

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
КАФЕДРА ОРГАНІЗАЦІЇ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ

Завідувач кафедри

_____ Д.О.

Шевчук

“ _____ ” _____ 2020 р.

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

(ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА)

ВИПУСКНИКА ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ «МАГІСТР»

Тема: Методи раціональної організації змішаних перевезень

Виконавець: Євменцев Дмитро Олексійович _____

Керівник: Вовк Володимир Григорович _____

Консультанти з окремих розділів пояснювальної записки:

Аналітична частина Вовк В.Г. _____

Проектна частина Вовк В.Г. _____

Нормоконтролер: Девеянко Тамара Антонівна _____

Київ 2020

НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет Транспорту, менеджменту і логістики

Кафедра Організації авіаційних перевезень

Спеціальність 275 «Транспортні технології (на повітряному транспорті)»

ОПП: «Організація перевезень і управління на транспорті (повітряному)»

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри

_____ Д.О. Шевчук

«_____» _____ 2020

р.

ЗАВДАННЯ

на виконання кваліфікаційної роботи

Євменцева Дмитра Олексійовича

(прізвище, ім'я, по батькові випускника в родовому відмінку) 1. Тема кваліфікаційної роботи «Раціональні методи організації змішаних перевезень» затверджена наказом ректора від «__16__» __жовтня__ 2020 р. No 2026/ст

2. Термін виконання: з 05.10.2019 по 11.12.2019р.,

3. Вихідні дані до проекту: дані щодо міжнародних перевезень вантажів, дані про перевезення вантажів змішаними перевозками, класифікація транспортних перевезень, термінові вантажі. 4. Зміст пояснювальної записки: статистична інформація щодо розвитку змішаних перевезень вантажів, моделі перевезення вантажу різними видами транспорту.

5. Перелік обов'язкового графічного (ілюстративного) матеріалу: графічне представлення статистичних данни вантажних перевезень. Графічне представлення та порівняння статистичних даних наведених у аналітичній частині.

6. Календарний план-графік

№	Завдання	Термін виконання	Відмітка про виконання
1.	Збір та обробка статистичної інформації	05.10.2020-09.10.2020	Виконано
2.	Написання теоретичної частини	10.10.2020-17.10.2020	Виконано
3.	Написання аналітичної частини	17.10.2020-24.10.2020	Виконано
4.	Написання проектної частини	25.10.2020-01.12.2020	Виконано
5.	Написання вступу та висновків	02.12.2020-06.12.2020	Виконано
6.	Оформлення пояснювальної записки	07.12.2020-10.12.2020	Виконано

7. Консультанти з окремих розділів

Розділ	Консультант (посада, П.І.Б.)	Дата, підпис	
		Завдання видав	Завдання прийняв
Теоретична частина			
Аналітична частина			
Проектна частина			

8. Дата видачі завдання: « 05 » 10 _____ 2020 р

Керівник дипломного проекту _____ Вовк В.Г.

Завдання прийняв до виконання _____ Євменцев Д.О.

РЕФЕРАТ

Пояснювальна записка до дипломної роботи «Методи раціональної організації змішаних перевезень» складається з 90 сторінок, містить 17 рисунки, 8 таблиць, 31 літературне джерело.

ПІДПРИЄМСТВО, ЗМІШАНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ, ВАНТАЖІ, МЕТОДИ РАЦІОНАЛЬНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ ЗМІШАНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ.

Метою роботи є раціональна організація доставки термінових вантажів за допомогою змішаних перевезень. Для досягнення поставленої мети у роботі необхідно виконати низку завдань:

- описати сутність та структуру авіаційних та змішаних перевезень;
- дослідити організацію доставки термінових вантажів;
- визначити проблематику та постановку завдання;
- навести цільову та функціональну складову організації доставки вантажів за допомогою змішаних перевезень;
- запропонувати раціональні аспекти організації доставки вантажів за допомогою мультимодальних перевезень;
- розробити метод організації доставки вантажів за допомогою змішаних перевезень;
- навести структуру організації доставки вантажів за допомогою безпілотної авіації;
- провести порівняння методів організації доставки термінових вантажів за допомогою змішаних перевезень.

Об'єкт дослідження є перевезення вантажів.

Предмет дослідження є процес раціональної організації доставки термінових вантажів за допомогою змішаних типів перевезення.

Методи дослідження. Методологічну і теоретичну основу дослідження склали категорії і принципи науки і техніки, праці вітчизняних і зарубіжних науковців, програмістів. У своєму дослідженні автор застосовує системний, структурно-функціональний методи аналізу.

Практичне значення одержаних результатів. Використання розробленої моделі дасть можливість підвищити роботу менеджерів з організації доставки термінових вантажів на підприємстві, а тим самим знизить кількість часу витраченого на складання маршруту та розрахунку витрат на перевезення та підвищить якість роботи менеджерів з перевезення на підприємстві за допомогою БПЛА.

Особистий внесок. Автором висвітлено та порівняно методи організації змішаних перевезень, щодо завдання у межах дипломної роботи.

