

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

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ
Завідувачкафедри

_____ /Разумова К.М./

“ _____ ” _____ 2021 р.

**КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА
(ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА)**

**ВИПУСКНИКА ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ
“МАГІСТР”**

Тема: «Організація і технологія авіаційних робіт із надання медичної допомоги населенню»

Виконавець: Осадчий Данило Валерійович

Керівник: Пронь Світлана Віталіївна

Консультанти з окремих розділів пояснювальної записки:

Теоретична частина: Пронь Світлана Віталіївна

Аналітична: Пронь Світлана Віталіївна

Практична: Пронь Світлана Віталіївна

Нормоконтролер: Герасименко Ірина Миколаївна

Київ 2021

НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет факультет транспорту, менеджменту і логістики

Кафедра організації авіаційних робіт і послуг

Спеціальність 275 «Транспортні технології (на повітряному транспорті)»

Спеціалізація 275.04 «Транспортні технології (на повітряному транспорті)»

Освітньо-професійна програма «Організація авіаційних робіт та послуг»

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри

/Разумова К.М./

«__» _____ 2021 р.

ЗАВДАННЯ

на виконання кваліфікаційної роботи (проекту)

Осадчого Данила Валерійовича

1. Тема кваліфікаційної роботи (проекту) «Організація і технологія авіаційних робіт із наданням медичної допомоги населенню» затверджена наказом ректора від «22» жовтня 2021 р. № 2332/ст.

2. Термін виконання роботи (проекту) «22» жовтня 2021 р. по «31» грудня 2021 р.

3. Вихідні дані до роботи (проекту): статистична інформація щодо виробничих та фінансових показників діяльності авіакомпанії ТОВ «Cargomind»

4. Зміст пояснювальної записки: теоретичні основи діяльності компаній на ринку продажів транспортних послуг, загальна характеристика діяльності ТОВ «Cargomid», аналіз фінансової діяльності ТОВ «Cargomind», проектні пропозиції щодо організації і техноогії перевезення вантажів медичної допомоги населенню .

5. Перелік обов'язкового графічного (ілюстративного) матеріалу: етапи доставки вантажів авіаційним транспортом за допомогою ТОВ «Cargomind», аналіз кількості перевезень ТОВ «Cargomind» різними видами транспорту, динаміка економічних показників ТОВ «Cargomind»

6. Календарний план-графік

№пор.	Завдання	Термін виконання	Відмітка про виконання
1.	Збір та аналіз статистичної інформації щодо діяльності ТОВ «Cargomind»	25.10.202101.11.2021	виконано
2.	Написання та оформлення вступу	01.11.202104.11.2021	виконано
3.	Написання та оформлення аналітичної частини кваліфікаційної роботи	04.11.202108.11.2021	виконано
4.	Написання та оформлення проектної частини кваліфікаційної роботи	08.11.202112.11.2021	виконано
5.	Написання та оформлення висновків кваліфікаційної роботи	04.12.202108.12.2021	виконано
6.	Оформлення пояснювальної записки та підготовка презентації до захисту	08.12.202113.12.2021	виконано

7. Консультанти з окремих розділів

Розділ	Консультант(посада, П.І. Б.)	Дата, підпис	
		Завдання видав	Завдання прийняв
1.Теоретична частина	Пронь С.В.	25.10.21	09.11.21
2.Аналітична частина	Пронь С.В.	10.11.21	18.11.21
3.Проектна частина	Пронь С.В.	19.11.21	30.11.21

8. Дата видачі завдання: 30 жовтня 2021 р.

Керівник кваліфікаційної роботи (проекту) _____ /Пронь С.В./
(підпис керівника) (П.І.Б.)

Завдання прийняв до виконання _____ /Осадчий Д.В./
(підпис керівника) (П.І.Б.)

РЕФЕРАТ

Пояснювальна записка до кваліфікаційної роботи: «Організація і технологія авіаційних робіт із надання медичної допомоги населенню»:

Сторінок 81, рисунків 11, таблиць 5, використаних джерел 25.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: АВІАПЕРЕВЕЗЕННЯ, МЕДИЧНА ДОПОМОГА, ТРАНСПОРТНІ ПОСЛУГИ, ТРАНСПОРТНО–ЕКСПЕДИТОРЬКЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ, ТОВ «CARGOMIND» .

Об'єктом дослідження є діяльність компанії ТОВ «Cargomind» з метою удосконалення транспортно-експедиційного обслуговування.

Предметом дослідження є ефективність використання ПС при перевезенні вантажів медичної допомоги населенню .

Мета дипломної роботи: проведення аналізу діяльності ТОВ «Cargomind» та розробка проектних пропозицій щодо підвищення ефективності господарської діяльності підприємства за рахунок перевезення вантажів медичної допомоги населенню.

Методи дослідження: збір, обробка та аналіз інформації і статистичних даних. Проведення розрахунків на основі знайденої інформації.

У теоретичній частині висвітлено поняття аеромедичної авіації, доцільність використання ПС та проаналізовано нормативно-правове регулювання авіаційних перевезень.

Аналітична частина дипломної роботи присвячена проведенню аналізу виробничих та фінансових показників діяльності компанії ТОВ «Cargomind».

У проектній частині проведені розрахунки вартості льотної години повітряного судна, проведено оцінку ефективності перевезень вантажів медичного забезпечення.

Матеріали дипломної роботи рекомендується використовувати в практичній діяльності підприємств, які виконують транспортно-експедиційне обслуговування.

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ, СКОРОЧЕНЬ, ТЕРМІНІВ

ТЕП– транспортно-експедиційне підприємство;

СОТ – світова організація торгівлі;

ПС – повітряне судно;

ФОП – фонд оплати праці;

ТОВ – Товариство з обмеженою відповідальністю;

АТА – авіаційно-технічне агентство;

ООН – Організація Об'єднаних Націй;

АРР – аварійно-рятувальні роботи;

НС – надзвичайна ситуація;

АМЕ- аеромедина евакуація .

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ, СКОРОЧЕНЬ, ТЕРМІНІВ.....	6
ВСТУП	8
1. ТЕОРЕТИЧНА ЧАСТИНА	12
1.1 Загальні поняття про медичну евакуацію.....	13
1.2 Техноогія та класифікація Авіаційно-рятувальних робіт.....	15
1.3 Застосування авіації проти боротьби з вірусом Covid-19 Адаптація авіації на початку карантинних обмежень.....	19
1.4 Аеромедична авіація в Україні.....	21
1.5 Договір про виконання чартерного рейсу	27
2. АНАЛІТИЧНА ЧАСТИНА	36
2.1. Загальна характеристика діяльності ТОВ «Cargomind»	37
2.2. Аналіз виробничих показників ТОВ «Cargomind».....	40
2.3. Аналіз фінансової діяльності ТОВ «Cargomind».....	50
3. ПРОЕКТНА ЧАСТИНА	60
3.1 Проектні пропозиції щодо організації і техноогії перевезення вантажів медичної допомоги	61
3.2 Розрахунок собівартості та визначення вартості виконання рейсу Київ – Тібурон повітряним судном Ан-178	65
ВИСНОВКИ.....	79
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	81

ВСТУП

КАФЕДРА ОАРП				НАУ. 21. 06. 43. 001 ПЗ				
Виконав	Осадчий Д.В.			ВСТУП	Літера	Арк.	Аркушів	
Керівник	Пронь О.О.					Д	8	3
Консульт.	Пронь О.О.				ФТМЛ 275.ОР-204М			
Н. контр.	Герасименко І.М.							
Зав. каф.	Разумова К.М.							

Медична допомога населенню — вид безвідплатної допомоги (сприяння); засобів для життя, безкоштовно поширювані серед населення районів, охоплених гуманітарною катастрофою або що стоять на її грані. Для умов озброєного конфлікту Міжнародний Суд визначив допустиму гуманітарну допомогу як «надання продовольства, одягу, ліків і іншої гуманітарної допомоги, але це не включає надання зброї, систем озброєння, боєприпасів або іншого устаткування, автотранспортних засобів і матеріалів, які можуть бути використані для спричинення серйозних тілесних ушкоджень або з'явитися причиною смерті».

Гуманітарна допомога може бути прихованою формою підкупу місцевого населення або прелюдією до вторгнення.

Однак розпад державного літакового парку на окремі авіакомпанії призвів до погіршення його стану, негативно вплинув на реалізацію заходів у галузі безпеки. Нині тенденція старіння літакового парку продовжується, отже зростає й ризик аварійності.

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

Незважаючи на зменшення обсягів пасажиропотоку, авіаційний транспорт залишається одним з найбільш розвинутих. Таким чином, аналіз транспортних катастроф, що можуть виникнути в будь-який час і мають значну поширеність, дозволяє віднести ліквідацію їх наслідків до значних державних проблем.

Перевезення пасажирів і вантажів авіаційним транспортом набули величезних масштабів в усіх розвинутих країнах, у тому числі й в Україні. Нині повітряний транспорт посідає одне з важливих місць у загальній транспортній системі перевезень пасажирів і вантажів. Протягом останніх

років різко зросли обсяги перевезень транспортною авіацією. За добу літаки перевозять у середньому 400 тис. пасажирів, за рік - понад 100 млн. Довжина повітряних трас сягає понад 1 млн. км. У 2008 році започатковано Всесвітній день гуманітарної допомоги.

У зв'язку з розвитком авіації, освоєнням людиною повітряного простору зросла й кількість повітряних аварій і катастроф. Це пояснюється багатьма причинами: підвищилася інтенсивність роботи аеродромного господарства, збільшилися швидкості повітряних суден, їхня вантажопідйомність, ускладнилася авіатехніка зросли психофізіологічні навантаження на екіпаж.

Сучасний літак оснащений великою кількістю складних систем управління польотом. Його робота відбувається в умовах постійної вібрації, високої густини повітря, різких перепадів температур, значних експлуатаційних навантажень. Зросли швидкості польоту, зльоту і посадки.

На ринку пасажирських та вантажних послуг станом на 2020 рік працює понад три десятка вітчизняних авіакомпаній, з них 19 здійснюють міжнародні пасажирські перевезення. Перевезення вантажів та пошти здійснюють 18 вітчизняних авіакомпаній, більша частина перевезень – це перевезення чартерними рейсами в інших державах в рамках гуманітарних та миротворчих програм ООН, а також згідно контрактів та угод з іншими замовниками.

Щоб зберегти як можна більше людське життя необхідно швидко доставити медикаменти у пункт призначення. У таких випадках найбільш правильним варіантом буде використовувати авіаційний вантажний транспорт. Тому доставка гуманітарної допомоги авіаційним транспортом наразі є актуальною у всьому світі. В ООН створено спеціальне управління з координації гуманітарних питань.

Світова програма ООН є найбільшою у світі гуманітарною організацією з надання надзвичайної продовольчої допомоги. У 2006 році продовольча

допомога була надана нею 87,8 мільйонам осіб, у тому числі 56 мільйонам голодуючих дітей— у 78 країнах.

Дитячий фонд ООН спрямовує свої зусилля на задоволення потреб дітей у кризових ситуаціях.

Центральний фонд реагування на надзвичайні ситуації був заснований ООН у 2005 році. Він забезпечує адресне спрямування коштіву мережі міжнародних організацій, що займаються наданням допомоги.

Таким чином, актуальність теми дослідження обумовлена потребою підвищення ефективності діяльності транспортно-експедиційних організацій в наданні медичної допомоги населенню.

Об'єктом дослідження є процес організації міжнародного авіаційного перевезення вантажів медичного забезпечення.

В процесі написання була використана інформаційна база дослідження: навчальні посібники, присвячені теоретичним аспектам логістики. Також були використані навчально-практичні посібники, фінансова документація організації ТОВ «Cargomind», статті з журналів, відомості на сайтах в Інтернеті. Вивчена законодавча і нормативна база.

1. ТЕОРЕТИЧНА ЧАСТИНА

КАФЕДРА ОАРП				НАУ. 21. 06. 43. 100 ПЗ				
Виконав	Осадчий Д.В.			1. ТЕОРЕТИЧНА ЧАСТИНА	Літера	Арк.	Аркушів	
Керівник	Пронь С.В.					Д	12	24
Консульт.	Пронь С.В.				ФТМЛ 275 ОР-204М			
Н. контр.	Герасименко І.М.							
Зав. каф.	Разумова К.М.							

1.1 Загальні поняття про медичну евакуацію

Аеромедична евакуація (АМЕ) - це транспортування поранених та хворих, які знаходяться під медичним наглядом, до лікувальних закладів із використанням авіаційного транспорту. АМЕ на сьогодні є однією з найважливіших складових сучасної системи медичного забезпечення життєдіяльності як цивільного населення, так і військових фахівців, а саме медичної евакуації.

- наявність потреби у невідкладному забезпеченні більш високого рівня медичної допомоги та рівень пріоритету (терміновості) евакуації;
- стан транспортних шляхів;
- географічні особливості місцевості, якою буде здійснюватися медична евакуація;
- погодні умови, час доби;
- доступність того чи іншого типу транспорту, який забезпечить мінімальний негативний вплив на пораненого (хворого).

Загальні поняття про аеромедичну евакуацію, переваги та недоліки та етапи її проведення

На даний час АМЕ є найбільш оптимальним способом транспортування пораненого (хворого). Однак це твердження доволі відносно, оскільки кожен випадок АМЕ пов'язаний з впливом на організм пораненого (хворого) незвичних чинників середовища та пересування літака у повітряному просторі, що призводить до зростання ризику виникнення комплексу специфічних ускладнень. Звичайно, існування зазначених особливостей не означає, що важкотравмованих (важкохворих) осіб не повинні транспортувати повітряним шляхом. Фактично, за умови дотримання існуючих методичних і технологічних підходів АМЕ є найбільш безпечним способом транспортувати практично будь-яких пацієнтів, у будь-якій стадії

розвитку та з будь-яким ступенем важкості перебігу патологічних процесів. Ефективність та надійність транспортування поранених (хворих) авіаційним транспортом досягається за рахунок залучення досвідченого, висококваліфікованого, спеціально підготовленого, тренуваного медичного персоналу та льотного екіпажу, а також наявності спеціального медичного майна й обладнання.

Крім того, зважаючи на те, що поранені (хворі) завжди піддаються деякому ризику розвитку ускладнень у період польоту, медичний персонал, що їх супроводжує, повинен досконало володіти основами авіаційної та космічної медицини, а саме знати особливості впливу комплексу специфічних чинників польоту на хід патофізіологічних процесів у хворого або травмованого.

АМЕ призначена для швидкого транспортування пацієнтів до пунктів надання медичної допомоги, спеціалізованих лікувальних закладів та між ними як на території України, так і в інші країни (або з інших країн). В окремих випадках АМЕ - це єдиний можливий спосіб транспортувати потерпілих, коли інші наземні евакуаційні транспортні засоби використовувати неможливо чи недоцільно (з місць зі складними рельєфними умовами ландшафту - гори, море, пустелі тощо), або стан здоров'я потерпілого не дозволяє.

