

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Кафедра організації авіаційних робіт та послуг

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ

Завідувач кафедри

_____ К.М.Разумова

«_____» _____ 2020 р.

ДИПЛОМНА РОБОТА
(ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА)

ВИПУСКНИКА ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ
“МАГІСТР”

Тема: «Організація доставки вантажів за участю авіаційного транспорту»

Виконавець: Мітькіних Сергій Дмитрович

Керівник: Герасименко Ірина Миколаївна

Консультанти з окремих розділів пояснювальної записки:

Теоретична частина: Герасименко Ірина Миколаївна

Аналітична частина: Герасименко Ірина Миколаївна

Проектна частина: Герасименко Ірина Миколаївна

Нормоконтролер: Герасименко Ірина Миколаївна

Київ 2020

НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет транспорту, менеджменту і логістики

Кафедра організації авіаційних робіт та послуг

Напрямок (спеціальність) 275 «Транспортні технології»

спеціалізації 275.04 «Транспортні технології (на повітряному транспорті)»

освітньо-професійної програми «Організація авіаційних робіт і послуг»

(шифр, найменування)

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри

К. Разумова

«__» _____ 2020 р.

ЗАВДАННЯ

на виконання дипломної роботи

Мітькіних Сергія Дмитровича

(прізвище, ім'я, по батькові випускника у родовому відмінку)

1. Тема дипломної роботи (проекту) «Організація доставки вантажів за участю авіаційного транспорту» затверджена наказом ректора від 06 жовтня 2020р. № 1914/ст.

2. Термін виконання проекту (роботи): з 05.10.2020 р. по 27.12.2020 р.

3. Вихідні дані до роботи (проекту): статистично-аналітичні дані фінансово-господарської діяльності ПрАТ «Філіп Морріс Україна», законодавчі та нормативні акти України.

4. Зміст пояснювальної записки: теоретичні основи організації обслуговування авіаційних вантажних перевезень, переваги авіаційного способу доставки вантажів, нормативно-правове регулювання повітряних перевезень та забезпечення якості надання послуг, історія створення та загальна характеристика ПрАТ «Філіп Морріс Україна», характеристика та показники виробничої діяльності компаній-представників «Філіп Морріс Інтернешнл» в Україні, фінансові показники діяльності компаній-представників «Філіп Морріс Інтернешнл» в Україні, логістика перевезень вантажів компанії «Філіп Морріс Україна», пропозиції щодо організації чартерних вантажних перевезень експортної продукції «Філіп Морріс Україна», організація чартерного вантажного рейсу авіакомпанії Silk Way Airlines у напрямку Київ-Франкфурт-Київ, ефективність виконання чартерного вантажного рейсу Київ-Франкфурт-Київ літаком Боїнг-737-400F

5. Перелік обов'язкового графічного (ілюстрованого) матеріалу: технологія перевезення вантажів авіакомпанією, схема комплексу обслуговування авіаційних перевезень вантажів, мережа компанії «Філіп Морріс», динаміка фінансових показників ТОВ «Філіп Морріс Україна», податкові відрахування в бюджет України компанією TEDIS Ukraine, структура обсягів перевезень вантажів компанії «Філіп Морріс Україна» за 2015-2019 роки, характеристика літака Боїнг 737-400 F, результати виконання чартерного рейсу Київ-Франкфурт-Київ за підсумками року, фінансові показники виконання чартерного рейсу Київ-Франкфурт-Київ за підсумками року

6. Календарний план графік

№ пор.	Завдання	Термін виконання	Відмітка про виконання
1.	Збір статистичних даних	05.10.2020-18.10.2020	виконано
2.	Обробка статистичних даних	19.10.2020-25.10.2020	виконано
3.	Написання теоретичної частини	26.10.2020-08.11.2020	виконано
4.	Написання аналітичної частини	09.11.2020-22.11.2020	виконано
5.	Написання проектної частини	23.11.2020-06.12.2020	виконано
6.	Написання вступу та висновків	07.12.2020-10.12.2020	виконано
7.	Оформлення пояснювальної записки та графічного матеріалу	11.12.2020-15.12.2020	виконано
8.	Написання доповіді, підготовка до захисту	16.12.2020-27.12.2020	виконано

7. Консультанти з окремих розділів

Розділ	Консультант (посада, ПІБ)	Дата, підпис	
		Завдання видав	Завдання прийняв
Теоретична частина	Доцент Герасименко І.М.	26.10.2020	08.11.2020
Аналітична частина	Доцент Герасименко І.М.	09.11.2020	22.11.2020
Проектна частина	Доцент Герасименко І.М.	23.11.2020	06.12.2020

8. Дата видачі завдання: «05» жовтня 2020 р.

Керівник дипломної роботи (проекту) _____ Герасименко І.М.
(підпис керівника) (П.І.Б.)

Завдання прийняв до виконання _____ Мітькіних С.Д.
(підпис випускника) (П.І.Б.)

РЕФЕРАТ

Пояснювальна записка до дипломної роботи «Організація доставки вантажів за участю авіаційного транспорту»: 79 сторінок, 16 рисунків, 6 таблиць, 10 формул, 25 використаних джерел.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: АВІАКОМПАНІЯ, ДОСТАВКА ВАНТАЖІВ, НАЛІТ ГОДИН, ВАРТІСТЬ ЛЬОТНОЇ ГОДИНИ, ВИТРАТИ, ПРИБУТОК, ТРИВАЛІСТЬ ПОЛЬОТУ, ЕФЕКТИВНІСТЬ, АВІАЦІЙНА ТЕХНІКА.

Об’єкт дослідження – діяльність приватного акціонерного товариства «Філіп Морріс Україна».

Мета дипломної роботи – проаналізувати виробничо-господарську діяльність ПрАТ «Філіп Морріс Україна» та розробити проектні пропозиції щодо оптимальної схеми доставки вантажів авіаційним транспортом.

Методи дослідження: у дипломній роботі застосовуються методи системного, статистичного, фінансово-економічного аналізу, метод розрахунку собівартості льотної години.

В теоретичній частині розглянуто теоретичні основи організації обслуговування авіаційних вантажних перевезень, переваги авіаційного способу доставки вантажів.

В аналітичній частині розглянуто історію створення, дана характеристика та проведено аналіз виробничо-господарської діяльності ПрАТ «Філіп Морріс Україна».

В проектній частині дипломної роботи пропонується відкриття чартерного вантажного рейсу у напрямку Київ-Франкфурт-Київ з використанням нового сучасного літака Боїнг-737SF для перевезення продукції компанії «Філіп Морріс Україна».

Матеріали дипломної роботи рекомендуються для застосування у навчальному процесі та в практичній діяльності авіакомпанії загального призначення.

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ, СКОРОЧЕНЬ, ТЕРМІНІВ	6
ВСТУП	7
1. ТЕОРЕТИЧНА ЧАСТИНА	11
1.1. Теоретичні основи організації обслуговування авіаційних вантажних перевезень	12
1.2. Переваги авіаційного способу доставки вантажів	18
1.3. Нормативно-правове регулювання повітряних перевезень та забезпечення якості надання послуг	21
2. АНАЛІТИЧНА ЧАСТИНА	33
2.1. Історія створення та загальна характеристика ПрАТ «Філіп Морріс Україна»	34
2.2. Характеристика та показники виробничої діяльності компаній-представників «Філіп Морріс Інтернешнл» в Україні	39
2.2.1. Фінансові показники діяльності компаній-представників «Філіп Морріс Інтернешнл» в Україні	44
2.3. Логістика перевезень вантажів компанії «Філіп Морріс Україна»	46
3. ПРОЕКТНА ЧАСТИНА	53
3.1 Пропозиції щодо організації чартерних вантажних перевезень експортної продукції «Філіп Морріс Україна»	54
3.2. Організація чартерного вантажного рейсу авіакомпанії Silk Way Airlines у напрямку Київ-Франкфурт-Київ	58
2.4.1. Ефективність виконання чартерного вантажного рейсу Київ-Франкфурт-Київ літаком Боїнг-737-400F	68
ВИСНОВКИ	73
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	77

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ, СКОРОЧЕНЬ, ТЕРМІНІВ

ПрАТ – Приватне акціонерне товариство

АТ – акціонерне товариство

США – Сполучені Штати Америки

ФМІ – Філіп Морріс Інтернешнл

ЗАТ – Закрите акціонерне товариство

ВАТ – Відкрите акціонерне товариство

ВТФ – Вінниківська тютюнова фабрика

СП – спільне підприємство

ТЗОВ – товариство з обмеженою відповідальністю

ФОП – фонд оплати праці

ПС – повітряне судно

ОПР – організація повітряного руху

ЗПС – злітно-посадкова смуга

МЗМ – мастильно-змазувальні матеріали

ВСТУП

КАФЕДРА ОАРП				НАУ. 20. 04. 64. 001 ПЗ			
Виконав	Мітькіних С.Д.			ВСТУП	Літера	Арк.	Аркушів
Керівник	Герасименко І.М.				Д	7	4
Консульт.	Герасименко І.М.				ФТМЛІ 275.04 ОР-201Мз		
Н. контр.	Герасименко І.М.						
Зав. каф.	Разумова К.М.						

Транспортна система України є важливою складовою національної економіки, тому що має потужний ресурс і впливає на рівень розвитку країни і визначає її місце в світовій економіці. Транспорт відіграє пріоритетну роль у забезпеченні розвитку міжнародних економічних відносин і надає унікальну можливість для організації конкурентоздатних транзитних маршрутів, оскільки Україна має вигідне економіко-географічне і геополітичне положення. Вона розташована у безпосередній близькості до технологічно розвинутих держав Східної Європи. 19 адміністративно-територіальних одиниць країни мають вихід на державні кордони, загальна довжина яких складає майже 7000 км, морські виходи до країн Середземномор'я й проходять до країн басейну Індійського океану. Транзит представляє значну частку (майже 41 %) в структурі зовнішньоекономічних вантажопотоків, які прямують через кордони України.

Активізація функціонування транспортної системи України сприятливо впливає на стан показників зовнішньоекономічної діяльності. Рушійними факторами посилення ступеня глобалізації у сфері транспортних послуг є підвищення рівня товарообміну між країнами, перспективи розвитку світових ринків, міжнародна конкуренція, експансія технологій, розвиток транспортно-логістичної інфраструктури.

Глобалізація світової економіки та пов'язані з цим явищем процеси значною мірою вплинули на загальну структуру світових ринків авіаційних перевезень та експедирування вантажів. За ринкових умов транспортування вантажів потребує об'єднання зусиль промислових, торговельних, авіакомпаній, транспортно-експедиторських компаній тощо в інтегровані логістичні мережі з метою забезпечення швидшого та своєчасного перевезення з мінімальними витратами.

Завдяки швидкості авіаційного виду транспорту компанії з експрес-доставки вантажів значно розширили номенклатуру своїх послуг, а їхні

клієнти змогли значно зменшити товарно-матеріальні запаси. Активне спільне використання торгових марок при перевезенні вантажів точно в строк також сприяло процесам глобалізації.

На сьогоднішній день Сполучені Штати Америки і Європейський Союз активно проводять політику лібералізації ринків перевезень, яка торкнулася й ринків вантажних авіаперевезень. Усунення перешкод сприяло більш гнучкому реагуванню авіакомпаній на зміну вантажопотоків. Процеси лібералізації ринків вантажних перевезень сприяли їхній відкритості і, як наслідок, приходу нових авіакомпаній, збільшенню кількості маршрутів, а отже, й збільшенню самих ринків.

Підвищення конкуренції та збільшення вимог з боку замовників потребує значного підвищення якості та збільшення номенклатури транспортних послуг за допомогою впровадження нових технологій перевезення та обслуговування вантажів.

Перспективи розвитку вантажних авіаційних перевезень, на думку експертів, лежать у впровадженні інформаційних, технологічних, технічних інноваційних рішень, а також в активному застосуванні принципів логістики, а саме – швидкості доставки вантажів при мінімальних витратах на перевезення. Якість перевезення оцінюється не тільки за рівнем задоволеності замовника, а й за поєднанням цього показника із загальною ефективністю процесу перевезення. Умови на ринку перевезень потребують від перевізника надання цілого комплексу послуг при проходженні вантажу від вантажовідправника до вантажоодержувача, на що часто потрібно залучати різні види транспорту, транспортно-експедиційні підприємства, склади, агентів.

Транспортно-експедиторські підприємства, з одного боку, значно розширили номенклатуру послуг, а з іншого – зросли вимоги клієнтури до процесів доставки вантажів, зокрема щодо комплексного обслуговування, повної відповідальності транспортно-експедиторських підприємств за організацію доставки, використання єдиних тарифних ставок, оформлення

перевезення та виконання формальностей, надання послуг зі збирання та консолідації вантажів тощо.

Участь транспортно-експедиторських підприємств в обслуговуванні ланцюгів поставок різноманітної номенклатури вантажів для забезпечення виробничих, торговельних, науково-дослідних та інших потреб клієнтури також приводить до зростання сегмента доставки спеціальних вантажів за участю декількох видів транспорту.

Все вищезазначене підкреслює актуальність теми представленої дипломної роботи.

Метою роботи є виявлення можливостей організації доставки вантажів за участі авіаційного транспорту.

Для досягнення поставленої мети потрібно рішення наступних завдань:

- вивчити теоретичні аспекти організації доставки вантажів;
- оцінити фінансовий стан підприємства;
- розробити проектні пропозиції щодо організації доставки вантажів за

участі авіаційного транспорту.

1. ТЕОРЕТИЧНА ЧАСТИНА

КАФЕДРА ОАРП				НАУ. 20. 04.64. 100 ПЗ			
Виконав	Мітькіних С.Д.			1. ТЕОРЕТИЧНА ЧАСТИНА	Літера	Арк.	Аркушів
Керівник	Герасименко І.М.				Д	11	22
Консульт.	Герасименко І.М.				ФТМЛІ 275.04 ОР-201Мз		
Н. контр.	Герасименко І.М.						
Зав. каф.	Разумова К.М.						