Результати роботи. Матеріали дипломного проекту можуть сприяти раціональному розрахунку методів перевезення вантажів, як при внутрішньому перевезенні, так і при міжнародному.

Побудова єдиної автоматизованої логістичної системи, що є головним завданням, яке в рамках розвитку процесів інформатизації вирішує кожне сучасне підприємство.

ЗМІСТ

ВСТУП	7
1. ТЕОРЕТИЧНА ЧАСТИНА	10
1.1. Поняття міжнародних авіаційних перевезень вантажів	10
1.2. Проблеми і перспективи розвитку міжнародних авіаційних	16
1.3. Експорт української авіаційних послуг	26
1.4. Нормативно правова база авіаперевезень	30
2. АНАЛІТИЧНА ЧАСТИНА	36
2.1. Міжнародні організації що регулюють діяльність повітряного транспорт	36
2.2. Методи оцінки ефективності системи управління міжнародними авіаційними	39
2.3. Оцінка ефективності авіаційного транспортування	47
2.4. Двосторонні договори в галузі повітряних перевезень	50
3. ПРОЕКТНА ЧАСТИНА	53
3.1. Управління процесом авіаційних перевезень на міжнародному ринку	53
3.2. Умови перевезення вантажу	59
3.3. Рациональні методи організації авіаційних перевезень	64
3.4. Сучасний стан логістичної компанії “Asuda” та організація перевезень компанії	79
ВИСНОВКИ	83
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	88
ДОДАТКИ	91

ВСТУП

Кафедра ОАП				НАУ. 20. 10.64. 001 ПЗ			
Виконав	Євменцев Д.О.			ВСТУП	Літер а	Арку ш	Аркушів
Керівник	Вовк В.Г.					Д 7	4
Консульт	Вовк В.Г.				ФТМЛІ 275 ОП-201М		
Н.Контр.	Дерев'янка Т.А.						

Повітряний транспорт – одна з найдинамічнішим галузей світового господарства, яка з кожним роком посідає міцніші позиції у світовій транспортній системі. На сьогодні у світі нараховують понад 1300 авіакомпаній. У середньому за рік авіатранспорт перевозить 1, 5 млрд осіб. Міжнародні авіаперевезення забезпечують понад 470 перевізників, із них 250 здійснюють регулярні міжнародні рейси. Обслуговують міжнародні авіаперевезення більш ніж 1 тис. аеропортів, з них 650 – регулярні міжнародні рейси. До найзначніших авіакомпаній світу за кількістю перевезень пасажирів належать американські «Дельта ейрлайнз», «Пен Америкен», «Юнайтед», французька «Ейр Франс», німецька «Люфтганза», британська «Брітіш ейрвейз».

Актуальність теми полягає в тому, що авіаперевезення в міжнародному масштабі є дуже розвиненим, актуальним та зручним. Понад 50% існуючого парку літаків належить 20 великим авіаперевізникам, 40% із них припадає на першу десятку. Основними компаніями авіаперевізників є “Юнайтед Аерлайнз”, “Делта”, “Америкен Аерлайнз”. Українська авіаційна транспортна система знаходиться на шляху інтеграції до загальноєвропейської. Для упровадження в Україні програми “Єдиного європейського неба” приведено у відповідність із стандартами Євроконтролю систему стягнення аеронавігаційних зборів, автоматизовано всі районні центри управління повітряним рухом. Інтеграція у Спільний авіаційний простір, що передбачає адаптацію системи економічного регулювання авіаційних перевезень до європейського законодавства, є сьогодні одним із пріоритетів розвитку галузі.

Актуальність дослідження. На сучасному етапі переходу до ринкових відносин виникає потреба прискореного розвитку виробничої інфраструктури, зокрема транспорту, що забезпечує надійне перевезення матеріальних ресурсів. В умовах конкурентної боротьби рівень попиту на транспортні послуги визначається якістю сервісу, оскільки його підвищення дозволяє

збільшити ефективність виробництва і відповідно доходи колективів підприємств, що користуються такими послугами.

У процесі здійснення зовнішньоекономічної діяльності підприємства виникає необхідність здійснення складного і специфічного комплексу авіаційних операцій, пов'язаного з переміщенням величезних мас різноманітних товарів на значні відстані зі сфери виробництва в сферу споживання.

Головне завдання системи управління міжнародними авіаційними операціями підприємства є підвищення ефективності її функціонування за рахунок подальшої оптимізації її структури, широкого застосування сучасних організаційних форм і технологій, удосконалення правових норм і підвищення ролі керівних органів системи, які повніше відповідатимуть вимогам ринку послуг.

Метою роботи є дослідження теоретичних та практичних аспектів, обґрунтування практичних рекомендацій щодо удосконалення міжнародних змішаних перевезень вантажів на підприємстві.

