

АНАЛІЗ РЕСУРСНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ

МАРУСИЧ Оксана Володимирівна,
аспірантка кафедри економічної кібернетики,
Інститут економіки та менеджменту Національного авіаційного університету

Метою статті є огляд ресурсних складових авіаційного транспорту та оцінка ролі і ресурсних основ діяльності авіакомпанії. Проаналізовано ефективність використання матеріальних, трудових, інформаційних та інших ресурсів авіакомпанії.

Ключові слова: авіаційний транспортний комплекс, внутрішні та зовнішні ресурси, виробничі фонди, експлуатаційна собівартість, ефективність використання ресурсів.

У сучасних умовах проходить процес інтеграції вітчизняної авіації до єдиного неба Європи. Розвиток ринкових відносин в Україні спричинив руйнування галузевої системи управління повітряним транспортом. Цей процес був необхідний і закономірний, проте первинний ефект виявився різко негативним – зросла кількість аварійних ситуацій, їх тяжкість, зменшилися обсяги перевезень і випуск парку повітряних суден тощо. Авіапідприємства прагнуть знайти вихід із такого становища, зменшуючи свої витрати і не знижуючи якості пропонованих послуг.

У зв'язку з цим, для авіакомпаній, важливо підвищити ефективність власного ресурсного забезпечення. Розв'язання проблеми ресурсного забезпечення авіакомпаній неможливе без належних методологічних рішень та концептуальних підходів до її вирішення.

Теоретичними та практичними аспектами організаційно-технічного забезпечення авіаційного транспорту, в тому числі авіакомпаній, займалися такі вітчизняні та зарубіжні дослідники, як В.Г. Афанасьєв, Р. Барлоу, Є.Ю. Бачурін, Д.В. Борисенко, С. Дьорман, В.Т. Єлагін, В.М. Загоруйко, В.Г. Коба, Е.В. Костроміна, Ю.Ф. Кулаєв, В.А. Кулик, О.М. Ложачевська, В.В. Мова, А.М. Новікова, М. Нуралдін, В.Н. Панченко, В.О. Рибалкін, І.П. Садловська, Р.М. Салімов, Є.М. Сич, О.А. Тамаргазін, Л.Хантер, В.І. Щелкунов, Г.М. Юн, М.Х. Яхін, Л.А. Яценко та ін.

Повітряний транспортний комплекс необхідно розглядати як комплексну багатогранну систему, що забезпечує потреби населення в перевезеннях, систему, що використовує внутрішні та споживає зовнішні ресурси; як велику складну організаційну систему, що характеризується ієрархічною структурою, наявністю складних взаємозалежних підсистем. Ця система дуже динамічна, функціонування її багато в чому носить стохастичний характер, ряд параметрів мають досить високий ступінь невизначеності, що впливає на вірогідність прогнозів і якість планування.

У класичному виді експлуатація транспорту розглядається як комплексна система, що складається з трьох підсистем: комерційної та технічної експлуатації, і підсистеми управління експлуатацією (рис. 1) [3].

