота, платини, дорогоцінного каміння, банкнот, цінних паперів і т. Д.) Стягується плата в розмірі 200% від нормального вантажного тарифу до 45 кг для всіх зон асоціації.

Спеціальні тарифи (корейти) - це пільгові вантажні тарифи зі знижкою. Вони застосовуються для перевезення певних категорій вантажів від / до певних пунктів тільки в одному напрямку. Корейти мають перевагу в порівнянні з усіма іншими тарифами. Вони публікуються разом з основними вантажними тарифами на «жовтих сторінках» довідника АСТ і мають кодові цифрові позначення, що визначають характер вантажу [8].

Знижки, що передбачаються при використанні корейта, розрізняються залежно від зони застосування.

Застосування спеціальних вантажних тарифів узгоджується між авіакомпаніями, спільно експлуатують дану авіалінію. Всі пропозиції про встановлення корейта направляються до комітету IATA по корейтам, який розглядає ці пропозиції на своїх нарадах по корейтам три рази в рік.

Спеціальні служби маркетингу авіакомпаній стежать за станом світових авіаційних тарифів і видають рекомендації щодо їх застосування комерційним директорам і своїм представництвам за кордоном. На основі цих рекомендацій виробляється тарифна політика, спрямована на забезпечення завантаження і рентабельності міжнародних авіаліній. Розробляються також практичні рекомендації з побудови та застосування всіх видів пасажирських і вантажних авіаційних тарифів, особливо спеціальних і пільгових з метою збільшення завантаження на рейсах авіакомпаній.

Застосування знижок з вантажних тарифів також є одним з інструментів впливу на ринок. Розмір знижок встановлюється в залежності від зон IATA, наприклад, в Європі вони складають від 40 до 70% від нормального тарифу. Їх розмір залежить від таких факторів, як характер і цінність вантажу, потенційні можливості попиту на перевезення, розмір окремих відправок, вартість обробки, ступінь впливу на співвідношення доходів і витрат по перевезенню. До уваги приймаються також провізна здатність літаків, що експлуатуються на даній авіалінії, і очікуваний потік вантажів, який може мати місце в разі встановлення пільгових тарифів

## 2. АНАЛІТИЧНА ЧАСТИНА

КАФЕДРА ОАРП				НАУ. 20. 05. 01. 001 ПЗ			
Виконала	Дерипаска К.Д.			АНАЛІТИЧНА ЧАСТИНА	Літера	Арк	Аркушів
Керівник	Разумова К.М.					Д 39	21
Консульт.	Разумова К.М.				ФТМЛ 275 ОР-204М		
Н. контр.	Герасименко І.М.						
Зав. каф.	Разумова К.М.						

## **2.1. Загальна характеристика діяльності підприємства «КИЙ АВІА КАРГО».**

ТОВ «Кий авіа карго» – українська транспортно-експедиторська компанія, що здійснює різноманітні міжнародні перевезення вантажу (автоперевезення, авіаперевезення та перевезення морем) по Україні під митним контролем, а також надає комплекс логістичних послуг з складського сервісу та митного оформлення.

Спектр послуг, що пропонує компанія, дає змогу організувати міжнародні перевезення вантажу за схемою «аеропорт-аеропорт», «від дверей до дверей» чи будь-якою іншою схемою, яка підходить для Вас. Компанія входить до складу концерну «Кий авіа»— найбільшого підприємства України на ринку продажу транспортних та туристичних послуг [5].

Надійна та своєчасна міжнародна доставка вантажу є основою успішної реалізації торгових проектів. Тому, обираючи компанію, якій доручити доставку вантажу, у першу чергу варто орієнтуватися на репутацію, досвід успішної реалізації проектів, наявність продуманих логістичних схем та міжнародні зв'язки.

Компанія «Кий авіа карго» є беззаперечним лідером серед українських транспортно-експедиторських компаній. Компанія пропонує не лише безпосередню доставку вантажу, а й супровід, митну чистку, страхування від усіх ризиків та послуги кваліфікованих брокерів.

Спеціалізація компанії - міжнародна доставка вантажу та доставка вантажу Україною. Доставка вантажу Україною здійснюється усіма доступними видами транспорту. В межах країни компанія доставляє негабаритний вантаж, збірний вантаж, попутний вантаж, перевезення речей та багажу, та транспортування інших видів вантажу.

Для того щоб клієнти мали можливість вибору прийнятних тарифів на авіаперевезення, зручних маршрутів перельоту, бронювання готелів,



туристичних пакетів, страхування та інших послуг, «Кий Авіа» співпрацює з вітчизняними та закордонними авіакомпаніями, з провідними провайдерами в індустрії транспорту та туризму, готелями, залізничними підприємствами, автомобільними компаніями [22].

«Кий Авіа» є акціонерним товариством закритого типу. Агентство має понад 120 прямих договорів з авіаційними перевізниками. А відповідно укладеним інтерлайн - угодам може здійснювати продаж на рейси більше ніж 450 авіакомпаній світу.

Компанія є дійсним членом міжнародних та українських асоціацій, зокрема FIATA (International Federation of Forwarders Associations), IAM (International Association of Movers), АМЕУ (Асоціація Міжнародних Експедиторів України), та володіє усіма необхідними ліцензіями та сертифікатами.

Компанія має розгалужену мережу офіційних представництв в промислово розвинених містах і обласних центрах України, що дозволяє надавати якісні транспортно-експедиторські послуги в усіх регіонах країни. Тому вантажоперевезення по Україні здійснюються в максимально короткі терміни по оптимізованим маршрутами, розробленими з урахуванням вартості вантажоперевезення і необхідної швидкості доставки.

Центральний офіс компанії розташований в місті Київ, на вулиці Златоустівська.

Компанія пропонує свої послуги вже протягом багатьох років і є найдосвідченішою в даній ніші - вона професійно справляється зі своїми обов'язками, доставляє вироби в зазначені терміни, гарантує відсутність пошкоджень на вашому майні

Компанія має власний парк вантажних автомобілів та офіси, що розташовані у найбільших містах України, а також – у міжнародному аеропорті Бориспіль та морському порті Одеса.

«Кий авіа карго» має широку міжнародну мережу постійних вантажних агентів та партнерів, завдяки якій компанія може надавати послуги з доставки

вантажу по всьому світу, працюючи з клієнтами за принципом «від дверей до дверей».

Цінова політика «Кий авіа карго» абсолютно прозора. На вартість транспортування вантажу впливає багато факторів, які обговорюється під час попереднього діалогу з клієнтом.

«Кий авіа карго» – прямий агент з продажу авіап перевезень вантажу практично усіх національних та іноземних авіакомпаній, які здійснюють рейси з України. Розгалужена по всьому світу партнерська мережа надає унікальну змогу розробляти найкоротший та найбільш вигідний маршрут, і пропонувати оптимальний тариф для транспортування вантажу клієнтам [16].

Схема управління товариством представлена на рис. 2.1.

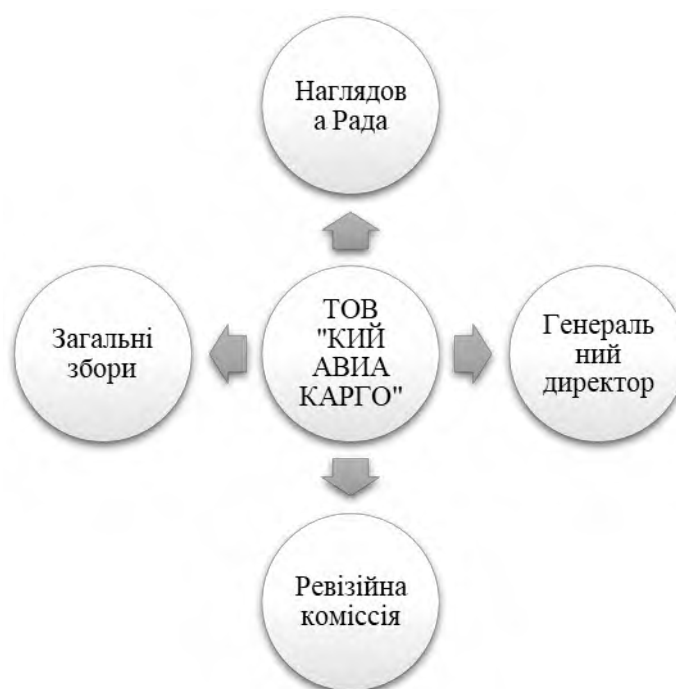


Рис. 2.1. Схема управління товариством

До ключових завдань директорату з економічного прогнозування і управління доходами належать:

- розробка поточних та перспективних планів економічного розвитку АВС;
- удосконалення методики планування й системи показників

- господарської діяльності підприємства й оцінки ефективності виробництва й продуктивності праці;
- удосконалення форм і систем оплати праці;
- координація роботи підрозділів компанії із питань забезпечення виконання планових завдань;
- вивчення ринку перевезень, визначення попиту, його обсягу, розробка методів розширення продажу;
- збір комерційної інформації й статистичних даних для підготовки звітів і підготовки рекомендацій директорату продажів;
- аналіз і вивчення політики АК практично у всіх областях діяльності;
- вивчення договірної політики АК й інших агентств;
- укладання комерційних угод з АК й іншими юридичними особами;
- організація й проведення рекламно-інформаційної роботи;
- ведення статистичної звітності й обліку виробничих показників;
- проведення аналізу виробничо-господарської діяльності.

Головним завданням в управлінні КАПС «Кий Авіа» є інтеграція зусиль робітників для забезпечення ефективності у виконанні поставленої конкретної задачі.

Діяльність агентства здійснюється на підставі Сертифікату Державної авіаційної служби України на право продажу авіап перевезень, акредитації агентства в міжнародній організації ІАТА, ліцензії Державного агентства України з туризму та курортів на право здійснення туроператорської діяльності, а також договорів на продаж перевезень, укладених між «Кий Авіа» та авіакомпаніями після процедури акредитації агентства в авіакомпаніях.

Сертифікат на право продажу авіап перевезень – документ, що дозволяє здійснювати продаж авіап перевезень на території України, який видається агентству Укравіатрансом і свідчить про те, що агентство відповідає вимогам Міністерства інфраструктури України.

Як сказано вище, «Кий Авіа» акредитовано в Міжнародній асоціації повітряного транспорту IATA. Акредитація в IATA є гарантією надійності і кредитоспроможності агентства. Акредитація в IATA дозволяє агентствам працювати з будь-якими авіакомпаніями світу, готельними ланцюжками, компаніями орендування автомобілів. У разі позитивної акредитації агентству привласнюється код IATA.

Компанія «Кий авіа карго» здійснює таку діяльність:

- міжнародні авіап перевезення вантажу;
- транспортно-експедиторське обслуговування;
- перевезення вантажу авіатранспортом або комбінованим видом транспорту;
- транзит вантажу через аеропорт Бориспіль;
- роботу за схемою «аеропорт – аеропорт» чи «двері – двері»;
- перевезення вантажу авіатранспортом під митним контролем з/до аеропорту Бориспіль та на інші летовища;
- митне оформлення будь-якого вантажу;
- розміщення на складах;

Компанія «Кий авіа карго» здійснює авіап перевезення таких категорій вантажу:

- генеральні;
- небезпечні;
- цінні;
- продукти, що швидко псуються;
- вантажі з великою вагою та/або габаритами;
- що вимагають негайної доставки за короткий проміжок часу;
- тварини без супроводу.