До недоліків АМЕ варто віднести необхідність створення на території лікувально-профілактичних закладів розвиненої наземної інфраструктури (штатних аеродромів і вертолітних майданчиків), з відносно високою вартістю її обслуговування та експлуатації. Крім того, АМЕ потребує постійної координації дій усіх структур, відомств та управлінь, що здійснюють управління і забезпечують авіаційні перевезення в Україні. З іншого боку, саме розвинена система АМЕ дозволяє у чотири рази скоротити витрати на переміщення підрозділів медичної служби в зоні театру бойових дій (на прикладі військових конфліктів останніх десятиріч у Південно-

Західній Азії та Перській затоці), значно зменшити догоспітальну і госпітальну летальність та забезпечити високий бойовий дух й ефективність проведення військових операцій. У сучасних умовах для АМЕ використовують літаки та вертольоти ПС, авіації сухопутних військ ЗС, цивільної авіації, авіації ДСНС та МВС України. Зокрема, транспортні літаки ІЛ-76, ТУ-154, АН-178, ТУ-134, АН-12, АН-72-74, АН-24-26, АН-2-3, БЕ-12 і багатоцільові гелікоптери Мі-8, Мі-6 тощо.

Етапи проведення аеромедичної евакуації

АМЕ складається із наступних етапів:

- визначення потреби в АМЕ та прийняття рішення щодо її проведення;
- передтранспортувальна підготовка пораненого (хворого) до АМЕ;
- організація АМЕ;
- надання медичної допомоги під час АМЕ;
- завершення АМЕ.

1.2 Техноогія та класифікація Авіаційно-рятувальних робіт

Авіаційно рятувальні - це вчасне та ефективне переміщення з наданням допомоги під час транспортування. Медична допомога надається медичним персоналом пораненому, якого евакуюють із поля бою до лікувального закладу за допомогою спеціально обладнаних наземних чи повітряних транспортних засобів. Як приклад можна навести послуги цивільних аеромедичних вертольотів та санітарного транспорту повітряних сил. Цей термін включає також переміщення пацієнтів із поля бою до лікувального закладу або від одного лікувального закладу до іншого

Авіаційні аварійно-рятувальні роботи можуть включати такі заходи:

- виявлення в процесі авіаційного моніторингу виникнення наслідків або осередку надзвичайної ситуації або потенційної загрози;
- своєчасне оповіщення відповідних служб про небезпеку, через передання інформації в процесі моніторингу або патрулювання;
- проведення авіаційної розвідки в зонах НС, оцінка масштабу лиха та прогнозування розповсюдження наслідків НС;
- розчищення доступу для наземної техніки за допомогою ПС, у випадку необхідності;
- пошук і порятунок постраждалих, евакуація постраждалих з важкодоступних зон для наземної техніки;
- надання постраждалим першої медичної допомоги на борту ПС;
- санітарна обробка уражених зон, за допомогою ПС;
- локалізація та придушення первинних і вторинних вогнищ ураження, знешкодження джерел вторинної небезпеки;
- розчищенні завалів, та маршрутів руху в зоні надзвичайної ситуації, за допомогою спеціалізованої авіаційної техніки.

Факт настання стихійного лиха, аварії, природної або техногенної катастрофи може бути виявлений за допомогою БПС, які ведуть моніторинг, черговими диспетчерськими службами потенційно небезпечних об'єктів. При наявності прогнозу виникнення надзвичайної ситуації, може бути введений додатковий моніторинг потенційно небезпечних зон. В процесі патрулювання та моніторингу, отримана інформація про виниклу загрозу передається диспетчеру через засоби зв'язку. Проаналізовані данні передаються в Державну службу з надзвичайних ситуацій або у приватні спеціалізовані організації.

Авіаційна розвідка при ліквідації надзвичайної ситуації організовується та ведеться безперервно, до повного завершення робіт. У випадку необхідності авіаційна розвідка відбувається у комплексі з наземною. Головними задачами розвідки у всіх видах надзвичайних ситуацій є:

- виявлення масштабів і наслідків стихійного лиха, аварії, природної та техногенної катастрофи, стану населення в зоні надзвичайної ситуації;
- здійснення спостереження та контролю за станом розвитку надзвичайної ситуації;
- виявлення можливих маршрутів для наземної техніки, характеру руйнувань, джерел вторинних вражаючих факторів, необхідних обсягів та видів авіаційної та наземної техніки.

Найважливішою складовою аварійно-рятувальних є пошук і порятунок постраждалих при надзвичайній ситуації, який ведеться розвідувальними підрозділами, спеціальними пошуковими групами та аварійно-рятувальними формуваннями.

Авіаційні пошуково-рятувальні роботи являються ефективнішими, за рахунок великої площі обстеження, високої швидкості та можливості виявлення постраждалих на важкодоступних ділянках. У зонах повеней і катастрофічних затоплень, при аваріях морських і річкових суден, використання авіаційної техніки надає можливість доступу водолазам та спеціальної підводної техніки.

При виявленні постраждалих за допомогою вертольоту або літаку, відбувається евакуації та надання постраждалим першої невідкладної допомоги. У випадку, коли пошук виконувався безпілотним повітряним судном, передається інформація про місце розташування постраждалих 23 командуючому складу аварійно-рятувальної операції.

В такому випадку, спосіб та технологія порятунку визначає командир рятувального підрозділу, враховуючи обставини, місце знаходження та стан постраждалих. Деблокування потерпілих з великомасштабних завалів, відбувається за допомогою спеціальної авіаційної техніки.

При пошуку і рятуванні людей у всіх видах надзвичайних ситуацій проводяться заходи медичного захисту, медичне забезпечення аварійно-рятувальних повітряних суден.

Важливими етапами аварійно-рятувальних робіт є локалізація та придушення первинних і вторинних вогнищ ураження, доведення рівня вражаючих впливів до мінімальних значень, знешкодження джерел вторинної небезпеки. Виконання цих заходів забезпечує зниження кількості постраждалих, тяжкість їх ураження, зменшення збитків, у тому числі навколишньому природному середовищу, скорочення термінів ліквідації надзвичайної ситуації.

При надзвичайних ситуаціях, що виникають в результаті пожеж, локалізація вогнищ ураження, придушення і зменшення рівня впливу вражаючих факторів досягаються проведенням комплексу заходів. Гасіння пожеж може виконуватись за допомогою забору та зливу води на уражені зони з найближчих водойм.

Також, при необхідному оснащенні ПС, гасіння відбувається методом зливу спеціальної суміші або води в комплексі з піною.

У випадку, усунення пожежі на багатоповерхівках може бути застосований вертоліт з струйною системою пожежогасіння. Наступним етапом аварійно-рятувальних робіт є розбір завалів, розчищення доріг від великомасштабних завалів, часткове або повне відновлення електропостачання. Для даного типу робіт найчастіше, при необхідності застосовуються вертольоти.

Перераховані першочергові авіаційні аварійно-відновлювальні роботи, як правило, проводяться за тимчасовими схемами, що забезпечують функціонування пошкоджених об'єктів, мереж, комунікацій тощо в ході проведення робіт з ліквідації надзвичайної ситуації та перехід постраждалих територій в режим повсякденного функціонування.

Остаточне відновлення зазначених об'єктів проводиться в плановому порядку наземною технікою після ліквідації надзвичайної ситуації

1.3 Застосування авіації проти боротьби з вірусом Covid-19. Адаптація авіації на початку карантинних обмежень

Глобальний спалах нового вірусу Covid-19 значно змінив світ авіації. На тлі швидкого поширення інфекційного захворювання та оголошення надзвичайного стану, що позначало обмеження кордонів, у багатьох регіонах світу авіакомпаніям довелося призупинити пасажирські рейси та значно їх скоротити. Прагнучи зупинити поширення пандемії, уряди закрили кордони тож люди були вимушені залишатися вдома.

Попри все, повітряний транспорт довів свою здатність адаптуватися у будь-якій ситуації. Одним з перших заходів, щодо підтримки боротьби з вірусом, авіакомпанії по всьому світу почали транспортувати медичні засоби та засоби індивідуального захисту в регіони, які найбільше постраждали від кризи громадської охорони здоров'я. Під час спалаху пандемії прості товари, такі як маски для обличчя, захисне спорядження, медичні рукавички та дезінфікуючі засоби швидко стали дефіцитними товарами. Тож, найважливіше значення має швидкість транспортування. Тому авіап перевезення стало гарантією швидкості та надійності на великі відстані.

У той самий час, попит на пасажирські перевезення стає майже відсутнім. Тож авіакомпанії почали демонструвати свою адаптованість. Літаки, які зазвичай використовувалися для пасажирських перевезень, були перетворені та адаптовані під вантажні перевезення.

Транспортування ліків та вакцин проти Covid-19

По мірі розробки та появ вакцин проти Covid-19, постала проблема у розповсюдженні ліків по всьому світу. Транспортування ліків та вакцин – це делікатний процес. Багато вакцин і життєво важливих ліків необхідно швидко використовувати і транспортувати в строгому середовищі з контрольованою температурою. Авіація часто є єдиним вибором для

доставки цих поставок туди, де вони потрібні. За оцінками, повітрям транспортується 0,5 мільйона тонн фармацевтичної продукції щорічно. Вантажні авіакомпанії та логістичні компанії продовжують інвестувати в можливість здійснення авіап перевезень з контрольованою температурою в аеропортах, щоб ці життєво важливі вакцини і ліки могли швидко доставлятися в пункти, що найбільше потребують. У міру появи Covid-19 повітряний транспорт готовий до розподілу.

Нетрадиційна допомога авіаційних компаній у боротьбі з Covid-19

Все більше авіаційних компаній приєднуються до зусиль боротьби з Covid-19 нетрадиційним чином, використовуючи свою інфраструктуру, ресурси, навички та технології. Інструменти, які допомагають нам створювати ефективні деталі літаків, є ефективними при виготовленні інших необхідних предметів для боротьби з Covid-19.

Виробники літаків та двигунів Airbus та Rolls-Royce є частиною консорціуму VentilatorChallengeUK, який старанно працює над вивченням виробництва низки варіантів конструкції вентиляторів, щоб допомогти збільшити постачання вентиляторів до Сполученого Королівства. Консорціум, що складається з 14 фірм, отримав офіційний запит від уряду Великобританії щодо прискорення виробництва узгоджених конструкцій на основі існуючих технологій, які можуть бути зібрані з матеріалів та деталей поточного виробництва, які легко доступні у ланцюжку постачання Великобританії.

Бразильський аерокосмічний виробник Embraer також працює над виробництвом деталей апаратів ШВЛ та систем фільтрації для сектора охорони здоров'я, а аерокосмічний виробник CAE розробив прототип всього за 11 днів для легкого у будівництві апарату ШВЛ.

У зв'язку з розвитком авіації, освоєнням людиною повітряного простору зросла й кількість повітряних аварій і катастроф. Це пояснюється багатьма причинами: підвищилася інтенсивність роботи аеродромного господарства,

збільшилися швидкості повітряних суден, їхня вантажопідйомність, ускладнилася авіатехніка зросли психофізіологічні навантаження на екіпаж.

Сучасний літак оснащений великою кількістю складних систем управління польотом. Його робота відбувається в умовах постійної вібрації, високої густини повітря, різких перепадів температур, значних експлуатаційних навантажень. Зросли швидкості польоту, зльоту і посадки.

На ринку пасажирських та вантажних послуг станом на 2021 рік працює понад три десятка вітчизняних авіакомпаній, з них 19 здійснюють міжнародні пасажирські перевезення. Перевезення вантажів та пошти здійснюють 18 вітчизняних авіакомпаній, більша частина перевезень – це перевезення чартерними рейсами в інших державах в рамках гуманітарних та миротворчих програм ООН, а також згідно контрактів та угод з іншими замовниками. Щоб зберегти як можна більше людське життя необхідно швидко доставити медикаменти у пункт призначення. У таких випадках найбільш правильним варіантом буде використовувати авіаційний вантажний транспорт. Тому доставка гуманітарної допомоги авіаційним транспортом наразі є актуальною у всьому світі. В ООН створено спеціальне управління з координації гуманітарних питань.

Світова програма ООН є найбільшою у світі гуманітарною організацією з надання надзвичайної продовольчої допомоги. У 2006 році продовольча допомога була надана нею 87,8 мільйонам осіб, у тому числі 56 мільйонам голодуючих дітей— у 78 країнах.

1.4 Аеромедична авіація в Україні

Аеромедична авіація — призначена для надання екстреної медичної допомоги в умовах поганої транспортної доступності або великої

віддаленості від медичних установ, а також для швидкого транспортування хворих та постраждалих, коли цього вимагає тяжкість їх стану. Аеромедина авіація у світі набирає все більших і більших обертів.

В Україні во на ще тільки на початкових етапах свого розвитку. Одно з ключових завдань – надання медичної допомоги. Вилітаємо на відстань до 350 км – тому таке зонування – і доставляємо хворих або лікарів. Найбільша концентрація на гірські західні райони – важкодоступні місця. прагнемо.

Авіаційний флот МВС – 57 маневрених вертольотів Airbus: великий – Super Puma, H-145 – середній вертоліт та маленький вертоліт – H-125. Крім того, будуть працювати й українські вертольоти Мі-8 і Мі-2. Нижче на рис 1.1 Авіапарк гвинтокрилів України для здійснення аеромедичних робіт.



Рис 1.1 Авіапарк гвинтокрилів України для здійснення аеромедичних робіт

AirbusHelicopters (раніше EurocopterGroup) — провідна компанія-виробник вертольотів у світі.

Дочірня компанія концерну Airbus Group. Головний офіс компанії розташований на території аеропорту Марсель Прованс в Мариньяні поблизу

міста Марсель у Франції. Основні виробничі потужності компанії розташовані в Мариньяні.

Компанія також має дочірні компанії-представництва в усьому світі, зокрема, в США, де заводи виготовляють продукцію для американського ринку, в тому числі вертоліт UH-72A Lakota та у Австралії, де вони виготовляють австралійський варіант вертольотів Tiger та NH90. У 2002 році частка Eurocopter становила 40 % на світовому ринку, та 30 % на ринку США. Частка ринку цивільних та відомчих машин становить 52 %, що суттєво віддаляє компанію від головних її конкурентів Bell, Agusta.

До 2022 року планується мати понад 75 машин. Це третій за величиною і якістю флот в Європі. До цього додаємо літаки – український "Антонов" та австрійський "Diamond" – зовсім легкі та маневрені. Рис 1.2. Літаки якими здійснюються авіамедичні роботи на території повітряного простору України .