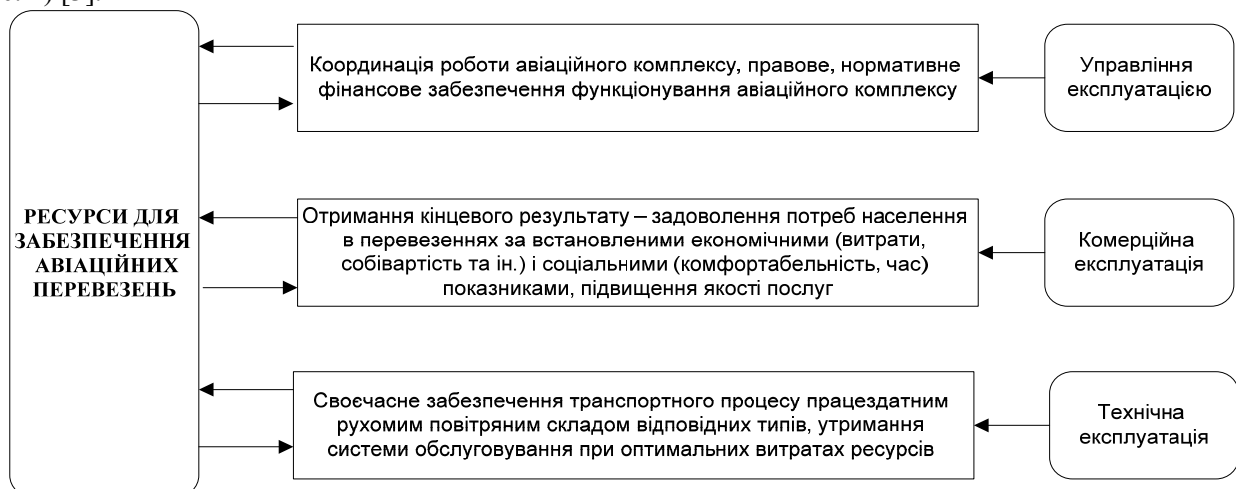


Рис. 1. Структура експлуатації повітряного транспорту і основні задачі її підсистем

Кожна з цих підсистем має свої функціональні задачі, для виконання яких необхідні відповідні ресурси.

Аналізуючи ті визначення, які дають поняттю «ресурс» ряд провідних економічних дослідників, необхідно відзначити, зокрема, Б. Райсберга, Л. Лозовского та Е. Стародубцеву [4, с. 292], а також В.Василенко [5, С. 82-83], які ресурси визначають, як «...засоби, можливості, цінності, запаси фірми, джерела її прибутків, які забезпечують стабільну роботу фірми по основним видам її діяльності і отримання прибутку». В економічній енциклопедії дані наступні визначення: ресурси (від франц. *ressource* – допоміжний засіб) – основні елементи виробничого потенціалу, які має в розпорядженні система і які використовуються для досягнення цілей економічного розвитку; ресурси фірми (організації) – ресурси, що забезпечують стабільну та ефективну роботу фірми (організації) [1, с. 206-208]. У сучасній українській енциклопедії дано таке визначення: ресурси – цінності, засоби, можливості, грошові засоби, джерела засобів доходів, є фактором внутрішніх резервів економічного розвитку організації за умови їх ефективного використання, що дозволяє забезпечити не тільки потреби організації, але й суспільства [4, с. 71].

А. Копилов в [3, с. 5] під стратегічними ресурсами підприємства розуміє сукупність внутрішніх характеристик самого підприємства, в першу чергу, його людських ресурсів, рівня їх використання, зовнішніх по відношенню до нього соціально-економічних та організаційних факторів, що дозволяє створювати товар чи послугу, яка за своїми цінними та якісними показниками найбільш прийнятна для споживачів.

Необхідно відзначити різницю між поняттями «ресурс» та «фактор виробництва», яка полягає в тому, що окремі види ресурсів можуть бути лише потенційно, в майбутньому, залучені до виробничого процесу, тоді як фактори виробництва вже є учасниками виробничого процесу. У ряді наукових джерел [2, 5] ресурси поділяють за чинниками виробництва, за рівнем відновлення та за їх потенційною участю у виробництві.

Важливим та першочерговим завданням аналізу виробничо-господарської діяльності підприємства є класифікація наявних в нього ресурсів. Різноманітність видів ресурсів достатньо широка. Уявлення про види ресурсів, як і саме поняття ресурсів, постійно змінюється.

Види ресурсів за їхнім походженням можуть зводитися в групи або класи. Видові класифікації необхідні для доцільної діяльності. Так в теорії і практиці менеджменту і економіки цитується західна модель 5M's: Manpower Люди; Money Гроші; Methods Методи; Materials Матеріали; Machines Машини. Дана модель, не будучи вичерпною, представляється цілком прийнятною для розуміння управління організаціями (рис. 2).