Вантажні авіап перевезення – це найшвидший спосіб доставити будь-який вантаж на інші континенти чи транспортувати вантаж до України із-за кордону. Проте ціна цієї послуги є вищою, аніж вартість аналогічних послуг

іншими видами транспорту. На вартість вантажних авіап перевезень впливає багато факторів. Основними є:

- тип вантажу, вага, габарити та його об'єм;
- маршрут доставки;
- терміновість виконання замовлення;
- супровід вантажу на усіх етапах перевезення;
- страхування вантажу;
- пакування вантажу;
- інші фактори, пов'язані з особливостями вантажу, що транспортується.

Види міжнародних перевезень (за видами транспорту) компанії «Кий авіа карго»

#### 1) Авіап перевезення.

Авіап перевезення сьогодні – найбільш перспективний напрямок міжнародної доставки вантажу. Його беззаперечні переваги – оперативність та надійність.

Незважаючи на стрімкий зріст конкуренції на ринку міжнародних авіап перевезень вантажу, «Кий авіа карго» є лідером з авіап перевезень в Україні. Компанія доставляє експортні, імпорнтні, транзитні види вантажу регулярними та чартерними авіарейсами з найбільших аеропортів України: Бориспіль, Дніпропетровськ, Одеса, Львів.

«Кий авіа карго» – прямий агент з продажу авіап перевезень вантажу практично усіх національних та іноземних авіакомпаній, які здійснюють рейси з України. Розгалужена по всьому світу партнерська мережа надає унікальну змогу розробляти найкоротший та найбільш вигідний маршрут, і пропонувати оптимальний тариф для транспортування.

#### 2) Міжнародні вантажні автомобільні перевезення

ТОВ «Кий Авіа Карго» здійснює міжнародні автомобільні перевезення комплектних і збірних вантажів (FTL / LTL) із країн Західної та Східної Європи, а також країн СНД.

ТОВ «Кий Авіа карго» на регулярній основі здійснює міжнародні автоперевезення збірних вантажів з Італії, Німеччини, Голландії, Бельгії, Франції та Англії, користуючись мережею партнерських складів. В Україні пропонуються послуги з розміщення вантажів на складах компанії і складах партнерів для забезпечення їх подальшої доставки по регіонах.

Автомобільні перевезення здійснюються власним транспортом компанії, а також із залученням національних і закордонних автоперевізників.

### 3) Морські міжнародні перевезення

Спеціалізація – перевезення вантажу морем з різних країн світу до портів України у 20-ти та 40-ка футових контейнерах. Сьогодні найбільш популярними типами морських перевезень, за яким здійснюється транспортування з різних країн світу до України, є схема FCL (Full Container Load) и LCL (Less Than Container Load)

Серед напрямків нашої діяльності можна виділити:

- перевезення морем з Китаю, США, країн Європи до України;
- роботи з завантаження/розвантаження, супровід у портах Чорноморськ та Одеса;
- перезавантаження товару з контейнерів на автомобілі;
- оформлення вантажу на митниці та вирішення супутніх питань;
- доставка вантажу автотранспортом на склад клієнта з порту.

Контейнерні перевезення морем з Чорноморська та контейнерні перевезення морем з Одеси є фінансово вигідними, оскільки вартість транспортування вантажу морем суттєво нижча за вартість перевезення іншими видами транспорту. Перевезення морським транспортом до Чорноморська чи Одеси має лише один недолік – потребує більше часу. Проте якщо фактор часу не є основоположним, то перевезення морем – оптимальний варіант транспортування вантажу.

Фрахтування цілих контейнерів FCL через Одесу та Чорноморськ є ідеальним варіантом для оптимізації імпорتنих та експортних транспортних

операцій морським шляхом. При цьому власник вантажу має виключне право на використання усієї ємності контейнеру.

Міжнародні контейнерні перевезення вантажу морем: система LCL

LCL – один з найбільш економічно вигідних способів транспортування вантажу. Економія досягається за рахунок того, що клієнт оплачує лише свою частину вантажу, а не увесь контейнер. Збірні перевезення передбачають формування збірного вантажу, що належить кільком власникам. Такий вантаж формується шляхом консолідації невеликих партій в пункті відправлення і відправляються за єдиним транспортним документом.

Тарифна сітка системи LCL передбачає розрахунок вартості за метр кубічний, а мінімальний розмір вантажу – 1 кубометр. Міжнародні контейнерні перевезення з Китаю тривають близько 4 тижнів, але такий тип доставки дозволяє значно зменшити витрати на перевезення, а обмеження щодо об'єму і тоннажу практично відсутні.

Перевезення морських контейнерів та вантажу здійснюється власним транспортом, що дозволяє значно спростити організацію відправлення та прийому – доправити товар не лише до порту, а й до складу отримувача.

4) Митне оформлення вантажів. Брокерські послуги

«Кий авіа карго» здійснює такі послуги, як митне оформлення імпорту, експорту, транзитних вантажів, митне оформлення виставкових вантажів і оформлення Карнет АТА. Послуги охоплюють:

- митне оформлення експорту, імпорту, а також транзитних вантажів (м.Київ, аеропорт «Бориспіль», морські порти Одеси і Чорноморська);
- акредитація компанії у митних пунктах України;
- митне очищення виставкових вантажів, а також вантажів, які направляються на концерти, конференції тощо;
- оформлення тимчасового ввезення вантажу;
- митне оформлення Carnet АТА;
- попередній розрахунок ставок і платежів;
- допомога у питаннях митного очищення, ЗЕД;

- визначення коду товару за УКТ ЗЕД;
- оформлення обов'язкових дозволів і сертифікація вантажу;
- тимчасове зберігання вантажу на митно-ліцензійних складах.

«Кий авіа карго» надає весь спектр послуг в залежності від потреби клієнтів, має можливість збільшити свій вплив на ринку.

## **2.2 Аналіз виробничо-господарської діяльності «КИЙ АВІА КАРГО»**

При сучасних формах ведення господарства підприємствам з метою зменшення ступеня ризику, підвищення конкурентоспроможності, стабільності слід постійно мати зведену картину результатів усіх видів діяльності, що виражається у вигляді набору одиничних, узагальнюючих (блочних) та комплексних оцінок показників роботи підприємства та його структурних підрозділів, а також проводити аналіз причин зміни цих показників.

Згідно проведеного аналізу аналітичних матеріалів ПрАТ «Кий Авіа» встановлено, що основною діяльністю агенства є продаж та бронювання авіційних перевезень, що складає майже 70% у структурі загальних доходів [20].

Обсяги реалізації продукції компанії на пряму пов'язані по-перше з кількістю її філій та від місця їх розміщення, а по-друге від організації рекламної кампанії. Отже, надання послуг «Кий Авіа» виконується через розвинуту мережу пунктів продажу на території країни, а саме:

- 1) м. Київ, вул. Дмитрівська, 1;
- 2) м. Біла Церква, вул. Вокзальна, 22, прим. 131;
- 3) м. Бориспіль, Міжнародний аеропорт «Бориспіль», термінал D, 1-й поверх;
- 4) м. Вінниця, вул. Соборна, 101;



- 5) м. Дніпро, вул. В'ячеслава Липинського, 10,, прим. 7;
- 6) м. Житомир, майдан Перемоги, 5/1;
- 7) м. Запоріжжя, пр-т Соборний, 179, прим. 2;
- 8) м. Запоріжжя, пр-т Соборний, 29, прим. 18;
- 9) м. Івано-Франківськ, вул. Стрільців Січових, 10/2;
- 10) м. Київ, вул. Володарського/пр. Перемоги, 1/2;
- 11) м. Київ, вул. Городецького, 4;
- 12) м. Київ, Харківське шосе, 2 (літера А);
- 13) м. Київ, пр. Оболонський, 1-Б (літера А), ТРЦ «DreamTown»;
- 14) м. Київ, Дніпровська Набережна, 33;
- 15) м. Краматорськ, вул. Василя Стуса, 51-123Н;
- 16) м. Кременчук, вул. Халаменюка, 6;
- 17) м. Кривий Ріг, пр-т. Миру, 31, прим. 182;
- 18) м. Кропивницький, вул. Острівська, 2;
- 19) м. Луцьк, пр-т Волі, 7;
- 20) м. Львів, пр-т Шевченка, 11, кв. 2а;
- 21) м. Львів, вул. Любінська, 168, ДП Міжнародний аеропорт “Львів”  
імені Данила Галицького;
- 22) м. Львів, вул. Гнатюка, 24/2;
- 23) м. Маріуполь, пр. Миру, 82, прим. 2;
- 24) м. Миколаїв, пр-т Центральний, 71;
- 25) м. Одеса, вул. Преображенська, 15;
- 26) м. Полтава, вул. Небесної Сотні, 7;
- 27) м. Рівне, пр-т Миру, 8;
- 28) м. Сєверодонецьк, пр. Гвардійський, 20;
- 29) м. Стрий, пр. Чорновола, 25;
- 30) м. Суми, вул. Петропавлівська, 76;
- 31) м. Тернопіль, вул. Б.Хмельницького, 11, прим. 2;
- 32) м. Тернопіль, вул. Руська, 11/14;
- 33) м. Трускавець, вул. Суховоля, 54А;

- 34) м. Ужгород, вул. Л.Толстого, 33;
- 35) м. Харків, Гімназійна набережна, 18;
- 36) м. Харків, вул. Сумська, 77/79;
- 37) м. Херсон, вул. Ушакова, 34;
- 38) м. Хмельницький, ул. Кам'янецька, 82, кв. 2 та кв. 6;
- 39) м. Черкаси, бул. Шевченка, 224/вул. Дашковича, 30;
- 40) м. Чернівці, вул. Головна, 128;
- 41) м. Чернігів, пр-т Перемоги, 58.

Проаналізуємо показники ПРАТ «Кий авіа» та деякі показники діяльності «Кий авіа карго».

Приватне акціонерне товариство «Кий авіа» здійснює свою діяльність на підставі Свідоцтва про державну реєстрацію серії і номеру А 01 №795252. Дата проведення державної реєстрації 03.08.1994. Територія (область) м. Київ. Статутний капітал підприємства становить (грн) 3804100.00.

Відсоток акцій у статутному капіталі, що належить державі – 0%. Відсоток акцій (часток, паїв) статутного капіталу, що передано до статутного капіталу державного (національного) акціонерного товариства та/або холдингової компанії – 0%.

Середня кількість працівників (осіб) 317 чоловік. Основні види діяльності із зазначенням найменування виду діяльності та коду за КВЕД:

- 79.12 Діяльність туристичних операторів
- 79.11 Діяльність туристичних агенств
- 79.90 Надання інших послуг бронювання та пов'язана з цим діяльність.

Товариство з обмеженою відповідальністю «Кий авіа карго» - здійснює свою діяльність на підставі Свідоцтва. Статутний капітал підприємства становить – 14 000 грн. Основні види діяльності із зазначенням найменування виду діяльності та коду за КВЕД:

- 52.29 Супровідні послуги, які надаються під час перевезень;
- 49.41 Вантажні перевезення автомобільним транспортом;
- 49.42 Послуги по перевезенням;

- 51.10 Пасажирський повітряний транспорт.