Рис 1.2 Літаки якими здійснюються авіамедичні роботи на території повітряного простору України

Авіаційна медицина - це медична спеціальність, яка поєднує аспекти профілактичної, професійної, екологічної та клінічної медицини з

фізіологією та психологією людини в польоті. Це стосується здоров'я та безпеки тих, хто літає, як екіпажу, так і пасажирів, а також відбору та роботи тих, хто має авіаційні ліцензії. Авіація може сприяти швидкому поширенню інфекційних захворювань – майже до будь-якого міста можна дістатися за 24 години.

Кількість пасажирів значно зменшується через надзвичайні ситуації у сфері охорони здоров'я, що зменшує доходи національних економік, а також авіакомпаній та допоміжних компаній. Авіаційна медицина сприяє уникненню та управлінню такими ризиками для здоров'я та іншими подіями для громадського здоров'я, такими як радіоядерні та хімічні аварії.

Відділ авіаційної медицини працює в тісному співробітництві з такими агентствами ООН, як Всесвітня організація охорони здоров'я (ВООЗ), а також міжнародними неурядовими організаціями, такими як Міжнародна асоціація повітряного транспорту (IATA) і Міжнародна рада аеропортів (ACI). Головні медичні працівники органів цивільної авіації по всьому світу та медичні директори авіакомпаній.

UPS запустила спільно з компанією Matternet програму транспортування медичних зразків дронами через систему лікарень в місті Ролі, штат Північна Кароліна. Логістична компанія UPS оголосила про створення принципово нової логістичної послуги — доставлення медичних зразків за допомогою безпілотних літальних апаратів у співпраці з лідером в області технологій автономних безпілотників.

Програма здійснюється у провідній лікарні та кампусі WakeMed в місті Ролі під наглядом ФАА США і Міністерства транспорту Північної Кароліни. Нижче на Рис 1.3 Застосування дронів в медичній авіації.



Рис 1.3 Застосування дронів в медичній авіації.

Як вважають в компанії Matternet, програма UPS і Matternet являє собою важливу віху для безпілотної авіації в Сполучених Штатах. Зараз більшість медичних зразків перевозяться через систему охорони здоров'я WakeMed за допомогою кур'єрських машин.

Транспортування дронами дозволить доставити замовлення в той же день, уникнувши пробок на дорогах, знизити витрати й поліпшити якість обслуговування пацієнтів, що потенційно може врятувати життя.

Північна Кароліна надала підтримку Matternet в проведенні випробувальних польотів першого кола з використанням технології безпілотних літальних апаратів Matternet в кампусі WakeMed в серпні 2018 року в рамках трирічної пілотної програми інтеграції безпілотних літальних апаратів (IPR) ФАА США.

Очікується розвиток партнерських відносин з місцевими органами влади і компаніями приватного сектора, щоб дізнатися більше про те, як ця нова технологія може бути безпечно і з користю інтегрована в повсякденну діяльність. П'ять залучених партнерів: ФАА, Мінтранспорту Північної Кароліни, UPS, Matternet і лікарні WakeMed.

Програма буде використовувати квадрокоптер Mat2 M2, який живиться від літій-іонної батареї й може нести медичні корисні вантажі вагою до 5 фунтів на відстань до 12,5 миль.

Протягом усієї програми WakeMed медичний працівник буде завантажувати безпечний контейнер для дронів з медичним зразком, таким як зразок крові, в одному з найближчих об'єктів WakeMed.

Дрон буде летіти по заздалегідь певній траєкторії польоту, контрольованої спеціально навченим дистанційним пілотом (RPIC), до фіксованої посадкової площадки в головній лікарні WakeMed й центральній патологічній лабораторії.

Це буде регулярна програма в WakeMed. I UPS, і Matternet будуть використовувати отримані знання, щоб підвищувати якість застосування безпілотників для транспортних послуг в інших лікарнях і медичних установах по всій території США.

Розширення глобальної логістичної мережі UPS для підтримки лікарень та інших організацій охорони здоров'я залишається ключовим елементом стратегії перетворення компанії. Логістика у сфері охорони здоров'я і медико-біологічних наук є пріоритетним сегментом для UPS, і компанія будує нові відносини й технології для забезпечення кращого догляду за пацієнтами з упорядкованою логістикою і ланцюгами постачання.

У 2016 році UPS співпрацювала з GAVI та Zipline для доставлення препаратів крові в віддалені райони Руанди. Команда Matternet вже виконала понад 3000 рейсів для систем охорони здоров'я.

1.5 Договір про виконання чартерного рейсу

Найбільшого поширення договори чартеру набули у сфері морських та повітряних перевезень. Проте, незважаючи на те, що договори морського та

повітряного чартеру мають однакову правову природу, вони мають низку відмінностей. Це пояснюється зокрема тим, що технічні та економічні характеристики повітряних перевезень істотно відрізняються від характеристик морських. Розглянуто юридичну характеристику договору чартеру повітряного судна, його особливості та його місце в системі договірних прав.

Учасниками вантажного чартерного перевезення є фрахтівник, фрахтувальник та вантажоодержувач. Фрахтувальником є авіакомпанія, учасниками вантажного чартерного перевезення є вантажовідправник, фрахтівник, фрахтувальник та вантажоодержувач.

Предметом договору повітряного чартеру є послуги з надання місткості повітряного судна та з виконання перевезення. Зміст договору повітряного чартеру становлять права та обов'язки його сторін. Правила виконання чартерних рейсів закріплені Наказом Міністерства транспорту України № 297 від 18.05.2001. Оскільки договір повітряного чартеру є платним договором, то, безумовно, головним обов'язком фрахтувальника є сплата чартерної ціни.

Вона містить такі складові: вартість палива, вартість мастильних матеріалів та обслуговування літака, плату за посадку, вартість зберігання літака в ангарі, наземного обслуговування і ціни відправки літака, вартість заробітної плати, льотної плати членів екіпажу за день, вартість обслуговування пасажирів у польоті та на землі під час проміжних зупинок, яке здійснює авіакомпанія.

Доцільно також зазначати у договорах, що фрахтувальник має право уникати такого збільшення чартерного періоду чи числа льотних годин шляхом зміни льотного розкладу, з урахуванням інтересів фрахтівника. У такому разі з чартерної ціни буде вирахована вартість палива, мастил, різноманітних плат, заощаджених фрахтівником (наприклад, за наземне обслуговування, за зберігання в ангарі і т. ін.), за цієї умови фрахтувальник

оплатить фрахтівникові додаткові до чартерної ціни витрати, якщо їх зазнав фрахтівник внаслідок зміни чартерного розкладу. Слід зауважити, що як пасажирські, так і вантажні чартерні договори деяких авіакомпаній забороняють фрахтувальникові переуступати права за договором чартеру та перепродавати частину місткості літака третім особам.

Інші стандартні форми дозволяють це робити, але лише за наявності письмової згоди фрахтівника, причому, якщо у документі, що підтверджує згоду фрахтівника, не зазначено іншого, такий дозвіл авіакомпанія надає за умови, що субфрахтувальник додержуватиметься всіх зобов'язань, покладених на фрахтувальника, а фрахтувальник бере на себе всю відповідальність за дії субфрахтувальника та його агентів. За договором вантажного чартеру фрахтувальник бере на себе обов'язок завантажити та розвантажити вантаж на свій ризик та за свій рахунок, однак розміщення вантажу у літаку здійснюється на розсуд капітана судна. Фрахтувальник є відповідальним за додержання всіх формальностей та правил щодо вантажу та оплати всіх витрат, які з ними пов'язані.

Фрахтувальник зобов'язується сплачувати демередж, компенсацію за додаткові льотні години запевною ставкою, що встановлюється, як правило, за кожну льотну годину, якщо чартерний період чи кількість льотних годин, визначених у льотному розкладі, перевищено внаслідок відмови чи несвоєчасного надання віз чи інших документів, які вимагаються для подорожі, посадки, висадки пасажирів, завантаження чи відвантаження вантажу. Демередж сплачується також у тому випадку, коли пасажир, багаж чи вантаж не були готові до посадки чи завантаження у термін, визначений у договорі, а також коли причиною перевищення льотних годин стали інші дії чи бездіяльність фрахтувальника, пасажирів, відправників вантажу.

За договором вантажного чартеру, фрахтувальник зобов'язується не завантажувати літак вантажем, природа якого небезпечна, а також вантажем,

імпорт, експорт чи перевезення якого заборонено законодавством будь-якої з країн,

У договорах повітряного чартеру завжди зумовлюється тип літака, та максимальне комерційне завантаження літака, місткість якого фрахтівник зобов'язується надати.

Відправляючи певний вантаж, для розміщення якого надано все судно або його частину, фрахтувальник зазвичай зацікавлений у найкращому розміщенні вантажу (особливо це стосується “живого” вантажу: тварин, квітів, свіжих овочів та фруктів), в успішному здійсненні перевезення, у доставці вантажу до аеропорту призначення. У кінцевому підсумку для фрахтувальника важливим є лише результат перевезення. Зазначене також повною мірою стосується перевезень пасажирів, оскільки останнім не байдуже, у яких умовах здійснюватиметься політ. Але досягнення такого результату стає для фрахтувальника реальним лише за умови, що повітряне судно, яке зафрахтоване ним, відповідатиме певним вимогам. Цим визначається інтерес фрахтувальника до повітряного судна, на якому має бути перевезений вантаж, до його технічно-експлуатаційних даних.

Обов'язок фрахтувальника надати місткість повітряного судна полягає не лише у тому, щоб судно було певного типу, а й щоб воно могло виконати чартерний політ.

При міжнародних чартерних перевезеннях визначення суб'єкта відповідальності за наявності перевізника за договором та фактичного перевізника здійснюється на підставі Конвенції, додаткової до Варшавської конвенції, для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, що здійснюються особами, які не є перевізниками за договором, прийнятої у Гвадалахарі конвенції у 1961 р. Україна підписала її 18 вересня 1961 р., ратифікувала 5 вересня 1983 р., а чинності в Україні вона набрала з 15 січня 1984 р. Гвадалахарська конвенція встановлює, що дії чи

бездіяльність фактичного перевізника, вважаються дією чи бездіяльністю перевізника за договором.

Договір чартеру повітряної перевезення на умовах Time-чартеру Київ 15 травня 2021 року ПАТ «Antonov Airlines», в особі генерального директора Гвоздева М.О. який діє на підставі Стату, іменоване далі в тексті договору «Фрахтівник» і ТОВ «Cargomind», в особі генерального директора Кірпача С. В, діючого на підставі Статуту, іменоване далі в тексті договору «Фрахтувальник», уклали даний Договір про нижченаведене:

1. Предмет Договору

1.1. Фрахтівник зобов'язується надати на певний час у користування Фрахтувальника, а Фрахтувальник прийняти і оплатити повітряне судно, послуги членів екіпажу повітряного судна та послуги з технічної експлуатації повітряного судна.

1.2. Технічні і експлуатаційні дані повітряного судна – вертольоти для пасажирських перевезень.

1.3. Тип чартеру – Time-чартер.

1.4. Мета чартеру – транспортування пасажирів та багажу ».

2. Терміни

2.1. Time-Чартер укладається на термін дванадцять місяців.

2.2. Час і місце (аеропорт) передачі Судна Фрахтувальнику аеропорт Бориспіль (КВР) .

2.3. Час і місце (аеропорт) повернення Судна Фрахтувальнику Аеропорт Бориспіль (КВР) .

3. Фрахт

3.1. Фрахтувальник здійснює передоплату у розмірі 100 % від ставки чартеру на початку кожного періоду (рейсу).

3.2. Всі розрахунки здійснюються в безготівковій формі шляхом перерахування грошових коштів на розрахунковий рахунок Судновласника.

3.3. Фрахтувальник звільняється від сплати чартеру і витрат щодо судна за час, протягом якого Судно було непридатне для експлуатації внаслідок технічних несправностей або профілактичного ремонту

3.6. У разі якщо Судно стає непридатним для експлуатації з вини Фрахтувальника, Судновласник має право на чартер, передбачений цим Договором, незалежно від відшкодування Фрахтувальником завданих йому збитків.

3.7. У разі загибелі Судна чартер підлягає сплаті з першого дня експлуатації Судна Фрахтувальником по день загибелі Судна, а якщо цей день встановити неможливо - по день отримання останньої звістки про Судні.

4. Обов'язки Сторін

4.1. Судновласник зобов'язаний:

4.1.1. Привести Судно придатне для перельотів стан домоменту його передачі Фрахтувальнику.

4.1.2. Вжити заходів щодо забезпечення придатності Судна (його корпусу, двигуна і обладнання) для цілей чартеру, передбачених цим Договором.

4.1.3. Укомплектувати Судно екіпажем і належним спорядженням.

4.1.4. Протягом терміну дії тайм-чартеру підтримувати Судно у відповідному цілям цього Договору стані, сплачувати витрати на страхування Судна і своєї відповідальності, а також на утримання членів екіпажу Судна.

4.2. Фрахтувальник зобов'язаний:

4.2.1. Користуватися Судном і послугами членів його екіпажу у відповідності з цілями та умовами їх надання, визначеними цим Договором.

4.2.2. Оплачувати вартість ангара для Судна, палива та інших витрачаються в процесі експлуатації матеріалів, а також пов'язані з комерційною експлуатацією Судна витрати і збори.

4.2.3. По закінченні терміну дії тайм-чартеру повернути Судно Судовласнику у тому стані, в якому воно було одержане ним, з урахуванням нормального зносу Судна.

4.2.4. Своєчасно сповіщати Судновласника про зміну місцезнаходження та/або поштової адреси. При невиконанні цієї умови всі повідомлення Судновласника будуть вважатися отриманими при надходженні їх по одному з зазначених у цьому Договорі адрес.

5. Відповідальність Сторін

5.1. За прострочення сплати чартеру Фрахтувальник сплачує Судновласнику неустойку в розмірі 0,1 % від ставки чартеру за кожен день прострочення.

5.2. У разі прострочення фрахтувальником сплати чартеру понад 10 календарних днів Судновласник має право без попередження вилучити у нього Судно і стягнути заподіяні такою простроченням збитки.

5.3. При несвоєчасному поверненні Судна Фрахтувальник сплачує за затримку Судна неустойку за ставкою чартеру, передбаченої цим Договором, або за ринковою ставкою чартеру, якщо вона перевищує ставку чартеру, передбачену цим Договором.

5.4. Судновласник не несе відповідальності перед Фрахтувальником за приховані недоліки Судна.

5.5. Фрахтувальник не несе відповідальності за збитки, завдані рятуванням, загибеллю або пошкодженням зафрахтованого Судна, якщо не доведено, що збитки заподіяні з вини Фрахтувальника.

5.6. Фрахтувальник не несе відповідальності перед фрахтувальником за невиконання умов договору з причин, обумовлених вплив непереборної сили.

6. Застосовне право та арбітражне застереження

6.1. Будь-які спори, що виникають з цього Договору або в зв'язку з ним, підлягають остаточному врегулюванню у арбітражному суді.