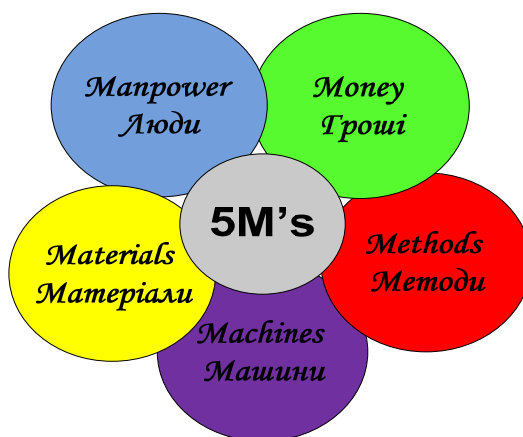


Рис. 2. Модель 5M's

Проте в різних областях діяльності і в різних професіях комплекси ресурсів можуть бути різними. Так аналіз ресурсовикористання на підприємствах промислового комплексу, автомобільного, залізничного та повітряного показують, що, в першу чергу, необхідно приділити увагу матеріальним, трудовим, інформаційним та фінансовим ресурсам.

Матеріальні ресурси. Функціонування повітряного транспорту як системи процесів виробництва передбачає наявність засобів виробництва, що включають засоби праці, предмети праці та працю людини. Засоби й предмети праці виступають на підприємствах як виробничі фонди (основні й оборотні) і забезпечують можливість виконання пасажирських перевезень. Тому відповідно до визначення ресурсів основні і оборотні фонди є матеріальними ресурсами підприємств повітряного транспорту.

Основні фонди — це матеріально-технічні цінності, що діють в натуральній формі протягом тривалого періоду часу і що втрачають свою вартість частинами (у вигляді амортизаційних відрахувань).

Окрім основних фондів, в діяльності авіапідприємств використовуються оборотні фонди (матеріали, паливо, запасні частини і інші предмети), які в процесі виробництва споживаються повністю в процесі одного виробничого циклу. Їх вартість повністю (а не по частинах) включається у виробничі витрати.

Склад основних та оборотних фондів можна класифікувати за різноманітними ознаками. Найбільш поширеними є класифікації за технологічними та функціональними ознаками. Перша дає можливість класифікувати основні та оборотні фонди за їх місцем у виробництві та роллю, яку вони відіграють у виробничих процесах. В Україні ці класифікаційні групи встановлені нормативно для усіх галузей господарства, в тому числі для транспорту.

Треба зазначити, що у ринкових умовах поняття основних фондів дещо розширюється. До основних фондів (основного капіталу) відносять також землю, цінні папери (акції, облигації, векселі), інтелектуальну власність. До останньої належать: патенти, свідоцтва, ноу-хау, фірмові знаки і т. ін. Всі ці грошові, матеріальні та інтелектуальні ресурси створюють основу статутних фондів підприємств, фірм, акціонерних товариств і організацій. Але зважаючи на ту роль, яку відіграють технології в розвитку авіакомпанії, інтелектуальні ресурси ми будемо розглядати як окремий вид ресурсу.

В авіакомпаніях основні фонди поділяються на виробничі та невиробничі.

Виробничі основні фонди функціонують у сфері матеріального виробництва, неодноразово беруть участь в процесі виробництва, зношуються поступово, а їх вартість переноситься на готовий продукт (у цивільній авіації це може бути частина перевізної операції у вигляді літако-вильоту, відправленого пасажера, пас.км. і так далі) частинами у міру використання. Поповнюються основні виробничі фонди за рахунок фондоутворюючих інвестицій (капітальних вкладень).

Невиробничі основні фонди — житлові будинки, дитячі і спортивні установи, інші об'єкти культурно-побутового призначення. На відміну від виробничих фондів, вони не беруть участь в процесі перевезень і не переносять своєї вартості на транспортну продукцію або її окрему операцію. Вартість їх зникає в процесі споживання. Фонд відшкодування для цих фондів у авіаційних підприємств не створюється, а відтворюються вони за рахунок національного доходу. Зростання невиробничих фондів свідчить про зростання добробуту працівників авіапідприємств, їх матеріального і культурного рівня. В умовах переходу до ринкової економіки основні фонди — головна передумова, що забезпечує зростання і ефективність функціонування всіх авіапідприємств.