Основні засоби емітента (за залишковою вартістю) за 2017 рік представимо в табл. 2.1.

Таблиця 2.1

**Основні засоби емітента (за залишковою вартістю)**

Найменування основних засобів	Власні основні засоби (тис.грн)		Основні засоби, всього (тис.грн)	
	На початок	На кінець	На початок	На кінець
1 Виробничого призначення	26796	22312	26796	22312
будівлі та споруди	18023	12118	18023	12118
машини та обладнання	4555	4867		
інше	2941	3075	2941	3075
2 Невиробничого призначення	5584	5222	5584	5222
будівлі та споруди	3445	3169	3445	3169
машини та обладнання	27	25	27	25
Транспортні засоби	-	-	-	-
земельні ділянки	-	-	-	-
Інші	2112	2028	2112	2028
Усього	32380	27534	32380	27534

Виходячи з представлених даних у таблиці 2.1 зробимо такий висновок, що всі основні засоби, що знаходяться на балансі є власністю товариства. Об'єктів основних засобів під заставою немає. Обмеження на використання власного майна відсутні. Терміни та умови користування основними засобами (за основними групами): основні засоби за кожною основною групою використовуються за своїм прямим призначенням.

Терміни та умови користування основними засобами:

- будівлі та споруди - до повного використання, відповідно до технічних характеристик;

- машини та обладнання - до повного використання, відповідно до технічних характеристик;

- транспортні засоби - до повного використання, відповідно до технічних характеристик;

- інші - до повного використання, відповідно до технічних характеристик.

Первісна вартість основних засобів: у фінансовій звітності первісна вартість об'єктів основних засобів відображена у ф. № 1 в статті по рядку 1011 (залишок на початок 2017 року - 47528 тис.грн., залишок на кінець 2017р. - 44463 тис.грн.) Ступінь зносу основних засобів: 38,07%.

Ступінь використання основних засобів: використовуються повністю. Сума зносу необоротних активів, облік яких ведеться на рахунку 100, відображена Підприємством, відповідно до Інструкції про застосування Плану рахунків, на рахунку 130 і станом на 31.12.2017 р. складає 16929 тис. грн. В 2017р. на підприємстві була проведена

Якісний фінансовий аналіз дозволяє визначити ключові припущення про динаміку розвитку підприємства в майбутньому.

Використана методика розрахунку вартості чистих активів емітента за попередній та звітний періоди відповідно до "Методичних рекомендацій щодо визначення вартості чистих активів акціонерних товариств", затверджених рішенням Державної комісії з цінних паперів та фондового ринку від 17.11.2004 р. N485 (з урахуванням змін показників фінансової звітності). Після проведення аналізу, можемо сказати, що вартість чистих активів акціонерного товариства не менша від статутного капіталу (скоригованого). Підприємство вимоги п.3 ст.155 Цивільного кодексу України дотримуються

Розрахуємо та представимо фінансові показники в табл. 2.2.

## Фінансові результати діяльності ТОВ «Кій Авіа Карго» за 2017-2018 рр.

№	Показник	2017	2018	Зміна за звітний період	
				абсолютна	відносна, %
1.	Виручка від реалізації послуг	9500000	10000000	500000	5,3
2.	Собівартість реалізованих послуг	9344605	9589198	244593	2,6
3.	Валовий дохід	155395	410802	255407	164,3
4.	Фінансовий результат від операційної діяльності	3245980	3890000	644020	19,8
5.	Фінансовий результат до оподаткування	3570000	4005980	435980	12,21
6.	Чистий фінансовий результат	3494311	3900835	406524	11,63
7.	Амортизація, грн	68063	70762	2699	3,97
8.	Грошовий потік (чистий прибуток + амортизація), грн	3562374	3971597	409223	11,48

Представимо дані у вигляді діаграми на рис. 2.2.

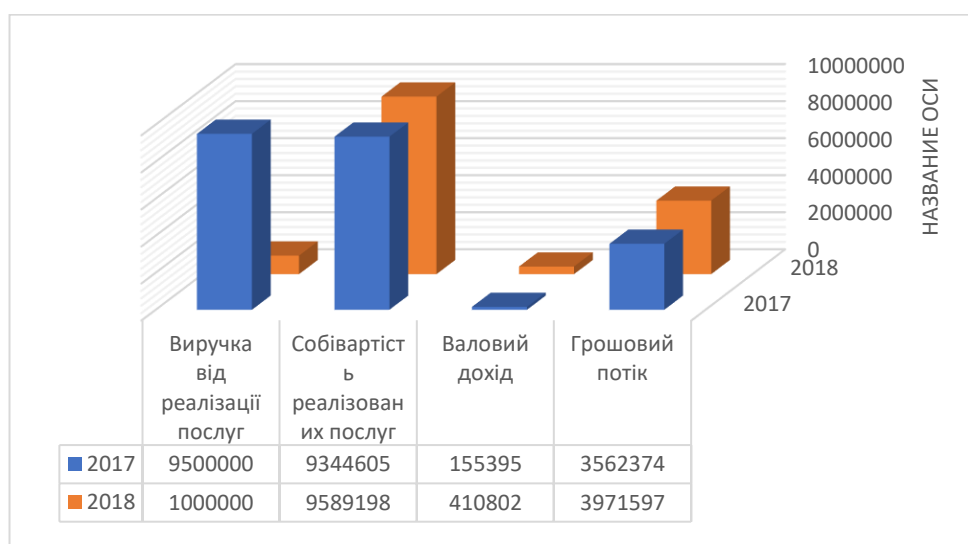


Рис. 2.2 Динаміка фінансових показників ТОВ «Кій Авіа Карго» за 2017-2018 рр

Проаналізувавши дані, можемо зробити такі висновки, що виручка від реалізації послуг збільшилась на 500000 тис. грн в 2018 році, відповідно збільшився і валовий дохід на 255407 тис.грн.

Чистий фінансовий прибуток в 2018 в порівнянні з 2017 також збільшився на 3900835 тис. грн.

Можемо зробити такий висновок, що динаміка діяльності компанії позитивна та має тренд до зросту.

### **2.3. Аналіз перевезених вантажів у міжнародному сполучення та конкуренте середовище ТОВ «Кій Авіа Карго»**

Відомо, що транспорт є однією з провідних форм суспільного виробництва, від якості функціонування якого залежать стан і розвиток промисловості, сільського господарства та обороноздатності країни, а також значною мірою благополуччя і зручність життя населення

За останніх 7 років загальний обсяг вантажних перевезень скоротився майже на 13%, в тому числі скорочення обсягів вантажних перевезень відбулося по залізничному транспорті на 22% та морському і річковому транспорті у 2,5 рази при одночасному збільшенні на автомобільному транспорті на 11%, що призвело до нового розподілу часток перевезень у транспортної галузі. Слід зазначити, що у 2017 році досягнута позитивна динаміка загального обсягу вантажних перевезень, так у цілому обсяг перевезень виріс на 4,73 млрд тонн (+1,0 %), вантажообіг - відповідно на 7,88 % (+3,5 %) , що свідчить про початок росту національної економіки.

Динаміку міжнародних перевезень вантажів різними видами транспорту можна прослідкувати у табл. 2.3.

**Обсяги вантажних перевезень за видами транспорту (2010-2017 р р.)**

Показники	2015	2016	2017	2018	2019
1. Перевезено вантажів-всього, млн.т	629,24	569,68	498,86	511,94	516,67
Залізничним транспортом	443,60	389,70	349,99	343,43	339,6
Внутрішнє сполучення	229,12	182,66	161,86	174,30	160,0
Імпортні перевезення	34,93	36,21	36,19	37,73	43,9
Експортні перевезення	145,52	141,32	127,77	114,47	116,1
Транзитні перевезення	34,03	29,51	24,17	16,93	19,6
Морським і річковим транспортом	2,04	1,48	1,51	1,54	1,4
Автомобільним транспортом	183,50	178,40	147,30	166,90	175,6
Авіаційним транспортом	0,1	0,1	0,1	0,7	0,1
Вантажообіг, млрд.ткм	266,94	250,74	229,69	226,25	234,13
Залізничним транспортом	224,43	211,23	195,05	187,55	191,90
Внутрішнє	78,77	67,49	64,13	71,09	68,90
Імпорт	17,84	18,95	18,26	18,86	22,90
Експорт	93,92	94,17	86,05	77,94	79,80
Транзит	33,90	30,62	26,61	19,66	20,30
Морським і річковим транспортом	1,75	1,51		0,82	0,76
Автомобільним транспортом	40,49	37,76	34,43	37,65	41,2
Авіаційним транспортом	0,27	0,24	0,21	0,23	0,27

Згідно таблиці 2.3 видно, що найбільшу частку міжнародних перевезень бере на себе автомобільний та залізничний транспорт.

Динаміку обсягу міжнародних перевезень вантажів у період за 5 років, а саме з 2015 по 2019 рік, зображено на рис. 2.3.



Рис. 2.3. Динаміка обсягу міжнародних вантажних перевезень

Проаналізувавши данні таблиці 2.3, можна зробити висновок, що більшість перевезень вантажів здійснюється внутрішньоводним, морським, автомобільним та повітряним транспортом. Проте варто звернути увагу, що кожного року є регрес з боку експорту, переважно через нестабільну економічну ситуацію в Україні.

У відсотковому відношенні данну залежність можна побачити на рис. 2.4. У 2015 році частка внутрішньоводного транспорту займала перше місце і становила 71,27%. Найменшу питому вагу з вантажоперевезень відводиться повітряному транспорту, в 2014 році його частка була менше всіх інших видів транспорту і складала 0,61%.

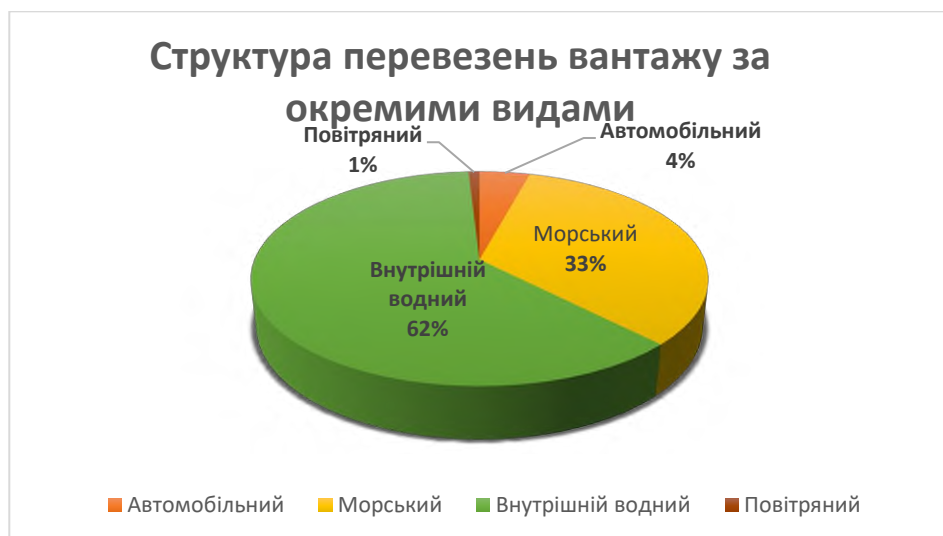


Рис. 2.4. Структура перевезень вантажу за окремими видами транспорту в міжнародному сполученні



За період з січня по червень 2019 року авіаційним транспортом України перевезено 44,8 тис. тонн вантажів та пошти, що на 2,5 відсотка більше, ніж за відповідний період минулого року.