7. Прикінцеві положення

7.1. Цей Договір складено в 2 примірниках, при цьому обидва примірники мають рівну юридичну силу.

7.2. Цей Договір набирає чинності з моменту його підписання і діє до 15 травня листопада 2022 р.

7.3. Цей Договір може бути змінений або розірваний за згодою Сторін, а також в інших передбачених чинним законодавством України випадках.

7.4. Судновласник також може в односторонньому порядку розірвати цей Договір в наступних випадках:

7.4.1. Порухення Фрахтувальником паспортних, митних, санітарних та інших встановлених законодавством України, вимог в частині, що стосується повітряної перевезення, при міжнародних повітряних перевезеннях також правилами, визначеними відповідними органами держави вильоту, призначення або транзиту.

7.4.2. Відмова фрахтувальник виконувати вимоги, що пред'являються до нього Федеральними авіаційними правилами.

8. Реквізити і підписи Сторін

ТОВАРИСТВО З ОБМЕЖЕНОЮ

ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ «Cargomind»

Юридична адреса: , м. Київ,

03049, г. Киев, вул. Курская, 13е, офіс . 297

Фактична адреса:, 02660, м. Київ, вул Степана Бандери 9,офіс 3в

Тел380 (44) 53 70 435

e-mail: cargomind@.com

МФО 321767 КодЄДРПОУ: 36240990

Код ЄДРПОУ36240990, 02660, вул Степана Бандери 9,офіс 3в,

АВІАКОМПАНІЯ:

АВІАКОМПАНІЯ «AntonovAirlines»

Юридична адреса:вулиця Академіка Туполева, 1, Київ, 02000

Фактична адреса: м. Київ, проспект Перемоги 74,

Б, корпус 10/1

Тел.: +380 44 454-02-05

e-mail: sales@antonov.kiev.ua

p/p26004462824

м. Київ МФО 380805

Код ЄДРПОУ 26550092

Праватранспортного експедитора

Транспортний експедитор має право:

- Діяти від імені відділу, представляти інтереси підприємства у взаємовідносинах з іншими структурними підрозділами підприємства, організаціями й органами державної влади.

- Здійснювати взаємодії з керівниками (співробітниками) усіх (окремих) структурних підрозділів підприємства.

- Знайомитися з проектами рішень керівництва підприємства, що стосуються діяльності очоленого ним структурного підрозділу.

- Вносити на розгляд керівництва пропозиції по поліпшенню діяльності підприємства і очоленого ним структурного підрозділу зокрема.

- Брати участь у підготовці проектів наказів, інструкцій, указівок, а також кошторисів, договорів і інших документів, зв'язку зв'язаних з діяльністю структурного підрозділу.

- У межах своєї компетенції підписувати і візувати документи.

- Самостійно вести листування зі структурними підрозділами підприємства, а також іншими організаціями з питань, що входять у його компетенцію.

- Подавати пропозиції директору підприємства про залучення до матеріальної і дисциплінарної відповідальності посадових осіб очоленого ним структурного підрозділу за результатами перевірок.

Відповідальність транспортного експедитора:

- За неналежне виконання або невиконання своїх посадових обов'язків, передбачених даною посадовою інструкцією, - у межах, визначених чинним трудовим законодавством України.

- За правопорушення, здійснені в процесі виконання своєї діяльності, - в межах, визначених чинним адміністративним, кримінальним і цивільним законодавством України.

- За причинені матеріальні втрати - в межах, визначених чинним трудовим і цивільним законодавством України.

Режим роботи транспортного експедитора визначається згідно з Правилами внутрішнього трудового розпорядку, встановленими на підприємстві.

2. АНАЛІТИЧНА ЧАСТИНА

КАФЕДРА ОАРП				НАУ. 21. 06. 43. 100 ПЗ			
Виконав	Осадчий Д.В			1. АНАЛІТИЧНА ЧАСТИНА	Літера	Арк.	Аркушів
Керівник	Пронь С.В.				Д	36	24
Консульт.	Пронь С.В				ФТМЛ 275 ОР-204М		
Н. контр.	Герасименко І.М.						
Зав. каф.	Разумова К.М.						

2.1 Загальна характеристика діяльності ТОВ «Cargomind»

У дипломній роботі я проаналізував транспортно-експедиторське підприємство ТОВ Cargomind.

Cargomind (Україна) ТОВ – дочірнє підприємство, яке працює у 12 країнах світу.

Товариство з обмеженою відповідальністю ТОВ «Cargomind» є юридичною особою, відповідно, документ з реквізитами, основні та оборотні кошти, самостійний баланс, розрахункові та інші рахунки в банках

Офіси в Україні розташовані в центрі столиці країни в Києві та поблизу міжнародного аеропорту Бориспіль (КВР).

Протягом багатьох років роботи в країні компанія створили чудові стосунки з усіма основними авіакомпаніями, які телефонують до цього аеропорту, і найкраще готова надавати конкурентоспроможні авіап перевезення, митні послуги, та послуги з доставки.

Cargomind також користуємося сильною підтримкою морського судноплавства та пропонуємо рух LCL та FCL через Чорноморські порти на півдні України (Одеса, Чорноморськ, Південний) та через усі інші великі порти Західної Європи.

Додатково компанія надаємо регулярні наземні перевезення та пропонуємо привабливі товари FTL та LTL.

Колектив «Cargomind» має багаторічну історію успішної роботи та вміле проектування експедиторських послуг для найвибагливіших клієнтів.

Компанія володіє експертними знаннями в декількох вертикальних галузях промисловості, зокрема, фармацевтичній, медичній техніці, автомобільній промисловості, високотехнологічній та швейнго одягу. Крім того, ми сильні в роботі з небезпечними товарами, харчовими продуктами та живими тваринами. «Cargomind» продовжує значення, створені Cargoplan,

колишній лідер австрійського ринку авіаперевезень та піонеру Східній Європі.

Cargomind перетворився на мікронаціональну компанію з 22 офісами в Центральній та Східній Європі, Південно-Східній Європі та Азії.

Офісні центри в країнах Центральної та Східної Європи зображені на рисунку 2.1.



Рис.2.1. Офіси в Центральній та Східній Європі

Повітряні та океанські послуги надаються в Німеччині, Австрії, Польщі, Чехії, Словаччині, Угорщині, Україні, Словенії, Хорватії, Сербії та Китаю. Колектив з 159 досвідчених та високомотивованих професіоналів надає логістичні послуги першого класу. Вони обробили 41.612 тис відправлень та принесли продаж у розмірі 50 млн. євро у 2019 році. На рисунку 2.2 зображені авіційні ринки компанії в Центральній, Північній та Південній Європі.

Markets in CE, EE and SE Europe

Market	Population	GDP 2016 in Million \$	Language	Alphabet
Central Europe				
Germany	80.700.000	3.467.800	German	Latin
Austria	8.500.000	384.800	German	Latin
Poland	38.000.000	473.500	Polish	Latin
Czech Republic	10.500.000	185.300	Czech	Latin
Hungary	9.900.000	117.700	Hungarian	Latin
Slovakia	5.400.000	89.800	Slovak	Latin
	153.000.000	4.718.900		
Eastern Europe				
Romania	19.900.000	181.900	Romanian	Latin
Bulgaria	7.200.000	49.400	Bulgarian	Cyrillic
Ukraine	45.400.000	83.600	Ukrainian	Cyrillic
	72.500.000	314.900		
South East Europe				
Slovenia	2.100.000	43.800	Slovene	Latin
Croatia	4.200.000	49.900	Croatian	Latin
Serbia	7.100.000	37.400	Serbian	Cyrillic
	13.400.000	131.100		

Рис.2.2. Ринки в Центральній , Північній та Південній Європі

Компанія займає офісну будівлю на 3000 квадратних метрів та склад 17 000 квадратних метрів на контейнерному терміналі у Борисполі. Склад має 40 завантажувальних доків і забезпечений відеоспостереженням та контролем доступу. Офіс знаходиться біля аеропорту Бориспіль. Усі експедиторські дії, крім операцій авіап перевезень розміщені тут.

Президентом компанії є Уве Гласер. Уве є студентом юридичного ступеня університету Відень. Він приєднався до SAS в 1963 році та отримав звання вантажу з продажу вантажів Менеджер Austrian Airlines в 1968 році. З 1971 року він розробив відділ повітряних перевезень Австрія Kühne & Nagel. Він запустив Cargoplanу 1976 р. і досяг лідерства на ринку в Австрії. Він створив Карголін в 1984 році і перетворив його в багатонаціональну компанію з 35 офісами в 12 країнах і 600 співробітників. Він служив Регіональний директор DHL / Danzas до 2004 року.

Директором філіала компанії в Україні є Кірпач Сергій Володимирович . Офіс у місті Київ був відкритий у 2009 році.

Сергій - випускник університету імені Тараса Шевченка в 1997 році Київ, де він закінчив економіку. У 1994 році він провів рік у Едмонтон, Канада, де він навчався в університеті Автабаска і працював у ProfessionalFreightSystemsCanadaInc.

Власники цієї компанії дали йому можливість відкрити відділення в Києві, яким керував Сергій до 1999 року. Потім приєднався до Труката, який представляв AirExpressInternational. Це Компанія була придбана Danzas та згодом інтегрована в DHL. Сергій відповідав за будівництво та управління повітрям товарний та митний брокерський продукт до 2006 року. Він є акціонером Logistics International, який надає послуги з митного посередництва та консалтингу.

Контактна інформація підприємства: вул Степана Бандери 9, офіс 3В

Код ЄГРПОУ 36240990, 02660, тел 380 (44) 53 70 435

У компанії нараховується 15 людей штатного персоналу : 8 жінок та 7 чоловіків. Товариство здійснює свою діяльність відповідно до діючих законів України і статуту підприємства, самостійно визначає структуру управління та штатний розклад. Управління підприємством здійснює директор.

2.1 Аналіз виробничих показників ТОВ «Cargomind»

ТОВ «Cargomind» – є прямим агентом з продажу авіап перевезень вантажу практично усіх іноземних транснаціональних авіакомпаній, які здійснюють рейси з України та в її межах. Розгалужена по всьому світу партнерська мережа надає змогу розробляти найкоротші та найбільш вигідні маршрути, і пропонувати оптимальні тарифи для транспортування вантажів клієнтам.

Компанія не прив'язана до конкретних партнерів. Вона вибирає партнерів які покажуть найкращий результат для замовника у кожному окремому випадку.

Транспортно-експедиційна компанія або експедитор — це посередник, який діє від імені імпортерів, експортерів чи інших компаній чи осіб, організовуючи безпечне, ефективне та економічно вигідне перевезення вантажу.

Компанія здійснює:

- міжнародне авіап перевезення вантажу;
- транспортно-експедиторське обслуговування із повним супроводом;
- перевезення вантажу авіатранспортом або комбінованими видами транспорту;
- транзитні послуги вантажу через аеропорт Бориспіль;
- роботу за схемою «аеропорт – аеропорт» чи «двері – двері»;
- перевезення вантажу авіатранспортом під митним контролем з/до аеропорту Бориспіль та на інші летовища;
- митне оформлення будь-яких вантажів;
- розміщення на складах.

Компанія здійснює авіап перевезення таких категорій вантажів:

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

Вантажні авіап перевезення – це найшвидший спосіб доставити будь-які вантажі на інші континенти чи транспортувати вантаж до України з-за

кордону. Проте ціна даних послуги є трохи вищою, ніж вартість аналогічних послуг іншими видами транспорту. Якщо швидкість доставки і безпека вантажів під час транспортування мають пріоритетне значення, тоді міжнародне вантажне авіап перевезення – найвигідніший спосіб транспортування.

LCL – економічно вигідних способів транспортування вантажу. Економія досягається за рахунок того, що клієнт оплачує лише свою частину вантажу, а не увесь контейнер. Комбіноване перевезення передбачає формування комбінованого вантажу, що належить одному чи багатьом власникам.

Такий вантаж формується шляхом консолідації невеликих партій в пункті відправлення і відправляються за єдиним транспортним документом. Система LCL передбачає розрахунок вартості беручи до уваги метри кубічні, а мінімальний розмір вантажу – 1 кубометр.

Фрахтування цілого контейнеру (FCL) через Одесу є ідеальним варіантом для оптимізації та модернізації імпорних та експортних транспортних операцій морським шляхом. При цьому власник вантажу має право користуватися усією площею контейнеру. Також можна скористатись частковим завантаженням контейнеру (LCL), що дозволяє суттєво зменшити переоплати у грошовому еквіваленті.

Також компанія має можливість надавати комплексне та якісне обслуговування: вона виконує супровід перевезення на всіх його етапах, починаючи з митно-документального оформлення і закінчуючи доставкою до терміналу отримувача. Також до списку послуг компанії входить страхування від ризику втрати та пошкодження вантажу.

- LCL (Less Than Container Load)
- FCL (Full Container Load)

Full Container Load це повне завантаження контейнера із товаром одного вантажовідправника. Перевезення даним способом особливо вигідне при

фрахтуванні 40 футових контейнерів, які можна застосувати для багажних типів вантажу. Less Than Container Load – більш економічний варіант вантажоперевезень, коли 20-ти або 40-ка футовий контейнер завантажується товарами різних вантажовідправників. Часто використовується для транспортування комбінованих вантажів, а його перевага полягає у тому, що клієнт сплачує тільки за перевезення свій вантаж. Елементи транспортно-експедиторських послуг можна класифікувати наступним чином:

1) Транспортно-експедиторські послуги:

- фрахтування ТС;
- перевезення вантажу.

2) Навантаження та розвантаження вантажу:

- навантаження та розвантаження транспорту, в тому числі автомобільного транспорту, на станціях (портах);
- вантажоперевезення;
- формування та деформування одиничного навантаження;
- ремонт транспортних контейнерів (тара);
- упаковка, зв'язування, кріплення вантажу;
- завантаження вантажу до контейнерів та розгрузка з них.

3) Складування:

- зберігання вантажу;
- вид вантажу;
- створити ідентифікаційний код вантажу
- складування невеликих вантажів та виготовлення одиниць вантажу.

4) Облаштування та оснащення транспортних засобів:

- вагон для чищення, нижній трюм, вагон та контейнери;
- забезпечення обладнанням упаковки для власника вантажу;
- обладнання фургонів, транспортних засобів та автомобілів: матеріали для завантаження та вивантаження вантажів.

5) Реєстраційний документ про отримання та доставку товарів:

- реєстрація супровідної інвентаризації, торгівлі та транспорту, фітосанітарної, карантинної, консульської та іншої документації;
- реєстраційне пересилання товарів;
- комерційна реєстрація нестача, надлишок, пошкодження, втрата вантажу та контейнерів;
- доставка вантажу до станції (порту) призначення.

6) Логістичні послуги:

- послуги з дистрибуції, зберігання, закупівлі та логістичної інформації.