Поставлена мета дослідження обумовила необхідність вирішення таких **завдань**:

- 1) дослідити поняття міжнародних змішаних перевезень вантажів;
- 2) дослідити методи оцінки ефективності системи управління міжнародними змішаними транспортними операціями;
- 3) проаналізувати розрахунки та способи змішеного перевезення вантажу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми розвитку і удосконалення міжнародних змішаних перевезень вантажів розглядали у своїх працях такі науковці: Бондарев С.І., Маруніч В.С., Шморгун Л.Г., Мирошніченко Л.В., Вельможин О.В., Гудков В.О., Перебийніс В.І., Болдирева Л.М., Перебийніс О.В., Яновицька А.В., Каспоруk О.С., Пасічник О.М., Охота В.О., Панчук В.О., Козіна К.Г. та ін..

Об'єкт та предмет дослідження. Об'єктом роботи є змішані перевезення. Предметом виступає метод раціональної організації змішаних перевезень за рахунок авіації та інших видів транспорту.

Методи дослідження. Методологічну і теоретичну основу дослідження склали категорії і принципи науки і техніки, праці вітчизняних і зарубіжних науковців, програмістів.

Практичне значення одержаних результатів. Одержані результати допоможуть при раціональному плануванні та розрахунках кращого методу змішаних (мультиmodalьних) перевезень різноманітних вантажів, як при внутрішньому, так і при міжнародному перевезенні.

Особистий внесок. Автором висвітлено та порівняно приклади різного сполучення транспорту, що дає краще зрозуміти організацію змішаних перевезень.

Результати роботи. Матеріали дипломного проекту можуть сприяти розробці нових методів раціонального планування змішаних перевезень вантажів за участю авіатранспорту. Також для побудова єдиної автоматизованої логістичної системи, що є головним завданням, яке в рамках розвитку процесів інформатизації вирішує кожне сучасне підприємство.

Структура роботи. Структуру роботи складають: вступ, три розділи, висновки, список використаних джерел, додаток. Загальний обсяг роботи становить 90 сторінки.

1. ТЕОРЕТИЧНА ЧАСТИНА

Кафедра ОАП				НАУ. 20.10.64. 100 ПЗ				
Виконав	Євменцев Д.О.			1. ТЕОРЕТИЧНА ЧАСТИНА	Літера	Арк уш	Аркушів	
Керівни к	Вовк В.Г.					Д	11	26
Консуль т	Вовк В.Г.							
Н.Контр.	Дерев'янюк Т.А				ФТМЛ 275 ОП-201М			

1.1. Поняття міжнародних авіаційних перевезень вантажів

Повітряний транспорт є однією з найбільш швидко і динамічно розвинутих галузей світового господарства і з кожним роком займає усе більш міцні позиції в загальносвітовій транспортній системі.

Основними учасниками на повітряному транспорті є: держави в особі їхніх урядів і авіаційних адміністрацій, авіакомпанії й авіапідприємства, аеропорти, турфірми й інші організації — агенти авіакомпаній із продажу авіаперевезень, організації — партнери авіакомпаній і аеропортів по обслуговуванню літаків, пасажирів і відправників вантажу (паливозаправочні фірми, організації, що представляють технічне і комерційне обслуговування і харчування, автотранспортні фірми, готелі й інші обслуговуючі організації). Мережа міжнародних перевезень у даний час охоплює кілька географічних регіонів і більш 150 держав світу.

Деякі авіакомпанії мають в аеропортах свої термінали для автобусів, що виконують трансфер безкоштовно. Для комплексного обслуговування пасажирів бізнес-туризму ряд авіакомпаній вводять особливий режим обслуговування за принципом елітних класів.[1]

Міжнародні авіаційні перевезення є важливим видом зовнішньоекономічної діяльності. Товар не може бути доставлений з однієї країни до іншої без використання авіаційних засобів; при цьому, природно, вартість товару зростає. Нині обсяг міжнародних перевезень такий великий, а авіаційні операції настільки складні, що існує необхідність у встановленні єдиних правил і норми. Актуальність зведення національних норм у єдину систему стандартів підкреслюється ще й тим, що у світі створено, по суті, єдину авіаційну систему, яка охоплює, принаймні, території розвинутих країн Європи, Північної Америки і багатьох інших регіонів.

Один із видів міжнародного регулювання авіап перевезень – створення пулів, що об'єднують авіакомпанії, які діють на певних міжнародних маршрутах.

Оскільки повітряний транспорт займає міцні позиції у світовій транспортній системі, виникла потреба у його загальносвітовій координації та регулюванні. Цим займаються міжнародні авіаційні організації ICAO та IATA. (див. Додаток 4) ICAO – Міжнародна організація цивільної авіації (International Civil Aviation Organization), котра об'єднує 183 держави світу. IATA – Міжнародна асоціація повітряного транспорту (International Air of Transport Association), що об'єднує міжнародні авіакомпанії (створена у 1919 р.). Головна функція IATA – упорядкування міжнародних комерційних авіасполучень, запровадження єдиних правил і процедур, узгодження тарифів на міжнародні пасажирські авіап перевезення. Туристичні агенції беруть участь в IATA через її спеціальне відділення – Міжнародну мережу агентів авіакомпаній (International Travel Agents Network – ITAN), а також міжнародні організації цивільних аеропортів.[1]

Міжнародним вважається перевезення, що здійснюється між двома чи більшою кількістю держав. Міжнародні перевезення вантажів забезпечуються морським, річковим, залізничним, повітряним, автомобільним, трубопровідним транспортом.