Основними учасниками ринку авіаційних вантажних перевезень є: МАУ, Аеросвіт, компанія «Інтерфрайт», «Кий Авіа Карго», ТОВ «Sea Way», які вже понад 15 років здійснюють міжнародні авіаперевезення транзитних, експортних та імпорتنих вантажів як регулярними авіарейсами, так і чартерними авіарейсами, із залученням самих надійних, перевірених часом авіаперевізників.

Серед українських вантажних агентів можна виділити такі компанії:

- ЗАТ Фірма «Делькар» - перше місце за обсягом доходу;
- ДП «Кюне і Нагель» - третє місце за обсягом доходу та перше у регіоні Львів;
- ТОВ «Лімакс Сервіс» - перше місце у регіоні Одеса;
- ТОВ «Спедейр» - перше місце з продажу рішення Sensitive;
- ТОВ «Інстар Лоджістікс» - перше місце з продажу рішення Live.
- ДП «Шенкер» - друге місце за обсягом доходу та перші місця у номінації з динамічного розвитку та з продажу рішення Time Definite;

Також до надійних авіаперевізників відноситься провідна авіаційна компанія України – МАУ. МАУ пропонує сервіс з вантажних перевезень 24 години на добу, вона здійснює перевезення вантажів на усіх регулярних рейсах в мережі маршрутів МАУ та пропонує сервіс вантажних та транспортних агентів. До сервісних послуг входить швидка і безпечна доставка будь-яких вантажів: швидкопсувних, крихких, коштовних, небезпечних, а також дипломатичної пошти та живих тварин. Завдяки партнерським стосункам з іншими авіакомпаніями, МАУ пропонує перевезення вантажів у будь-який аеропорт світу. Також до переліку послуг МАУ входять регулярні вантажні рейси п'ять разів на тиждень з понеділка по п'ятницю за маршрутом Київ-Відень-Льєж-Відень-Київ.

Останнє десятиліття вантажообіг авіап перевезень скорочувався: в 2016 році він склав 60% від рівня 2010 року. Однак тенденція змінилася, і 2016-2017 рік показує зростання: за даними Держслужби статистики, в січні-серпні вантажообіг зріс на 1,8%.

Основну кількість вантажу на рейсах МАУ складають імпорتنі відправки. Як правило, використовуються рейси з Західної Європи, що прямують до аеропорту Бориспіль (єдиним регулярним виключенням є рейс Одеса-Відень). Агентом МАУ у таких випадках є компанія Globe. Але вантажі зовсім не обов'язково мають пунктом призначення місто Київ, кінцевим пунктом доставки можуть бути інші українські міста, або інші країни СНД. Для такого випадку застосовується система авіакомпаній-партнерів, які здійснюють доставку вантажів своїми рейсами.

Авіакомпанії - партнери здійснюють перевезення вантажів на основі договорів з МАУ, які регламентують напрямки здійснення перевезень, процедуру передавання вантажу та тариф. В свою чергу МАУ також здійснює перевезення вантажів інших авіакомпаній, у тому числі «Аеросвіт» по своїх західноєвропейських маршрутах.

Крім того здійснюється доставка вантажними автомобілями по містах України. Розвезення здійснюється силами компанії «Кий авіа карго». Саме у цій області можливе вдосконалення організації перевезень, причому воно може як призвести до покращення якості послуг, так і до підвищення прибутку МАУ та пропонування більш повного сервісу. Це пов'язано з наступними чинниками:

- МАУ не отримує ніяких прибутків на ділянці маршруту від ДМА «Бориспіль» до кінцевого пункту призначення.
- Основна частина прибутку МАУ надходить від міжнародних рейсів.
- Як правило при доставці автомобільним транспортом здійснюється оплата саме за найм автомобіля, незалежно від ваги партії. Оскільки на повітряному транспорті оплата здійснюється не за сам літак, а за вільне

комерційне завантаження, при авіаційному перевезенні можливе застосування меншого тарифу, що й буде доведено подальшими розрахунками.

- МАУ вже здійснює регулярні пасажирські перевезення в деякі з вказаних населених пунктів, до яких здійснюються перевезення вантажу. Це означає наявність договорів про наземне обслуговування між авіакомпанією та аеропортами, можливість підвищення прибутку від вже діючих маршрутів.
- Перевезення вантажів автомобільним транспортом у будь-якому випадку пов'язане з витратами часу, які вимірюються декількома днями.

На ринок вантажних авіаперевезень зараз впливають два тренди. Перший - зростання ризиків, пов'язаних з військовими діями в різних країнах, що впливають на міжнародну торгівлю. Другий - зростаюча конкуренція з боку пасажирських літаків, які перевозять вантажі. Їх відрізняє низька ціна через чіткого графіка польотів, незалежно від обсягів вантажу.

Це може стати передумовою для розвитку авіаперевезень через Україну за умови розвитку ефективних стикувань рейсів.

Також важлива динаміка вартості авіаперевезень. Близько третини її припадає на паливо, і його здешевлення швидко збільшить перевезення деяких видів вантажів (наприклад, швидкопсувних). Головні чинники зростання авіаційних вантажоперевезень - збільшення економічного потенціалу, розширення міжнародного співробітництва на принципах вільної торгівлі, зростання добробуту населення. Додатково Україні необхідна адаптація національного законодавства.

МАУ - найбільший український авіаперевізник, у 2018 році збільшило виручку на 22,7% – до 27,12 мільярдів гривень. Про це повідомляється у річному звіті компанії, оприлюдненому на сайті компанії. Згідно з ним, чистий збиток МАУ за 2018 рік становив 2 млрд 696,132 млн грн – це в 8,9 рази перевищує показник 2017 року.

Авіакомпанія у 2018 році скоротила валовий прибуток у 20 разів – до 85,01 млн грн. Її операційний збиток зріс у 4,3 рази – до 2 млрд 757,52 млн грн.

Залишок коштів на кінець минулого року, згідно зі звітом, становив 160,95 млн грн у порівнянні з 260,94 млн грн роком раніше. Це пов'язано з тим, що чистий грошовий потік від операційної діяльності став негативним – 57,02 млн грн проти позитивного результату в 362,02 млн грн за 2017 рік.

Водночас МАУ вдалося отримати 350,88 млн грн чистого грошового потоку від фінансової діяльності ("мінус" 8,14 млн грн у 2017 році), що майже компенсувало чисті витрати на інвестдіяльність у 380,85 млн грн (412,21 млн грн). Цього вдалося досягти за рахунок залучення 289,8 млн грн позик і продажу частки в дочірньому підприємстві на 140 млн грн.

Майже всі транспортні засоби МАУ орендує. У розділі про зобов'язання авіакомпанія вказала два прострочених кредити банкам на 650,4 млн грн і векселі на 299,5 млн грн.

Також на сайті повідомляється, що МАУ з її авіапарком у 42 літаки різних модифікацій у 2018 році перевезла понад 8 млн пасажирів, що на 15% перевищило показник 2017 року. Частка трансферних пасажирів на регулярних рейсах МАУ становила 53%.

За 2018 рік перевізник виконав 61,5 тис. рейсів – на 9% більше, ніж у 2017 році. Коефіцієнт зайнятості пасажирських крісел склав 81%.

### 3. ПРОЕКТНА ЧАСТИНА

КАФЕДРА ОАРП				НАУ. 20. 05. 01. 001 ПЗ			
Виконала	Дерипаска К.Д.			ПРОЕКТНА ЧАСТИНА	Літера	Арк	Аркушів
Керівник	Разумова К.М.					Д 61	22
Консульт.	Разумова К.М.				ФТМЛІ 275 ОР-204М		
Н. контр.	Герасименко І.М.						
Зав. каф.	Разумова К.М.						

### **3.1. Пропозиції щодо підвищення ефективності застосування авіації при здійсненні міжнародних авіап перевезень вантажів «Кий авіа карго»**

Аналізуючи поточну якість наданих компанією послуг з вантажних перевезень слід зазначити, що вона знаходиться на досить високому рівні. Важливим фактором, що свідчить про досить високу якість роботи компанії в сучасних умовах є збільшення її частини на українському та міжнародному ринку вантажних перевезень, зростання кількості рейсів та вантажопотоку і як наслідок – збільшення рівня доходів та прибутку авіакомпанії.

У той же час, незважаючи на досить високі показники якості роботи компанії «Кий авіа карго» (принаймні в порівнянні з вітчизняними компаніями), ці показники відстають від рівня показників компаній-лідерів у сфері здійснення вантажних авіап перевезень. Тому для досягнення більшої конкурентноздатності компанії на ринках і більш успішної роботи необхідне проведення комплексу заходів щодо удосконалення якості наданих послуг. Першим кроком на шляху до досягнення високих якісних показників у роботі компанії повинне стати створення комплексної системи управління якістю.

Розробка системи управління якістю в компанії переслідує наступні цілі:

- тримати під контролем усі технічні, адміністративні і людські фактори, що впливають на якість авіапослуг. Такий контроль спрямований на скорочення, усунення і, що найбільш важливо, запобігання невідповідностей якості послуг компанії вищим світовим стандартам;
- досягти і підтримувати необхідний рівень якості послуг при оптимальних витратах (виконання цієї задачі пов'язано з запланованим і ефективним використанням технічних, людських і матеріальних ресурсів організації);
- створити і підтримувати впевненість у споживача послуг у здатності компанії надавати послуги необхідної якості і постійно підтримувати досягнутий рівень.

Сучасний повітряний транспорт являє собою складну систему економічних і політичних відносин між авіакомпаніями й аеропортами, державними органами регулювання повітряного транспорту й міжнародними організаціями у сфері цивільної авіації. Діяльність авіакомпаній й авіакомпаній сьогодні практично неможлива без використання автоматизованих систем збуту авіатранспортної продукції, управління технологічними процесами, матеріальними й технічними ресурсами. Багато авіакомпаній і авіакомпаній використовують одну або кілька автоматизованих систем для організації й підтримки інформаційної взаємодії, а також якісного задоволення потреб партнерів і клієнтів.

Інформатизація діяльності змінює не тільки традиційну структуру економіки, але й авіапідприємства. Принцип вертикальної інтеграції авіапідприємств замінюється новими формами й моделями організації бізнесу.

Ключовим у теорії управління стає визначення "віртуальний". Все частіше говорять про віртуальні продажі, банківські операції, фонди, фабрики й організації. У принципі віртуальне підприємство має ті ж можливості й потенціал, що й традиційне.