7) Митні служби:

- декларування товарів на митниці;
- вантажне консультування з питань, пов'язаних з декларуванням товару;
- реєстрація вантажної митної декларації та супровідних документів на товар;
- платежі за мито.

8) Страхування вантажу:

- підготовка та договірне страхування вантажів;
- сплата премій;
- оформлення відповідних документів у страховій справі та отримання відшкодування.

9) Платіжні та фінансові послуги:

- реєстрація та оплата вантажоперевезення, мито, штрафи, тощо;
- оплата операцій з доставки вантажів, вантажно-розвантажувальних робіт, зберігання тощо.

10) Інформаційні послуги:

- інформування вантажоодержувача (вантажовідправника) про місце прибуття вантажу до місця призначення;

- перевірка локації відстеження вантажу від місця походження до місця призначення.

11) Інші експедиторські послуги:

- розробка та узгодження технічних умов навантаження вантажу;
- пошук (за необхідності) після закінчення терміну доставки вантажу;
- контроль за дотриманням правил повного відвантаження;
- товар із зауваженням;
- обслуговування та ремонт контейнерів;
- оренда автомобілів, контейнерів, складів, терміналів та інших засобів

для надання послуг з перевезення вантажів;

- консалтинг;
- аутсорсинг;
- інші послуги за запитом.

Нижче, на рисунку 2.3 зображені етапи доставки вантажів авіаційним транспортом



Рис.2.3. Етапи доставки вантажів авіатранспортом

До допоміжних договорів, що зв'язані з перевезеннями вантажу, слід виділити договір про експедирування. З розвитком централізованих перевезень вантажів автомобільному транспорту часто передаються функції, пов'язані з виникненням або завершенням процесу перевезення вантажів на інших видах транспорту.

Автотранспортні компанії чи спеціально створювані транспортно-експедиційні організації виконують комплекс операцій з відправлення вантажу залізничним, водним та повітряним транспортом, одержання від них вантажу і виконуючи доставки їх одержувачам, проведення розрахунків за перевезення тощо.

Згідно з Цивільним кодексом України *за договором транспортного експедирування* одна сторона (експедитор) зобов'язується за оплату і за рахунок другої сторони (клієнта) організувати виконання визначених договором послуг, пов'язаних з перевезенням вантажів.

Договір може включати обов'язок експедитора організувати перевезення вантажу транспортом і по маршруту, вибраним експедитором або клієнтом, зобов'язання укласти від свого або від імені клієнта .

Зазначені положення поширюються коли обов'язки експедитора виконує сам перевізник.

Структуру договору на транспортного експедирування містить елементи кількох видів: перевезення, доручення, комісії, підряду, зберігання тощо, які тісно переплітаються в одному юридичному факті .

Договір транспортного експедирування має низку важливих особливостей, які включають норми спеціального правового регулювання даних відносин вперше на рівні ЦК. Договір транспортного експедирування *є публічним*.

Вказаний договір характеризують такі правові ознаки:

а) він є консенсуальним, тому що вважається укладеним з моменту досягнення угоди між експедитором і клієнтом;

б) за кількістю сторін договір двосторонній; кожна сторона (експедитор, клієнт) має визначені права та обов'язки;

в) оплатність договору пов'язана з тим, що експедитор здійснює свої обов'язки за плату і за рахунок клієнта;

г) це договір про надання транспортних послуг, який за своєю правовою

д) договір укладається у письмовій формі (ст. 930 Цивільного кодексу України).

Предметом договору є послуги, пов'язані з перевезенням вантажу. Послуги можна поділити на основні (по організації перевезення, укладення договору перевезення) та додаткові, які можуть охоплювати будь-які питання транспортування вантажу (перевірка кількості та стану вантажу, його завантаження та вивантаження, сплата мита, зборів і витрат, покладених на клієнта, зберігання вантажу до його одержання у пункті призначення, одержання необхідних для експорту та імпорту документів, виконання митних формальностей)

Сторонами договору транспортного експедирування є експедитор та клієнт. Стаття 929 ЦК не містить будь-яких обмежень стосовно учасників договору. Клієнтом за договором транспортного експедирування може бути як відправник або отримувач вантажу, так й інша особа, наприклад, власник вантажу, перевізник тощо, інтерес якого полягає у перевезенні вантажу в силу існуючих договірних відносин з відправником або одержувачем.

Експедитор (транспортний експедитор) – це суб'єкт господарювання, який за дорученням клієнта та за його рахунок виконує або організовує виконання транспортно-експедиторських послуг, визначених договором транспортного експедирування. Транспортно-експедиторські послуги надаються клієнту при експорті з України, імпорті в Україну, транзиті територією України чи іншими державами, внутрішніх перевезеннях територією України.

Клієнт—це споживач послуг експедитора (юридична або фізична особа), який за договором транспортного експедирування самостійно або через представника, що діє від його імені, доручає експедитору виконати чи організувати або забезпечити виконання визначених договором транспортного експедирування послуг і оплачує їх, включаючи плату експедитору

Експедитори для виконання доручень клієнтів можуть укласти договори з перевізниками, портами, авіапідприємствами, судноплавними компаніями тощо. Коли хтось вирішує експортувати продукцію свого малого бізнесу або розглядає можливість експорту на додаток до маркетингових та фінансових аспектів, іншим питанням є логістика: доставка продукції клієнтам за кордон. Логістика включає різні аспекти, такі як упаковка продукції, спосіб транспортування та експортна документація, яка повинна бути підготовлена

Експедитори можуть давати поради щодо того, як товари повинні бути упаковані, а також необхідні знаки та етикетки, а також можуть домовитись про упаковку та розміщення товарів у контейнери для експорту. Вони надають контракти з морськими, повітряними та наземними вантажними компаніями від імені експортерів, щоб перевезти товари до місця призначення за кордон. Вони можуть зберігатися на складі, якщо товари перебувають у транзиті. Експедитори можуть отримати кредит у різних постачальників послуг, що беруть участь в експортному процесі, а потім збирати гроші у експортерів для оплати цих постачальників послуг від імені експортера.

Міжнародні перевезення здійснюються такими видами транспорту:

- авіація;
- автомобілі;
- море.

На початку взаємодії співробітник компанії приїжджає або вирішує в телефонному режимі з типом і характером вантажу. Далі на основі побажань замовника (клієнта) розробляється оптимальна структура оформлення і перевезення. Можна змінити вартість перевезення в залежності від початкових параметрів: строків перевезення вантажу, виду транспорту тощо. Міжнародні перевезення особистих речей включають такі види послуг:

- планування і розробка оптимального маршруту доставки;
- послуги професійних вантажників;
- використання спеціальних пакувальних матеріалів, що забезпечують якісне зберігання і цілісність вантажу;
- короткострокове і довгострокове зберігання вантажів на складі;
- виконання перевезень авіаційним, автомобільним або морським транспортом залежить від характеру і обсягів вантажу, а також строків доставки і країни призначення;
- організація доставки вантажу за принципом “від дверей до дверей”;
- митне оформлення особистих речей.

Компанія «Cargomind» співпрацює з багатьма відомими фірмами, які зображені на рисунку 2.4.



Рис.2.4. Партнери, з якими працює «Cargomind»

«Cargomind» виконує повний спектр послуг на усіх етапах транспортування вантажу до моменту передачі його отримувачу. До послуг міжнародні перевезення входять:

- структурний план маршруту доставки вантажу;
- послуги професійних вантажників;
- використання пакувальних матеріалів, які забезпечують повному обсязі цілісність вантажу;
- зберігання вантажів на складі або в аеропорті;
- виконання перевезень авіаційним, транспортом в залежності від характеру і обсягів вантажів, а також, строків доставки в країни призначення;
- організація доставки вантажів по принципу «від дверей до дверей»;
- митне оформлення документів для особистих речей.

Оскільки ТОВ «Cargomind» є підприємством, що надає транспортно-експедиторські послуги для підтримки конкурентоспроможності і утримання лідерських позицій на українському та міжнародному ринках, компанія повинна відповідати сучасним потребам, необхідно постійно модернізувати або вдосконалювати способи надання експедиторських послуг, робити їх функціонал більш широким та універсальним. Окрім цього, для покращення фінансової складової підприємства, необхідно розширити спектр послуг. Це не лише збільшить прибутки, а й збільшить впізнаваність компанії «Cargomind», що з великою вірогідністю призведе до збільшення потоку клієнтів і замовлень .

2.3 Аналіз фінансової діяльності ТОВ «Cargomind»

Транспортно-експедиційна компанія «Cargomind» займається перевезенням вантажів по Україні і світі з 2009 року. Компанія працює за

певними правилами які мають назву Инкотермс (2010) ці правила постійно адаптуються під світову ситуацію.

EXWExWorks / Франко-завод

"ExWorks / Франко-завод" означає, що продавець здійснює поставку, коли він надає товар у розпорядження покупця в своїх приміщеннях або в іншому погодженому місці (тобто на підприємстві, складі і т. д.). Продавцю необов'язково здійснювати навантаження товару на який-небудь транспортний засіб, він також не зобов'язаний виконувати формальності, необхідні для вивозу, якщо такі застосовуються.

FCAFreeCarrier / Франкоперевізник

«FreeCarrier / Франко-перевізник» – означає, що продавець здійснює передачу товару перевізнику або іншій особі, номінованому покупцем, в своїх приміщеннях або в іншому обумовленому місці. Сторонам настійно рекомендується найбільш чітко визначити пункт в поїменованому місці поставки, так як ризик переходить на покупця в цьому пункті.

CPT Carriage Paid to / Перевезення оплачено до

«Carriage Paid to / Перевезення оплачені до» – означає, що продавець передає товар перевізнику або іншій особі, номінованому продавцем, у погодженому місці (якщо таке місце узгоджене сторонами) і що продавець зобов'язаний укласти договір перевезення й нести витрати по перевезенню, необхідні для доставки товару в узгоджене місце призначення.

CIP Carriage and Insurance Paid to / Перевезення і страхування оплачені

«Carriage and Insurance Paid to / Перевезення і страхування оплачені до» – означає, що продавець передає товар перевізнику або іншій особі, номінованому продавцем, у погодженому місці (якщо таке місце узгоджене сторонами) і що продавець зобов'язаний укласти договір перевезення й нести витрати по перевезенню, необхідні для доставки товару в узгоджене місце призначення. Продавець також укладає договір страхування, що покриває ризик втрати або пошкодження товару під час перевезення.

DAT Delivered at Terminal / Поставканатерміналі

«Delivered at Terminal / Поставка на терміналі» – означає, що продавець здійснює поставку, коли товар, розвантажений з прибулого транспортного засобу, наданий у розпорядження покупця в узгодженому терміналі в пойменованому порту або в місці призначення. «Терміналі» включає будь-яке місце, закрите чи ні, таке як причал, склад, контейнерний двір або автомобільний, залізничний або авіа карго терміналі. Продавець несе всі ризики, пов'язані з доставкою товару та його розвантаженням на терміналі в пойменованому порту або в місці призначення.

DAP Delivered at Place / Поставка в місці призначення

«Delivered at Place / Поставка в місці призначення» – означає, що продавець здійснює поставку, коли товар наданий у розпорядження покупця на прибулому транспортному засобі, готовим до розвантаження в узгодженому місці призначення. Продавець несе всі ризики, пов'язані з доставкою товару в пойменоване місце.

DDP Delivered Duty Paid / Поставказоплатою мита

«DeliveredDutyPaid / Поставка з оплатою мита» – означає, що продавець здійснює поставку, коли наданий у розпорядження покупця товар, очищений від мита, необхідних для ввезення, на прибулому транспортному засобі, готовим для розвантаження в пойменованому місці призначення. Продавець несе всі витрати та ризики, пов'язані з доставкою товару в місце призначення, і зобов'язаний виконати митні формальності, необхідні не тільки для вивозу, але і для ввезення, сплатити будь-які збори, що справляються при вивезенні та ввезенні, і виконати всі митні формальності.

Правила для морського та внутрішнього воного транспорту.

FASFreeAlongsideShip / Вільно уздовж борта судна.

«FreeAlongsideShip / Вільно вздовж борту судна» – означає, що продавець вважається виконав своє зобов'язання по поставці, коли товар розміщено вздовж борту номінованого покупцем судна (тобто на причалі або

на баржі) у погодженому порту відвантаження. Ризик втрати або пошкодження товару переходить, коли товар розміщений вздовж борту судна, і з цього моменту покупець несе всі витрати.

FOBFreeonBoard / Вільно на борту.

«FreeonBoard / Вільно на борту» – означає, що продавець поставляє товар на борт судна, номінованого покупцем, у пойменованому порту відвантаження, або забезпечує надання поставленого таким чином товару. Ризик втрати або пошкодження товару переходить, коли товар перебуває на борту судна, і з цього моменту покупець несе всі витрати.

CFRCostandFreight / Вартістьіфрахт

«Cost and Freight / Вартість і фрахт» – означає, що продавець поставляє товар на борт судна чи надає поставлене таким чином товар. Ризик втрати або пошкодження товару переходить, коли товар перебуває на борту судна. Продавець зобов'язаний укласти договір і оплачувати всі витрати і фрахт, необхідні для доставки товару до пойменованого порту призначення.

CIF Cost Insurance and Freight / Вартість, страхуванняіфрахт

«Cost Insurance and Freight / Вартість, страхування та фрахт» – означає, що продавець поставляє товар на борт судна чи надає поставлене таким чином товар. Ризик втрати або пошкодження товару переходить, коли товар перебуває на борту судна. Продавець зобов'язаний укласти договір і оплачувати всі витрати і фрахт, необхідні для доставки товару до пойменованого порту призначення. Продавець також зобов'язаний укласти договір страхування, що покриває ризик втрати або пошкодження товару під час перевезення. Джерело [Правила перевезень Инкотермс №15]

Основними видами діяльності «Cargomind» є: авіаційне перевезення, брокерські послуги, морські контейнерні перевезення та автомобільні перевезення.

На рисунку 2.5 зображені ці види діяльності у відсотковому співвідношенні.