Експорт авіаційних послуг – це надання міжнародних повітряних послуг національним перевізником при перетинанні вантажем державного кордону країни або під час перевезення вантажів іноземних вантажовласників.

Імпорт авіаційних послуг – це надання на комерційній основі іноземними фірмами вітчизняним економічним одиницям послуги з імпорту товарів до митного кордону, де вони оцінюються за умовами CIF, з переміщення імпорту товарів між різними пунктами за кордоном відповідно до доручення національної організації з міжнародних перевезень вітчизняних пасажирів іноземними транспортними засобами.

Міжнародний транспорт - це послуги всіх видів транспорту з переміщення предмета транспортної операції, що надаються резидентами однієї країни резидентам іншої країни. Спектр транспортних послуг широкий.
[2]

Послуги класифікуються залежно від:

- 1) виду транспорту: водний (морський, річковий); наземний (залізничний, автомобільний); повітряний (авіаційний); космічний; трубопровідний;
- 2) предмета транспортної операції (вантаж, пасажир, багаж);
- 3) транспортної характеристики товару: сухий (вугілля, руда), насипний (зерно, цемент), штучний, наливний (нафта, рослинні олії);
- 4) періодичності перевезення (регулярні і нерегулярні);
- 5) порядку проходження кордону (перевантажувальні і без перевантажувальні);
- 6) виду транспортно-технологічної системи (контейнерна, поромна, ліхтерна й ін.);
- 7) виду повідомлення (пряме, непряме та ін.);
- 8) географічних районів перевезення (міждержавні, міжконтинентальні).

4. Транспортні послуги залежать від факторів розвитку ринкової економіки.

У процесі здійснення міжнародних економічних зв'язків транспорт забезпечує переміщення вантажів, пасажирів і багажу, яке і становить предмет міжнародної транспортної операції. Процес доставки товару в міжнародній торгівлі включає:

- 1) перевезення товару всередині країни-експортера до прикордонного пункту або порту даної країни;
- 2) перевезення товару від прикордонного пункту (порту) країни-імпортера до пункту його споживання всередині країни;

3) транзитну (через треті країни) або морське перевезення, якщо країна-експортер і країна-імпортер товару не мають спільного кордону.

Міжнародні транспортні послуги продаються і купуються на міжнародних транспортних ринках, які різняться в залежності від видів транспорту, перевезених вантажів, а також регіональних особливостей. Міжнародні повідомлення можуть бути прямі (безперевантажувальних), змішані (з використанням двох і більше видів транспорту), прямі змішані (з використанням різних видів транспорту, але за єдиними транспортними документами). [3]

Міжнародні послуги включають не тільки безпосередньо перевозочну діяльність, але і цілий ряд супутніх операцій (доставка вантажу до найближчого вантажного терміналу - порту, залізничного вузла і т.д.; погрузка, перевантаження, вивантаження перевезених товарів або багажу; тимчасове зберігання в проміжних пунктах, переоформлення документів, а іноді і страхування).

У міжнародному процесі беруть участь фірма-власник вантажу та фірми-перевізники, які укладають між собою договір перевезення. Крім вантажовласників у транспортних операціях беруть участь фірмистивідори (оператори вантажних терміналів), з якими укладається договір обслуговування, і фірми-експедитори (у деяких країнах експедитори називаються фрахтовими агентами, комісіонерами, брокерами і т.д.).

Сучасн мережа та структура транспортних перевезень склалися в процесі світового економічного розвитку і міжнародного поділу праці, вони, в свою чергу, дуже сильно впливають на зазначені процеси. Загальна тенденція полягає в тому, що міжнародні перевезення вантажів ростуть повільніше, ніж міжнародна торгівля, оскільки обсяги перевозиться сировини, особливо нафти, ростуть незначно або не ростуть зовсім, а матеріаломістке виробництво переміщається до джерел сировини. [4]

Міжнародна інфраструктура, включаючи авіаційні термінали, найчастіше за все створюється за рахунок держави і ним контролюється. Наявність приватних залізниць і автомобільних доріг не суперечить загальному правилу. Однак авіаційні засоби, як правило, перебувають у приватній власності, а на ринку послуг оперують майже виключно приватні компанії. До цього слід додати, що міжнародні перевезення та міжнародні авіаційні шляхи не відокремлені від внутрішніх і одні й ті ж авіаційні фірми можуть займатися і внутрішніми і міжнародними перевезеннями.