Відомо, що в основних фондах втілена найбільш важлива частина матеріальних ресурсів суспільства. На повітряному транспорті основні фонди є найбільш вагомою частиною виробничих фондів. У цивільній авіації на них припадає 80-90 % усіх виробничих фондів. Основні фонди України на кінець 2011 року склали 1406 млрд. грн., з них на транспорт припадає 156,3 млрд. грн. Частка авіаційного транспорту в основних фондах складає 1,89 млрд. грн., або 1,21 % від загального об'єму транспортних фондів.

По видовій класифікації, що діє, основні виробничі фонди авіапідприємств діляться на наступні групи:

- земельні ділянки і об'єкти природокористування, що належать авіапідприємствам на правах власності;
- будівлі (виробничо-технічні, службові і ін.);
- споруди (об'єкти, які безпосередньо обслуговують польоти, стернові дороги і так далі);
- передавальні пристрої (електромережі, тепломережі);
- машини і устаткування;
- вимірювальні і регулюючі прилади;
- обчислювальна техніка;
- транспортні засоби;
- інструменти і пристосування вартістю вище 50 мінімальних розмірів;
- оплата праці;
- виробничий і господарський інвентар;
- внутрішньогосподарчі дороги.

Співвідношення окремих груп основних фондів в їх загальному об'ємі представляє видову (виробничу) структуру основних фондів.

Будівлі, споруди і інвентар відносяться до пасивної частини основних фондів, а машини, транспортні засоби і устаткування — до активної частини.

Видова структура основних виробничих фондів неоднакова на різних авіапідприємствах, наприклад, в аеропортах найбільшу частку складає пасивна частина (до 90 %), а в авіакомпаніях, як правило, переважає активна частина, оскільки вартість літакового парку вельми велика, в порівнянні з нерухомими об'єктами, якими володіють в основному малі авіакомпанії.

Структура основних виробничих фондів авіакомпанії має наступний вигляд:

- виробничі будівлі – 9,6 %;
- споруди та передаточні пристрої – 16,5 %;
- машини та обладнання – 14,9 %;
- транспортні засоби – 58 %, у тому числі повітряні судна – 52,7 %;
- інструменти та інші основні фонди – 1,0 %.

Наведені дані свідчать, що в авіакомпаніях більше 50 % припадає на активну частину основних фондів (літаки, гелікоптери, авіаційні двигуни).

В цілому по галузі цивільної авіації частка активної частини фондів складає приблизно 55 %, в інших транспортних галузях вона нижча.

Оскільки більшу половину виробничих фондів становить повітряний флот, детальніше розглянемо його структуру.

Так в структурі авіаційного транспорту можна виділити 3 основних напрями використання авіаційної техніки:

- повітряний транспорт, який використовується для задоволення суспільних потреб;
- авіація загального призначення (задоволення індивідуальних потреб);
- військова авіація.

В авіації загального призначення можна виділити наступні складові:

- ділова авіація (28 %)
- особистий (індивідуальний) транспорт (23 %)
- повітряне таксі і оренда (20 %)
- спорт (5 %)
- авіація спеціального призначення (5 %)

Світовий повітряний флот авіації загального призначення складає 87 % усіх повітряних суден. Це сотні тисяч суден - 217000 (2010 р.), 700 тисяч пілотів, 5000 аеропортів і посадкових майданчиків, додатково до комерційних аеропортів. Наліт годин авіації загального призначення в чотири рази більший, ніж в комерційній авіації, а споживання палива складає лише 6% від палива авіації (рис. 3).