1.1. Теоретичні основи організації обслуговування авіаційних вантажних перевезень

Авіаційний вантаж, або вантаж, належить до будь-якого виду майна, що перевозиться або прийнято до перевезення на повітряному судні, за винятком пошти, бортприпасів та багажу пасажирів. Також під терміном «авіавантаж» розуміють будь-яке майно (вантаж, термінові відправлення і пошту), що перевозиться повітрям, за винятком багажу [1].

Авіаційні вантажні перевезення дуже важливі для економічного розвитку країн та світового господарства загалом, проте деякі авіаперевізники вважають їх лише додатком до пасажирських перевезень.

Вантажовідправники вже зрозуміли, що повітряні перевезення вантажів дуже вигідні й дають змогу значно скоротити витрати на пакування, перевантаження та можливе пошкодження вантажів, при цьому мають прийнятний рівень цін. Із застосуванням методів just in time значно розширилися можливості використання повітряного транспорту та набагато скоротилися поточні витрати на утримання складів. Рівень доходності перевезень вантажів дуже значний, а на деяких основних маршрутах, таких як Європа – Північна Америка, Європа – Азія, Азія – Північна Америка та ряді маршрутів Азійсько-Тихоокеанського регіону рівень доходності зрівняний з доходом від пасажирських перевезень [1].

Особливостями вантажних перевезень, які визначені у [1], є те, що за своєю природою вантаж менш чутливий, ніж пасажир, до часу між пунктами відправлення та призначення (за винятком термінових відправлень).

Доставка вантажу, на відміну від пасажирів, допускає затримку якщо вантаж нетерміновий. А отже, перевізник може змінювати маршрут перевезення, робити зупинки, якщо це узгоджується з умовами перевезення. Ще однією особливістю перевезень вантажів є те, що вантаж зазвичай,

рухається в одному напрямку, а потоки вантажів та пасажирів на основних маршрутах різні, існує також проблема, пов'язана з різними потоками пасажирів та вантажів на одному маршруті в різних напрямках.

Активному збільшенню ринків авіаційних вантажних перевезень сприяв науково-технічний прогрес, а саме – поява контейнерів, а також стандартних піддонів. Активно розвивається ринок перевезення надважких та нестандартних вантажів із використанням новітніх технологічних, технічних та інформаційних засобів.

Проте більшість міжнародних авіакомпаній, які здійснюють регулярні рейси, розглядає авіаційні вантажі як додаткове джерело доходів, вважаючи його побічним продуктом своїх пасажирських перевезень. З іншого боку, спеціалісти відзначають можливість того, що авіаційний вантаж відіграватиме значно більшу роль на маршруті з великим вантажопотоком та порівняно невеликим пасажиропотоком при використанні змішаних повітряних суден [1].

Загальноновизнано, що основною метою перевезення є забезпечення найвищого рівня транспортного обслуговування клієнтів у процесі здійснення перевезення вантажів у встановлений час, у визначене місце й при оптимальному використанні матеріальних, фінансових, трудових, та інших ресурсів.

Технологія перевезення вантажів авіакомпанією, наведена на рис. 1.1, включає в себе ряд етапів, основним з яких є переміщення вантажів, а всі інші мають бути направлені на реалізацію саме переміщення вантажу.

Ефективність усього процесу перевезення та окремих технологічних операцій більше залежить від координації роботи транспортних підприємств та споживачів транспортних послуг. Розширення номенклатури послуг дає змогу транспортним підприємствам збільшити кількість клієнтури, максимізувати прибуток, полегшити впровадження нових транспортних технологій тощо.



Рис. 1.1. Технологія перевезення вантажів авіакомпанією

Процес обслуговування авіаційних перевезень вантажів наведено на рис. 1.2. Він включає етапи перевезення, навантажувально-розвантажувальні операції, тимчасове зберігання вантажів, проведення організаційних та експедиторських заходів та ін.

Існує декілька каналів продажу вантажних перевезень, а саме: власний продаж перевезень через агентства та представництва авіакомпанії; різного роду вантажні агенти, які виступають у ролі посередників між авіакомпанією

та клієнтами; консолідатори вантажів, які виступають від імені кількох вантажовідправників як експедитори та об'єднують парії вантажів.

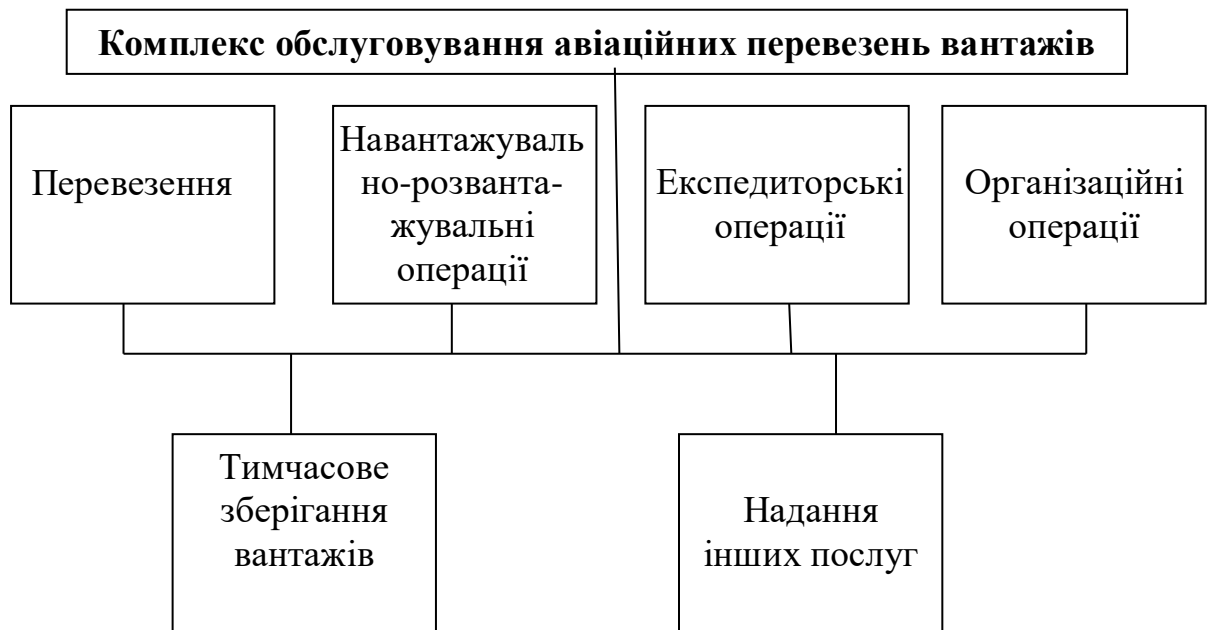


Рис. 1.2. Схема комплексу обслуговування авіаційних перевезень вантажів

Загалом при процесах економічного регулювання міжнародного повітряного транспорту вантажні авіаційні перевезення розглядаються як невід'ємний компонент урядового регулювання відносно доступу до ринку, тарифів, провізної здатності та нерегулярних перевезень тощо. Більшість провідних світових урядів та авіакомпаній традиційно розглядає авіаційний вантаж лише як додаток до пасажирських авіаційних перевезень. Це становище цілком зрозуміле, оскільки значна частина національних перевізників здійснює перевезення вантажів у поєднанні зі своїми регулярними пасажирськими перевезеннями.

За даними провідних експертів, на сьогодні приблизно 12–13 % рейсів є суто вантажними, а 87–88 % рейсів – суто пасажирськими чи вантажнопасажирськими [1]. У діючих угодах про двосторонній обмін правами на доступ до ринку держави зазвичай надають своїм призначеним авіакомпаніям право перевозити пасажирів, вантажі та пошту на визначених

регулярних міжнародних маршрутах, хоча в ряді випадків йтися може про суто вантажні перевезення. У деяких двосторонніх угодах виділяються спеціальні маршрути лише для вантажних перевезень, із обов'язковим урахуванням особливостей вантажу. З цією метою в окремих угодах передбачається підвищена гнучкість маршрутів для суто вантажних перевезень.

До умов підвищеної гнучкості маршрутів фахівці відносять дозвіл використовувати проміжні пункти, відмінні від тих пунктів, які дозволені для використання при пасажирських та змішаних перевезеннях, а також дозвіл на те, щоб такі перевезення виконувалися призначеними авіакомпаніями по виділених маршрутах у будь-якій комбінації. Наявне також урядове регулювання відносно провізної здатності авіаційних перевізників, яке поширюється на суто вантажні перевезення, проте за своєю суттю та змістом має менше обмежень порівняно з пасажирськими авіаційними перевезеннями. Подекуди слабший рівень регулювання легко пояснити тим, що доходи від перевезення вантажів у національних авіакомпаній значно менші, ніж від перевезення пасажирів.

Формуванню вантажних тарифів присвячено чимало регулювальних актів у галузі повітряного транспорту [1]. Великі обсяги вантажів перевозять нерегулярними рейсами відповідно до контракту фрахтування на виконання польоту від пункту до пункту, іноді може бути кілька фрахтувальників: на спеціальній чи на регулярній основі, або сезонній основі; на основі договорів, які не підпадають під зобов'язання суспільного обслуговування; з наявним фінансовим ризиком відносно неповністю використаного комерційного завантаження, яке приймає на себе фрахтувальник повітряного судна; без збереження безпосереднього контролю над роздрібними цінами з боку авіаперевізника та за умови отримання дозволу чи шляхом попереднього повідомлення відносно кожного рейсу або серії рейсів у країну відправлення чи призначення перевезення або з неї, а також в обидва боки [1].

Розрізняють декілька категорій чартерних перевезень, які детально описані в [1], а саме: суто пасажирські чартерні перевезення, вантажні чартерні рейси, які включають рейси, які зафрахтовані з метою перепродажу експедиторами, консолідаторами вантажів, асоціаціями вантажовідправників, службами термінової кур'єрської доставки дрібних відправлень та іншими подібними фрахтувальниками; рейси, які використовують фрахтувальники з метою отримання особистої вигоди, а не для перепродажу; комбінації або різні варіанти названих чартерних перевезень, включаючи змішані пасажирські та вантажні чартерні перевезення, що використовуються одним і тим самим фрахтувальником для перевезення пасажирів і вантажу, та збірний чартерний рейс, тобто чартерний рейс, у якому беруть участь декілька фрахтувальників, провізна здатність зафрахтованого повітряного судна розподілена між фрахтувальниками.

Основні проблеми, перед якими постають суто вантажні перевізники, пов'язані з тим, що за двосторонніми угодами авіаційний вантаж, як це не парадоксально, розглядається як частина пасажирських перевезень. За цих обставин обмеження щодо пасажирських перевезень відносно маршрутів, прав на перевезення, частоти можуть застосовуватися до суто вантажних перевезень без достатніх на те підстав, оскільки при пасажирських та вантажних перевезеннях наявні різні споживачі, різні вимоги щодо часу прибуття та відправлення, невідповідність напрямам перевезень тощо. Невиправдані обмеження не дають авіаційним перевізникам можливості здійснювати економічно вигідні суто вантажні перевезення.

Існують й інші проблеми, які перешкоджають розвитку вантажних перевезень, а саме: обмежені години роботи аеропортів, через що не можна скласти гнучкого розкладу рейсів, особливо для здійснення термінових відправлень; обмеження на «вікна» в аеропортах, які можна використовувати для вантажних рейсів, особливо в завантажених аеропортах.

Авіаційним транспортом перевозять різні види вантажів. До визначених категорій вантажів, згідно з діючими на території України «Правилами

повітряних перевезень вантажів» [2], відносять «...вантажі, перевезення яких, з огляду на характер, повинно здійснюватися за спеціальними умовами...», «...включають швидкопсувні, вологі, коштовні, важкі, великогабаритні, довгомірні, небезпечні вантажі; живих тварин; автомобільні та інші транспортні засоби; вантажі, що сильно тхнуть; товари військового та подвійного призначення; твори мистецтва та музейні експонати; несупроводжуваний багаж; людські останки; невеликі пакети тощо...».

Вантажі, які перевозяться повітряним видом транспорту, піддаються дії різних чинників, пов'язаних зі зміною висоти, а саме: зниженням тиску, температури та вологості. Вантажовідправники та агенти з вантажних перевезень мають дотримуватися всіх вимог щодо пакування, комплектування, маркування вантажів при перевезенні з урахуванням особливостей перевезення вантажів повітряним транспортом різними типами повітряних суден. Гарантувати правильність оформлення вантажів мають відповідні бирки та наклейки, які чітко визначені ІАТА. Їх необхідно кріпити таким чином, щоб можна було чітко розпізнати наявну на них інформацію [3].

1.2. Переваги авіаційного способу доставки вантажів

Основними факторами для вибору авіаційного способу доставки товару є його вартість, необхідний термін доставки в пункт призначення, характеристики товару (чи необхідні спеціальні умови перевезення). Враховуючи ці критерії, потрібно розуміти, що авіафрахт – це найшвидший, але, при цьому, найдорожчий варіант доставки. Авіаперевезення доцільно використовувати у випадку, якщо потрібна термінова доставка вантажу або ж вартість товару є дуже високою.

Серед переваг доставки вантажів авіатранспортом є:

- мінімальний транзитний час перевезення;
- безпечність;
- точність у розкладі відправки і прибуття;
- можливість доставки практично у будь-яку точку;
- низька страхова премія;
- низький ризик пошкоджень та крадіжок;
- невеликі витрати на утримання складських приміщень;
- зниження витрат на упаковку (зазвичай, упаковка для перевезення вантажів авіатранспортом не вимагає великої жорсткості в зв'язку з меншою кількістю операцій, які виконуються при відправленні);
- Cargo IQ (спільна програма всіх учасників авіатранспортування вантажів, що дозволяє клієнту відслідковувати рух товару в режимі реального часу) [4].