Дорога, море, залізниця та повітря - це чотири способи імпорту та експорту вантажів (Рис.1)

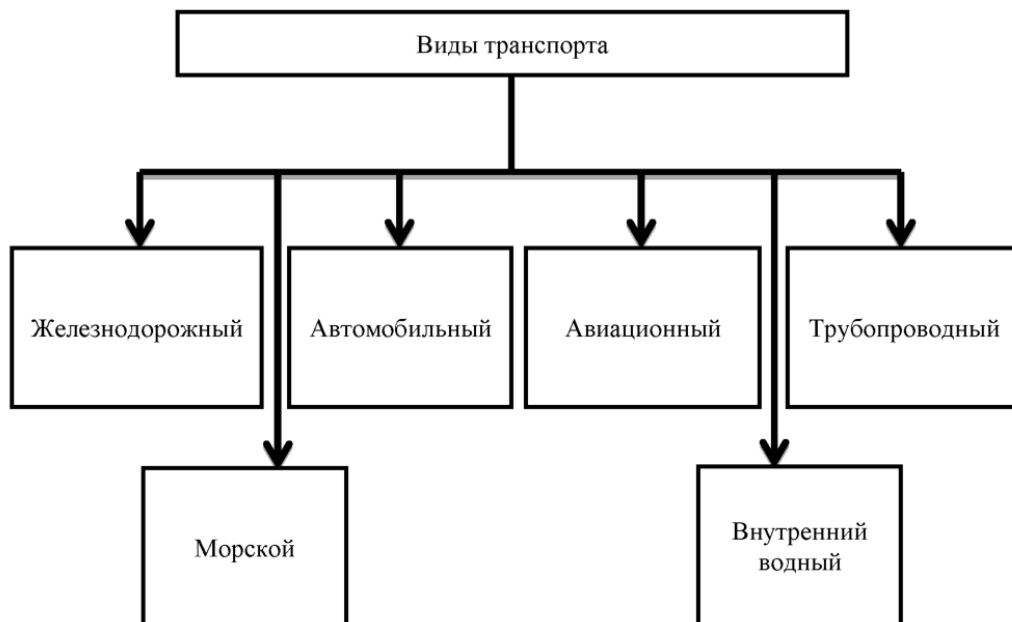


Рис 1.1 Види транспортування вантажів

Повітряний транспорт надає численні переваги для міжнародної торгівлі залежно від вимог. До переваг використання повітряного транспорту можна віднести:

- 1) постачання товарів швидко на великі відстані;
- 2) забезпечує високий рівень безпеки для чутливих предметів;
- 3) використовується для широкого кола товарів
- 4) Однак існують такі ризики:

- повітряний транспорт може передбачати більші витрати, ніж інші варіанти, і не підходить для всіх товарів;
 - рейси можуть бути з затримкою або анульованими;
 - обкладання податками в кожному аеропорту;
- 1) доплати за паливо та валюту зазвичай додаються до витрат на перевезення вантажів;
 - 2) для транспортування від аеропорту до кінцевого пункту може знадобитися додатковий транспорт.

Здійснення перевезень вантажів за допомогою повітряного транспорту регулюється Повітряним кодексом України. Транспортування вантажу здійснюють на основі укладання договорів. За договором перевізник зобов'язується доставити вантаж у пункт призначення і видати його вантажоодержувачу, а вантажоодержувач зобов'язується оплатити повітряне перевезення. При чартерних повітряних перевезеннях укладається договір про фрахтування повітряного судна, за яким фрахтівник надає фрахтувальнику за оплату одне або кілька повітряних суден, або частину повітряного судна для перевезення вантажу. [5]

Якщо підприємству потрібно транспортувати великі обсяги, але немає необхідності швидкої доставки, товар можна транспортувати морським шляхом.

Питання, що пов'язані з міжнародними транспортними перевезеннями являються одними з найскладніших у сфері комерційного права. Будь-які перевезення товарів – це справа, що пов'язана з ризиком. Перевізники завжди прагнули максимально обмежити свою відповідальність. З іншого боку, вантажовідправники мають договірні зобов'язання перед своїми покупцями і теж прагнуть зменшити ризик втрати або псування перевезених товарів.

Можливо вирішити дані проблеми допомогло б страхування, але перевізник, розуміючи, що товар застрахований, може поводитися менш обережно, ніж під час перевезення незастрахованого товару. Ризик, таким

чином, збільшується, а вартість страховки, що частково залежить від ступеня можливості виникнення страхової події, зростає. Ускладненням проблеми може бути те, що страхова компанія може намагатися уникати сплати страховки. В даних умовах необхідним стає втручання держави в даний конфлікт. Коли перевезення міжнародні, недостатньо втручання тільки однієї держави. [5]

1.2. Проблеми і перспективи розвитку міжнародних авіаційних перевезень

Повітряний транспорт – це вид транспорту, де як транспортний засіб для перевезення пасажирів, пошти і вантажів використовуються повітряні судна важчі за повітря – насамперед літаки та вертольоти (гвинтокрили). Такий вид транспорту є найшвидшим але-й найдорожчим.

Люди вперше почали літати на повітряних кулях і відкрили добу польотів 5 червня 1783 на аеростаті, а дещо пізніше на дирижаблях з двигунами. Але найбільш широко для перевезення людей , а також у військових цілях, використовуються літаки.