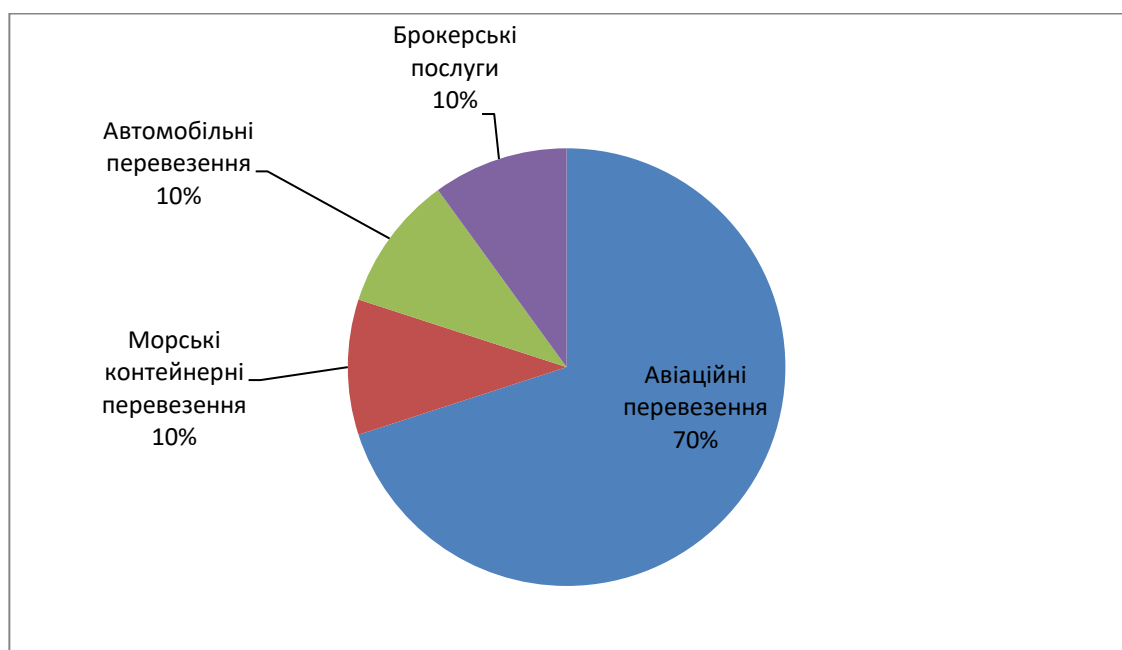


Рис. 2.5. Види діяльності «Cargomind» у відсотковому співвідношенні

Як видно з рисунку 2.5, діяльність ТОВ «Cargomind» спрямована на авіаційних перевезеннях, інші транспортні роботи підприємство виконує в основному у рівних кількостях.

Компанія також співпрацює з багатьма відомими та потужними авіакомпаніями рис. 2.6.



Рис.2.6. Авіакомпанії з якими співпрацює «Cargomind»

Нижче, у таблиці 2.1 наведена кількість тоннажу ТОВ «Cargomind» різними видами транспорту на протязі 5 років.

Таблиця 2.1

Перевезень вантажів ТОВ «Cargomind» за останні 5 років у тонах

Вид транспорту	2016	2018	2019	2020	2021
Авіаційний	412	438	453	421	475
Автомобільний	1957	2376	2602	2547	2698
Морський	2908	3122	3304	3202	3679
Всього	5277	5936	6359	6170	6852

Як видно, що найбільшу кількість вантажів було перевезено у 2021 році різними видами транспорту. Менше кількість вантажів було перевезено у 2019 результати є більш стабільними. Як бачимо, що найменша кількість вантажів перевезена авіаційним транспортом, тому, що вантажопідйомність авіаційного транспорту нижча за вантажопідйомність наприклад того же морського контейнерного та автомобільного транспорту.

Нижче, в таблиці 2.2 наведена тарифна сітка ТОВ «Cargomind»

Таблиця 2.2.

Тарифна сітка ТОВ «Cargomind»

Тарифи	
За видом вантажу Генеральний вантаж Спеціальний вантаж	За ваговим інтервалом До 40 кг Понад 40 кг Понад 110 кг Понад 270 кг Понад 550 кг Понад 1500 кг
За терміном доставки Термінові Нетермінові	За видом блоку Блочні тарифи (твердий, м'який і змішаний блоки) Тарифи вільного продажу

Цей вид транспорту є зручним якщо необхідно перевозити швидкопсувний, відносно легкий вантаж швидко та на великі відстані. Нижче, на рис 2.7 зображена статистичний аналіз вантажних перевезень за 2014 – 2016 роки до початку пандемії.

Найбільшу кількість вантажів перевезено морським контейнерним транспортом, тому, що даний вид транспорту підходить для перевезення важких габаритних вантажів, якщо терміновість доставки та умови зберігання не є основним фактором. В Автомобільному транспорті зручно перевозити важкі та швидкопсувні вантажі на відносно не великі відстані.

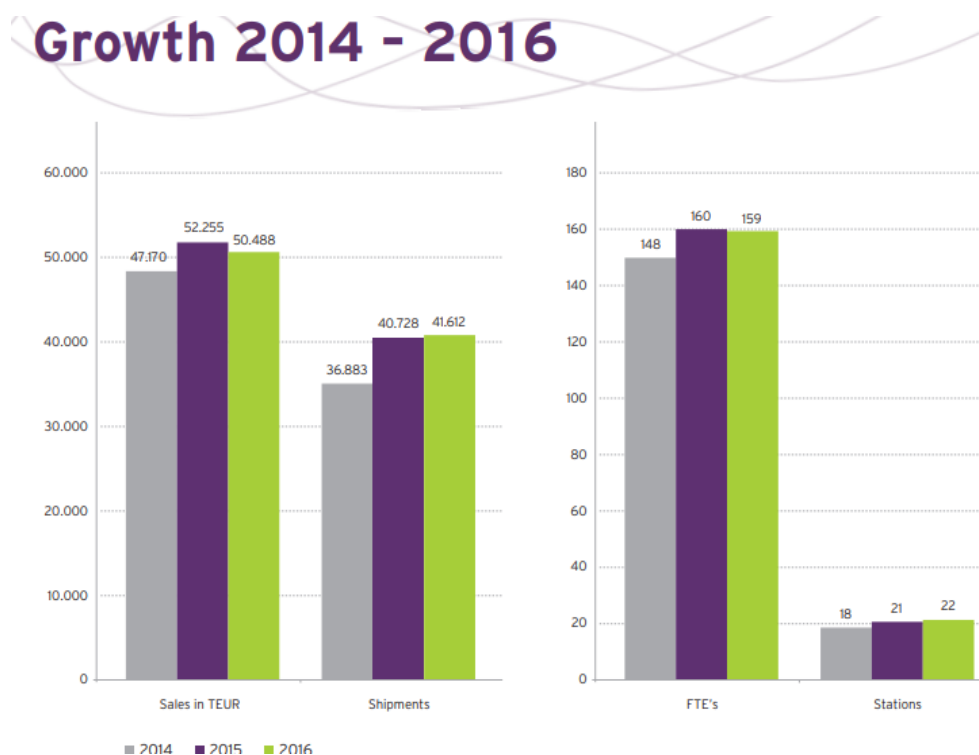


Рис.2.7. Статистичний аналіз кількості перевезених вантажів за 2014-2016 роки

Проаналізувавши показники фінансової діяльності ТОВ «Сargomind» за останні п'ять років наведено в таблиці 2.3.

Фінансові показники ТОВ «Cargomind» за останні п'ять років

Показники	2017	2018	2019	2020	2021
Доходи, тис.грн.	7523	8487	9776	6287	9876
Витрати, тис.грн.	7012	7742	7855	5272	7932
Прибуток, тис.грн.	511	745	1921	1015	1944

Значний мінімум витрат за останні п'ять років зафіксоване у 2020 році і становить 5272 тис.грн. Максимальне значення фінансових витрат за останні п'ять років зафіксоване у 2021 році і становить 7932 тис.грн.

Мінімальні прибутків за останні п'ять років були зафіксоване у 2017 році і становлять 511 тис.грн. У 2021 році був зафіксовано максимальні показники прибутків 1944 тис. грн.

На основі цих показників можна зробити такий висновок, що витрати та прибутки не стабільні та коливаються.

Проаналізувавши підприємство ТОВ «Cargomind» можна зробити вивід щр воно є рентабельним. Починаючи з 2017року і до сьогодні має майже стабільний фінансовий стан. У 2019 році в звязку з пандемією Covid-19 відбувся не значний спад але дуже критичного впливу він не наніс, а у 2021 році показники вирости.. Товариство з обмеженою відповідальністю працює над підвищенням ефективності своєї діяльності, про це говорить різноманітність перевезень, оформлення документів та послуг які виконує ТОВ «Cargomind».

Компанія виконує такі функції:

- Авіаційне перевезення;
- Автомобільне перевезення;
- Морське перевезення;

- Транспортування творів культури і мистецтва, історичних цінностей і предметів культу.

Особливістю міжнародних перевезень є те, що при відправленні вантажу, як правило, керуються законодавством країни відправлення, а при його видачі в кінцевому пункті — законом країни призначення.

Правове регулювання відносин, які виникають із здійснення міжнародних перевезень, має певну специфіку:

1. Регулювання міжнародних перевезень здійснюють міжнародні організації і, відповідно їх найважливіші умови визначені в міжнародних угодах — транспортних конвенціях. Угоди містять уніфіковані матеріально-правові норми, необхідні для врегулювання суперечок, що найчастіше виникають при морських та автомобільних міжнародних перевезеннях.

2. Норми конвенцій про міжнародні перевезення є імперативними (тобто вони не допускають вибору, їм повинні обов'язково підкорятися).

3. Специфіка регулювання міжнародних перевезень може виявитися у відображення норм міжнародних договорів у національному законодавстві без попередньої ратифікації, підписання або ж приєднання до них. Джерело [№14]

Як результат дії ключових факторів на роботу авіаперевізників, спектр типів вантажів на повітряному сполученні невпинно скорочується. Незмінними залишаються такі категорії вантажів, доставляти які іншим видом транспорту неможливо (малий термін придатності, вразливість до навколишнього середовища і т. д.): деякі ліки, квіти, певні типи електроніки. Вал сировини, що становив історично значну частину об'єму, мігрує на інші види транспорту, надаючи перевагу не швидкості та якості доставки, а нижчій вартості.

Вантаж, що перевозиться авіатранспортом, розподіляється нерівномірно за аеропортами, а орієнтується на хаби. У періоди спаду та зростання вантажні доходи й вантажопотік непропорційно скорочувалися та зростали в

порівняно з доходами та пасажиропотоками. Важливо розуміти, що система хабів використовується на основних торгових шляхах по всьому світу і що багато районів світу не обслуговуються цією системою. У цих випадках можуть відбуватися прямі поставки між пунктами відправлення та призначення. Відповідно до класифікації IATA виділяється три групи регіонів за обсягами авіаційних вантажопотоків: регіони зі значними обсягами вантажопотоків; регіони із середніми обсягами вантажопотоків та регіони з малими обсягами 39 вантажопотоків.

Найбільшими регіонами за обсягами вантажопотоків є Азійсько Тихоокеанський та Північноамериканський, тоді як Європейський, Південноамериканський, Близькосхідний віднесені до регіонів із середнім вантажопотоком, а інші регіони світу, в тому числі й ринок СНД, – віднесені до регіонів із малими вантажопотоками.

Особливо це стосується мережевих перевізників, оскільки одночасно надходять запити на наскрізні вантажоперевезення за участю одного фідерного сегмента, але з різними кінцевими пунктами. Для пошуку екстремуму дохідності потрібно в реальному часі проаналізувати існуючу картину, прорахувати дохідну частку на кожне плече транспортування, оцінити доцільність й вибрати оптимально дохідний вантаж. Кожен крок у цьому механізмі потребує отримання, аналізу й циркуляції актуальної інформації. Отже, вся система ґрунтується і функціонує завдяки інформаційному потоку, і чим він актуальніший, тим ефективніший процес.

Основними напрямками авіаційних вантажоперевезень «Cargomind» є: СНД, Японія, Гонконг, Індія, Європа.

3. ПРОЕКТНА ЧАСТИНА

КАФЕДРА ОАРП				НАУ. 21.06. 43. 011 ПЗ				
Виконав	Осадчий Д.В.			2.ПРОЕКТНА ЧАСТИНА	Літера	Арк.	Аркушів	
Керівник	Пронь С.В.					Д	60	17
Консульт.	Пронь С.В.				ФТМЛ 275.ОР-204М			
Н.контр.	Герасименко І.М.							
Зав.каф.	Разумова К.М.							

3.1 Проектні пропозиції щодо організації і техноогії перевезення вантажів медичної допомоги

У роботі я обрав місцем для здійснення перевезень вантажів медичної допомоги країну Гаїті, острів Тібурон. В країні не має актуального доступу до належної медичної допомоги, підтримки харчування та лікування захворювань. Так як авіакомпанія Антонов експлуатує літаки Ан-178 та це ПС підходить за раханунок його льотно-технічних характеристик, перевезення буде здійснюватися цим повітряним судном.

Ан-178 призначений для перевезення і десантування людей, вантажів із медичні допомоги до 9000 км, а також вирішення спеціальних завдань цим і підкреслюється вибір ПС для викнання данного рейсу . Фішка цього ПС в том що ним можливе перевезення великого тоннажу медичної допомоги та розміщення великої кількості медичного персоналу.

Землетрус в Гаїті - землетрус, що стався 14 серпня 2021 року на острові Тібуон , Гіпоцентр землетрусу знаходився на глибині 10 км за 8—10 км від міста Петіт-Троу-де-Ніппес та за 125 км від столиці Гаїті Порт-о-Пренса Гіпоцентр землетрусу знаходився на глибині 10 км за 8—10 км від міста Петіт-Троу-де-Ніппес та за 125 км від столиці Гаїті Порт-о-Пренса. Воно мало епіцентр в 12 км, і його магнітуда становила 6.4 Землетрус спричинив станом на 16 серпня 2021 загибель 1297 людини і поранення 5700. Кількість загиблих весь час зростає — пізніше 15 серпня повідомлено про 1297 загиблих.

Землетрус створив загрозу серйозних цунамі, однак їх не було зареєстровано.

Геологічна служба США оцінила землетрус як широкомасштабну катастрофу. Ситуація у країні вважається найбільш кризовою після землетрусу. Джерело [№9]

На основі цього пропонується в проектній частині організація авіаційного рейсу з медичної допомоги населенню.

Перевезення буде здійснюватися чартерним рейсом з Києва до Тібурона за замовленням ООН. Для цього пропонується ТОВ «Cargomind» за допомогою авіакомпанії Antonov Airlines.

Це українська авіакомпанія, що спеціалізується на перевезенні габаритних вантажів. В основному усе базується в аеропорту Гостомель неподалік Києва. Авіакомпанія «Авіалінії Антонова» (Авіалінії Антонова) є структурним підрозділом АНТК «Антонов» і почала свою діяльність з моменту підписання Постанови Ради Міністрів СРСР від 1989 року. Це була перша у світі вантажна чартерна авіакомпанія, що експлуатує надважкі вантажні літаки Ан-124.

Досвід успішної роботи авіакомпанії приніс їй заслужене визнання. Вона першою в Україні отримала сертифікат на право перевезення небезпечних вантажів. Крім того авіакомпанія є призначеним перевізником Уряду України з перевезення вантажів військового та спеціального призначення.