Сьогодні ТОВ «Кий авіа карго» оцінює ефективність своїх інформаційних банків по тому, наскільки швидко вони дозволяють реагувати на потреби ринку, адже саме це може забезпечити вирішальну перевагу над конкурентами. У результаті замість традиційного управління даними з'явилося таке поняття, як "управління знаннями". Експерти визначають чотири групи функцій управління знаннями: нагромадження знань, пошук знань, аналіз знань, і розпізнавання тексту.

Міжнародна авіатранспортна система, що характеризується безупинно зростаючою конкуренцією, прилучає підприємства до постійного пошуку ринків збуту й продажу своїх послуг ефективним і діючим способом. Тому найбільш примітною тенденцією розвитку сучасного світового повітряного транспорту є процес інтеграції автоматизованих систем, які в усе більшій мірі

визначають форми й успіх комерційної роботи авіапідприємств та їх взаємодію один з одним.

Останнім часом підприємства в значно більшій мірі, ніж раніше, прагнули вийти на глобальний, світовий ринок, убачаючи в цьому для себе економічну вигоду. За допомогою технологій електронного ринку участь у мережі Інтернет доступно й прийнятно за ціною для всіх. Безпосередній ефект від використання мережі Інтернет полягає в тому, що будь-яке підприємство може при досить невеликих витратах зробити комерційну пропозицію про продаж товару/послуги через Інтернет, розмістити всю інформацію, що цікавить клієнта, на власному сайті.

Серед недоліків сайту «Кий авіа карго» можна відзначити відсутність інформації українською мовою; при пошуку інформації в російській версії сайту потрапляємо на англійську версію; незручно й заплутано переключення мов.

У якості гарного українського авіасайту відзначимо сайт компанії «Аеросвіт». На ньому інформація представлена на трьох мовах - російській, українській й англійській. Наповненість сайту необхідною інформацією на дуже гарному рівні: можна довідатися основні дані про компанії, подивитися реквізити, розклад, довідатися про акції, квитки можна замовити й оплатити безпосередньо на сайті.

Очевидно, що українським компаніям необхідно враховувати досвід закордонних авіакомпаній і світові тенденції інформатизації, приділяти велику увагу якнайшвидшому впровадженню електронних комунікацій й інформаційних технологій на всіх етапах роботи, щоб ефективно функціонувати й розвиватися в умовах високої конкурентної боротьби. Також необхідно не забувати про підтримання у належному стані транспортних засобів, щоб відповідати міжнародним критеріям якості.



### **3.2. Пропозиції щодо організації чартерних вантажних перевезень ТОВ «Кий авіа карго» з МАУ**

Важливим напрямком роботи авіакомпанії ТОВ «Кий авіа карго» та МАУ є вантажні чартерні перевезення. Розгалужена по всьому світу партнерська мережа «Кий авіа карго» надає унікальну змогу розробляти найкоротший та найбільш вигідний маршрут, і пропонувати оптимальний тариф для транспортування. Для співпраці та отримання додатковго прибутку та бази клієнтів пропонується дана колаборація

Вантажний чартерний рейс – це рейс, для виконання якого вся ємність повітряного судна фрахтується одним або декількома фрахтувальниками для перевезення вантажу. Це індивідуальний маршрут, погоджений час вильоту і доставки вантажу, що є найкращим рішенням в умовах непередбачених, або надзвичайних обставин, можливість перевезення специфічних вантажів.

У даній проектній роботі пропонується впровадження чартерного вантажного рейсу Київ-Франкфурт-Київ. Задля отримання додаткового прибутку, розвитку компаній в цілому, та залучення нових клієнтів, що зацікавленні в перевезенні вантажу у міжнародних сполученнях.

Німеччина – провідна економічна держава Європи. Провідне місце в економіці займає гірнична, металургійна, хімічна, машинобудівна, харчова, суднобудівна, текстильна, нафтопереробна промисловість. Розвинені всі види сучасного транспорту. Мережа залізниць, автобанів, трубопровідного транспорту. Головні морські порти – Гамбург, Бремен, Вільгельмсгафен, Бремергафен, Любек, Росток, Варнемюнде, Вісмар, Штральзунд. Головний західнонімецький аеропорт, найбільший у всій континентальній Європі, знаходиться у Франкфурті-на-Майні. Всі міста і міські агломерації понад 1 млн чоловік мають власні аеропорти з регулярним авіаційним сполученням. Провідна авіаційна компанія Німеччини – «Люфтганза».

Міжнародний аеропорт Франкфурт-на-Майні, або: Рейн-Майнський Аеропорт, (нім. Rhein-main-flughafen, ІКАО: EDDF, IATA: FRA) — найбільший аеропорт Німеччини. По кількості пасажирів він займає друге місце в Європі, після лондонського Хітроу, але по вантажоперевезенням є лідером. Аеропорт Франкфурту-на-Майні був одним з перших аеропортів, де почали застосовувати автоматичну систему сортування багажу. Аеропорт має три злітно-посадочні смуги, кожна завдовжки 4 000 метрів. Аеропорт має два великі термінали і один маленький для VIP. Всього п'ять залів.

Перевезення вантажів з Києва до Франкфурту авіакомпанія МАУ здійснює шляхом дозавантаження регулярних пасажирських рейсів. Динаміка вантажопотоку у напрямку Київ Франкфурт-Київ за 2017-2019 рр. наведена у табл. 3.1.

*Таблиця 3.1*

**Динаміка перевезень вантажів регулярним пасажирським рейсом авіакомпанії МАУ у напрямку Київ – Франкфурт - Київ за 2017-2019рр**

Показники	Роки		
	2017	2018	2019
Кількість перевезеного вантажу на напрямку Київ-Франкфурт, т	104,8	49,7	87,9
Кількість перевезеного вантажу на напрямку Франкфурт-Київ, т	245,0	196,5	276,4
Кількість перевезеного вантажу на напрямку Київ-Франкфурт-Київ, т	349,8	246,2	364,3

За даною таблицею прослідковується тенденція коливання обсягів перевезення. Так у 2018 році, бачимо зниження частки перевезення, проте наступного року показники вирівнюються із 2017 роком, та навіть перевищують.

Динаміку перевезень вантажів у напрямку Київ-Франкфурт-Київ шляхом дозавантаження регулярного пасажирського рейсу зображено на рис. 3.1.

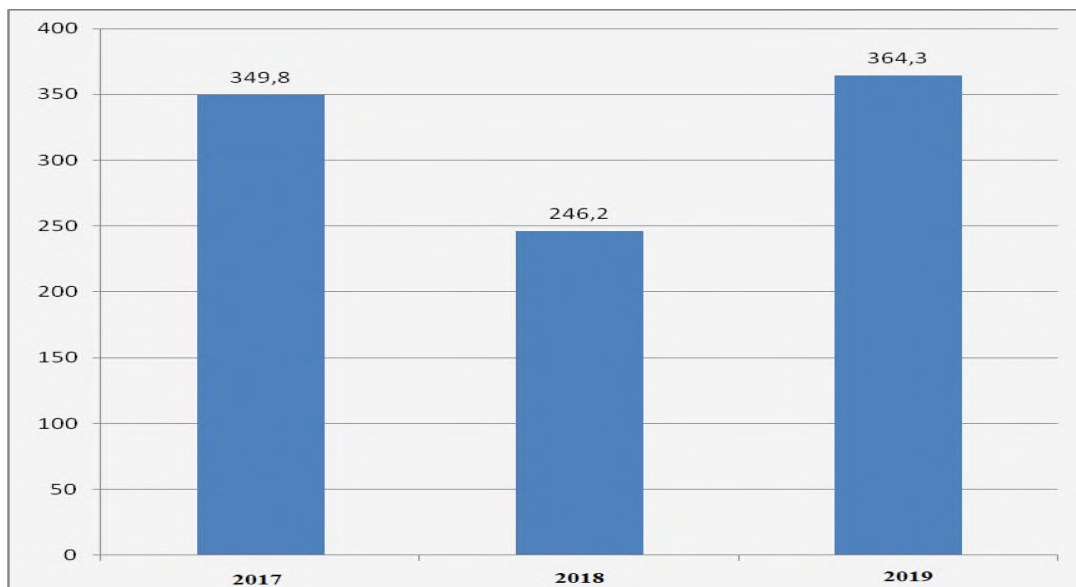


Рис. 3.1. Динаміка перевезень у напрямку Київ-Франкфурт-Київ

Структуру вантажопотоків Київ-Франкфурт та Франкфурт-Київ зображено на рис.3.2.

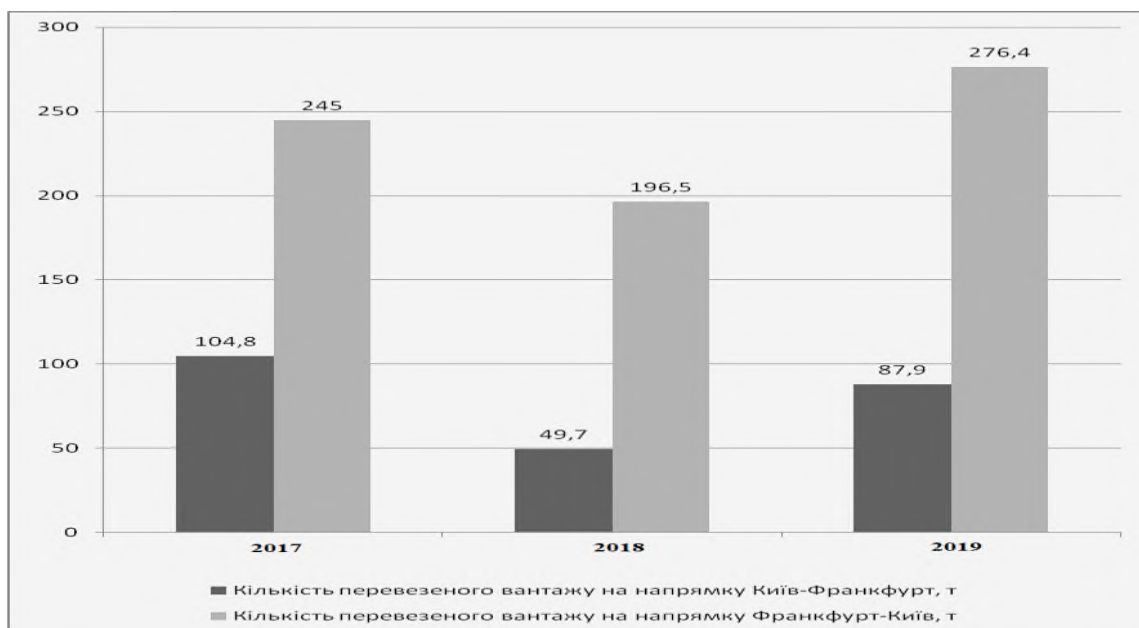


Рис. 3.2. Структуру вантажопотоків Київ-Франкфурт та Франкфурт-Київ

Як видно рис. 3.2. відбувається значне зростання обсягів перевезень вантажів у напрямку Київ-Франкфурт-Київ. Ми бачимо, що у 2019 році обсяг вантажів збільшився на 50% у порівнянні з 2018 роком. Розглядаючи структуру вантажопотоків Київ-Франкфурт та Франкфурт-Київ (рис.3.2.), спостерігаємо значну перевагу вантажопотоку, спрямованого з Франкфурту до Києва 75 % від загального вантажопотоку.

