

Харьков, 1998. – № 1. – С. 58-64.

8. Стеченко, Д.М. Інноваційні форми регіонального розвитку [Текст]: навч. посібник / Д.М. Стеченко. – К.: Вища школа, 2002. – 254 с.

9. Стеченко, Д.М. Управління регіональним розвитком [Текст]: навч. посібник / Д.М. Стеченко – К.: Вища шк., 2000. – 223 с.

10. Гальперіна, Л.П. Створення інноваційно орієнтованої суспільної системи: регіональний аспект [Текст] /Л.П. Гальперіна // Стратегія розвитку України (економіка, соціологія, право) – К.: НАУ, 2004. – Вип. 1-2. – 732 с.

11. Тумусов, Ф.С. Инвестиционный потенциал региона. Теория. Проблемы. Практика. [Текст] / С.Ф. Тумусов. – М.: Экономика, 1999. – 272 с.

УДК 629.73:330.13.(045)

В.О. Миронюк

РИЗИКИ УПРАВЛІННЯ ПАРКОМ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН АВІАКОМПАНІЇ

Идентифіковано основні ризики управління парком повітряних суден авіакомпанії

Идентифицированы основные риски управления парком воздушных судов авиакомпаний

Airline's aircraft fleet management basic risks are identified

Постановка проблеми. Управління парком повітряних суден авіакомпанії, зокрема введення та виведення повітряних суден в (з) парк (-у) повітряних суден та його експлуатація, пов'язане з низкою ризиків, які потрібно ідентифікувати для підвищення ефективності управління парком ПС авіакомпанії.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Окремі ризики, які виникають при введенні та виведенні повітряних суден в (з) парк (-у) та його експлуатації, досліджувались Полом Кларком [1], Стівеном Холловеєм [2], Джорджем Радноті [3], та були інкорпоровані автором в економіко-математичну модель генерування стратегічних альтернатив парку повітряних суден авіакомпанії [4].

Невирішена раніше частина загальної проблеми. Комплексно ризики управління парком повітряних суден авіакомпанії до сьогодняшнього дня не були ідентифіковані.

Мета статті. Ідентифікувати ризики управління парком повітряних суден авіакомпанії.

Вклад основного матеріалу. Для підвищення ефективності управління парком ПС авіакомпанії ідентифіковано основні ризики, які виникають при введенні та виведенні ПС в (з) парк (-у) та його експлуатації:

1. Ризик зміни відсоткової ставки, за якою авіакомпанія залучає позиковий капітал для введення та/або виведення ПС в (з) парк (-у), його

експлуатації та надання послуг, пов'язаних з парком ПС, іншим суб'єктам підприємницької діяльності.

2. Ризик зміни тарифів на регулярні та/або чартерні авіап перевезення пасажирів (різними класами), багажу, вантажів і пошти (різними способами – з використанням контейнерів, палет, насипом).

3. Ризик зміни пасажирської, вантажної, загальної перевізної здатності та/або загрузки ПС в парку авіакомпанії (в кріслах, тоннах, м³), ризик появи конкурентів на маршрутах, по яким авіакомпанія здійснює рейси.

4. Ризик зміни попиту на пасажирські, вантажні, поштові авіап перевезення регулярними та/або чартерними рейсами на окремому маршруті та на мережі маршрутів.

5. Ризик зміни частоти регулярних та/або чартерних рейсів на окремому маршруті та на мережі маршрутів.

6. Ризик зміни кількості та/або напрямів маршрутів, по яких здійснюються регулярні та/або чартерні рейси.

7. Ризик збільшення з плином часу ваги пустого ПС.

8. Ризик зміни тарифів, витрат, кількості і структури, попиту на послуги, пов'язані з парком, які авіакомпанія надає іншим СПД, пропозиції і цін на ресурси, необхідні для надання послуг.

9. Ризик зміни пропозиції та витрат на придбання конкретних типів ПС та авіаційних двигунів за твердими контрактами на первинному та вторинному ринках, витрат на модифікацію (дообладнання стандартної комплектації відповідно до потреб авіакомпанії), витрат на доставку придбаного ПС в аеропорт (країну) базування авіакомпанії, податків (ПДВ, ввізне мито і т.д.), які сплачуються при придбанні та ввезенні придбаного ПС в країну реєстрації авіакомпанії, витрат на проведення сертифікації типу (якщо даний тип ПС не сертифікований в країні реєстрації авіакомпанії-експлуатанта), витрат на реєстрацію придбаного ПС в країні реєстрації авіакомпанії-експлуатанта, витрат на придбання опціону американського типу на придбання ПС, витрат на придбання опціону європейського типу на придбання ПС, витрат на введення ПС у випадку оренди ПС за умовами ACML (Aircraft, Crew, Maintenance), Damp Leasing, Dry Leasing, Operational Leasing, Financial Leasing, витрат на введення ПС після повернення з важких чеків, витрат на повернення ПС з оренди, а також ризик зміни пропозиції та витрат на придбання запасних частин, обладнання та інфраструктури, необхідних для експлуатації парку ПС.