За весь час своєї діяльності Авіакомпанія освоїла понад 10 (десять) типів повітряних суден: Ан-12, Ан-22 «Антей», Ан-26, Ан-70, Ан-74, Ан-124 «Руслан», Ан-225 «Мрія», Ан-140, Ан-148, Ан-158, Ан-178. Джерело [№22] На рисунку 3.1 зображений транспортний варіант Ан-178



Рис.3.1. Транспортний варіант ПС АН-178

Технічний і льотний персонал авіакомпанії має багатий досвід роботи в цивільній авіації, включає в себе висококваліфікованих професіоналів, що підтримує високий рівень послуг безпеку і пунктуальність доставки вантажів по всьому світі навіть на важкодоступні аеродроми і в несприятливих погодних умовах.

Ан-178 — український це літак транспортного характеру з турбореактивними двигунами. Був сконструйований київським ДП «Антонов» на базі пасажирського Ан-158. Створення 2 літака почалося в році, перший політ літака 2 відбувся травня 2015 року.

Нова машина комплексна аналогічною, як і в сім'ї Ан-148, авіонікою та двигунами Д-436-148ФМ. Виробництво літака планується відкрити закордоном, а також організувати на серійному заводі «Антонов».

Ан-178 — середній транспортний літак вантажопідйомністю 18-23 тонн, (три стандартних морських контейнери). Його швидкість становить 850 км/год, висота польоту — 13 км, дальність польоту — 7,5 тис. км. Літак може виконувати як зліт так і посадку з будь-яких аеродромів, у тому числі з основою покриттям, що робить його придатним і для оборони.

Станом на 7 червня 2016 року тривалість випробування літака, він уже виконавець 77 приземлень. Станом на 2020 рік почалося серійне виробництво літака.

Авіакомпанія також виконує чартерні рейси вантажного призначення авіаційним шляхом по всьому світу, а також працює за контрактами з урядовими та громадськими організаціями з перевезення медичних вантажів, тісно співпрацює з ООН та НАТО з доставки термінових вантажів, у тому числі медичного призначення, має допуск до перевезення небезпечних вантажів, спеціалізується на перевезенні великогабаритних вантажів, має дуже гарну обізнаність в перевезення швидкопсувних товарів, а також тварин.

Логістичне управління перевезенням вантажів – це мислення мережею постачань, це означає, що авіакомпанія обслуговує наявний вантажопотік та здійснює заходи щодо його генерації по своїй мережі з урахуванням власних провізних можливостей.

Якщо розглядати логістичну систему підприємства як інтеграцію функціональних підрозділів або інтегроване управління ланцюгом постачань, ланцюгом доставки товару (інтеграція та синхронізація процесів у ланцюгу). Має розглядатися управління ланцюгом доставки вантажу.

Елементом логістичного управління вантажопотоком є управління продажем перевезень. При організації продажу вантажних ємностей окремого рейсу вся ємність, яка продається, розбивається на декілька сегментів:

1) продаж блоку тоннажу. Розрізняють м'який і змішаний та твердий види блоків. Твердий блок – гарантований викуп тоннажу за фіксованою ставкою. Розмір ставки в основному найнижчий. М'який блок – бронювання тоннажу з можливістю повернення його на певний час для виконання рейсу. В якості компенсації перевізнику в разі повернення тоннажу передбачені штрафні санкції.

Змішаний блок – поєднання твердого та м'якого блоків. Продаж тоннажу блоками зазвичай здійснюють агенти. Авіакомпанія отримує

фіксований дохід, який визначається добутком тоннажу на фіксовану тарифну ставку;

2) вільний, або екстраординарний, продаж. Авіакомпанія розміщує в одній з глобальних дистрибутивних систем тоннаж, призначений для вільного продажу та систему тарифів. Агенти бронюють тоннаж для відправок у цій системі і користуються системою тарифів авіакомпанії;

3) власний продаж. Авіаперевізник забезпечує продаж тоннажу з використанням власних можливостей, спираючись на мережу власних представництв.

Щоб визначити доходи від перевезення вантажу застосовують тарифну сітку авіакомпанії. Тариф на перевезення вантажу не залежить від наявності трансферного перевезення. Уразі наявності трансферного перевезення, для розподілу доходу, отриманого за перевезення по всьому маршруту, між рейсами, якими виконується перевезення, використовують методику прорейту: тариф на весь маршрут розподіляють на ділянкові тарифи згідно з прорейтовими коефіцієнтами.

Таким чином, дохід від вантажного завантаження конкретного рейсу визначатиметься як сума добутків ваги окремих категорій фактичного завантаження на ділянкові тарифи. Сумарний дохід по мережі буде визначатися сумою доходів за всіма рейсами за плановий період. Джерело [№ 14 «Організація транспортно-експедиційних послуг всистемі логістичного обслуговування»]

3.2 Розрахунок собівартості та визначення вартості виконання рейсу Київ – Тібурон повітряним судном Ан-178

Отже проведемо розрахунок показників виконання чартерного рейсу з завантаженням медичної допомогою та персоналом Київ – Тібурон повітряним судном Ан - 178.

Вантажозамовником виступає ТОВ «Cargomind» авіакомпанія , що виконує рейс "Antonov Airlines".

Для розрахунків візьмемо наступні льотно-технічні данні літака Ан-178:

- Екіпаж: 5 чоловік
- Вантажопідйомність: 5000 кг
- Довжина: 32,9 м
- Висота: 8 м
- Розмах крила: 28.8 м
- Нормальна злітна маса ЗМ: 23000 кг – 23т
- Арендна плата за користування ПС - 6%
- Страхування - 5%
- Годинна витрата палива у крейсерському режимі $g^{лкр}$, т/год: 2,6
- Середня заробітна плата члена екіпажу, дол./місяць: 9000
- Максимальна злітна маса: 24000 кг – 24т
- Крейсерська швидкість: 480 км/год
- Час набору – зниження висоти $\Delta T^{нв}$, год./рейс: 0,6
- Маса палива у внутрішніх баках: 5500 л
- Максимально допустима швидкість: 540 км/год

Розрахунок буде проводитись за методикою АСМІ, але спочатку потрібно розрахувати рейсові витрати палива.

Розрахуємо рейсові витрати палива за формулою (2.1) :

$$P_{рвп} = 0,5q_{кр}^r \Delta t_{нзв} n_{пос} + r_{кр}^r t^p, (T) \quad (3.1)$$

де $P_{рвп}$ – витрата палива (рейсова) т;

$r_{кр}^r$ – витрата палива в крейсерському режимі (годинна), т/год;

$0,5r_{кр}^r \Delta t_{нзв}$ – додаткова витрата палива на ділянці набору – зниження висоти в порівнянні з витратою при прольоті цієї ділянки на крейсерському режимі;

0,5 – коефіцієнт зростання витрати палива при наборі висоти в порівнянні з крейсерським режимом;

$n_{пос}$ – кількість посадок.

Рейсові витрати S_p на перевезення визначаються без обліку зборів в аеропортах по формулі (3.2) :

$$S_p = C_{лг}^{АСМІ} t_{рейс} + P_{рвп} \Pi_{п}, \quad (3.2)$$

де $C_{лг}^{АСМІ}$ – середня собівартість льотної години розрахована за методикою АСМІ (без авіа паливно мастильних матеріалів), дол./год.;

$\Pi_{п}$ – ціна палива, дол./т;

$t_{рейс}$ – тривалість льотного часу рейсу, год.

Проведемо зрахунок тривалого часу рейсу за формулою (3.3) :

$$t_{рейс} = L_{пл} / V_{рейс}, \quad (3.3)$$

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

$V_{рейс}$ – рейсова швидкість, км/год.;

Беручи до уваги довжину повітряної лінії проведемо розрахунок рейсову швидкість $V_{рейс}$ (3.4):

$$V_{рейс} = L_{пл} / (L_{пл} / V_{кр} + \Delta t_{нзв} n_{пос}), \quad (3.4)$$

$V_{кр}$ – крейсерська швидкість польоту.

Розрахуємо рейсову швидкість польоту за формулою 3.4 :

$$V_{рейс} = 9254 / (9254 / 480 + 1,5) = 447 \text{ км/год.}$$

Із вихідни даних проведемо розрахунок тривалості льотного часу рейсу за формулою 3.3:

$$t_{рейс} = 9254 / 447 = 20 \text{ год.} 7 \text{ хв.}$$

Отже, отримуємо можливість провести розрахунок рейсових витрати палива на рейсі Київ- Тібурон за формулою 3.1:

$$P_{рвп} = 0,5 \times 2,6 \times 0,6 + 2,6 \times 20,7 = 55 \text{ т}$$

Саме розрахунок льотної години по АСМІ $C_{лг}^{АСМІ}$ можемо розкласти на чотири кроки.

1) А – повітряне судно (aircraft) , тобто проводимо розрахунок амортизаційних витрат для ПС, а саме на реновацію планера і двигунів. Цей показник можна визначити по фактичному часу нальотів(годин у рік (Тг)) і нормі амортизації розрахованої з ресурсів літака.

Цей показник візьmemo для Ан-178 за умови розрахунку на 30 років експлуатації чи 6% амортизаційних витрат, від початкової вартості ПС обов'язково входить плата за використання Ан-178 . Саме по фактичним даним використання вантажних ПС країнами СНД річний наліт включає $Tг=465$ годин.

Проведемо розрахунок амортизаційних витрат для ПС на реновацію двигуна і планера за формулою (3.5):

$$A = 0,04 B_{\text{пс}} / T_{\text{г}}, \text{ дол./год.} \quad (3.5)$$

$$A = 0,04 \times 28 \text{млн.} \$ / 465 = 2408 \text{ дол./год.}$$

2)С – екіпаж (crew), це саме потреба в фізичних можливостях персоналу і рівень витрат на заробітну плату інженерного-технічного і льотного персоналу.

Проведемо розрахунок виплат заробітні плати за відрядження на годину річного нальоту за формулою (3.6)

$$k \times 366 \text{ діб} \times 20 \$ / T_{\text{г}} \text{ дол/год.} \quad (3.6)$$

$$5 \times 366 \text{ діб} \times 40 \$ / 465 = 157,4 \text{ дол/год.}$$

де k – це кількість членів екіпажу;

366 – це число передбачає собою кількість діб у році, в якому будуть відбуватися виплати за відрядження; 20 дол. – ставка оплати відрядження саме на одну людину.

Розглянемо фонд оплати праці (ФОП) на льотний і інженерно-технічний склад, задіяний в обслуговуванні даного ПС розрахуємо у середньому за рік беручи до уваги середню заробітну плату члена екіпажа 9000 дол. без ділення на посади в середньому за один рік і порівняємо до однієї години річного нальоту.

Проводячи розрахунок виплати на відрядження беручи до уваги розрахунок на годину річного нальоту за формулою (3.6):

$$5 \times 12 \text{ міс.} \times 9000 \$ / \text{міс.} / 465 \text{ год.} = 1161 \text{ дол./год.}$$

Отже, загальна сума складає 1318,3 дол/год.

3) М – обслуговування (maintenance) , цу необхідні витрати, пов’язані з технічним обслуговуванням (ТО)АН-178, що приходиться на одну льотну годину. Щоб визначення цього показника необхідно прорахувати трудомісткість процесу ТО, виходячи з умови проектного ресурсу по двигуну і планеру . Але фактично таку інформацію зібрати важко, необхідно звернутися до практики експлуатації ПС, виходячі з якої М складає одну третю від А (aircraft) :

$$M = A/3 = 2408/3 = 802,6 \text{ дол./год.}$$

4) і – страхування (insurance) , це сума усіх видів ставок, що виходить на одну льотну годину:

- страхування за шкоду, яку було заподіяну пасажиру ,або багажу;
- страхування за шкоду, яку було заподіяну третім особам
- страхування екіпажу та ін.

Виходячі із вихідних даних страхові платежів візьмемо 5% від первісної вартості ПС. А суму усіх видів ставок, що беруться на одну льотну годину розрахуємо за формулою (3.7):

$$i = 0,05 V_{\text{пс}} / T_{\text{г}} \text{ дол./год.} \quad (3.7)$$

$$i = 0,05 \times 28 \text{ млн.\$/465 год.} = 3010 \text{ дол./год.}$$

Отже, АСМІ складається: $C_{\text{лг}}^{\text{АСМІ}} = A + C + M + i$, дол./год.

Виконуючі розрахунок складової собівартості льотної години за методикою АСМІ можемі підвести підсумок наведений нижче в таблиці 3.2.

**Складовий розрахунок собівартості льотної години за методикою
АСМІ, дол./год. ПС**

Повітряне судно	АН-178
A – aircraft	A =2408
C – crew	C=1318,3
M – maintenance	M=802,6
i – insurance	i =3010

$$A+C+M+I (C_{лп}^{АСМІ})=7538,3$$

Ціну палива візьмемо 793,13 дол./т США (без ПДВ) – це ціна, за якою ввідбуваються поставки авіа паливо у борт повітряного судна авіакомпаній в аеропорту «Бориспіль»Сьогодні використовують авіаційний керосин марки JETA-1. Це реактивне паливо також називають керосином для авіаційних двигунів.

До цього авіаційного керосину використовують досить високі норми контролю. Основнувагу приділяютьстандартам, надають корозійної активності палива і вмісту в ньому води.

З цим пов'язані вимоги до виробника за вказівкою, яка частина продукту пройшла технологічний процес знесірчення (гідроочищення). це майже єдиний продукт, що пред'являються до якого вимоги встановлюються ще до додавання в нього будь-яких присадок.

В основному за допомогою особливих антистатичних присадок зводиться до того , що можливість виникнення статичних потенціалів під час заправки буде мінімальним .

Особливу вагу до авіаційного палива приділяютьобмеженню щодо вмісту води. Визначають його різними способами, а присадки, що видаляють з нафтопродуктів розчинену воду, додаються перед заправкою ПС.

Проведемо розрахунок рейсових витрат S_p за допомогою формули 3.2.

$$S_p = 7538,3 \times 20,7 + 55 \times 793,13 = 199\,664,9 \text{ дол.}$$

Отже, сумарні витрати на перевезення будемо визначати за формулою (3.8):

$$B_p = S_p + S_{ан} + S_{ап}, \quad (3.8)$$

де $S_{ан}$ – аеронавігаційні збори, дол./км;

$S_{ап}$ – аеропортові збори, дол./рейс.

1. Розмір плати (далі – r) за послуги з аеро навігації ПС у повітряному просторі України, пов'язане з забезпеченням організації повітряного руху ОПР на певному маршруті, воно визначається залежно від максимально дозваної злітної маси (далі – МТOW) ПС, це указано у сертифікаті експлуатанта, ортодомічної відстані та одиничної ставки плати (T) розраховується за формулою (3.9):

$$r = t \times n \times p, \quad (3.9)$$

де: r – це розмір плати за послуги ОПР на маршруті;

t – це одинична ставка плати за послуги з ОПР на маршруті;

n – це кількість одиниць обслуговування для такого польоту;

p – ваговий коефіцієнт для відповідного ПС.