Авіавантажна накладна – це основний документ в авіаційних перевезеннях. Його виписує вантажовідправник або уповноважений агент. В документі підтверджується наявність договору між вантажовідправником і перевізником про перевезення вантажів авіалініями перевізника. Авіанакладна засвідчує заключення договору перевезення, отримання товару до перевезення та умови транспортування.

Маркування вантажу, вантажні бирки, спеціальне і додаткове маркування представлене на рис. 1.3.

Товар готовий для транспортування, коли:

- вантажне відправлення зарезервовано;
- вантаж скомплектований і доставлений на склад авіакомпанії вчасно;
- скомплектований вантаж і документи перевірені відповідними службами авіаційної безпеки;
- деталі, характер вантажу відповідає бронюванню;
- перевізні документи виписані коректно і містять інформацію про вагу, обсяг, кількість і вміст;
- відповідні документи додаються;

- маркування виконане на кожному місці вантажного відправлення;
- упаковка не пошкоджена.



Рис. 1.3. Вантажні бірки

Особлива увага при авіап перевезенні приділяється вантажам, для яких необхідно систематично контролювати температуру вантажу в дорозі. Для цього використовуються бездротові датчики, які знаходяться в «сплячому» режимі під час польоту і записують дані (рис. 1.4).



Рис. 1.4. Процес запису даних

Цей активний бездротовий датчик (Blue Sensor) відправляє інформацію про температуру вантажу (в майбутньому – і про вологість) в реальному часі на приймачі, так звані бездротові сенсорні шлюзи (USG), які пересилають дані через локальну мережу або GPRS на моніторингові інструменти постачальника логістичних послуг. Таким чином, клієнти можуть відстежувати вантаж і бачити, чи відповідає температура встановленим раніше рівням [4].

1.3. Нормативно-правове регулювання повітряних перевезень та забезпечення якості надання послуг

Повітряні перевезення здійснюються у відповідності до вимог Конвенції для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень (Монреаль, 28 травня 1999 року), а також норм Цивільного кодексу України, Господарського кодексу України, Повітряного кодексу України. Вони регулюються Наказом Мінтрансу № 793 від 14.10.2003 року «Про затвердження Правил повітряних перевезень вантажів» (zareestrovano у Мінюсті України 07.11.03р. за № 1023/8344) Наказом Мінтрансу № 568 від 25.07.03 р. «Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і

багажу» (zareestrovano u Minyosti Ukrainy 29.08.03 r. za № 755/8076) ta inshymi normativnymi akтами, ta zagalnih polozhen' pro perevezennya i pravil perevezennya ta nadannya poslug.

Povitryanij pereviznik — central'nij sub'ekt vidnosin perevezennya. Povitryanim pereviznikom viznaetsya bud'jaka yuridichna чи fizichna osoba, jaka виконує повітряні перевезення і має права експлуатанта авіаційної техніки. Stosovno inozemnih povitryanix pereviznikov viznaються права експлуатанта за документами, які видані компетентним органом відповідної зарубіжної держави і які відповідають вимогам міжнародних договорів та угод, учасницею яких є Україна.

Zгідno z Postanovoyu Kabinetu Ministriv Ukrainy № 1397 від 15.11.1996 roku «Pro zatverdzhennya Polozhennya pro natsional'nogo povitryanogo pereviznika» передбачено перевізника із спеціальним статусом — національного повітряного перевізника. Zaprovadzhennya dla avіаційних підприємств статусу національного повітряного перевізника передбачає створення умов для поліпшення транспортних зв'язків України з іншими державами та підвищення конкурентоспроможності вітчизняних авіапідприємств на міжнародному ринку транспортних послуг.

Status natsional'nogo povitryanogo pereviznika підприємству надається за умов: підприємство є юридичною особою згідно із законодавством України і основним видом його діяльності є авіаційні перевезення; більш як 50 відсотків належного йому майна перебуває у державній власності; діяльність підприємства повністю відповідає вимогам Повітряного кодексу України; повітряні судна, які експлуатуються ним на повітряних трасах, відповідають міжнародним технічним вимогам; підприємство має власний сертифікат експлуатанта, товарний знак, трілітерний код ІКАО, телефонну позначку та власну перевізну документацію; протягом останніх трьох років не має тяжких порушень щодо виконання польотів згідно з офіційними повідомленнями.

Надання авіаційному підприємству статусу національного повітряного перевізника здійснюється на конкурсних засадах за поданням Мінтрансу на підставі рішення Кабінету Міністрів України. Національний повітряний перевізник зобов'язаний забезпечувати: першочергове виконання обов'язків, що випливають із міжнародних договорів України, замовлень та окремих завдань Кабінету Міністрів України на повітряні перевезення; належний рівень безпеки польотів, авіаційної та екологічної безпеки, регулярності польотів та культури обслуговування. Авіаційне підприємство, якому надано статус національного повітряного перевізника, може бути позбавлене цього статусу у разі недодержання ним вимог [5].

Повітряні перевезення виконуються на підставі договору. Кожний договір повітряного перевезення та його умови посвідчуються документом на перевезення, який видається авіаційним підприємством або уповноваженими ним організаціями чи особами (агентами).

Документами на перевезення є: квиток — при перевезенні пасажирів; багажна квитанція — при перевезенні речей пасажирів як багажу; відповідні документи — при перевезенні вантажу, пошти та інших предметів. Форми документів на перевезення та правила їх застосування встановлюються Укравіатрансом.

Авіаційні перевезення поділяються на внутрішні перевезення та міжнародні перевезення. Внутрішні перевезення — це перевезення, при яких пункт відправлення і пункт призначення розташовані на території однієї держави і перевезення не передбачає зупинки на території іншої держави. Міжнародні перевезення — це перевезення, здійснюване відповідно до договору міжнародного повітряного перевезення, при якому пункт відправлення і пункт призначення незалежно від наявності перевантаження або перерви в перевезенні розташовані:

- 1) на території двох держав,
- 2) на території тієї самої держави, якщо передбачена зупинка на території іншої держави.

Окремо визначається так зване змішане перевезення — перевезення пасажирів, багажу або вантажу, здійснюване перевізниками різних видів транспорту.

Особливий вид перевезення — чартерне повітряне перевезення — виконується на підставі договору чартеру (фрахтування повітряного судна), за яким одна сторона (фрахтівник) зобов'язується надати іншій стороні (фрахтувальнику) за плату всю місткість одного чи кількох повітряних суден на один або кілька рейсів для повітряного перевезення пасажирів, багажу, вантажу і пошти або для іншої мети, якщо це не суперечить чинному законодавству України.

Договір перевезення пасажирів та багажу посвідчується квитком встановленого зразку, який підтверджує укладення договору перевезення і містить істотні умови перевезення.

Договір перевезення вантажу посвідчується вантажною авіаційною накладною, яка підтверджує укладення договору повітряного перевезення вантажу між перевізником і відправником, умови перевезення і прийняття вантажу перевізником. Умови договору, що містяться у вантажній накладній, являють собою короткий виклад основних положень щодо перевезення. Вантажна накладна складається і підписується відправником і вручається перевізнику разом із вантажем.

У міжнародних перевезеннях правилами висуваються додаткові вимоги, зокрема ввезення, вивіз або транзит вантажу повинні бути дозволені законами і правилами країни, на територію, із території або через територію якої здійснюється перевезення. Правила встановлюють спеціальні терміни здійснення транспортних операцій, спеціально обумовлюються обов'язки по сплаті податків, мита і зборів, які накладаються на перевезений вантаж державними органами і місцевою владою або адміністрацією аеропорту будь-якої країни, на території, із території або через територію якої здійснюється перевезення і які підлягають сплаті відправником або одержувачем (перевізник може, але не зобов'язаний оплачувати такі податки, мита і збори,

відправник і одержувач несуть перед перевізником солідарну відповідальність по відшкодуванню йому цих витрат).

Питання міжнародних перевезень регулюється Конвенцією для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень (Монреаль, 28 травня 1999 року), Наказом Мінтрансу № 793 від 14.10.03 «Про затвердження Правил повітряних перевезень вантажів», Наказом Мінтрансу № 568 від 25.07.03 р. «Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу» та іншими нормативними актами.

При будь-яких видах перевезень авіаційний перевізник завжди має право: встановити свої правила повітряних перевезень, які спрямовані на підвищення ефективності та якості перевезень і не містять умов та норм обслуговування пасажирів і клієнтури нижчих за рівень вимог, встановлених відповідним органом державної виконавчої влади; відмовити пасажиру в перевезенні у випадках, передбачених правилами перевезення на повітряних лініях.

У свою чергу за пасажиром завжди залишається право відмовитися від повітряного перевезення і одержати назад суму грошей у порядку, встановленому законодавством України.

Окремий предмет перевезень — пошта. Умови і правила перевезення пошти погоджуються з Міністерством зв'язку України (див. спільний Наказ Державного комітету зв'язку та інформатизації України та Міністерства транспорту України № 105/297 від 08.06.99 «Про затвердження Правил перевезення пошти повітряними суднами»).

Договір про перевезення пошти повітряними суднами укладається у формі двосторонньої угоди між підприємством поштового зв'язку та авіаційними підприємствами (авіакомпаніями). Договір має бути укладений у письмовій формі та повинен відповідати вимогам законодавства України. Істотними умовами Договору є: найменування сторін; предмет Договору; термін, на який укладається Договір; умови перевезення пошти; обов'язки та відповідальність сторін; розмір, склад та графік платежів, умови їх

перегляду; умови дострокового розірвання Договору; дата і місце укладання Договору. За згодою сторін у Договорі можуть бути передбачені інші умови. Правилами передбачено примірний договір про перевезення пошти.

За договором авіапідприємства беруть на себе зобов'язання прийняти пошту до перевезення, своєчасно і в цілості доставити довірену їм пошту в пункти призначення та видати пошту підприємству поштового зв'язку, а підприємство поштового зв'язку бере на себе зобов'язання оплатити перевезення пошти в установленому порядку та прийняти її в пункті призначення.

Відправлення повинні відповідати вимогам, установленим актами Всесвітнього Поштового Союзу, Поштовими правилами та законодавчими актами країн відправлення і призначення. Поштові відправлення здаються авіапідприємствам разом із супровідними документами.

Пошта вважається прийнятою до перевезення з моменту, коли працівник авіапідприємства або уповноважена ним особа прийняли пошту від працівника підприємства поштового зв'язку і видали примірник накладної з розпискою, засвідченою особистим штампом працівника авіапідприємства або штампом авіапідприємства в прийманні пошти, із зазначенням словами кількості прийнятих відправлень і речей, дати та часу приймання, посади і прізвища працівника, що прийняв пошту.

Навантаження пошти у повітряні судна, а також її розвантаження з повітряних суден і транспортування до підприємств зв'язку виконуються силами і засобами аеропортів на основі угод з авіаперевізником. В аеропортах, де відсутні підприємства поштового зв'язку, пошта завантажується у повітряні судна і розвантажується з них силами і засобами аеропортів, а від складу аеропорту до підприємств поштового зв'язку та у зворотному напрямку транспортується силами і засобами підприємств поштового зв'язку. Навантаження пошти в повітряне судно здійснюється у зворотній послідовності її розвантаження в пунктах посадки повітряних суден. Пошта для кожного пункту посадки повинна відділятися у

повітряному судні сітками або іншими засобами. Навантаження пошти в повітряне судно і розвантаження з нього здійснюються працівниками аеропорту в присутності особи, відповідальної за комерційне завантаження з боку авіапідприємства.

Пошта вважається доставленою до підприємства зв'язку з моменту, коли працівник підприємства поштового зв'язку прийняв пошту від працівника авіапідприємства і видав відповідну розписку.

У разі доставлення пошти з порушенням порядку, встановленого Правилами, розписка за фактично прийняту пошту видається працівником поштового зв'язку тільки після складення і підписання сторонами міжвідомчого акта.

Перевезення зброї, боєприпасів, вибухових і отруйних речовин, ядерного палива, радіоактивних речовин та інших вантажів, які належать до особливо небезпечних, здійснюються за дозволом компетентних органів згідно зі спеціальними правилами. Договори перевезення небезпечних вантажів зазнають впливу імперативних норм Наказу Мінтрансу № 509 від 25.10.99 року «Про затвердження Інструкції про повітряні перевезення спеціальних та небезпечних вантажів».

Іноземні перевізники здійснюють свою діяльність на території України згідно із законодавством України, міжнародними угодами та договорами.

Особливу увагу в регулюванні діяльності різних видів транспорту законодавство приділяє забезпеченню якості надання послуг (здійсненні перевезень вантажів та пасажирів). Основними засобами забезпечення якості на транспорті є ліцензування, стандартизація і сертифікація. Зараз надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним та іншим транспортом загального користування підлягає ліцензуванню відповідно до Закону України «Про ліцензування певних видів господарської діяльності» від 1 червня 2000 року № 1775-III. Згідно з ним транспортні підприємства за умов дотримання певних вимог можуть отримувати ліцензії.