Така перевага імпорتنих вантажів пояснюється тим, що залишаються значні диспропорції в темпах зростання експорту проти імпорту щодо співвідношення між українським експортом до ФРН та німецьким імпортом в Україну. Це значною мірою результат певної сировинної орієнтації вітчизняного експорту та його чутливої залежності від кон'юнктурних коливань.

Структура німецького імпорту в Україну така: 17,9% - вироби промислового використання (з них 7,6% - тканини), 15,1% - електротехнічне устаткування та обладнання, 16,7% - автомобілі, 4% - сільськогосподарська та харчова продукція, 3,3% - сільськогосподарська техніка. Серед товарних груп товарного імпорту з Німеччини до України переважають автомобілі, лікарські засоби, нафтопродукти з нафти або бітумних матеріалів, інсектициди, фунгіциди, гербіциди, тканини зі синтетичних комплексних ниток, тканини зі штучних волокон, машини та механізми для збирання та обмолоту сільськогосподарських культур, друкарське устаткування, апарати електричні телефонні та телеграфні для провідникового зв'язку, апаратура для радіотелефонного і радіотелеграфного зв'язку, радіомовлення і телебачення, обладнання для промислового виробництва харчових продуктів, машини для автоматичної обробки інформації. При цьому в німецькому імпорті продукція кінцевого споживання становить 73%, тоді як в українському експорті - лише 44% [20]

Зважаючи на зростання вантажопотоків у напрямку Київ-Франкфурт-Київ, ТОВ «Кий авіа карго» та авіакомпанії МАУ слід подумати про можливість відкриття вантажного чартерного рейсу Київ-Франкфурт-Київ,

особливо враховуючи те, що авіакомпанія МАУ поповнила свій флот повітряних суден вантажним літаком Боїнг-737SF, який надає авіакомпанії додаткові можливості та нові конкурентні переваги щодо організації вантажних перевезень.

Тому у дипломній роботі пропонується відкриття чартерного вантажного рейсу у напрямку Київ-Франкфурт-Київ з використанням нового сучасного літака Боїнг-737SF.

### **3.3. Організація чартерного вантажного рейсу ТОВ «Кий авіа карго» та авіакомпанії МАУ у напрямку Київ-Франкфурт-Київ**

В умовах жорсткої конкуренції оновлення парку є одним з найбільш актуальних питань для більшості українських авіакомпаній. Провідні перевізники в той же час замислюються і про розширення парку, без якого розвиток перевезень неможливий. В умовах підвищення цін на паливо не можна від машин віком 20-30 років добитися високої паливної ефективності. Економію палива можна отримати лише з придбанням нової техніки.

Беручи до уваги чисельні обмеження міжнародних організацій щодо авіаційних шумів та значний досвід авіакомпанії в експлуатації та технічному обслуговуванні літаків типу Boeing, пропонується новий рейс Київ – Франкфурт–Київ виконувати літаком Boeing 737-300SF.

Boeing 737-300SF оснащеним найбільш технологічно сучасними системами завантаження та з вантажомісткістю у 17 тон, надало авіакомпанії додаткові можливості та нові конкурентні переваги, оскільки цей літак не тільки споживає значно менше керосину, але й є більш екологічним та економічним в обслуговуванні. Якщо порівнювати новий Боїнг 737-300SF з АН-12, який МАУ також використовує для здійснення вантажних перевезень, то перевагою нового літака є значно вища швидкість (908 км/год проти 670

км/год) при рівних витратах палива та однаковому максимальному комерційному завантаженні. Отже витрати палива на один кілометр будуть нижчими.

Також важливою перевагою нового літака є значно більші можливості для завантаження об'ємних вантажів, оскільки загальний об'єм вантажу, що може вмістити Боїнг є вищим ніж той, який доступний для Ан-12.

Вихідні дані для проведення розрахунків наведено у табл. 3.2.

Таблиця 3.2

### Характеристика літака Боїнг 737-300 SF

Характеристика	<u>737-300SF</u>
Максимальна крейсерська швидкість, км/год	908,0
Довжина розгону, км	2,2
Витрати палива в режимі крейсерської швидкості, т/год	2,4
Максимальна злітна вага MTOW, т	63,3
Запас палива, т	16,14
Крейсерська висота, км	10,6
Максимальне комерційне завантаження, т	17,0
Періодичність перевірок	Кожен рік
Тривалість перевірки літаку	15 днів
Екіпаж (кількість чоловік)	2
Час набору – зниження висоти $\Delta t_{\text{нзв}}$ , год.	0,4
Вартість повітряного судна $V_{\text{пс}}$ , млн. дол..	55
Річний наліт, год.	1000
Норма амортизації, %	4%
Страховка, %	3%
Середня заробітна плата члена екіпажа, дол./місяць	3000

Час на завантаження/розвантаження, год	0,67
Можливість перевезення контейнерів	існує
Типи контейнерів, що можна перевозити	AAA, AYY, AAK, P1P, PAG, PAJ, AAY, AAN, AVE, AKE, AVA, AKN, JAN, RA4, RKN, HAJ, HYJ, XYX, PKC, AKN
Можливості для перевезення спеціальних вантажів:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• AVI (живі тварини)</li> <li>• VAL (цінний вантаж)</li> <li>• PER (швидкопсувний вантаж)</li> <li>• DGR (небезпечний вантаж)</li> </ul>	Існує
	Існує
	Існує
	Існує

Новий Boeing 737-300F дозволить авіакомпанії МАУ перевозити як звичайні поштові та кур'єрські відправлення, так й спеціалізовані вантажі, зокрема:

- продукти, що швидко псуються та потребують перевезення у контрольованому температурному режимі;
- цінні речі, в умовах безпеки та конфіденційності;
- тварини, що перевозяться під професійним наглядом;
- вантажі, що за міжнародною термінологією віднесені до класу небезпечних.

Проведемо розрахунки собівартості виконання чартерного вантажного рейсу Київ-Франкфурт-Київ.

Обчислимо АСМІ - вартість льотної години по АСМІ (**Aircraft Crew Maintenance Insurance**), розрахунок якої складається з наступних чотирьох кроків:

- 1) **A - aircraft** - розрахунок амортизаційних відрахувань для ПС на реновацію планера і двигунів [9].

Даний показник можна визначити по фактичному нальоту годин у рік ( $T_r$ ) і нормі амортизації розрахованої з ресурсу літака. Даний показник приймаємо в розрахунку на 25 років експлуатації чи 4% амортизаційних відрахувань від початкової вартості ПС. Згідно таблиці 2.3. річний наліт складає  $T_r = 1000$  годин,

$$A = \frac{0,04 \times V_{\text{пс}}}{T_r} = \frac{0,04 * 55000000}{1000} = 2200 \left( \frac{\text{дол}}{\text{год}} \right) \quad (3.1)$$

2) **C- crew**, тобто потреба в персоналі і рівень витрат на заробітну плату льотного й інженерно-технічного складу:

Виплати на відрядження у розрахунку на годину річного нальоту:

$$C = \frac{n \times 365 \times V_{\text{відр}}}{T_{r_r}} \quad (3.2)$$

де  $n$  – число членів екіпажу;

365 – передбачувана кількість днів у році, у якому будуть здійснюватись виплати на відрядження;

$V_{\text{відр}}$  – ставка оплати відрядження на одну людину. Дорівнює 80\$.

Отже, виплати на відрядження у розрахунку на годину річного нальоту будуть дорівнювати:

$$C = \frac{2 \times 365 \times 80}{1000} = 58,4 \text{ (дол/год)}$$

ФОП (фонд оплати праці) на льотний склад і інженерно-технічний персонал, задіяний в обслуговуванні даного ПС розрахуємо у середньому за рік виходячи із середньої заробітної плати члена екіпажа 3000 дол. без розбивки на посади в середньому за рік і приведемо до однієї години річного нальоту:

$$\text{ФОП} = \frac{2 \times 12 \times 3000}{1000} = 72 \text{ (дол/год)}$$



Тобто:

$$C = 58,4 + 72 = 130,4 \text{ (дол/год)}$$

3) **M-maintenance**, тобто необхідні витрати, пов'язані з технічним обслуговуванням даного ПС, що приходить на 1 годину льотного часу. Для визначення даного показника необхідно прорахувати трудомісткість процесу технічного обслуговування, виходячи з умов проектного ресурсу по планеру і по двигунах.

Враховуючи існуючу практику експлуатації ПС, **M-maintenance** складає третину від **A – aircraft** та вимірюється у дол./год :

$$M = \frac{A}{3} = 733 \text{ (дол/год) } \quad (3.3)$$

4) **I – insurance** - сума усіх видів страховок, що приходяться на одну льотну годину: страховка перед третіми особами, КАСКО, страхування екіпажів. Розмір страхових платежів візьмемо 3% від первісної вартості ПС:

$$I = \frac{0,03 \times V_{\text{пс}}}{T_{\text{г}}} = \frac{0,03 \times 55000000}{1000} = 1650 \text{ (дол/год) } \quad (3.4)$$

Усі результати розрахунку складової собівартості літної години за методикою АСМІ викладено у табл. 3.3, а саме: **A – aircraft**, **C- crew**, **M-maintenance**, **I – insurance**, а також загальна сума цих показників

## Фінансові показники по за методикою АСМІ

1. A – aircraft	2200 дол./год.
2. C- crew	130,4 дол./год.
3. M-maintenance	733 дол./год
4. I – insurance	1650 дол./год.
<b>Загальна сума АСМІ =А+С+М+І</b>	<b>4713,4 дол./год</b>

Сумарні витрати на здійснення рейсу визначаються по формулі:

$$B = B_{АСМІ} \times t_p + Q_{рвЦп} + B_{ап} + B_{ан} \quad (3.5)$$

де  $B_{ап}$  - аеропортові збори (крім зборів за обслуговування пасажирів і обробку вантажів, аеронавігаційного), дол/рейс;

$B_{ан}$  - аеронавігаційні збори, дол;

$Ц_{п}$  - ціна палива, дол/т;

$t_p$  - тривалість льотного часу рейса, год.

Тривалість льотного часу рейсу визначається за формулою:

$$t_p = \frac{L_{пл}}{V_p \times t_p} \quad (3.6)$$

де  $L_{пл}$  - довжина повітряної лінії;

$V_p$  - рейсова швидкість, км/год;

Відстань на маршруті Київ – Франкфурт – 1657 км.

Рейсова швидкість  $V_p$  розраховується по формулі:

$$V_p = L_{пл} \times \frac{V_{кр}}{V_{кр}} + \Delta t_{нзв} \times n_{пос} \quad (3.7)$$

де  $V_{кр}$  - крейсерська швидкість польоту;

$n_{\text{пос}}$  - кількість посадок, в нашому випадку  $n_{\text{пос}}=1$ .