10. Ризик зміни попиту та доходів від продажу ПС, доходів від утилізації ПС власними силами або іншим підприємством-партнером, доходів від передачі ПС в оренду за умовами ACML (Aircraft, Crew, Maintenance), Damp Leasing, Dry Leasing, Operational Leasing, Financial Leasing, та також ризик зміни попиту та доходів від продажу запасних частин, обладнання та інфраструктури, необхідних для експлуатації парку

ПС.

11. Ризик зміни рейсових, льотних, для виконання наземних маневрів, для набору висоти, для заходу на посадку, для авіаманевру, досягнення резервного аеродрому відстані, часу та швидкості кожного окремого регулярного та чартерного рейсу.

12. Ризик зміни кількості авіаційного пального та ПММ, необхідних для виконання наземних маневрів, набору висоти, польоту на крейсерській висоті, заходу на посадку, виконання авіаманевру, досягнення резервного аеродрому, а також ризик зміни щільності та цін на авіаційне пальне та ПММ.

13. Ризик зміни витрат на оплату праці екіпажу, витрат на страхування фюзеляжу та двигунів ПС, екіпажів, відповідальності перед пасажирами і третіми особами, персоналу з ТО, витрат на технічне обслуговування фюзеляжів і двигунів, витрати на амортизацію ПС, двигунів, іншого обладнання ПС, обладнання та інфраструктури, задіяних в ТО, зборів за посадку ПС, зборів за аеронавігаційне обслуговування, витрат на аеронавігаційне обслуговування на маршруті органами УПР, витрат на реєстрацію ПС, витрат на харчування та перебування екіпажів протягом рейсів та під час перебування поза аеропортом (країною) базування авіакомпанії, витрат на початкове та періодичне навчання екіпажів, витрат на нарахування на ФЗП екіпажів та персоналу з ТО, витрат на забезпечення обмундируванням екіпажів та персоналу з ТО, витрат на обслуговування ПС в аеропортах відправлення та призначення (збір за зліт-посадку за надання злітно-посадкової смуги, світлотехнічне, орнітологічне та протипожежне забезпечення аеродрому, наземне штурманське забезпечення, за аеронавігаційне обслуговування в районі аеродрому за обслуговування ПС при заході на посадку на аеродром на етапах зниження для посадки, заходу на посадку, посадки та руління до місця стоянки, а також при вильоті з аеродрому на етапах руління з місця стоянки, зльоту, набору висоти та виходу на повітряну трасу, збір за забезпечення авіаційної безпеки за здійснення пропускового та внутрішньооб'єктного режиму в аеропорту, охорону та досмотр пасажирів, багажу, вантажу, ПС та екіпажів, збір за понаднормативну стоянку за надання місця стоянки ПС на аеродромі, збір за користування аеровокзалом за обслуговування в аеровокзалі пасажирів, плата за обробку вантажів і пошти, включаючи зважування та маркування, сортування на складі та оформлення документації, комплектування по рейсам, короткочасне зберігання, навантаження/розвантаження в ПС і в/з склади (-ів), транспортування до ПС і назад, плата за посадку або висадку пасажирів за надання персоналу та технічних засобів для забезпечення посадки або висадки пасажирів в/з ПС, плата за доставку пасажирів за надання персоналу та транспортних засобів для доставки пасажирів до/від ПС, плата за забезпечення бортхарчуванням, зокрема прийом та вивантаження з борта ПС знімного обладнання та бортового посуду,