Ліцензуванню у сфері транспортної діяльності згідно з відповідними пунктами статті 9 вказаного вище Закону України підлягають наступні види господарської діяльності:

п. 31: надання послуг з перевезення пасажирів, вантажів повітряним транспортом;

п. 32: надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів річковим, морським транспортом;

п. 33: надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом загального користування (крім надання послуг з перевезення пасажирів та їх багажу на таксі);

п. 34: надання послуг з перевезення пасажирів та їх багажу на таксі;

п. 35: надання послуг з перевезення пасажирів, вантажів залізничним транспортом;

п. 72: діяльність, пов'язана з виробництвом автомобілів та автобусів;

п. 73: виробництво теплової енергії, транспортування її магістральними та місцевими (розподільчими) тепловими мережами та постачання теплової енергії; а також види діяльності, пов'язаної з використанням транспортних засобів:

п. 45: виконання авіаційно-хімічних робіт;

п. 46: пересилання поштових переказів, простих та реєстрованих листів, поштових карток, бандеролей та посилок масою до 30 кілограмів;

п. 50: туropolераторська та турагентська діяльність;

п. 60: діяльність, пов'язана з промисловим виловом риби на промислових ділянках рибогосподарських водойм, крім внутрішніх водойм (ставків) господарств [5].

Ліцензія видається суб'єктам господарювання за плату спеціальним органом ліцензування – органом виконавчої влади, визначеним Кабінетом Міністрів України, або спеціально уповноваженим виконавчим органом рад для ліцензування певних видів господарської діяльності. Згідно з постановою Кабінету Міністрів України «Про затвердження переліку органів

ліцензування» від 14 листопада 2000 року № 1698 органами ліцензування у сфері транспортної діяльності є:

- держтуризм-курортів: туроператорська та турагентська діяльність;
- Мінпромполітики: діяльність, пов'язана з виробництвом автомобілів та автобусів;
- НКРЕ: транспортування нафти, нафтопродуктів магістральним трубопроводом, транспортування природного і нафтового газу трубопроводами та його розподіл;
- Мінтрансзв'язку: надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів залізничним транспортом;
- Укравіатранс: надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів повітряним транспортом; виконання авіаційно-хімічних робіт;
- Головавтотрансінспекція: надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом загального користування (крім надання послуг з перевезення пасажирів та їх багажу на таксі); надання послуг з перевезення пасажирів та їх багажу на таксі;
- Укрморрічфлот: надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів річковим, морським транспортом.

Ліцензування на транспорті загального користування спрямоване на визначення початкових і поточних умов надання послуг з перевезень, а також найважливіших параметрів обслуговування споживачів. Завданням ліцензування на транспорті загального користування згідно із Законом України «Про автомобільний транспорт» є:

- сприяння становленню сучасного ринку послуг, його захист від недобросовісних суб'єктів підприємницької діяльності та стимулювання впровадження нових видів послуг;
- створення конкурентного середовища;
- захист прав споживачів та ринку послуг від небезпечних перевезень;
- забезпечення надання послуг за встановленими рівнями якості;

- забезпечення використання сертифікованих і дозволених для використання транспортних засобів;

- забезпечення доступності послуг. Відшкодування витрат, пов'язаних з видачею ліцензій на перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом загального користування, пасажирів і багажу на таксі та з контролем виконання ліцензіатами ліцензійних умов, здійснюється відповідно до закону про Державний бюджет України за рахунок плати за ліцензії.

Стандартизація на транспорті здійснюється згідно із Законом України «Про стандартизацію» від 17 травня 2001 року № 2408-III. Стандартизацією у сфері транспорту можна визнати діяльність, що полягає у встановленні положень для загального і багаторазового застосування щодо наявних чи можливих завдань з метою досягнення оптимального ступеня впорядкування у транспортній сфері, результатом якої є підвищення ступеня відповідності продукції, процесів та послуг їх функціональному призначенню, усуненню бар'єрів у торгівлі і сприянню науковотехнічному співробітництву.

Державна система стандартизації на транспорті спрямована на:

- реалізацію єдиної технічної політики;
- захист інтересів споживачів і держави у питаннях безпеки перевезень для життя, здоров'я людей та майна осіб, охорони довкілля;
- взаємозамінність та сумісність товарів, робіт, послуг, їх уніфікацію;
- підвищення якості товарів, робіт, послуг відповідно до розвитку науки і техніки, потреб населення і народного господарства;
- економію всіх видів ресурсів, поліпшення технікоекономічних показників діяльності;
- забезпечення безпеки об'єктів з урахуванням ризику виникнення природних і техногенних катастроф та інших надзвичайних ситуацій;
- створення нормативної бази функціонування систем стандартизації і сертифікації товарів, робіт, послуг;
- забезпечення обороноздатності та мобілізаційної готовності держави.

Сертифікація товарів, робіт, послуг на транспорті здійснюється згідно із Декретом Кабінету Міністрів України «Про стандартизацію і сертифікацію» від 10 травня 1993 року № 46-93. Згідно з ним державну систему сертифікації створює центральний орган виконавчої влади з питань технічного регулювання – національний орган України із сертифікації, який проводить та координує роботу щодо забезпечення її функціонування.

Під час проведення сертифікації та у разі позитивного рішення органу із сертифікації суб'єкту транспортної діяльності-заявникові видається сертифікат та право маркувати продукцію спеціальним знаком відповідності. Форма, розміри і технічні вимоги до знаку відповідності визначаються державними стандартами (ДОСТами).

Метою сертифікації товарів, робіт, послуг на автомобільному транспорті загального користування є:

- запобігання реалізації товарів, робіт, послуг, небезпечних для життя, здоров'я людей та майна осіб і довкілля;
- сприяння споживачам у свідомому виборі товарів, робіт, послуг;
- створення умов для участі суб'єктів підприємницької діяльності, які належать до автомобільного транспорту загального користування, у міжнародному економічному, науковотехнічному співробітництві.

Порядок проведення сертифікації товарів, робіт, послуг на автомобільному транспорті визначається Кабінетом Міністрів України. Здійснення підприємницької та іншої господарської діяльності у транспортній сфері вимагає проведення тарифної політики, завданнями якої є:

- задоволення підприємницького інтересу, розвиток автомобільного транспорту, стимулювання впровадження новітніх технологій перевезень, застосування сучасних зразків автомобільних транспортних засобів;
- підвищення можливостей суб'єктів підприємницької діяльності, які належать до автомобільного транспорту загального користування, щодо

забезпечення потреб споживачів у послугах, залучення інвестицій у його розвиток та досягнення сталих економічних умов роботи;

- стимулювання конкуренції і появи нових суб'єктів підприємницької діяльності, які належать до автомобільного транспорту загального користування;

- забезпечення балансу між платоспроможним попитом на послуги та обсягом витрат на їх надання; забезпечення стабільності, прозорості і прогнозованості тарифів.

Взаємодія між собою суб'єктів господарювання різних видів транспорту під час перевезень пасажирів та вантажів визначається кодексами (статутами) окремих видів транспорту, а також укладеними на їх основі договорами (вузловими угодами). Розроблення та укладання вузлових угод здійснюється в установленому Кабінетом Міністрів України порядку.

Для забезпечення успішної взаємодії між різними видами транспорту необхідна координація їхньої роботи. Статтею 3 Закону України «Про транспорт» серед завдань державного управління у галузі транспорту визначено координацію роботи різних видів транспорту. Координацією в даному випадку є узгодження дій відповідних органів та ланок транспорту з метою досягнення злагодженості й ефективності при виконанні завдань з перевезення пасажирів та вантажів. Координація діяльності всіх видів транспорту в Україні здійснюється Міністерством транспорту та зв'язку України.

Координація діяльності всіх видів транспорту в межах окремих регіонів здійснюється комісіями з координації роботи транспорту, що утворюються органами місцевої влади та самоврядування і діють відповідно до положення, яке затверджується Кабінетом Міністрів України [5].

2. АНАЛІТИЧНА ЧАСТИНА

КАФЕДРА ОАРП				НАУ. 20. 04.64. 200 ПЗ			
Виконав	Мітькіних С.Д.			2. АНАЛІТИЧНА ЧАСТИНА	Літера	Арк.	Аркушів
Керівник	Герасименко І.М.				Д	33	20
Консульт.	Герасименко І.М.				ФТМЛІ 275.04 ОР-201Мз		
Н. контр.	Герасименко І.М.						
Зав. каф.	Разумова К.М.						

2.1. Історія створення та загальна характеристика ПрАТ «Філіп Морріс Україна»

Приватне акціонерне товариство на українському ринку започатковане компанією «Філіп Морріс Інтернешнл».

«Філіп Морріс Україна» використовує місцеву сировину при виробництві місцевих торгових марок [6].

Товариство було засноване в 1993 році в Києві.

У 1994 році відбулось підписання договору про інвестиції з АТ «Харківська тютюнова фабрика» та було придбано 51 % акцій АТ «Харківська тютюнова фабрика» [7].

У 2003 році компанія розпочала будівництво нової фабрики у с. Докучаєвське Харківського району, Харківської області, яка запрацювала з травня 2006 року. На виробництві задіяно 900 чоловік, ще понад 300 чоловік через субпідрядні організації обслуговують інфраструктуру.

ПрАТ «Філіп Морріс Україна» входить до корпорації «Філіп Морріс Інтернешнл», провідної міжнародної тютюнової компанії, продукція якої продається у більш ніж 180 країнах світу.

ПрАТ «Філіп Морріс Україна» має штаб-квартиру в Києві і ще дев'ять регіональних представництв в різних областях країни. Відкритий новий виробничий центр в Харкові. В Україні виробляється цілий ряд марок як для внутрішнього ринку, так і для експорту. Це, зокрема, Chesterfield, Bond Street, Marlboro, L&M і Parliament (рис.2.1).

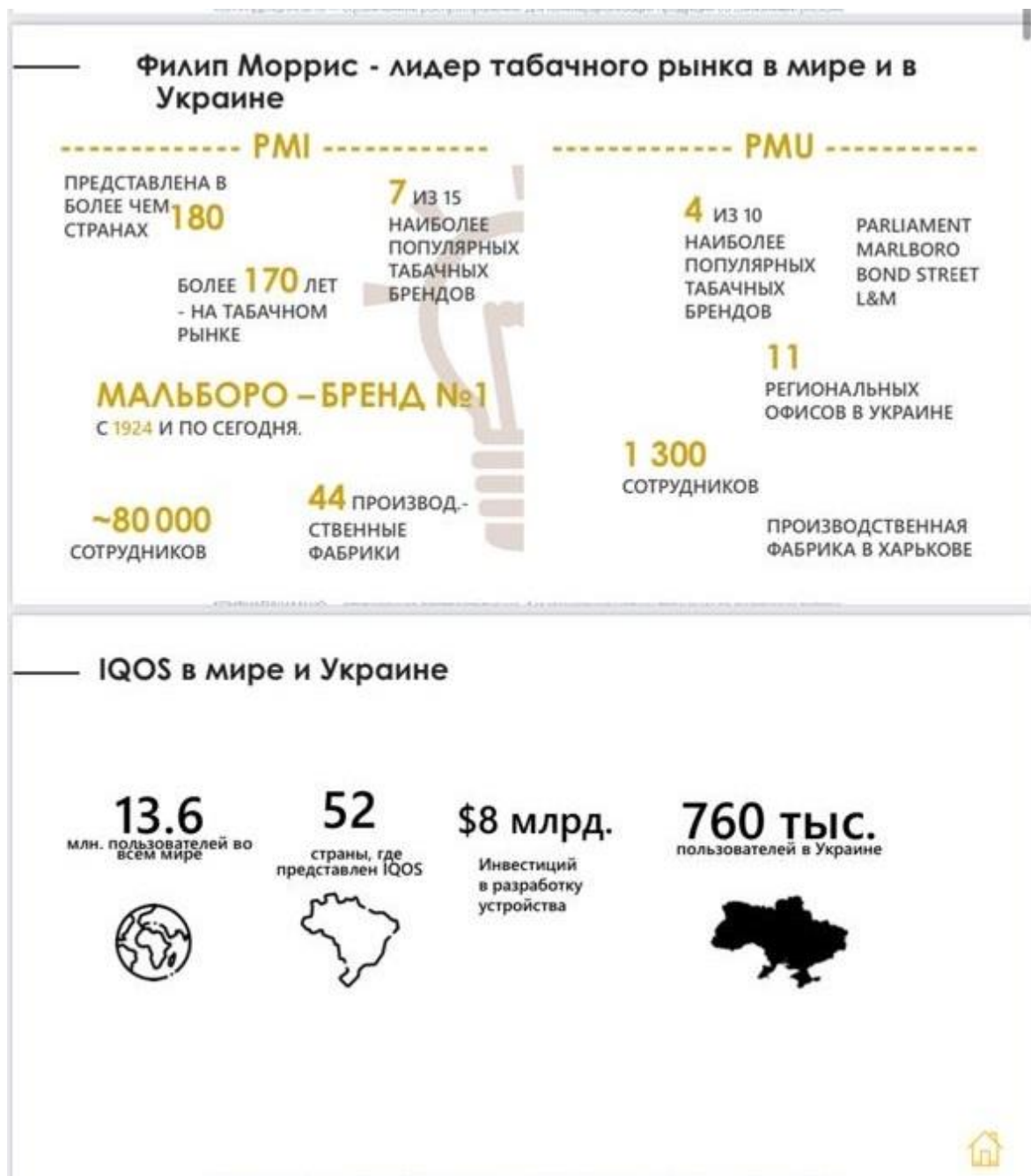


Рис. 2.1. Мережа компанії «Філіп Морріс»

Компанія має різноманітний асортимент торгових марок на чолі з Marlboro та L & M. Володіють 7 з 15 найпопулярніших міжнародних марок у світі.

Marlboro популярна марка сигарет у світі з 1972 року. У 2019 році обсяг продажів Marlboro за межами США досяг 297,4 мільярда сигарет. Ця цифра більше, ніж у двох інших лідируючих марок, разом узятих, і перевищує показники продажів головних чотирьох марок компанії «British American

Tobacco», а також чотирьох основних марок компанії «Japan Tobacco International».

У 2008 році компанія «Філіп Морріс Інтернешнл» (ФМІ) ввела нову структуру марки, визначивши три сім'ї Marlboro: Flavor, Gold і Fresh.