Отже, тривалість льотного часу рейсу визначається за формулою 2.3:

$$t_p = \frac{L_{\text{пл}}}{V_{\text{кр}}} + \Delta t_{\text{нзв}} \times n_{\text{пос}} = 2,22 \text{ (год)} \quad (3.8)$$

Рейсові витрати палива визначаються за формулою:

$$Q_{\text{рв}} = 0,3 \times q_{\text{кр}}^{\text{г}} \times \Delta t_{\text{нзв}} \times n_{\text{пос}} + q_{\text{кр}}^{\text{г}} \times t_p \quad (3.9)$$

де  $Q_{\text{рв}}$  - рейсова витрата палива, т;

$q_{\text{кр}}^{\text{г}}$  - годинна витрата палива в крейсерському режимі, т/год;

$0,3q_{\text{кр}}^{\text{г}} \Delta t_{\text{нзв}}$  - додаткова витрата палива на ділянці набору – зниження висоти в порівнянні з витратою при прольоті цієї ділянки на крейсерському режимі, 0,3 – коефіцієнт зростання витрати палива на наборі висоти в порівнянні з номінальним крейсерським режимом;

$n_{\text{пос}}$  - кількість посадок.

Розрахуємо рейсові витрати палива за формулою 3.9:

$$Q_{\text{рв}} = 0,3 \times 2,4 \times 0,4 + 2,4 \times 2,22 = 5,62 \text{ (т)}$$

Ціну палива візьмемо 940 дол. США (без ПДВ) – ціна в аеропорту Бориспіль. Тоді витрати на паливо будуть складати

$$5,62 \times 940 = 5282,8 \text{ (дол)}$$

Наступним кроком буде розрахунок аеронавігаційних і аеропортових зборів.

При виконанні міжнародних польотів аеропортові збори розраховуються, виходячи із системи зборів у даному аеропорті.

Аеронавігаційні збори за проліт на маршруті розраховуються, виходячи з тарифів тієї країни, повітряний простір якої перетинає дане ПС. Збір за аеронавігаційне обслуговування на маршруті розраховується в залежності від максимальної злітної маси повітряного судна за кожні 100 км ортодромної відстані. Тому використовуємо середні ставки зборів які існують у Європі.

У Європі вартісна основа аеропортових зборів включає наступні складові:

- посадковий збір (збір за зліт- посадку) без обслуговування повітряного руху;
- збір за технічне обслуговування ПС;
- збір за комерційне обслуговування вантажу;
- збір за забезпечення наднормативної стоянки ПС;
- збір за забезпечення авіаційної безпеки.

Аеронавігаційні збори включають:

- збір за обслуговування повітряного руху в районі аеродрому;
- збір за аеронавігаційне обслуговування на маршруті.

Посадковий збір (збір за зліт – посадку) без обслуговування повітряного руху (ОВД), пов'язаний з послугами по використанню ЗПС, руліжними доріжками, перонами, місцями стоянки, світлотехнічним і іншим аеродромним устаткуванням, а також з послуг протипожежної служби, швидкої медичної допомоги, служби авіаційної безпеки. Величина збору для європейських країн у середньому 10,5 дол. за тонну максимальної злітної ваги.

Збір за забезпечення авіаційної безпеки вантажного ПС становить для міжнародних сполучень 3,80 дол. США за 1 тонну МЗМ.

Витрати за техобслуговування в аеропорту та інші аеропортові витрати складають 220 дол. за рейс.

Отже аеропортові витрати при виконанні одинарного рейсу дорівнюють:

Отже:

$$V_{\text{ап}} = (10,5 + 3,8) \times 63,3 + 220 = 1125,2 \text{ (дол)}$$

При виконанні міжнародних польотів аеронавігаційні збори розраховуються виходячи з тарифів тої країни, повітряний простір якої перетинає дана повітряна лінія.

Аеронавігаційні збори визначаються згідно наказу Мінтрансу від 24.07.2008 № 926, за яким ставки плати за послуги з аеронавігаційного обслуговування повітряних суден у повітряному просторі України складають:

1. Розмір плати (далі - R) за послуги з аеронавігаційного обслуговування ПС у повітряному просторі України, пов'язане із забезпеченням ОПП (організації повітряного руху) на маршруті, визначається залежно від максимально дозволеної злітної маси (далі - MTOW) ПС, указаної у сертифікаті експлуатанта, ортодромічної відстані та одиничної ставки плати (T) за формулою 3.10:

$$R = T \times \frac{D}{100 \times \sqrt{\frac{W}{50}}} \quad (3.10)$$

де T – одинична ставка плати за послуги з ОПП на маршруті для ПС злітною масою 50 метричних тонн та ортодромічної відстані 100 км.;

D - ортодромічна відстань польоту в кілометрах, зменшена на 20 км з кожним зльотом та/або посадкою на території України;

W - MTOW ПС у метричних тоннах. Якщо при розрахунку розміру плати MTOW цього ПС невідома, вона визначається за масою найважчого ПС такого самого типу [22].

Одинична ставка (T) плати за послуги з ОПП на маршруті для ПС розрахована на злітну масу ПС 50 тонн та ортодромічну відстань 100 км і встановлюється у розмірі 37,26 євро (1EUR= 1,1\$).

Розрахуємо R на маршруті Київ-Франкфурт.

Аеронавігація за послуги з ОПП на маршруті над територією України дорівнює (за формулою 3.10):

$$R = 37,26 \times \frac{1637}{100 \times \sqrt{\frac{62,2}{50}}} = 542,1 \text{ (євро)} = 596,3 \text{ (дол)}$$

2) Розмір плати ( $r$ ) за послуги з аеронавігаційного обслуговування ПС у повітряному просторі України, пов'язане із забезпеченням ОПР на підході та в районі аеродрому, визначається залежно від МТOW ПС, указаної в сертифікаті експлуатанта, та одиничної ставки плати ( $t$ ) за формулою 3.11:

$$r = t \times W \quad (3.11)$$

де  $t$  – одинична ставка плати за послуги з ОПР на підході та в районі аеродрому;

Одинична ставка плати ( $t$ ) за послуги з ОПР на підході та в районі аеродрому встановлюється у розмірі 5,88 євро.

Розрахуємо  $r$  та одержимо:

$$r = 5,88 \times 63,3 = 372,2 \text{ (євро)} = 409,42 \text{ (дол)}$$

Отже загальна сума аеронавігації на маршруті Київ-Франкфурт дорівнює

$$B_{\text{ан}} = 596,3 + 409,42 = 1005,72 \text{ (дол)}$$

Проведемо розрахунки витрат на рейсі Київ – Франкфурт (одинарний рейс) за формулою 2.1. Аеропортовий збір за комерційне обслуговування вантажів не включаємо, оскільки цей збір лягає на замовника чартерного рейсу (в залежності від комерційного завантаження).

Витрати на рейсі Київ – Франкфурт (одинарний рейс) дорівнюють:

$$B = 4713,4 \times 2,22 + 5282,8 + 1125,2 + 1005,72 = 17877,47 \text{ (дол)}$$

Собівартість парного рейсу Київ-Франкфурт-Київ складає:

$$17877,47 \times 2 = 35754,9 \text{ дол.}$$

Отже, собівартість парного рейсу Київ-Франкфурт-Київ складає 35754,9 долларів.

### **3.4. Ефективність виконання чартерного вантажного рейсу Київ-Франкфурт-Київ літаком Боїнг-737SF**

Економічна ефективність є ключовою категорією ринкової економіки, яка безпосередньо пов'язана з досягненням кінцевої мети розвитку суспільного виробництва в цілому, а також кожного підприємства окремо

Можна стверджувати, що ефективність – це співвідношення отриманого результату до витрат та є лише вираженням, коефіцієнтом, який характеризує міру віддачі від вкладених коштів [19].

Отже, ефективність є багатоаспектним і складним економічним поняттям, під яким розуміють: по-перше, результативність діяльності (процесу, проекту, реалізації заходів), що характеризується відношенням отриманого економічного ефекту до витрат ресурсів, які зумовили отримання цього результату; по-друге, комплексну оцінку результатів використання всіх видів ресурсів; по-третє, міру досягнення поставлених цілей. Визначення ефективності діяльності підприємства має важливе як наукове, так і практичне значення.

Кінцева вартість вантажного чартерного рейсу Київ-Франкфурт-Київ з урахуванням різного відсоткового значення рентабельності викладено в табл.

3.4.

Таблиця 3.4

**Ціна чартерного рейсу із різним відсотком рентабельності**

<b>%</b>	<b>Ціна, дол. США</b>
15	41118,1
20	42905,9
25	44693,6
30	46481,3

При рентабельності 20% (42905,9 дол. США), прибуток авіакомпанії від виконання одного рейсу складе **7151,0 дол. США**. Чартерний рейс за маршрутом Київ-Франкфурт-Київ буде виконуватися 2 рази на місяць на замовлення ТОВ «Кий авіа карго». Результати виконання чартерного рейсу Київ-Франкфурт-Київ за підсумками року показано у таблиці 3.5.

Таблиця 3.5

**Результати виконання чартерного рейсу Київ-Франкфурт-Київ за підсумками року**

<b>Показники</b>	<b>Значення</b>
Собівартість виконання рейсу, дол.	35754,9
Ціна чартерного рейсу , дол.	42905,9
Прибуток від виконання рейсу, дол.	7151,0
Кількість рейсів за рік, од.	24,0
Доходи від виконання рейсу за рік, дол.	1029741,1
Витрати від виконання рейсу за рік, дол.	858117,6
Річний прибуток, дол.	171623,5

Фінансові показники виконання чартерного рейсу Київ-Франкфурт-Київ за підсумками року показані на рис. 3.3.



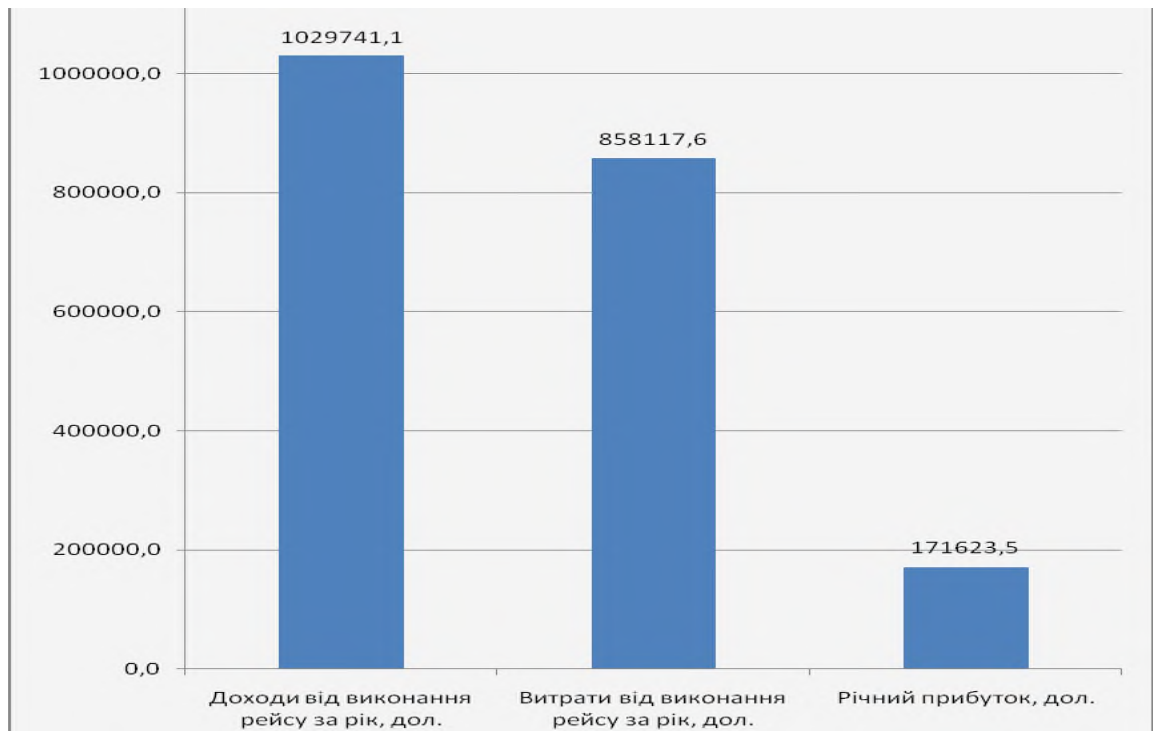


Рис. 3.3. Фінансові показники виконання чартерного рейсу Київ-Франкфурт-Київ за підсумками року