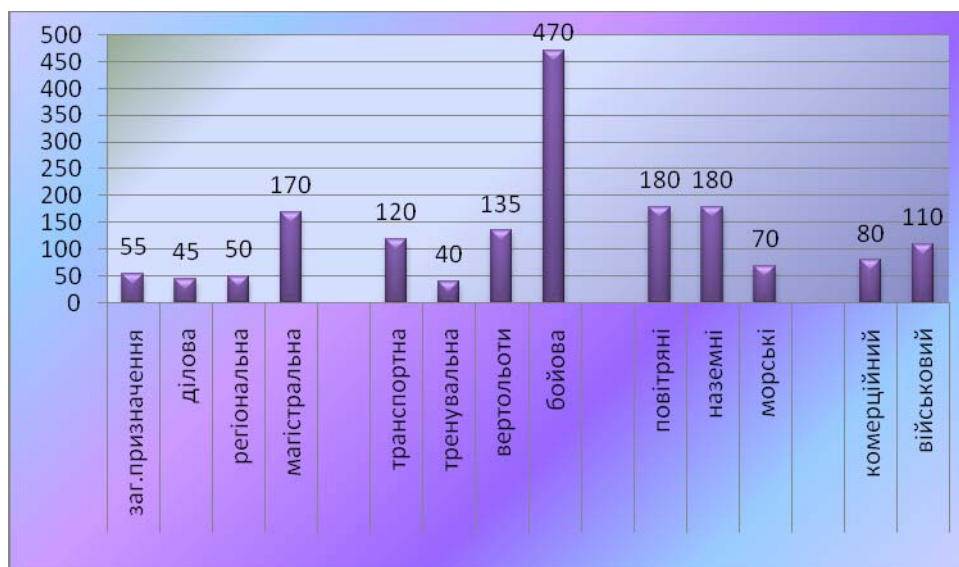


Рис.3. Світовий авіаційний ринок: 1988-2010, млрд.дол.
(крім країн Варшавського договору, Китаю і балістичних ракет)

В Україні сьогодні дуже гостро стоять проблеми як відновлення транспортних засобів практично в усіх видах транспорту, так і оновлення інфраструктури (не розширення, а оновлення) на новій технічній основі і з пріоритетним напрямом на задоволення потреб споживачів.

Так вік світового флоту в 1971 році оцінювався в п'ять років, в 1986 – в 10 років, в 1990 – близько 12 років, в 2008 році близько 15 років. Частка АП по технічних причинах (тільки корозія і зношеність конструкції) в п'ятиріччя 1971-1979 складала 21,4 %, в наступний відрізок 1979-1983 – вже 38,7 % (рис.4).

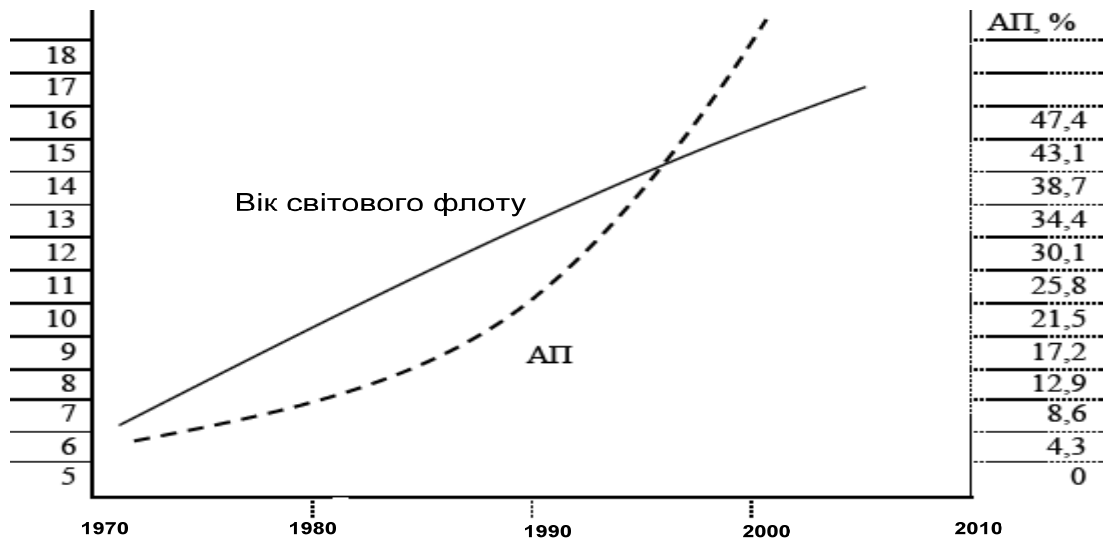


Рис.4. Частка авіаційних надзвичайних подій (АП) в залежності від старіння авіатехніки: щороку старіння повітряного судна додає 4,3% АП. (апроксимована експертиза)