Постійно вносять зміни в асортимент своїх марок. Серед недавніх новинки - Marlboro Filter Plus (у деяких країнах доступні під назвою Flavor Plus), Marlboro Gold Touch і нові сигарети з ментолом, такі як Marlboro Ice Blast і Marlboro Black Menthol.

Марка L&M була створена в США в 1953 році. У 2010 році L&M стала четвертою за популярністю маркою сигарет за межами США і Китаю; в 2010 році обсяг її поставок досяг 88,6 мільярда штук.

Інші міжнародні марки

У число найбільш популярних у світі наших сигарет входять марки Bond Street, Chesterfield і Parliament.

Bond Street стала третьою за популярністю маркою компанії «Філіп Морріс Інтернешнл».

Сигарети марки Philip Morris за обсягами займають четверте місце і продаються більш ніж в 40 країнах.

П'яте місце займає марка Chesterfield, обсяг постачань якої в 2010 році склав 36,4 мільярда штук.

Сигарети марки Parliament продаються приблизно в 40 країнах світу. Вони стоять на 14-му місці за обсягом поставок серед інших марок у світі і на 7 - в асортименті компанії «Філіп Морріс Інтернешнл». У 2010 році продажі Parliament досягли 35,2 мільярда одиниць. Найбільш успішно ця марка продавалася в Кореї, Росії, Туреччині та в Україні.

IQOS В 2014 році компанія Philip Morris почала продаж системи нагрівання тютюну IQOS (рис. 2.2).



Рис. 2.2. IQOS в різних кольорах

Тютюновий стик поділений на кілька секцій (рис. 2.3):

- тютюновий циліндр (А) містить спресований оброблений натуральний тютюн, в який додані вода, целюлозні волокна, гліцерин і гуарова камедь;
- порожниста секція фільтра (В) з ацетатного волокна знаходиться між тютюновим циліндром і біополімерною плівкою. Вона фіксує тютюновий циліндр всередині стіки;
- біополімерна плівка (С), яка дозволяє підтримувати комфортний рівень температури і вологості тютюнового пара, що утворюється при нагріванні тютюну. Плівка виготовлена з полілактиду;
- ацетатний фільтр (D), який виготовлений з ацетатного волокна. Він виконує роль мундштука, схожий на фільтр сигарети;
- тютюновий циліндр покритий алюмінієвою фольгою, яка дозволяє рівномірно розподіляти тепло нагрівального елемента і забезпечувати сталість смаку протягом усього часу використання.

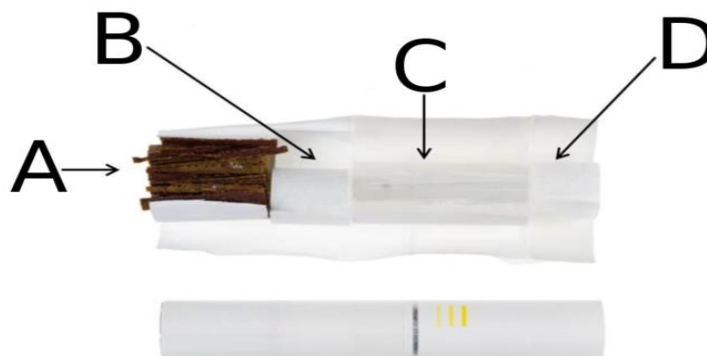


Рис. 2.3. Розгортка табачного стіку

Пристрої сімейства IQOS представлені різними моделями, що відрізняються технологічними характеристиками, які наведено у табл. 2.1.

Таблиця 2.1.

Пристрої сімейства IQOS

	IQOS 3 DUOS	IQOS 3	IQOS 3 MULTI	IQOS 2.4 PLUS
Розміри тримача	Діаметр: 14,42 мм Висота: 92,27 мм	Діаметр: 14,42 мм Висота: 92,27 мм		Діаметр: 15,04 мм Висота: 93,6 мм
Розміри зарядного блока / пристрою	Ширина: 46,3 мм Висота: 114,68 мм Товщина: 22,88 мм	Ширина: 46,3 мм Висота: 114,68 мм Товщина: 22,88 мм	Ширина: 25,42 мм Висота: 119,25 мм Товщина: 15,1 мм	Ширина: 51,2 мм Висота: 112,5 мм Товщина: 21,86 мм
Вага	Тримач: 22 г Зарядний пристрій: 103 г	Тримач: 22 г Зарядний пристрій: 103 г	Тримач: 50 г	Тримач: 20 г Зарядний пристрій: 100 г
Ресурс повного заряду акумулятора зарядного пристрою	20 сеансів	20 сеансів	10 сеансів	20 сеансів
На скільки сеансів хватає повного заряду тримача	2	1	10	1
Час зарядки тримача	Середній час зарядки* - 1 хв. 50 с. для першого сеансу	3 хв. 50 с.	75 хв.	4 хв. 10 с.

Наявність додаткового індикатора зарядки на пристрої	+	—	—	—
Можливість підключення	NFC-метка Bluetooth	Bluetooth	Bluetooth	Bluetooth
Кабель для зарядки	USB-C	USB-C	USB-C	Micro USB
Вібросигнал	3 (початок нагрівання; готовність до використання; за 30 секунд до кінця сеансу або коли залишається 2 останні зтяжки)	3 (початок нагрівання; готовність до використання; за 30 секунд до кінця сеансу або коли залишається 2 останні зтяжки)	3 (початок нагрівання; готовність до використання; за 30 секунд до кінця сеансу або коли залишається 2 останні зтяжки)	2 (початок нагрівання; готовність до використання; за 30 секунд до кінця сеансу або коли залишається 2 останні зтяжки)
Діапазон робочих температур	~ 0—50°C	~ 0—50°C	~ 0—50°C	~ 10—40 C
Ємність акумулятора	2900 mAh	2900 mAh	800 mAh	2900 mAh
Строк служби акумулятора	Не < 14 600 сеансів	Не < 14 600 сеансів	Не < 14 600 сеансів	Не < 14 600 сеансів

* Час зарядки тримача IQOS 3 DUOS залежить від початкового рівня заряду пристрою. Для зарядки з 0 до 1 сеансу потрібно 1 хв. 50 сек., з 1 до 2 сеансів - 3 хв. 25 сек., а з 0 до 2 сеансів - 5 хв. 15 сек

2.2. Характеристика та показники виробничої діяльності компаній-представників «Філіп Морріс Інтернешнл» в Україні

Самою потужною дистриб'юторською компанією на ринку тютюнових виробів є ТОВ «Тедіс-Україна», логотип представлено на рис. 2.4. Компанія

працює в галузі дистрибуції та логістики, спеціалізація: дистрибуція тютюнових виробів. Штаб-квартира знаходиться в Одесі [8].

Материнською компанією при створенні компанії у 2011 році стала Поділля-Тютюн.



Рис. 2.4. Логотип компанії Тедіс-Україна

TEDIS Ukraine або ТЕДІС Україна – український дистриб'ютор тютюнових виробів та супутніх товарів, найбільший дистриб'ютор тютюнових виробів в Україні, її доля в секторі дистрибуції склалає 90% усього ринку тютюнових виробів.

Протягом багатьох років компанія співпрацює із провідними виробниками тютюнової продукції: Philip Morris International, Japan Tobacco, Imperial Tobacco Group, British American Tobacco.

Штат компанії TEDIS Ukraine налічує близько 2 500 працівників, регіональна мережа складається з 35 структурних підрозділів по всій території України.

Згідно з офіційною інформацією в держреєстру учасниками ТОВ «ТК «Мегаполіс-Україна» є ряд іноземних підприємств: «Делуфор трейдинг лімітед», «Ебромар індастріз лімітед», «Хаванор менеджмент лімітед», «Лідертано холдингс лтд», «Мегаполіс юкрейн інвестмент лімітед», «Мегаполіс Холдінгз (Оверсіз) лімітед» (Кіпр).

У офіційній ж заяві компанії зазначено, що кінцевими власниками ТОВ "Торгова компанія «Мегаполіс-Україна» є фізичні особи-громадяни України, Ірландії та Великої Британії.

Група компаній «Меркурій» — багатопрофільний холдинг, до якого, зокрема, входять інвестиційно-девелоперський холдинг ЗАТ «Мегаполіс

девелопмент» (група компаній «Мегаполіс Девелопмент»), торгові холдинги ВАТ «Діксі Груп» і ЗАТ «Торгова компанія «Мегаполіс» (група компаній «Мегаполіс»), транспортна компанія ВАТ «СовінтерАвтоСервіс», підприємство оборонно-промислового комплексу ВАТ «Завод Дегтярьова», «Ковровський механічний завод» та інші активи.

Основними досягненнями компанії Tedis Ukraine за підсумками 2014 року є те, що вона потрапила однією із 32 українських компаній до рейтингу 500 найбільших компаній Східної Європи за версією американської консалтингової групи Deloitte.

Також посіла п'яту позицію у ТОП-5 рейтингу «Найкращі компанії для лідерів» в Україні за результатами дослідження 2014 року, проведеного міжнародною консалтинговою компанією HAY Group.

У 2018 та 2019 році TEDIS Ukraine визнана одним з найефективніших підприємств України згідно з Національним опитуванням бізнес-рейтингу «Лідер року».

Однією з перших в Україні була заснована «Винниківська тютюнова фабрика» (ВТФ) – підприємство тютюнової промисловості України, розташоване за адресою вул. Шевченка, 1, м. Винники, Львівської області. На 2019 рік доля компанії в тютюновому ринку України перевищує 10% та продовжує зростати [9].

На початку століття в Винниках з'явилися перші цехи з переробки тютюнового листа (виготовляли різаний тютюн і нюхальні суміші). Тютюнові вироби користувалися великим попитом, їх збут приносив величезні прибутки власникам цехів. Тому не випадково австрійський уряд спеціальним декретом ліквідував цехи і створив державну тютюнову фабрику.

Фабрика була заснована в 1778 році.

З початку свого заснування фабрика знаходилася в будинку конвікту під Високим Замком (м.Львів), проте, вже після першого року роботи ці

приміщення стали затісними, і власники підприємства розпочали пошук нових.

У 1779 році Львівська тютюнова фабрика була переведена в приміщення Винниківського замку (в той час вже монастиря). Відтоді історія та життя Винників була нерозривно пов'язана з виробництвом тютюнових виробів. На фабриці з початку століття постійно працювало не менше 500–1000 осіб (приблизно п'ята частина жителів Винників).

В 1980-х роках фабрика була одним з найкращих підприємств України з виробництва тютюнових виробів. Щорічно там випускалося до 14 млрд штук сигарет (70 відсотків - сигарети без фільтру і 30 - з фільтром) таких колись популярних марок, як «Львів», «Орбіта», «Верховина», «Прима», «Космос», «Фільтр». До 1982 року на підприємстві був підрозділ, де вироблялися подарункові набори цигарок «Тарас Бульба», «Гайдамаки», «Три богатирі», які користувалися особливо великою популярністю в іноземців.

У 1993 році було створене СП «РДЖР Тобакко Львів», ліквідоване 1998 року, устаткування було вивезено до Кременчука.

1999 року на базі тютюнової фабрики було створено ТЗОВ «Львівська тютюнова фабрика». Впродовж 2001 року товариство було реорганізоване спочатку у закриті, а потім у відкрите акціонерне товариство.

Протягом певного часу підприємство переживало спад виробництва. Офіційно знову почало працювати 1 лютого 2007 року. Винники від діяльності фабрики не отримують податків, оскільки підприємство зареєстровано в іншому місті.

«Кременчуцька тютюнова фабрика» - тютюнова фабрика в Кременчуці, що з 2000 року входить до складу корпорації «Japan Tobacco» [10].

ЗАТ «Джей Ті Інтернешнл Україна» (рис. 2.5)



Рис. 2.5. Логотип ЗАТ «Джей Ті Інтернешнл Україна»

У 1842 році була заснована Кременчуцька тютюнова фабрика, в червні 1993 року - ЗАТ «Р.Дж. Рейнолдс Тобакко-Кременчук», у червні 2000 року - ЗАТ «Джей Ті Інтернешнл Україна».

Станом на початок жовтня 2017 року фабрика входила в число десяти найбільших платників податків України.

ТОВ «Юнайтед табако» - підприємство тютюнової промисловості України, розташоване в м. Жовті Води, Дніпропетровської області. На підприємстві працює більше 100 осіб.

Керівником United Tobacco є Вершута В'ячеслав Вікторович. Засновник «Юнайтед Табако» – британська компанія Alderton Business LLP. Її на 25% контролює киянка Ольга Кіро, а на 75% – жителька Жовтих Вод Олена Бойко.

Imperial Brands plc, колишня Imperial Tobacco Group plc (рис. 2.6) - міжнародна тютюнова компанія, четверта в світі за величиною. Штаб-квартира розташована в Брістолі, Англія. Акції компанії котируються на Лондонській фондовій біржі, складова частина індексу FTSE 100 [11].



Рис. 2.6. Логотип Imperial Tobacco Group plc

Прилуцька тютюнова фабрика (Закрите акціонерне товариство "А/Т Тютюнова компанія «ВАТ - Прилуки») - підприємство харчової промисловості у місті Прилуки, яке займається виробництвом цигарок [12].

На Прилуцькій тютюновій фабриці виробляють більше 10 всесвітньовідомих марок сигарет, таких як Dunhill, Kent, Lucky Strike, Pall Mall та Rothmans, а також національні марки - «Прилуки», «Прилуки Особливі», «Козак», «Отаман». Продукція фабрики експортується до Білорусі, Вірменії, Грузії, Молдови, Азербайджану та Сінгапуру.

2.2.1. Фінансові показники діяльності компаній- представників «Філіп Морріс Інтернешнл» в Україні

Фінансові показники діяльності компанії ТОВ «Філіп Морріс Україна» з кожним роком зростають (табл. 2.2, рис. 2.7). Це пов'язано зі збільшенням обсягів виробленої продукції як на міжнародному, так і на внутрішньому ринках.