Беручи до уваги, що для кожного польоту кількість одиниць обслуговування (n) визначається за формулою (2.10):

$$n = e \times p, \quad (3.10)$$

де: e – це коефіцієнт відстані для повітряного простору України;

p – ваговий коефіцієнт для відповідного ПС.

Визначається коефіцієнт відстані (e) діленням на (100) ортодомічних відстаней в умовах кілометражу між аеродромом вильоту в межах ПП України або точкою входження в ПП України та аеродромом першої посадки в межах ПП України або точкою виходу з ПП України. Для розрахунків береться ортодромічна відстань, яка зменшується на двадцять (20) кілометрів для кожного конкретного зльоту так і для кожної посадки на території України. Ваговий коефіцієнт (p), буде виражений числом із двома десятковими знаками після коми, визначається він як квадратний корінь із частки ділення на п'ятдесят (50) тонн максимальної злітної маси ПС (а саме вметричних тонах, з одним десятковим знаком після коми), яка була вказана у сертифікаті експлуатанта, свідоцтві льотної придатності, інструкції з льотної експлуатації чи іншому рівноцінному офіційному документі будемо проводити розрахунок розраховуємо за формулою (3.11):

$$p = \sqrt{\frac{b}{50}}, \quad (3.11)$$

де b – максимальна злітна маса ПС (MTOW)

Виходячи із наших розрахунків плата за послуги з аеронавігаційного обслуговування ПС на маршруті Київ – Тібурон буде становити 646\$.

Плати за послуги з ОПР в районі аеродрому визначається залежно від MTOW ПС, яка вказана у сертифікаті експлуатанта, свідоцтві льотної придатності, інструкції з льотної експлуатації чи іншому рівноцінному офіційному документі, та одиничної ставки плати (T) за формулою (3.12):

$$P = S \times W, \quad (3.12)$$

де P – розмір плати за послуги з ОПР на підході та в районі аеродрому;

W – це максимальна злітна маса що дозволяється (в тоннах)

S – цеодинична плата (ставка) за послуги з ОПР в районі аеродрому;

Одинична ставка плати (S) за послуги з ОПР в районі аеродрому встановлюємл в розмірі 7,12 євро.

Проведемо розрахунок плати за послуги з ОПР в районі аеродрому за формулою (3.12)

$$P = 7,12\text{EUR} \times 24 = 170,88\text{EUR} = 192,40 \$$$

Проводимо розрахунок загальну суму аеронавігаційних зборів на маршруті по формулі(3.13):

$$S_{\text{ан}} = r + P \quad (3.13)$$

$$S_{\text{ан}} = 646\$ + 192,40\$ = 838\$$$

Аеропортові збори розраховуються, виходячи із системи зборів у даному аеропорті при виконанні міжнародних польотів.

Розмір цієї плати визначається відповідно до світових норм і контролюється міжнародними організаціями – ІСАО, ІАТА, Євроконтролем та друкується в Збірнику аеронавігаційної інформації (АІР) України, який містить всю необхідну аеронавігаційну інформацію для виконання міжнародних польотів та видається у двомовному варіанті англійською та російською мовами. Ці дані дуже важко дістати, тому будемо проводити розрахунки згідно системи тарифів, що діє в межах України.

Згідно офіційних даних збір на зліт-посадку ПС для міжнародних сполучень в аеропорту Бориспіль встановлюють розмірі 11,3 дол. США за кожен тону максимальної злітної маси (далі МЗМ) ПС:

$$S_{\text{ап}}^{\text{зп}}=24 \times 11,3=271 \text{ дол.}$$

Ці дані дають нам можливість провести розрахунки сумарних витрат на рейсі Київ – Тібурон за формулою (3.8): не включаючи аеропортових зборів а саме за обслуговування вантажів:

$$V_p = 199\,664\$ + 271 \$ + 838\$ = 200\,773\$ \quad (3.8)$$

Розрахунки на аеропортові збори за обробку вантажів на рейсі Київ – Тібурон, визначаються беручи до уваги кількість вантажу. Для міжнародних сполучень збір за обслуговування вантажу складає приблизно 38 дол. США в аеропорту Бориспіль за кожну тону праці вантажників. Беручи до уваги катастрофу в Гаїті буде перевозиться 12 тон вантажу, тому аеропортові збори будуть становити 632 \$

Витрати при перевезенні будуть становити:

$$V_p + A_3 = 200\,773\$ + 632 \$ = 201\,405 \$ \text{ (Всього витрат)}$$

Витрати компанії «Cargomind» в частості експедитора будуть складати 6% від загальних витрат і становитимуть: $201\,405 \times 6\% = 12084.3 \$$ за одне таке перевезення.

Витрати Авіакомпанії складають:

$$V_a = 201\,405 - 12084.3 = 189\,321\$$$

Рентабельність візьмемо 25% для авіакомпанії. Для агента рентабельність буде становити близько 5 %

Рентабельність 25% становитиме 47 330\$

Тоді загальні доходи за одне перевезення складуть:

$$V_{\text{зар}} = 201\,405 + 47\,330 = 248\,735\$$$

Доходи ТОВ «Cargomind» будуть: $248\,735 \times 6\% = 14\,924$ за одне перевезення.

Доходи Авіакомпанії будуть: $248\,735 - 14\,924 = 233\,811$ \$ за одне перевезення.

Прибуток ТОВ «Cargomind» становить: $14\,924 - 12\,084 = 2840\$$ за одне перевезення. Прибуток Авіакомпанії становить: $233\,811 - 189\,321 = 44\,490$ \$ за таке одне перевезення.

Беручи до уваги тяжкі наслідки землетрусу ці перевезення будуть здійснюватися 1 раз на місяць протягом року.

Витрати ТОВ «Cargomind» складають: $12\,084 \times 12 = 145\,008\$$ за 12 перевезень.

Доходи ТОВ «Cargomind» складають: $14\,924 \times 12 = 179\,088$ \$ за 12 перевезень.

Прибуток ТОВ «Cargomind» становить: $179\,088 - 145\,008 = 34\,080$ \$ за 12 перевезень.

Витрати Авіакомпанії складають: $189\,321 \times 12 = 2\,271\,852$ \$ за 12 перевезень.

Доходи Авіакомпанії складають: $233\,811 \times 12 = 2\,805\,732$ \$ за 12 перевезень.

Прибуток Авіакомпанії становить: $2\,805\,732 - 2\,271\,852 = 533\,880$ \$ за 12 таких авіа перевезень.

Виходячі з моїх розрахунків можна сформулювати висновки річного чартерного рейсу які зображені в таблиці 3.3.

Підсумки річного виконання чартерного рейсу Київ –Тібурон.

Кількість рейсів за один рік	12
Дохід авіакомпанії, тис.дол.	2 805 732
Дохід «Cargomind», тис.дол	179 088
Прибуток авіакомпанії, тис.дол.	533 880
Прибуток «Cargomind», тис.дол.	34 080
Витрати авіакомпанії, тис.дол.	2 271 852
Витрати «Cargomind», тис.дол	145 008

Як видно з таблиці 3.3 для транспортного експедитора «Cargomind» перевезення є доволі ефективним і приносить прибуток у розмірі 179 088 \$ за 12 таких авіа перевезень. З таблиці видно, що економічні показники ТОВ «Cargomind» значно нижчі від показників авіакомпанії, це тому що як експедитор з перевезень ТОВ «Cargomind» організовує та виконує процес моніторингу перевезення, а також бере на себе відповідальність в документальному аспекті для перевезення, тому відповідає лише за процес доставки. В цілому можна також зробити висновок, що ступінь використання ресурсних затрат - задовільний, компанія може досягати поставлених задач та здатна надавати конкурентоспроможність на ринку авіаційних перевезень.

Одне виключення, що авіакомпанія повинна витратити більше коштів тому, що на заправку ПС, та заробітну плату екіпажу необхідно більше фінансів.

ВИСНОВКИ

КАФЕДРА ОАРП				НАУ.21.06. 43. 001 ПЗ				
Виконав	Осадчий Д.В.			ВИСНОВКИ	Літера	Арк.	Аркушів	
Керівник	Пронь С.В.					Д	78	2
Консульт.	Пронь С.В..				ФТМЛ 275.ОР-204М			
Н.контр.	Герасименко І.М.							
Зав.каф.	Разумова К.М.							

У роботі було запропоновано перевезення і організація медичної допомоги населенню рейсом Київ – Тібурон повітряним судном Ан-178.

В світі транспортно-експедиторські послуги є ключовою та незамінною частиною системи руху товарів, ця система забезпечує безперервне надання численних послугі бере основну участь у тому числі із надання медичної допомоги населенню .

У роботі було запропоновано перевезення і технологія виконання рейсу із наданням медичної допомоги населенню міста Тібурон рейсом Київ – Тібурон повітряним судном Ан-178

У аналітичній частині описана діяльність ТОВ «Cargomind»: етапи доставки вантажів ТОВ «Cargomind» авіаційним транспортом, види діяльності ТОВ «Cargomind», кількість перевезених тон за останні п'ять років.

Також наведені статистичні дані експедитора з перевезень, зокрема доходи, прибутки та витрати за останні п'ять років, за отриманими результатами побудовані графіки.

Також було проведено розрахунок собівартості та вартості виконання рейсу Київ – Тібурон на повітряному судні Ан-178, розраховано доходи та витрати при дванадцяти перевезеннях за рік, тобто по одному перевезенні за місяць.

Наша країна здійснює медичну евакуацію постраждалих та хворих, виконує розвідувальні роботи. Найчастіше це допомога таким країнам 96 Африки як: Судан, Південний Судан, Демократична Республіка Конго, Малі, Сомалі, Кот-Д'Івуар, Гана, Джібуті.

Компанія пропонує повний інформаційний та юридичний супровід вантажу на усіх етапах транспортування до моменту передачі його отримувачу. Міжнародні перевезення включають такі види послуг:

- планування і розробка оптимального маршруту доставки вантажу
- послуги професійних вантажників

- використання спеціальних пакувальних матеріалів, які повністю забезпечують цілісність вантажу

- короткострокове і довгострокове зберігання вантажів на складі або в аеропорті

- виконання перевезень авіаційним, морським транспортом в залежності від характеру і обсягів вантажів, а також, строків доставки і країни призначення

- організація доставки вантажу за принципом «від дверей до дверей»

- митне оформлення особистих речей.

Розгалужена по всьому світу партнерська мережа надає змогу розробляти найкоротший та найбільш вигідний маршрут, і пропонувати оптимальний тариф для транспортування вантажу клієнтам.

Основними напрямками авіаційних вантажоперевезень «Cargomind» є: Середня Азія, Закавказзя, СНД, Країни Східної Азії, Індія, Китай, Тайвань, Гонконг, Японія, Сінгапур і багато інших. Джерело [№14]

ТОВ «Cargomind» співпрацює з такими компаніями:

- Авіакомпанія «Дойче Люфтганза Акцієнгезеллишафт»;

- «Bosch»;

- Авіакомпанія «Turkish Airlines»;

- ТОВ «Hitachi Ltd»;

- Авіакомпанія «Міжнародні Авіалінії України».

У роботі запропоновано перевезення вантажів медичної допомоги населенню до Тібурона чартерним рейсом та проведено розрахунок показників виконання чартерного рейсу на маршруті Київ-Тібурон повітряним судном Ан-178.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. «Офіційний сайт ТОВ «Cargomind». [Електронний ресурс]. – Режим доступу:<https://www.wcaworld.com/directory/members/48507>
2. «Офіційний сайт Державної авіаційної служби України». [Електронний ресурс]. – Режим доступу:<https://avia.gov.ua/pro-nas/mizhnarodna-diyalnist/uchast-u-mizhnarodnih-organizatsiyah/>
- 5.<https://www.radiosvoboda.org/a/aeromedychna-evakuatsiya-helikopter-aviatsiya/31199962.html>
6. «Офіційний сайт авіакомпанії «Antonov Airlines». [Електронний ресурс]. – Режим доступу:<https://www.antonov.com/en>
7. «Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України». [Електронний ресурс]. – Режим доступу:<https://mtu.gov.ua./timeline/Aviatransport.html>.
8. ПОЛОЖЕННЯ про дипломні роботи (проекти) випускників Національного авіаційного університету // – К.: НАУ, 2009. – 72 с.
- 9.[https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%97%D0%B5%D0%BC%D0%BB%D0%B5%D1%82%D1%80%D1%83%D1%81_%D0%BD%D0%B0_%D0%93%D0%B0%D1%97%D1%82%D1%96_\(2021\)](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%97%D0%B5%D0%BC%D0%BB%D0%B5%D1%82%D1%80%D1%83%D1%81_%D0%BD%D0%B0_%D0%93%D0%B0%D1%97%D1%82%D1%96_(2021))
10. «Участь України в Організації Об'єднаних Націй». [Електронний ресурс]. – Режим доступу:<http://www.un.org.ua/ua/oon-v-ukraini/ukraina-ta-oon-70-rokiv-razom>
11. Наказ Міністерства Інфраструктури України Про затвердження Авіаційних правил України «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу» №1239 від 26.11.2018 р. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0141-19>
12. «Транспортно-експедиторська діяльність». [Електронний ресурс]. – Режим доступу:https://pidruchniki.com/14550623/ekonomika/nadannya_transportno-ekspeditorskih_poslug

13. «Транспортно-експедиторські послуги в Україні». [Електронний ресурс]. – Режим доступу:<http://www.visnuk.com.ua/ua/pubs/id/6738>
14. «Організація транспортно-експедиційних послуг всистемі логістичного обслуговування». [Електронний ресурс]. – Режим доступу:<https://studfile.net/preview/5386718/page:5/>.
15. «Транспортно-експедиційне обслуговування. Договір транспортного експедирування». [Електронний ресурс]. – Режим доступу:<https://legalexpert.in.ua/dogovir-transportnogo-ekspediruvannya>
- 16.https://ua.prostopravo.com.ua/prava_biznesu/zed/statti/inkoterms_2010_osnovni_zmini
- 17.<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0761-19>
- 18.<https://kbp.aero/cargoprice/>
- 19.<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0018-01#Text>
- 20.<https://www.aviationmedicine.com/>
- 21.<https://blogs.pravda.com.ua/authors/avakov/60560afdcb6c/>
22. <https://emergency.vnmu.edu.ua/wp-content/uploads/2019/09/%D1%82%D0%B5%D0%BC%D0%B0-2-%D0%B7%D0%B0%D0%BD%D1%8F%D1%82%D1%82%D1%8F-2-%D0%9E%D0%9C%D0%97%D0%92..pdf>
- 23.https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D0%B2%D1%96%D0%B0%D0%BB%D1%96%D0%BD%D1%96%D1%97_%D0%90%D0%BD%D1%82%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%B2%D0%B0
- 24.<https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D0%BD-178>
- 25.https://revolution.allbest.ru/life/00471979_0.html