З винаходом бензинового мдвигуна братии Райт у 1903 здійснили перший керований політ, що підштовхнуло розвиток літакобудування. Перший віський реактивний літак Мессершміт (див.також реактивний двигун) було створено 1939 року, був створений перший надзвуковий пасажирський літак Конкорд.

Проблема удосконалення державного регулювання у сфері міждержавних авіаційних перевезень та забезпечення зовнішньоекономічної діяльності в організаційно-правовому аспекті з позиції об'єктивного аналізу є дуже актуальною. Водночас вирішення цієї проблеми важливе для формування державної політики й з погляду потреб теорії та практики

державного регулювання, які необхідно збагатити системою наукових принципів, методів і форм розв'язання ключових завдань розвитку й удосконалення системи та узагальнення наявного досвіду. [5]

Таблиця 1.1

Обсяги перевезення вантажів різними видами транспорту за 2012- 2016**рр.**

Вид транспорту	Перевезено вантажів,млн. т				
	2012	2013	2014	2015	2016
Залізничний	457,5	441,8	387,0	350,0	344,1
Автомобільний	179,0	183,5	178,4	147,3	166,9
Водний	7,8	6,3	6,0	6,4	6,7
Трубопровідний	128,4	125,9	99,7	97,2	106,7
Авіаційний	0,1	0,1	0,1	0,1	0,07

Всі держави світу зацікавлені в ефективному регулюванні не тільки внутрішніх авіаційних перевезень, а й міжнародних. Характерною рисою правового регулювання у сфері міжнародних перевезень є те, що основні питання перевезень вирішуються міжнародними угодами, в яких визначаються умови міжнародних перевезень пасажирів і вантажів. Україна прагне підвищити темпи свого економічного розвитку і є учасником багатьох транспортних конвенцій.

Основними причинами, що стримують розвиток міжнародних авіаційних перевезень у сфері зовнішньоекономічної діяльності України, є: невпорядкованість системи державного регулювання, особливо правового, щодо контролю на кордоні та справляння зборів; висока вартість послуг, що надаються митними брокерами, контрольними службами й транспортними терміналами; численні бюрократичні перепони при оформленні міжнародних перевезень; низька швидкість доставки пасажирів і вантажів; несприятлива криміногенна обстановка; брак комплексного, зокрема інформаційного обслуговування на шляху здійснення міжнародних перевезень; недостатність,

а на окремих напрямках і відсутність комплексу нормативно-правових актів, що регулюють міжнародні перевезення та їх обслуговування.

Також існує гостра необхідність у розробленні нормативних документів, що дозволили би спростити процедури планування та організації авіаційних перевезень на території України.

Проблеми розвитку транспортного комплексу, зокрема повітряного пов'язані з реформуванням інших галузей, оскільки обсяги продукції, промисловості, сільського господарства, будівництва та торгівлі переважно і визначають завантаженість транспортної системи. Сьогодні, на території України, сформувався цілий комплекс тіньових послуг, які надаються при нелегальних перевезеннях звичайних товарів, а також заборонених речовин та продукції. З приводу даної проблеми в Україні досить неефективно діє законодавство. [6]

Для підвищення рівня реалізації повітряного потенціалу України необхідні:

- участь України в розробці загальної стратегії розвитку мережі міжнародних повітряних коридорів, що проходять за європейськими й азійськими напрямками, в рамках формування нових транзитних магістралей континентального значення;
- державна підтримка транзитних проєктів України на міжнародній арені, формування вигідних для України міжнародних альянсів;
- сприяння реалізації інвестиційних проєктів, у тому числі міжнародних, спрямованих на розвиток транзитних перевезень;
- подальший розвиток логістичних технологій, інформаційних систем, всієї інфраструктури транзитних перевезень з метою прискорення доставки транзитних вантажів, забезпечення гарантій їх збереження, загального підвищення якості сервісу;

- технічна модернізація і вдосконалення економічних режимів у повітряних транзитних коридорах, що проходять через повітряний простір України;
- стимулювання створення українських мультимодальних транзитних операторів;
- розробка економічних механізмів залучення суб'єктів України і приватних інвесторів до реалізації проектів, спрямованих на використання транзитного потенціалу;
- розробка за участю суб'єктів України проектів створення і розвитку транзитних коридорів, які доповнюють базові міжнародні транспортні коридори.

В цілому формування і розвиток досконалої системи авіаційних перевезень в Україні потребує ефективного державного регулювання діяльності транспортних підприємств. Вирішення цих проблем дозволить звести до мінімуму затримку транспортних потоків, скоротять торговельні збитки; узгодять систему міжнародних перевезень та обслуговування .

Отже, державне регулювання міжнародних авіаційних перевезень в умовах ринкової економіки визначається необхідністю рішення соціально-економічних проблем на користь всього суспільства. В умовах ринкової економіки дія методів державного впливу істотно скорочується, нажаль, змінюються їх зміст, задачі та цілі, які вони вирішують. У зв'язку з тим необхідно розробити принципово інший план використання методів державного впливу. Критерієм їх застосовності в ринковій економіці нашої держави є не масштаби та інтенсивність застосування, а відсутність механізмів, які блокують ринкові регулятори.