Таблиця 2.2

Динаміка фінансових показників компанії ТОВ «Філіп Морріс Україна»

Показники	2015	2016	2017	2018	2019
Доходи, млрд.грн.	0,85	7,51	22,5	11,1	52,0
Витрати, млрд.грн.	0,71	6,27	18,75	9,26	43,35
Прибуток, млрд.грн.	0,14	1,24	3,75	1,84	8,67

Наглядно динаміка фінансових показників представлена на рис. 2.7.



Рис. 2.7. Динаміка фінансових показників ТОВ «Філіп Морріс Україна»

Тедіс-Україна є одним з найбільших платників податків в Україні. Податкові відрахування в бюджет України компанією TEDIS Ukraine за 2015 – 2019 роки представлені на рис. 2.8.



Рис. 2.8. Податкові відрахування в бюджет України компанією TEDIS Ukraine

За підсумками 2019 року компанія TEDIS Ukraine увійшла до списку найбільших платників податків України у щорічному рейтингу журналу «Бізнес».

Податкові відрахування 2019 року склали 1 млрд. 560 млн грн., а за перший квартал 2020 року - 298,7 млн грн.

Що стосується інших компаній, які входять до складу «Філіп Морріс Україна» в Україні, то за сумою сплачених податків «Винниківська тютюнова фабрика» посіла 27 місце з 200 найбільших підприємств України. У 2019 році фабрика заплатила в держбюджет 1,6 млрд. грн.; «Кременчуцька тютюнова фабрика» — за 2019 рік виробила 23,6 млрд цигарок та сплатила податків у бюджет України 581,6 мільйонів доларів.

2.3. Логістика перевезень вантажів компанії «Філіп Морріс Україна»

«Філіп Морріс Україна» здійснює повний комплекс послуг з доставки документів та вантажів продукції свого виробництва.

Компанія постійно розширює географію своєї діяльності і за роки свого існування пройшла шлях з єдиного маршруту до покриття всієї території України. Нині мережа «Філіп Морріс Україна» нараховує 11 регіональних офісів в Україні та має більш ніж у 60 населених пунктах України 145 складів. Таким чином, компанія «Філіп Морріс Україна» може забезпечити більш дешеву доставку «Склад - Склад» у порівнянні з послугою «Двері - Двері», яку надають транспортно-експедиційні підприємства.

Далі розглянемо динаміку обсягів перевезень вантажів продукції компанії «Філіп Морріс Україна» (табл. 2.3).

**Динаміка обсягів перевезень вантажів компанією
«Філіп Морріс Україна» за 2015-2019 роки**

Показники	2015	2016	2017	2018	2019	2019 до 2015,%
Перевезено вантажів, всього, тис.т	1,84	2,39	3,02	4,55	5,68	208,7
Приріст до попереднього періоду, %	--	29,8	26,4	50,7	24,8	--
У тому числі у межах Києва, тис.т	0,7	0,93	1,21	1,82	2,27	124,3
Приріст до попереднього періоду, %	--	32,9	30,1	50,4	24,7	--
По Україні, тис.т	1,14	1,46	1,81	2,73	3,41	199,1
Приріст до попереднього періоду, %	--	44,0	58,8	50,8	24,9	--

Обсяги перевезень формуються завдяки наданню компанією таких послуг:

«Двері-Двері» - виїзд автомобіля або кур'єра за адресою відправника для забору вантажу з наступною доставкою до дверей отримувача.

Доставка за технологією «Двері-Двері» включає в себе повний сервіс доставки і дуже зручна для компаній, що не мають власного міського автопарку або кур'єрської служби.

Компанії, що працюють з роздрібними мережами та мережами продажу тютюнових виробів незмінно користуються таким видом доставки.

Доставка за технологією «Склад-Склад» є найбільш економічним

варіантом доставки і користується великою популярністю у компаній з великою кількістю вантажу, які мають міський транспорт.

Ця послуга також є вигідною та зручною для приватних осіб, які мають свій власний транспорт для того, щоб забрати свій вантаж зі складу «Філіп Морріс Україна».

«Склад-Двері» - доставка вантажу зі складу «Філіп Морріс Україна» до дверей отримувача.

«Доставка та повернення товарів в/із роздрібних мереж»

Послуга доставки товару клієнта в будь-які торгово-роздрібні мережі (супермаркети, філіали, представництва, мережі автозаправок і т.і.) по всій Україні, в будь-яку її точку.

Така форма співробітництва дозволяє оптимізувати та полегшити логістичні і організаційні процеси, відповідно специфіки запитів клієнтів.

Доставка вантажів здійснюється відповідно до строків, зазначених в комерційній пропозиції (звичайні строки) на день відправлення вантажу. Строки доставки вантажу в супермаркети або торговельні центри можуть перевищувати звичайні строки доставки вантажів до 2-х робочих днів.

Перелік таких супермаркетів та торговельних центрів визначає «Філіп Морріс Україна» одноосібно.

Безкоштовне розвантаження та завантаження автомобіля клієнта на складі компанії "«Філіп Морріс Україна»

Зберігання вантажу на складі компанії «Філіп Морріс Україна» (безкоштовно на протязі 3-х робочих днів)

Виклик автомобіля

Перевезення здійснюється як за регіонами всієї України так і в межах Києва. Наглядно структура та динаміка обсягів перевезень компанії «Філіп Морріс Україна» представлена на рисунку 2.9.

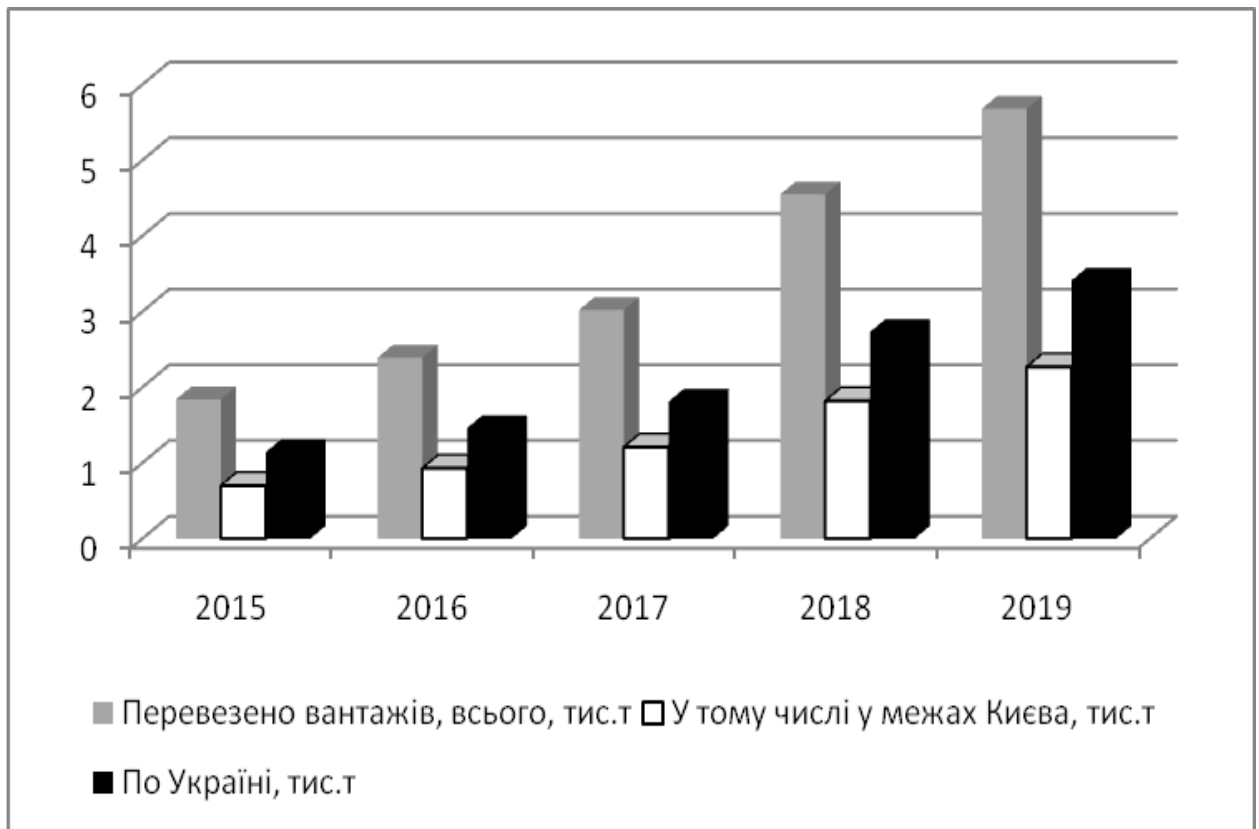


Рис. 2.9. Структура обсягів перевезень вантажів компанії «Філіп Морріс Україна» за 2015-2019 роки

Як видно з рис. 2.9 щорічне зростання обсягів перевезень спостерігається як в межах Києва так і за регіонами України, але темпи зростання перевезень за регіонами України значно перевищують темпи зростання перевезень у межах Києва.

З моменту заснування компанія вірна основним принципам: якість, сервіс, персонал, розвиток, ефективність. Разом вони визначили успіх компанії.

Спочатку «Філіп Морріс Україна» здійснювала вантажні перевезення за технологією «Двері-Двері» лише по одному маршруту, але вже через кілька років регулярні перевезення здійснювалися в найбільші міста України: Київ, Дніпро, Харків, Одесу, Львів.

Роль експедиторських компаній змінюється. Ми можемо помітити, що роль експедиторів змінилася, вони стають все більш цифровими. Ці вимоги впливають безпосередньо з потреб клієнтів у вигляді прозорості операцій та

економії часу. Великі експедиторські компанії, які розвивають свою конкурентоспроможну перевагу, підвищуючи якість та ефективність послуг, використовують онлайн-платформи, де вони з'єднують вантажі вантажовідправників з перевізниками. Цифрові платформи, на кшталт Trans.eu Platform, вже пропонують сучасні рішення, такі як: оптимізація роботи на постійних маршрутах, автоматизований пошук клієнтів та пропозицій за допомогою алгоритмів.

Запорукою цієї трансформації є не нове обладнання, а нові способи обробки даних. Big data та його інтелектуальний аналіз дають можливість економити операційні витрати, ефективніше використовувати ресурси, швидше спілкуватися, досягати прозорості даних у ланцюзі поставок та здійснювати аналіз в режимі реального часу. Він змінює рамки, в яких взаємодіють люди, підприємства та організації.

Інструменти доступні на найсучасніших логістичних платформах:

- Автоматизований пошук контрагентів. Автоматизація завдяки діджиталізації вже починається з пошуку перевізників. Інтелектуальний підбір перевізників, можливість створення груп контрагентів, допомагає швидко та ефективно знайти відповідний вантаж або транспорт для вантажу. Цифрова Платформа Trans.eu дозволяє отримати доступ до вантажів або пропозицій транспорту, як від постійних, так і від нових партнерів в одному інструменті. Вони сортуються за заданими алгоритмами та параметрами.

- Відхід компаній від паперових документів. Паперова робота починається ще до того, як вантаж почне перевозитись. Навіть якщо ви отримуєте замовлення по телефону, підтвердження пропозиції має бути письмово. Потім йде заявка, ТТН, рахунок в декількох екземплярах. Цей довгий шлях повинен стати коротшим [13].

Заявка на перевезення може бути сформована лише за декілька хвилин. У цифрових платформах всі документи можна швидко і легко адаптувати та надсилати. Крім того, ці документи архівуються в системі, так, що завжди можна повернутися до них. Додатковою перевагою є те, що оплату можна

отримати набагато раніше, оскільки водій може підтвердити доставку онлайн.

- Інформація в реальному часі. Вантажі надаються компаніям з якими підписані контракти, а далі вони можуть перейти до субпідрядників. Зрештою, вантажовідправник точно не знає, яким перевізником здійснюється доставка його товарів. Завдяки діджиталізації весь транспортний процес стає прозорим. Стає можливим моніторити свої товари, бачити точне їхнє місцезнаходження (затримки, коли вантажівка прибула до Клієнта).

- Прозорість даних. Звіти, створені в межах однієї платформи, завдяки Big data, дають нам інформацію про сезонність, поточні ринкові ціни, ефективність. До трансформації це був лише сон. Зараз у нас на ринку є інструменти, які дозволяють збирати та аналізувати дані в режимі реального часу. Нарешті, менеджери мають доступ до поточних даних і можуть змінювати стратегію та бізнес-моделі та впливати на результативність. Це дає можливість швидко реагувати та організувати зміну маршруту або перейти на інший спосіб доставки та уникнути можливих штрафів.

Для побудови тривалих бізнес-відносин необхідно вчасно доставляти продукцію до місця призначення, підтверджуючи високу якість і цілісність вантажу під час транспортування. Цьому перешкоджає неправдивість інформації, яку надають учасники ланцюга постачання та довгий період на її обробку та перевірку.

За експертною оцінкою 20% загальних затрат часу на транспортування займають витрати часу на обробку документації. За даними Cargo X забезпечення обміну документації між вантажовідправником і вантажоодержувачем потребує найбільших витрат. На даний момент на кожному етапі відбувається оформлення документації, під час цього процесу виникають затримки або оригінальні версії документів губляться (рис.3).

Створення платформи з відстеження глобальних постачань вантажів з використанням блокчейну може розв'язати ці проблеми. Покращить правдивість інформації під час транспортування продуктів, створивши

незмінне, прозоре середовище для обміну даними. Виробники, постачальники, торговці, власники брендів, роздрібні продавці та споживачі зможуть використовувати платформу для обміну та отримання інформації. Також це дозволить спростити процес відстеження продукції.