утилізацію відходів та санітарну обробку обладнання та посуду, передачу та завантаження бортхарчування на борт ПС, плата за спеціальне обслуговування пасажирів при обслуговуванні пасажирів в приміщеннях для особливо важливих осіб, бізнес-центрах та інших спеціальних приміщеннях, плата за додаткові послуги з авіаційної безпеки, зокрема за охорону ПС, за персональний супровід пасажирів, багажу, вантажів та пошти, за доставку зброї, плата за штурманське забезпечення польотів, зокрема надання екіпажу навігаційних послуг, за складання флайт-планів за маршрутом польотів, за оренду збірників аеронавігаційної інформації та радіонавігаційних карт, за розрахунок потрібної кількості авіаПММ з врахуванням, плата за передпольотний медогляд членів екіпажу ПС, плата за доставку екіпажу включаючи надання персоналу та транспортних засобів для доставки екіпажу від/до будь-якого типу ПС на території аеропорту, плата за забезпечення авіаПММ, а саме за надання комплексу послуг з забезпечення ПС, включаючи організацію забезпечення авіаПММ, зберігання та аналіз якості авіаПММ, прийом та видачу авіаПММ, надання персоналу та технічних засобів для заправки ПС авіаПММ, плата за тимчасову стоянку на аеродромі, а саме за надання місця для стоянки ПС на одну добу або на одну годину за типами ПС, плата за стоянку в ангарі - за надання місця для стоянки ПС в ангарі, плата за буксирування ПС, плата за внутрішнє прибирання ПС, плата за обслуговування санвузлів, плата за заправку ПС водою, плата за очищення ПС від снігу та льоду, плата за заправку авіадвигунів маслом, плата за заправку ПС киснем і т.д., збір за метеозабезпечення).

14. Ризик зміни сили та напрямку вітру, температури повітря, атмосферного тиску в аеропортах відправлення, призначення, резервних, на маршруті, а також висоти над рівнем моря аеропортів відправлення, призначення, резервних, а також авіаційних трас, по яким виконуються регулярні та чартерні рейси.

15. Ризик зміни кількості операційних днів і годин, протягом яких можлива експлуатація ПС, зміни режиму роботи аеропортів відправлення, призначення, резервних, зміни тривалості технічного обслуговування до та після рейсу, А-, В-, С-, D-чеків, зміни максимальної тривалості роботи льотних екіпажів, стюардів, технічного персоналу, зміни тривалості інших виробничих і бізнес-процесів на етапах введення, виведення ПС в (з) парк (-у) та його експлуатації.

16. Ризик зміни попиту і/або пропозиції на льотні екіпажі й/або стюардів, персонал з ТО.

17. Ризики збільшення кількості рейсових годин та/або льотних циклів, а також кількості людино-годин, потрібних для ТО ПС в залежності від певної кількості рейсових годин та/або льотних циклів.

18. Закриття або зменшення пропускної спроможності аеропортів та органів УПР, зміна їх техніко-економічних характеристик.

19. Виробничі ризики авіакомпанії, пов'язані з несправністю ПС,

двигунів, обладнання, інфраструктури, виникнення несприятливих погодних умов, звільнення або захворювання членів екіпажу, персоналу з ТО і т.д., внаслідок чого скасовуються та/або затримуються та/або збільшується тривалість рейсів та ТО ПС.

20. Ризик вступу або виходу авіакомпанії в альянси, угоди code-sharing і т.п.

21. Ризик зміни законодавства щодо окремих аспектів управління парком ПС, зокрема які стосуються посилення вимог до екологічної ефективності ПС, та виробничо-господарської діяльності СПД взагалі.

22. Ризик виникнення політичної та економічної нестабільності, воєнних конфліктів та загрози терористичних актів і т.п.

23. Ризик зміни курсів валют, в яких авіакомпанія отримує доходи та несе витрати, пов'язані з парком ПС, та інші.

Висновки. Ідентифіковано основні ризики, які виникають при введенні, виведенні ПС в (з) парк (-у) ПС авіакомпанії та його експлуатації.

ЛІТЕРАТУРА

1. Paul Clark. Buying the big jets: fleet planning for airlines [Text] / Paul Clark. - Ashgate Publishing, Ltd., 2007. - 246 p.

2. Stephen Holloway. Straight and level: practical airline economics [Text] / Stephen Holloway. - Ashgate Publishing, Ltd., 2003. - 631 p.

3. George Radnoti. Profit strategies for air transportation [Text] / George Radnoti. - McGraw-Hill Companies, Inc., 2002. - 516 p.

4. Миронюк В.О. Організаційно-економічний механізм управління парком повітряних суден авіакомпанії [Текст] / Миронюк В.О. // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури. - К.: НАУ, 2009. - № 21. - С. 207-212.

УДК 656.71.003 (045)

Ю.А. Паламарчук, О. І. Ковтун

РОЛЬ ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТНОГО ТЕРМІНАЛУ В ІНФРАСТРУКТУРІ АЕРОПОРТУ

Розглянуто роль і місце пасажирського терміналу в загальній схемі надання авіатранспортних послуг. Аеропорт визначено як місце взаємодії трьох основних складових частин повітряної транспортної системи. Запропоновано поділ пасажирського терміналу аеропорту на дві складові частин, а саме: „вільну” та „чисту” зони.

Рассмотрена роль и место пассажирского терминала в общей схеме предоставления авиатранспортных услуг. Аэропорт определяется как место взаимодействия трех основных составных частей воздушной транспортной