Окремо слід виділити вплив на перевезення вантажів автотранспортом значне подорожчання паливно-мастильних матеріалів, підвищення рівня мінімальної заробітної плати та значне зростання вартості інших матеріальних ресурсів, які впливають на формування собівартості перевезень.

Різні міжурядові організації, а також окремі держави спільно повинні уніфікувати норми, що регулюють відносини в сфері міжнародних перевезень автомобільним транспортом. І тому для більш глибокої концентрації міжнародних норм, що регулюють відносини в сфері міжнародних перевезень автомобільним транспортом, необхідно прискорювати процес створення універсальних міжнародних норм.

Україна, плануючи ввійти в загальноєвропейську транспортну мережу, повинна прийняти принципи Європейської загальної транспортної політики, адаптувавши їх до українських умов. Головна мета цієї політики - утворення єдиного ринку транспортних послуг, підвищення ефективності функціонування транспортних підприємств і об'єктів транспортної інфраструктури, збільшення безпеки перевезень, надійності і комфортності подорожей пасажирів і перевезень вантажів.

Комплексне дослідження сучасного стану міжнародних перевезень дозволило визначити ряд чинників, що істотно впливають на ефективність надання авіаційних послуг у міжнародному сполученні, а також сформулювати шляхи вирішення існуючих проблем у даній сфері.

Досліджені проблеми повітряного транспорту, що виникають в умовах загострення економічної ситуації в країні, потрібно враховувати при реформуванні транспортного сектору економіки. Збільшення інвестицій в галузь, вдосконалення тарифної політики, розвиток міжнародних перевезень, реалізація проектів будівництва доріг на умовах концесії, будівництво та ремонт доріг, проведення ринкових реформ - все це сприятиме ефективному розвитку автомобільної транспортної галузі. Особливо в процесі розвитку транспортного потенціалу необхідно враховувати нові умови конкурентного господарського середовища.[6]



Рис 1.2 Експорт української авіаційної техніки й послуг

Нова Державна цільова науково-технічна програма розвитку авіаційної промисловості України дає можливість збільшити експорт авіаційної техніки та послуг до 150-200 млрд грн

Як прокоментував Defense Express заступник Міністра з питань стратегічних галузей промисловості Тарас Коваленко, започаткування міжнародних проєктів з розробки й виробництва літаків марки "Ан" з іноземними партнерами, що передбачено Концепцією Державної цільової науково-технічної програми розвитку авіаційної промисловості України на період 2021-2030 років, призведе до зростання обсягів експорту авіаційної техніки

та послуг за
період
років до
грн.



та послуг за
2021–2030
150–200 млрд

Рис 1.3 Конструювання літака

Відбулась дійсно важлива подія для авіаційної галузі України за останні кілька років. Нарешті на засіданні Уряду була затверджена Концепція Державної цільової науково-технічної програми розвитку авіаційної промисловості України на період 2021-2030 років. Реалізація зазначених в документі положень сприятиме розвитку авіаційної галузі України, яка останнім часом, м'яко кажучи, перебуває у не найкращому стані", – зазначив Тарас Коваленко.[7]

За його словами, "програма передбачає створення нових транспортних літаків, гелікоптерів, безпілотних літальних апаратів, модернізацію чинних типів пасажирських і вантажних літаків, а також багато іншого. Створюються умови для започаткування міжнародних проєктів з розробки й виробництва літаків марки "Ан" з іноземними партнерами. Це має забезпечити зростання обсягів експорту авіаційної техніки і послуг за період 2021–2030 років до 150–200 млрд грн".



Рис 1.4 АН-32

Також заступник міністра наголосив: "Держава має підтримувати власну промисловість, зокрема авіаційну, яка в умовах COVID-19 потерпає найбільше. Наприклад, Франція нещодавно оприлюднила план порятунку аерокосмічної галузі вартістю 15 млрд євро. Французи так хочуть підтримати свого виробника літаків Airbus та національного авіаперевізника Air France. Аналогічний підхід і в США".[7]

Крім того, він зазначив, що прийняття Державної цільової науково-технічної програми розвитку авіаційної промисловості України на період 2021-2030 років сприятиме збереженню не менш як 50 000 та створенню не менше як 6 000 робочих місць в авіаційній промисловості за цей період.

Нагадаємо, 11 листопада 2020 року на засіданні Уряду була затверджена Концепція Державної цільової науково-технічної програми розвитку авіаційної промисловості України на період 2021-2030 роки.

За словами Віцепрем'єр-міністра – Міністра з питань стратегічних галузей промисловості Олега Уруського, реалізація програми сприятиме створенню нових конкурентоспроможних авіаційних технологій, матеріалів, виробничих процесів та обладнання, які використовуватимуться у серійному виробництві літаків, двигунів та іншої авіаційної техніки.