Технологія блокчейн полягає в тому, що кожен блок (інформаційний пакет) пов'язаний із попереднім. Саме відсутність централізації є важливим елементом технології, оскільки всі дані зберігаються на комп'ютерах користувачів. Блокчейн базується на складній системі шифрування, в якій кожен блок має свій унікальний ключ. Якщо навіть оригінальний документ або транзакція будуть надалі змінені, то в результаті дані отримають інший цифровий підпис, що свідчитиме про невідповідність у системі. Це означає, що кожен блок даних ділиться між декількома агентами, які підтверджують його та гарантують його недоторканність без необхідності заступника для консолідації інформації. Завдяки спеціальним датчикам, що забезпечує зв'язок з Інтернетом, а також завдяки блокчейну, можна додатково вимірювати і записувати такі параметри, як температура або вологість під час транспортування.

Впровадивши цю технологію процес оформлення та обробки документації на всіх етапах транспортування пришвидшиться, в результаті чого знизяться ризики затримки вантажів. Єдина платформа оптимізує всю отриману інформацію для подальших дистриб'юторів та доступ до неї матимуть всі учасники ланцюга постачань.

3. ПРОЕКТНА ЧАСТИНА

КАФЕДРА ОАРП				НАУ. 20. 04.64. 300 ПЗ			
Виконав	Мітькіних С.Д.			3. ПРОЕКТНА ЧАСТИНА	Літера	Арк.	Аркушів
Керівник	Герасименко І.М.				Д	53	20
Консульт.	Герасименко І.М.				ФТМЛ 275.04 ОР-201Мз		
Н. контр.	Герасименко І.М.						
Зав. каф.	Разумова К.М.						

3.1 Пропозиції щодо організації чартерних вантажних перевезень експортної продукції «Філіп Морріс Україна»

Для доставки вантажів експортної продукції тютюнових виробів «Філіп Морріс Україна» пропонується залучити авіаційний транспорт. У даній проектній роботі пропонується впровадження чартерного вантажного рейсу Київ-Франкфурт-Київ, який буде виконуватися авіакомпанією Silk Way Airlines, яка є лідером вантажних перевезень та має у своєму парку вантажний літак Boeing 747-400F.

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.

Впровадження чартерного вантажного рейсу Київ-Франкфурт-Київ обґрунтовується тим, що Франкфурт-на-Майні - центр Європейського центрального банку, Німецької біржі й франкфуртської виставки всесвітнього значення. Завдяки своєму центральному положенню з Франкфуртським аеропортом та головним вокзалом воно належить до найважливіших транспортних вузлів Європи.

Міжнародний аеропорт Франкфурт-на-Майні, або: Рейн-Майнський Аеропорт, (нім. Rhein-main-flughafen, ICAO: 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. В однієї покриття асфальтове, в інших - бетонне. Аеропорт має два великі термінали і один маленький для VIP. Всього п'ять залів.

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

Таблиця 3.1

Динаміка перевезень вантажів регулярним пасажирським рейсом авіакомпанії Silk Way Airlines 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

На рис. 3.1 показано динаміку перевезень вантажів у напрямку Київ-Франкфурт-Київ шляхом дозавантаження регулярного пасажирського рейсу.



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

Як видно з табл. 3.1. та рис. 3.1 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.



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

Така перевага імпорتنих вантажів пояснюється тим, що залишаються значні диспропорції в темпах зростання експорту проти імпорту щодо співвідношення між українським експортом до Німеччини 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% - виробни промислового використання (з них 7,6% - тканини), 15,1% - електротехнічне устаткування та обладнання, 16,7% - автомобілі, 4% - сільськогосподарська та харчова продукції, 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%.

Зважаючи на зростання вантажопотоків у напрямку Київ-Франкфурт-Київ, авіакомпанії Silk Way Airlines слід подумати про можливість відкриття вантажного чартерного рейсу Київ-Франкфурт-Київ, особливо враховуючи те, що авіакомпанія Silk Way Airlines поповнила свій флот повітряних суден вантажним літаком Боїнг-400F, 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 для перевезення продукції компанії «Філіп Морріс Україна».

3.2. Організація чартерного вантажного рейсу авіакомпанії Silk Way Airlines 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.

Зважаючи на світові тенденції та постійне підвищення вимог до авіакомпаній, які диктує як авіаційний ринок в цілому так і постійно зростаючі потреби клієнтів, що користуються авіаційними перевезеннями, пропозиція щодо оновлення парку вантажних суден в авіакомпанії Silk Way Airlines є стратегічною умовою подальшого розвитку вантажних перевезень в авіакомпанії.

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 737-400F.

Вантажний літак «Боїнг 737-400F», оснащений 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, ніж моделі вантажних літаків, які раніше використовувались авіакомпанією Silk Way Airlines. Також

важливою перевагою нового літака є значно більші можливості для завантаження об'ємних вантажів.

Новий Boeing 737-400F дозволяє авіакомпанії Silk Way Airlines 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.
- тютюнові вироби.

Вихідні дані для проведення розрахунків наведено у табл. 3.2.

Таблиця 3.2

Характеристика літака Боїнг 737-400 F

Характеристика	737-400F
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:	
• AVI (живі тварини)	Існує
• VAL (цінний вантаж)	Існує
• PER (швидкопсувний вантаж)	Існує
• DGR (небезпечний вантаж)	Існує

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) А - aircraft - розрахунок амортизаційних відрахувань для ПС на реновацію планера і двигунів.

Даний показник можна визначити по фактичному нальоту годин у рік (T_T) 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 $T_T = 1000$ годин,

$$A = 0,04 B_{\text{пс}} / T_{\text{Г}} = 0,04 \times 55000000 / 1000 = 2200 \text{ дол./год.}$$

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:

$$n \times 365 \text{ діб} \times B_{\text{відр.}} / T_{\text{Г}} \quad (3.1)$$

де n – число членів екіпажу;

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

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

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

$$2 \times 365 \text{ діб} \times 80 \$ / 1000 = 58,4 \text{ дол./год.}$$

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:

$$2 \times 12 \times 3000 / 1000 = 72 \text{ дол./год.}$$

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

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, М-maintenance складає третину від А - aircraft:

$$M = A/3 \quad (3.2)$$

$$M=733 \text{ дол./год.}$$

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:

$$I = 0,03 V_{\text{пс}} / T_{\text{г}}, \quad (3.3)$$

$$I = 0,03 \times 55000000 / 1000 = 1650 \text{ дол./год.}$$

Результати розрахунку складової собівартості літної години за методикою АСМІ складають:

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

Сумарні витрати на здійснення рейсу визначаються по формулі:

$$B = V_{\text{АСМІ}} t_{\text{р}} + Q_{\text{рв}} Ц_{\text{п}} + B_{\text{ап}} + B_{\text{ан}}, \quad (3.4)$$

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

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

$Ц_{п}$ - ціна палива, дол/т;

t_p - тривалість льотного часу рейса, год.

Тривалість льотного часу рейсу визначається за формулою:

$$t_p = L_{пл} / V_p, \quad (3.5)$$

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

V_p - рейсова бзвидкість, км/год;

Відстань на маршруті Київ – Франкфурт – 1657 км.

Рейсова бзвидкість V_p розраховується по формулі:

$$V_p = L_{пл} / (L_{пл} / V_{кр} + \Delta t_{нзв} n_{пос}), \quad (3.6)$$

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

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

Отже, тривалість льотного часу рейсу визначається за формулою:

$$t_p = L_{пл} / V_{кр} + \Delta t_{нзв} n_{пос} \quad (3.7)$$

Розрахуємо тривалість льотного часу рейсу за формулою:

$$t_p = 1657 / 908 + 0,4 = 2,22 \text{ год.}$$

Рейсові витрати палива визначаються за формулою:

$$Q_{рв} = 0,3q_{кр}^{\Gamma} \Delta t_{нзв} n_{пос} + q_{кр}^{\Gamma} t_p, \quad (3.8)$$

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

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

$0,3q_{кр}^Г \Delta t_{нзв}$ - 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;

$n_{пос}$ - кількість посадок.

Розрахуємо рейсові витрати палива за формулою:

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

Згідно з офіційним прейскурантом ПАТ «Укртатнафта» вартість авіапалива марки складає 1461 дол/т.

Тоді витрати на паливо будуть складати $5,62 \times 1461 = 8210,8$ 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 (ОПР), 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 тону максимальної злітної ваги.

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

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

Отже аеропортові витрати при виконанні одинарного рейсу дорівнюють:

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

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 ОПР (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 (Т) за формулою:

$$R = T \frac{D}{100 \sqrt{\frac{W}{50}}} \quad (3.9)$$

де Т – одинична ставка плати за послуги з ОПР 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.

Одинична ставка (Т) плати за послуги з ОПР 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 ОПР на маршруті над територією України дорівнює:

$$R = 37,26 \frac{1637}{100 \sqrt{\frac{63,3}{50}}} = 542,1 \text{ EUR} = 596,3 \text{ дол.}$$

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 MTOW ПС, указаної в сертифікаті експлуатанта, та одиничної ставки плати (t) за формулою:

$$r = t \times W \quad (3.10)$$

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 :

Одержимо:

$$r = 5,88 \times 63,3 = 372,2 \text{ EUR} = 409,42 \text{ дол.}$$

Отже загальна сума аеронавігації на маршруті Київ-Франкфурт дорівнює

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

Проведемо розрахунки витрат на рейсі Київ – Франкфурт (одинарний рейс). 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:

$$B = 4713,4 \times 2,22 + 8210,8 + 1125,2 + 1005,72 = 20805,47 \text{ дол.}$$

Собівартість парного рейсу Київ-Франкфурт-Київ складає:

$$20805,47 \times 2 = 41610,9 \text{ дол.}$$

2.4.1. Ефективність виконання чартерного вантажного рейсу Київ-Франкфурт-Київ літаком Боїнг-737-400F

Ціна вантажного чартерного рейсу Київ-Франкфурт-Київ з урахуванням рентабельності 20 % складе 49933,1 дол. США.

Прибуток авіакомпанії від виконання одного рейсу складе 8322,2 дол. США.

Чартерний рейс за маршрутом Київ-Франкфурт-Київ буде виконуватися 2 рази на місяць на замовлення відомої німецької компанії «Groupage–Service Speditions».

Результати виконання чартерного рейсу Київ-Франкфурт-Київ за підсумками року показано у табл. 3.3.

Таблиця 3.3

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

Показники	Значення
Собівартість виконання рейсу, дол.	41610,9
Ціна чартерного рейсу , дол.	49933,1
Прибуток від виконання рейсу, дол.	8322,2
Кількість рейсів за рік, од.	24,0
Доходи від виконання рейсу за рік, дол.	1198393,9
Витрати від виконання рейсу за рік, дол.	998661,6
Річний прибуток, дол.	199732,3

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

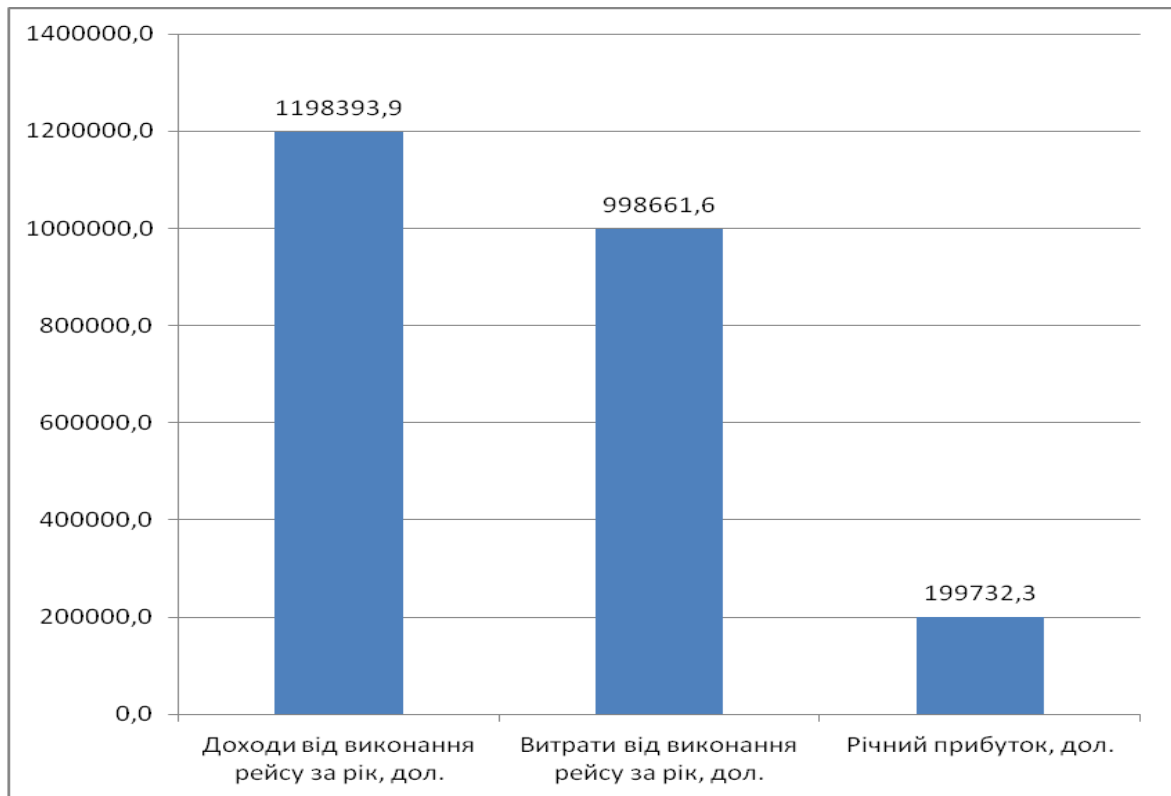


Рис. 3.3. Фінансові показники виконання чартерного рейсу Київ-Франкфурт-Київ за підсумками року

З рис. 3.3 та табл. 3.3. видно, що річний прибуток від виконання 24 рейсів на рік складе 199732,3 дол. США. Отже, можна зробити висновки, що важливим напрямком для авіакомпанії є вантажні чартерні перевезення, які забезпечують гарантоване підвищення ефективності вантажних перевезень авіакомпанії.