Ситуація в Україні мало чим відрізняється. За підрахунками ступінь зношеності повітряних суден досягає 70%. Моральне старіння і фізичне спрацювання літако-моторного парку робить цивільну авіацію України неконкурентоспроможною на зовнішньому ринку авіаперевезень, а у поєднанні з високим рівнем тарифів вона програє залізничному та автомобільному транспорту на внутрішньому ринку.

На початку 90-х років Україна мала 37 аеропортів і у її розпорядженні залишалося понад тисячу літаків колишнього СРСР. Але сконструйовані і виготовлені у 60-70-х роках, на той час вони вже відпрацювали 70-80 % свого ресурсу та строків експлуатації. Їх придатність до експлуатації складала менше 40 %.

Враховуючи, що основна частка пасажирських перевезень на місцевих повітряних лініях здійснюються на літаках АН-24 та Як-40 і виходячи з терміну відпрацювання призначеного ресурсу, вже з 2003 року відчуватиметься дефіцит повітряних суден цього класу, а до 2010 року в Україні для пасажирських авіаперевезень буде списаний майже весь парк літаків, як неефективний в експлуатації, морально та фізично застарілий. Існуючі способи поповнення основних фондів та штучне продовження термінів експлуатації авіаційної техніки не можуть вирішити проблему якісного оновлення основного капіталу авіапідприємств.

Крім того процес морального старіння і фізичного спрацювання літако-моторного парку тісно пов'язаний з рівнем паливної ефективності.

Паливна складова в собівартості авіатранспортної продукції складає 40-60 % і стає основним чинником ціноутворення на послуги повітряного транспорту.

Так аналіз тенденцій і проблем розвитку повітряного транспорту показує, що різкі зміни цін на нафту і авіаційне паливо сильно впливають на витрати авіакомпаній.

Зважаючи на значне збільшення цін на нафту в 1979 р. собівартість перевезень різко зросла в 1980 р., при цьому витрати на паливо складали майже 29 % загальних витрат регулярних авіакомпаній. Частка витрат на авіаційні пальні і змащувальні матеріали серед загальних експлуатаційних витрат варіюється разом з цінами на пальне. За відсутності обмежень короткострокові варіанти варіації цін на пальне матимуть безпосередній вплив на питомі витрати, що чинять тиск на авіакомпанії у пошуках альтернативних заходів скорочення витрат або відшкодування цих витрат за рахунок пасажирів за допомогою вищих тарифів.

Паливна ефективність. Вдосконалення авіаційної техніки у напрямі підвищення ефективності не вичерпує систему численних досліджень і виявлення резервів паливної ефективності. Найоптимістичніші експертизи і прогнози з багатьох джерел, які були вивчені, дають усереднені дані про резерви паливної ефективності в найближчі десятиліття, табл. 1. Представлена картина не є оптимістичною. По суті, ці оцінки дають можливість сказати, що паливна ефективність може бути збільшена максимум в два рази, що відбулося в авіації за останні сорок років. І це все.

Резерви паливної ефективності повітряного транспорту

Резерви паливної ефективності повітряного транспорту	%
Оптимізація режимів польоту	6
Раціоналізація мережі авіаліній	10
Автоматизація управління ПС	16
Оптимізація структури повітряного простору і УВС	18
Оптимізація техобслуговування	25
Оптимізація управління комерційним завантаженням	35
Паливна оптимізація існуючого напрямку виготовлення двигунів	15
Оптимізація існуючого напрямку літакобудування	15
Нові літаки і двигуни	60

Таким чином, проблеми матеріально-технічного забезпечення цивільної авіації були та залишаються такими ж складними, як і в інших складових транспортної системи держави.