З рис. 3.3 та таблиці 3.5. видно, що річний прибуток від виконання 24 рейсів на рік складе 171623,5 дол. США. Отже, можна зробити висновки, що важливим напрямком для ТОВ «Кий авіа карго» та авіакомпанії МАУ є вантажні чартерні перевезення, які забезпечують гарантоване підвищення ефективності вантажних перевезень авіакомпанії. Важливо розуміти, що було обрано усереднений показник рентабельності. Його можна підняти, та отримати більший прибуток. Домовленість щодо прибутку, який отримає ТОВ «Кий авіа карго» залежить від якості та швидкості роботи з замовником.

Можна також зробити висновок, що ступінь використання ресурсних затрат - задовільний, компанії спроможні досягати поставлених цілей та здатні до стійкої життєдіяльності у конкурентному ринковому середовищі

# ВИСНОВКИ

КАФЕДРА ОАРП				НАУ. 20. 05. 01. 001 ПЗ			
Виконала	Дерипаска К.Д.			ВИСНОВКИ	Літера	Арк	Аркуші в
Керівник	Разумова К.М.					Д	82 3
Консулт.	Разумова К.М.				ФТМЛ 275 ОР-204М		
Н. контр.	Герасименко І.М.						
Зав. каф.	Разумова К.М.						

Аналізуючи проведені дослідження щодо ефективності застосування авіації при здійсненні міжнародних авіаперевезень вантажів, слід прийняти до уваги, що ринок цих робіт в Україні знаходиться в активному розвитку, тому загальні моделі проведення аналізу потрібно використовувати з урахуванням конкретних місцевих умов. Але, в той же час, ми можемо спостерігати стійку тенденцію до зростання попиту на вантажні перевезення у міжнародному сполученні. Доказом цього може також слугувати позитивна динаміка зростання обсягів перевезення та прибутковості даних робіт.

Об'єктом дослідження виступала господарська діяльність авіакомпанії ТОВ «Кий Авіа карго» з метою виконання міжнародних вантажних перевезень. Під час виконання даної роботи проаналізовано .

Предметом дослідження виступала безпосередньо ефективність використання повітряних суден при виконанні авіаційних робіт. На жаль, стан ПС в Україні знаходиться практично в критичному стані так як більшість літаків та вертольотів на даних час є застарілими та оновлення парку ПС в авіакомпаніях проходить дуже повільно. Проаналізувавши компанію ТОВ «Кий Авіа Карго» ми бачимо, що дана компанія у своїй власності немає жодного повітряного судна, а працює лише з орендованими суднами, що значно підвищує вартість надання послуг.

В теоретичній частині досліджено засади розвитку вантажних перевезень авіаційним транспортом, розглянуто п'ять стадій циклу обробки авіавантажу від вантажовідправника до вантажоотпримувача. Було розглянуто різні види та способи авіаперевезень вантажу та виділено такі переваги використання авіаційного транспорту:

1) Оперативність. За рахунок відсутності в повітрі кордонів і допитливих митників, за рахунок випрямлення шляхів, коли транспорт з вантажем мчить в пункт призначення по прямій (а не рухається виключно по прокладених дорогах), доставка вантажів літаком здійснюється дуже швидко.

2) Частота авіарейсів. Так як вантажопотоки - це, можна сказати, кров економіки, кожен день в світі перевозять тисячі і тисячі тонн вантажів, в тому

числі і за допомогою авіатранспорту. З цією метою відправка авіавантажів проводиться щодня, а іноді і по кілька разів на день.

3) Схоронність вантажів. Авіап перевезення вантажів - дуже безпечні з точки зору збереження вантажів. В аеропорту доступ до авіавантажами обмежений наземними службами безпеки. Під час польоту їм також нічого не загрожує.

4) Доставка у будь-яку точку планети. За допомогою авіаційного транспорту вантаж може бути доставлений будь-куди, в найвіддаленіше місце на Землі, аби там була злітно-посадкова смуга.

Поряд з перевагами було виявлено наступні недоліки:

- Висока вартість;
- Необхідність дотримання всіх правил і норм перевезень;
- Залежність від погодних умов: шторми, сильний туман і грози можуть збільшити термін доставки, тому що рейси відкладаються на невизначений час.

В аналітичній частині проаналізовано компанію ТОВ «Кий авіа карго». Компанія постійно розвивається та пропонує нові види робіт. Так, наприклад, на даний час компанія здійснює міжнародні авіаційні, морські та автомобільні перевезення важнажу. Попри це компанія надає широкий спектр інших послуг таких як складський сервіс, митне оформлення та туризм. Спостерігається щорічне збільшення обсягу робіт, що свідчить про постійний розвиток. На даний час компанія виконує рейси практично в будь-яку точку світу. Разом зі збільшенням кількості робіт та послуг щороку зростає кількість працівників компанії. Перш за все це робочі місця для населення, що на даний час є вкрай важливим для нашої країни. Також про постійний розвиток авіакомпанії свідчить щорічне збільшення прибутку авіакомпанії.

Виходячи з даних, які представлені в даній роботі можна стверджувати про збільшення попиту на виконувани роботи та послуги адже дохід залежить не тільки від обсягу робіт авіакомпанії, а також від інших факторів, наприклад, таких як політична ситуація в країні, загальноекономічні зміни. Діяльність

компанії також направлена на відродження авіації в нашій країні. Впровадження передового досвіду і новітніх технологій дає можливість значно розвинути матеріально-технічну базу підприємства. Компанія має у своїй власності сучасний склад, що дозволяє зберігати вантажі в безпеці до відправлення чи після прибуття протягом тривалого часу.

Також було представлено не тільки види робіт, які виконує дана компанія, а й продемонстровано перелік географічних польотів компанії. Згідно даних представлених компанією найчастіше польоти з доставки вантажу здійснюються в такі країни як США, Китай та країни Європи.

В проектній частині було досліджено ефективність виконання вантажних авіаперевезень літаком Боїнг-737SF у чартерному рейсі Київ-Франкфурт-Київ транспортно-експедитаційною компанією «Кий авіа карго» та авіакомпанією МАУ. Свій вибір обґрунтовую тим, що сучасна практика організації міжнародних повітряних перевезень, в тому числі і в Україні, така, що авіакомпанії вважають за краще не працювати безпосередньо з вантажовідправниками, а будувати з ними свої відносини через транспортно-експедиторські компанії.

При дотриванні всіх умов річний прибуток від виконання 24 рейсів на рік складе 171623,5 дол. США. Отже, можна зробити висновки, що важливим напрямком для ТОВ «Кий авіа карго» та авіакомпанії МАУ є вантажні чартерні перевезення, які забезпечують гарантоване підвищення ефективності вантажних перевезень авіакомпанії. Важливо розуміти, що було обрано усереднений показник рентабельності. Його можна підняти, та отримати більший прибуток. Домовленість щодо прибутку, який отримає ТОВ «Кий авіа карго» залежить від якості та швидкості роботи з замовником та тарифної ставки.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Allen W. B. Попит на вантажні перевезення: мікропідхід. Дослідження транспорту. 1977. № 11(1). С. 9 – 14.
2. Бакин А.В. Управление эффективностью грузовых авиаперевозок авиакомпаний на рынке: автореф. дис. к. э. н.: 08.00.05 / А. В. Бакин. – М.: МГАВТ, 2005. – 23 с.
3. Бароне В., Крокко Ф., Mongelli D. W. E. Моделі попиту на вантажні пере-везення для застосувань у містах, Прикладна механіка та матеріали. 2014. № 442. С.634–644.
4. Економіка результативності діяльності підприємства: монографія / О. І. Олексюк. – К.: КНЕУ, 2008. – 362 с.
5. Загальні дані компанії Кий Авіа КАРГО». – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.cargo-ukraine.com>
6. Закон України «Про затвердження Інструкції з організації перевезень вантажів повітряним транспортом» №822 від 02.11.2005 р. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1403-05>
7. Закон України «Про транзит вантажів». Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2007, N 31.
8. Зеркалов Д.В., Коба В.Г., Кушнірчук В.Г., Петров В.І. Перевезення вантажів. Навчальний посібник. – К.: Основа, 2003. – 624 с
9. Ізмайлова К.В. Фінансовий аналіз: Навчальний посібник. –2 – ге вид., стереотип. – К.: МАУП, 2001. – 152 с.
10. Костицький В.В. Повітряне право України: Підручник для студентів юридичних спеціальностей вищих навчальних закладів/ За загальною редакцією Костицького В.В., 2007. – 550 с.
11. Міністерство транспорту та зв'язку України [Електронний ресурс] / Міністерство транспорту та зв'язку України. – Режим доступу:

<https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-shvalennya-nacionalnoyi-transportnoyi-strategiyi-ukrayini-na-period-do-2030-roku>

12. Наказ Міністерства Інфраструктури України Про затвердження Авіаційних правил України «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу» №1239 від 26.11.2018 р. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0141-19>

13. Наумов В. С. Експедиція вантажів у логістичних системах [російською мовою]. Харків. 2012.

14. Офіційний сайт IATA. – Режим доступу: <https://www.iata.org/>

15. Офіційний сайт ІКАО. – Режим доступу: <https://www.icao.int>.

16. Офіційний сайт компанії «Кий Авіа». – Режим доступу: <https://kiyavia.com>.

17. Припадчев А. Д., Определение оптимального парка воздушных судов. 2014. № 442. С.634–644.

18. Припадчев, А.Д. Комплексный экономический анализ парка воздушных судов: учебное пособие / А. Д. Припадчев, Н. З. Султанов, Л. В. Припадчева; Оренбургский гос. ун-т. – Оренбург: ОГУ, 2012. –131с.

19. Савенко Н.В. Економічна сутність ефективності виробництва підприємства і аналіз підходів до її визначення. Інноваційна економіка. 2009. № 2. С. 153–162. 12.

20. Статистичні дані Міністерства Інфраструктури України. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-v-galuzi-aviatransportu.html>

21. Столярський О.В. Правове регулювання міжнародних перевезень. - К. : Знання , 2012 . - 318 с.

22. Характеристика компанії ТОВ «Кий Авіа ». – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://kiyavia.com/about>