Організація повітряних перевезень між Україною та Німеччиною є досить важливим питанням, з точки зору розвитку співпраці між обома державами.

Основною умовою виконання будь-якого міжнародного перевезення має бути визначення його економічної ефективності, яка залежить від багатьох факторів, які необхідно враховувати при організації перевезень. До таких чинників відносяться: тариф на перевезення повітряним транспортом, тип перевезення, маршрут польотів. Тариф має визначатись на основі вартості

льотної години по конкретному типу повітряного судна, маршруту перевезення обраного замовником, а також терміновісті перевезення.

При перевезеннях заключається договір перевезення, який має юридичну силу. У договорі вказується тип повітряного судна і конкретні умови перевезення. В умовах перевезення визначається:

- максимальне комерційне завантаження рейсу;
- кількість вантажомість;
- місце відправлення і призначення, час вильоту та прибуття рейсу;
- права та обов'язки перевізника і клієнта.

Перевізник зобов'язаний вчасно, відповідно до графіка, який додається до договору, здійснити перевезення за умовами, які вказані в договорі перевезення. І перевізник і клієнт, мають право на розірвання договору. У пунктах договору вказується вартість рейсу. В конкретному випадку німецька сторона бере на себе затрати по доставці до аеропорту призначення, а українське представництво, у свою чергу, здійсню інші необхідні виплати. Права, реалізовані при міжнародних перельотах - що надаються державами іноземним авіапідприємствам, літаки яких зареєстровані в якій-небудь країні, права на здійснення над своєю територією перевезень на комерційній основі. Надання таких прав здійснюється на основі двосторонніх угод і регламентується правилами затвердженими Чикагською конвенцією про міжнародне повітряне сполучення, а також «свободами повітря».

«Свободи повітря» - комерційні права, встановлені міжурядовими угодами про повітряне сполучення, що визначають набір дій, дозволених іноземному перевізникові на території і повітряному просторі країни. Перелік “свобод повітря” виглядає так:

- 1) можливість здійснення транзитного перельоту через територію держави, яка надала це право;
- 2) можливість здійснення транзитного перельоту через територію держави з можливістю посадки для дозаправки паливно-мастильними

матеріалами, а також технічного обслуговування без завантаження чи розвантаження повітряного судна;

3) можливість доставки до іноземної держави і розвантаження на її території повітряного судна з пасажирями, багажем, вантажами та поштою, взятими на борт в тій державі, в якій повітряне судно стоїть на реєстраційному обліку;

4) здійснення прийому на борт повітряного судна для перевезення в державу реєстрації пасажирів, багажу, вантажів і пошти з території іноземної держави;

5) можливість здійснювати висадку пасажирів, вивантажувати багаж, вантажі і пошту на території іноземної держави, а також приймати все це на борт повітряного судна для перевезення в третю державу;

6) можливість перевозити будь-які об'єкти між третіми державами через територію держави реєстрації;

7) можливість здійснювати повітряні перевезення поза територією держави реєстрації.

Головні міжнародні конвенції, що регулюють повітряні перевезення:

1. Конвенція, додаткова до Варшавської, для уніфікації деяких правил перевезень, що стосуються, здійснюваних особами перевізниками, що проводяться не за договором - Гвадалахарська конвенція 1961 року, регламентує питання перевезень на повітряних суднах, які були взяті в оренду.

2. Конвенція для уніфікації деяких правил повітряних перевезень, Варшавська конвенція ухвалена в 1929 році, що стосуються, доповнення і зміни до цієї конвенції були внесені в Гаазькому протоколі 1955 року.

3. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію - Чиказька Конвенція прийнята в 1944 році.

4. Конвенція про визнання прав на повітряне судно - Женевська Конвенція 1948 року, право власності на повітряне судно, накладання арешту і примусового продажу повітряного судна.

5. Конвенція про відшкодування збитків, заподіяних іноземними повітряними суднами третім особам, регулює питання відповідальності за шкоду, заподіяну повітряним судном чи предметами, що випали з нього третім особам. Ухвалена в 1952 році в Римі.

6. Конвенція про правопорушення на борту - Токійська конвенція ухвалена в 1963 році.

ВИСНОВКИ

КАФЕДРА ОАРП				НАУ. 20. 04.64. 300 ПЗ			
Виконав	Мітькіних С.Д.			ВИСНОВКИ	Літера	Арк.	Аркушів
Керівник	Герасименко І.М.				Д	73	4
Консульт.	Герасименко І.М.				ФТМЛ 275.04 ОР-201Мз		
Н. контр.	Герасименко І.М.						
Зав. каф.	Разумова К.М.						

Транспортна галузь є однією з базових галузей економіки, має розгалужену залізничну мережу, розвинуту мережу автомобільних шляхів, морські порти та річкові термінали, аеропорти та широку мережу авіаційних сполучень, вантажних митних терміналів, що створює необхідні передумови для задоволення потреб користувачів транспорту у наданні транспортних послуг та розвитку бізнесу.

Необхідним є збільшення ефективності та конкурентоспроможності транспортної галузі, вдосконалення правового механізму державно-приватного партнерства, посилення взаємодії між державним та приватним сектором, органами державної влади та органами місцевого самоврядування, проведення необхідних реформ, у тому числі запровадження децентралізації, особливо шляхом скоординованих ініціатив державної політики. Наведені принципи забезпечать міцну основу сталого розвитку транспортної галузі та створення вільного та конкурентного ринку транспортних послуг.

Транспорт є головним засобом зв'язку між експортером та імпортером. Своєчасна доставка вантажу в кінцевий пункт призначення у доброму стані є метою транспортування. Основними завданнями транспортування є: перевезення за безпечним маршрутом; якісне сервісне обслуговування; мінімальні витрати. Кожен вид транспорту має свої переваги й недоліки і в тих чи інших випадках найвигіднішу сферу застосування.

Виділяють шість основних факторів, що впливають на вибір виду транспорту:

- час доставки;
- частота відправлень вантажу;
- надійність дотримання графіка доставки;
- здатність перевозити різні вантажі;
- здатність доставки вантаж у будь-яку точку території;
- вартість перевезення.

Метою даного дослідження було проведення аналізу діяльності ПрАТ «Філіп Морріс Україна» та розробка проектних пропозицій щодо організації доставки вантажів за участі авіаційного транспорту.

Об'єктом дослідження виступала діяльність ПрАТ «Філіп Морріс Україна».

В теоретичній частині дипломної роботи теоретичні основи організації обслуговування авіаційних вантажних перевезень, переваги авіаційного способу доставки вантажів, нормативно-правове регулювання повітряних перевезень та забезпечення якості надання послуг

В аналітичній частині дипломної роботи проаналізовано виробничо-господарську діяльність ПрАТ «Філіп Морріс Україна».

За підсумками 2019 року компанія TEDIS Ukraine увійшла до списку найбільших платників податків України у щорічному рейтингу журналу «Бізнес».

Податкові відрахування 2019 року склали 1 млрд. 560 млн грн., а за перший квартал 2020 року - 298,7 млн грн.

Що стосується інших компаній, які входять до складу «Філіп Морріс Україна» в Україні, то за сумою сплачених податків «Винниківська тютюнова фабрика» посіла 27 місце з 200 найбільших підприємств України. У 2019 році фабрика заплатила в держбюджет 1,6 млрд. грн.; «Кременчуцька тютюнова фабрика» — за 2019 рік виробила 23,6 млрд цигарок та сплатила податків у бюджет України 581,6 мільйонів доларів.

З аналізу діяльності ПрАТ «Філіп Морріс Україна» простежується тенденція стабільності.

В проектній частині дипломної роботи пропонується відкриття чартерного вантажного рейсу у напрямку Київ-Франкфурт-Київ з використанням нового сучасного літака Боїнг-737SF для перевезення продукції компанії «Філіп Морріс Україна».

Новий Boeing 737-400F дозволяє авіакомпанії Silk Way Airlines 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.
- тютюнові вироби.

Річний прибуток від виконання 24 рейсів на рік складе 199732,3 дол. США. Отже, можна зробити висновки, що важливим напрямком для авіакомпанії Silk Way Airlines є вантажні чартерні перевезення, які забезпечують гарантоване підвищення ефективності вантажних перевезень авіакомпанії, а також дадуть можливість отримання прибутку компанії «Філіп Морріс Україна».

Організація повітряних перевезень між Україною та Німеччиною є досить важливим питанням, з точки зору розвитку співпраці між обома державами.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність» № 1955-IV // Відомості Верховної Ради України від 24.12.2004. – 2004. – № 52. – С. 2056. – Ст. 562.
2. Про затвердження Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги та Коефіцієнтів, що застосовуються до Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги. – Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України 26.03.2009 р. – № 317. – К.: Офіційний Вісник України. – 2009. – № 29. – С. 243. – Ст. 992.
3. Василенко І. В. Управління економічною ефективністю доставки спеціальних вантажів: дис. ... канд. економ. наук : 08.06.04 / І. В. Василенко. – К., 2015. – 220 с.
4. Організація авіаперевезень вантажів – підсумки першого модулю Програми розвитку з логістики від Європейської бізнес асоціації [Електронний ресурс] – Режим доступу : <https://eba.com.ua/organizatsiya-aviaperevezen-vantazhiv-pidsumky-pershogo-modulyu-programy-rozvytku-z-logistyky-vid-yevropejskoyi-biznes-asotsiatsiyi/>
5. Шелухін М. Л. Транспортне право України. Академічний курс : [підручник] / за ред. М. Л. Шелухіна. – К.: Ін Юре, 2008. – 896 с. (нормативно правове регулювання)
6. Офіційний сайт компанії «Філіп Морріс»: [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.pmi.com/markets/ukraine/uk/about-us/overview>.
7. Інформація про ПрАТ «Філіп Морріс Україна» [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A4%D1%96%D0%BB%D1%96%D0%BF_%D0%9C%D0%BE%D1%80%D1%80%D1%96%D1%81_%D0%A3%D0%BA%D1%80%D0%B0%D1%97%D0%BD%D0%B0.

8. Тедіс-Україна [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://uk.wikipedia.org/wiki/>.
9. Винниківська тютюнова фабрика [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://uk.wikipedia.org/wiki/>
10. Кременчуцька тютюнова фабрика [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/09/Japan_Tobacco_logo.svg.
11. Imperial Brands plc [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://uk.wikipedia.org/wiki/Imperial_Tobacco.
12. Прилуцька тютюнова фабрика, Закрите акціонерне товариство "А/Т Тютюнова компанія «В. А. Т. - Прилуки» [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://uk.wikipedia.org/wiki/Прилуцька_тютюнова_фабрика.
13. Блокчейн технології. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://trademaster.ua/articles/313066>.
14. Дикань В. Л. Трансформація діяльності транспортно-логістичних центрів в умовах міжнародних транспортних коридорів та їх роль в інформаційному забезпеченні інтелектуалізації вітчизняного промислового комплексу / В. Л. Дикань // Вісн. економіки трансп. і пром-сті : зб. наук. пр. – Харків : УкрДАЗТ, 2010. – № 30. – С. 172–173.
15. Дорофєєва Х. М. Основні тенденції розвитку транспортних мереж Європейського Союзу в умовах глобалізації [Електронний ресурс] 31 / Дорофєєва Х. М. – Режим доступу : https://www.econa.org.ua/index.php/econa/article/viewFile/713/pdf_563.
16. Міжнародна співпраця регіонів в контексті зближення України та ЄС: зовнішньоекономічні, інвестиційні та управлінські аспекти. Аналітична записка [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://old.niss.gov.ua/>.
17. На шляху до зеленої економіки: шляхи сталого розвитку та подолання бідності. – Програма Організації Об'єднаних Націй з навколишнього середовища, 2011. – 630 с.

18. Нікіфорова О. А. Екологічна складова в перспективах розвитку міжнародних транспортних шляхів України / О. А. Нікіфорова, Г. Г. Сидорченко // Транспортні системи та технології перевезень. Збірник наукових праць ДНУЗТ ім. акад. В. Лазаряна. – Дніпропетровськ, 2017. – С. 67–72.
19. Обговорення повної версії Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://mtu.gov.ua/news/28581.html>.
20. Мітряєва С. Транскордонне співробітництво Україна-ЄС: стан, проблеми та перспективи [Електронний ресурс] / С. Мітряєва, А. Крижевський. – Режим доступу : <http://old.niss.gov.ua/MONITOR/Juli2009/34.htm>.
21. Стукало А.В. Сутність глобалізаційних процесів на ринку транспортних послуг [Електронний ресурс] / А. В. Стукало // Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління», 2014. Вип. 29 – С. 42–47.
22. Сучасні тенденції інноваційного розвитку транспортно-логістичного комплексу ЄС [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://elartu.tntu.edu.ua/bitstream/123456789/3015/2/GEB_2013_v40_No1-Z_VataModern_trends_in_the_development_of__11.pdf.
23. Транспорт і зв'язок України у 2013 р. : стат. зб. [Електронний ресурс] ; ред. О.О. Кармазіна. – Режим доступу : http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/Arhiv_u/08/Arch_tr_zb.htm.
24. Транспортне право Європейського Союзу [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://studme.com.ua/192407019401/pravo/transportnoe_pravo_evropeyskogo_soyuza.htm.
25. Чумляков К. С. Стратегическая роль транспортных коридоров в развитии международных транзитных перевозок // Рос. внешнеэкономический вестн. – 2013. – № 11. – С. 62–67.