Трудові ресурси. Трудові ресурси (кадри) підприємства — це сукупність працівників різних професійно-кваліфікаційних груп, зайнятих на підприємстві, що становлять його обліковий склад, тобто прийняті на роботу, зв'язану як з основною, так і неосновною його діяльністю.

У типовій структурі персоналу авіакомпанії, що склалася в світовій практиці повітряного транспорту, виділяють наступні складові за кількістю персоналу: льотна — 10 %, технічна — 25 %, комерційна — 50%, адміністрування — 15 % (Табл. 2) [6].

Таблиця 2

Оргструктура персоналу авіакомпанії

	Зарубіжна	Українська
Льотний	10	35
Авіа технічний	25	40
Комерційний	50	15
Фінансовий	5	2
Адміністративний	10	8
Разом	100	100

Як бачимо з таблиці організаційна структура персоналу авіакомпанії України дещо по кількісному складу відрізняється від зарубіжної. У національній авіакомпанії більша частина персоналу припадає на льотний та авіаційний склад, тобто на персонал, що безпосередньо задіяний в процесі перевезень. Зарубіжні авіакомпанії більшу частину свого прибутку отримують від неавіаційної діяльності. Це підтверджується і даними: на комерційний персонал припадає половина трудових ресурсів. В українській авіакомпанії така структура склалася внаслідок того, використовується застаріла техніка, яка вимагає великих затрат праці на обслуговування та ремонт; законодавство країни не сприяє розвитку неавіаційної діяльності.

Також важливим чинником виступає і якісний склад персоналу, його рівень підготовки, професійність. Зважаючи на низький рівень заробітної плати, спостерігається проблема з оновленням інтелектуальних ресурсів авіакомплексу (молодий конструктор одержує 600-1000 грн. на місяць). Низький рівень зарплати стає причиною відтоку кадрів. Аналогічна картина з льотчиками-випробувачами, зарплатня яких в АНТК ім. Антонова становить у кращому разі 1000 дол. США на місяць. Авіакомпанії з країн Південно-Східної Азії та Близького Сходу пропонують зарплату в 5000-10000 дол. США за значно простішу роботу пілотам на комерційних рейсах.

В умовах ринкової економіки поступово змінюється механізм визначення рівня оплати праці. Серед чинників, що надають найбільшу дію на рівень оплати праці, головними є динаміка виробничих витрат і продуктивності праці, а також об'єм очікуваного прибутку.

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

Рівень продуктивності праці характеризується двома показниками:

- вироблення продукції або різних транспортних послуг за одиницю часу (прямий показник);
- трудомісткість продукції, що виготовляється, або транспортних послуг (обернений показник).

Важливим етапом аналітичної роботи на всіх авіапідприємствах є пошук резервів продуктивності праці. Під резервами зростання продуктивності праці розуміються невикористані можливості економії живої і уречевленої праці.

У вітчизняній практиці набула поширення наступна класифікація резервів підвищення продуктивності праці:

1. Підвищення технічного рівня виробництва.
2. Поліпшення організації виробництва і праці.
3. Зміна зовнішніх умов виробництва.
4. Структурні зміни у виробництві (наприклад, збільшення частки міжнародних польотів).

Інформаційні ресурси. Інформаційному забезпеченню діяльності авіапідприємств в останні роки приділяється значна увага, як основи управління проектами, менеджменту та маркетингу. Поняття «інформаційні ресурси» появилось в 1960-х роках. У дослідженнях під інформаційними ресурсами розуміють системи даних, знань, зафіксованих на різноманітних носіях, а також у вигляді програмного продукту, алгоритмів і моделей.

До інформаційних ресурсів авіакомпанії відносять:

- технічні ноу-хау;
- нові технології;
- результати наукових досліджень;
- знання в області маркетингу і менеджменту;
- знання національної економіки, політики і культури, особливостей ділового середовища (законодавство, державне регулювання, сучасна ділова практика, традиції, методи роботи на ринку).

Фінансові ресурси. Авіапідприємства мають в своєму розпорядженні грошові кошти, необхідні для покупки матеріалів, палива, запасних частин, розрахунків з іншими організаціями. Ці засоби складають фонди звернення. Сукупність виробничих оборотних фондів і фондів звернення складають оборотні кошти авіапідприємств. За джерелами формування оборотні кошти діляться на власні і позикові. Власні засоби — це засоби, що постійно знаходяться у розпорядженні підприємства і формуються за рахунок власних ресурсів. До позикових оборотних коштів відносяться кредити банків, кредиторська заборгованість та інші пасиви.

Для оцінки ефективності використання авіапідприємствами оборотних коштів можуть бути використані наступні показники:

- кількість оборотів, що здійснюються оборотними коштами протягом певного періоду часу;
- тривалість одного обороту в днях;
- об'єм транспортної роботи (відправка пасажирів і так далі) на 1 грн оборотних коштів;
- сума оборотних коштів на 1 грн доходів авіапідприємства.

Ефективність використання матеріальних, трудових, інформаційних та інших ресурсів відображається зростанням або зменшенням витрат фінансових ресурсів. Висновки про ефективність використання фінансових ресурсів (і, отже, про ефективність фінансової діяльності авіапідприємства) можна отримати співставленням досягнутого результату господарської діяльності — прибутку (доходу) — з сумою фінансових ресурсів, що були в розпорядженні авіапідприємства за певний період.

Літературний аналіз по джерелам індустріально розвинутих країн свідчить, що проблема ресурсозабезпечення при експлуатації повітряного транспорту в першу чергу повинна вирішуватись за рахунок удосконалення конструкції технічних засобів і впровадження нових технологічних процесів при технічному обслуговуванні і ремонті, застосування сучасних засобів управління рухом, а також наукового забезпечення управління виробництвом. Сучасний досвід підвищення ефективності виробництва на підприємствах промислового комплексу та транспорту свідчить про те, що успіх може бути досягнутий лише при системному підході до мінімізації витрат матеріальних, трудових, інформаційних та фінансових та інших ресурсів.

ДЖЕРЕЛА ТА ЛІТЕРАТУРА

1. Бланк А. И. Управление формированием капитала [Текст] / А.И. Бланк. – К. : Ника – Центр, Эльга, 2002. – 512 с.
2. Кузнецов Е. С. Управление технической эксплуатацией автомобилей / Е. С. Кузнецов. – М. : Транспорт, 1990. – 272 с.
3. Левковець П. Р. Системна ефективність на транспорті. Методи, моделі і стратегії / П. Р. Левковець, Ю. М. Гедз, О. В. Канарчук, Г. Л. Кришан, М. Д. Сендак; під редакцією П. Р. Левковця. – К. : НТУ, ІЕБТ, 2002. – 216 с.

4. Панченко В.Н. Механізм відтворення та підвищення віддачі основного капіталу авіапідприємств / В. Н. Панченко. – К. : Фенікс, 2002 – 364 с.
5. Пересада А. А. Управління інвестиційним процесом / А. А. Пересада. – К. : Лібра, 2002 – 472 с.
6. Сич С. М. Інноваційно – інвестиційний розвиток залізничного транспорту / С. М. Сич, В. П. Лячук. – К. .: Логос, 2002. – 256 с.

Марусич О. В. Анализ ресурсного обеспечения авиационного транспортного комплекса / Институт экономики и менеджмента Национального авиационного университета

Целью статьи является обзор ресурсных составляющих авиационного транспорта и оценка роли и ресурсных основ деятельности авиакомпании. Проанализирована эффективность использования материальных, трудовых, информационных и других ресурсов авиакомпании.

Ключевые слова: авиационный транспортный комплекс, внутренние и внешние ресурсы, производственные фонды, эксплуатационная себестоимость, эффективность использования ресурсов.

Marusych O.V. Analysis of resource supply of air transport sector / Institute of Economy and Management of the National Aviation University

The purpose of this article is review resource components of air transport and assessment the role and resource bases of the airline. Analyzed efficiency of material, labor, information and other resources of the airline.

Keywords: air transport complex, internal and external resources, business assets, operating costs, efficiency of resource use.