Загальний обсяг реалізованої продукції на період до 2030 року має зрости до 300–350 млрд грн, що дасть змогу спрямувати до бюджетів усіх рівнів близько 100-120 млрд грн і забезпечити підвищення заробітної плати зайнятих у галузі у 1,6 раза.

Відзначити, що прийняті за останні роки рішення Президента України та Кабінету Міністрів України про забезпечення розвитку цивільної авіації Міністерство транспорту і Державний департамент авіаційного транспорту виконали не повною мірою.

До цього часу не вирішено питання безпеки польотів, не розроблено необхідної нормативної бази, авіапідприємства перебувають у складному

фінансовому становищі. Залишається неконтрольованим створення великої кількості авіаперевізників, що свідчить про відсутність дійового контролю за діяльністю цивільної авіації.[8]

Вжиті Міністерством транспорту у поточному році заходи щодо поліпшення роботи Державного департаменту авіаційного транспорту не дали очікуваних результатів. Керівники Укравіатрансу не зробили висновків з рішень колегії Міністерства, не перебудували роботу в напрямі підвищення її ефективності, що свідчить про їх неспроможність проводити державну політику цій галузі на належному рівні.

Особливе занепокоєння викликає стан безпеки цивільної авіації, який призводить до катастроф, авіаційних подій, інцидентів, загибелі людей і техніки, у тому числі й з такими тяжкими наслідками, як в аеропорту м. Донецька 3 листопада 1996 року; старіння та економічна неефективність парку повітряних суден; спад обсягів авіатранспортних перевезень і послуг; неможливість оновлення парку високоефективними і конкурентоспроможними літаками; безконтрольність у роботі значної кількості повітряних суден за безприбутковими договорами оренди в інших країнах з виключенням їх із Державного реєстру України, а також на підприємствах міністерств та інших центральних органів виконавчої влади.

Згідно з вимогами Повітряного кодексу України передбачено вдосконалення національної системи забезпечення безпеки цивільної авіації. Суб'єктами авіаційної діяльності незалежно від форм власності є:

- авіаційні компанії (авіаперевізники);
- аеропорти;
- підприємства обслуговування повітряного простору;
- підприємства з технічного обслуговування, ремонту та доробки авіаційної техніки;
- підприємства-розробники та виробники цивільної авіаційної техніки;

- навчальні заклади та наукові установи;
- наукові, дослідні та проектні організації;
- інші підприємства та фізичні особи, діяльність яких регламентується Повітряним кодексом України.

Основою функціонування цивільної авіації повинні стати ринкові відносини, найважливішими елементами яких є роздержавлення та демонополізація, цивілізована конкуренція, рівність підприємств усіх форм власності, розширення сфери застосування приватного капіталу. Для сприяння впровадженню ринкових відносин органи виконавчої влади згідно із законодавством розробляють правила конкуренції, відповідно до яких призначення перевізника для міжнародних маршрутів здійснюватиметься лише на конкурсній основі згідно з установленим порядком і з числа не менше двох авіакомпаній.[9]

Створюватимуться умови для прискореного акціонування та приватизації авіакомпаній (авіаперевізників).

З метою забезпечення конкурентоспроможності на світовому ринку авіаперевезень Кабінет Міністрів України надаватиме статус Національного авіаперевізника провідним українським авіакомпаніям; умови та порядок надання такого статусу визначатимуться відповідним положенням.



Рис 1.5 Графік експорту та імпорту авіаційної і аерокосмічної промисловості

1.3. Експорт української авіаційної техніки й послуг.

Авіаційна галузь України характеризується техно-логічною складністю, високою додатковою вартістю, постійними інноваціями і стратегічною природою. Розвиток галузі розглядається країною як питання національних інтересів, що слугують як економічним цілям, так і цілям безпеки. У даній галузі необхідний значний обсяг витрат на дослідження, інженерний досвід і кваліфікація, дорогі й складні спеціалізовані активи й провідні управлінські навички, що результувало у формуванні конкурентоспроможної авіагалузі лише в кількох країнах. І навіть у них галузь суттєво залежна від урядової і політичної підтримки. Відповідно, для вироблення рекомендацій з подальшого розвитку вітчизняної авіагалузі необхідний глибокий аналіз ситуації на світовому і українському авіаринку.

Особливості та тенденції розвитку українського авіаційного ринку досліджували С. Подреза, А. Вовнянко, А. Гук, В. Романюк [1–4] та ін. Однак актуальним залишається питання вироблення стратегії розвитку вітчизняного авіабудування з урахуванням існуючих тенденцій на ринку, політико-економічної ситуації.

В Україні авіагалузь є однією зі стратегічних та активно не розвивається. У сфері вітчизняних авіаперевезень у 2014 р. відбулося погіршення показників, спричинене ускладненням економічної та військово-політичної ситуації в державі, рекомендаціями низки міжнародних організацій та органів ЄС щодо оминання альтернативними маршрутами частини повітряного простору України. Водночас як світові авіакомпанії продемонстрували зростання пасажирських перевезень у 2014 р. на 5,9% [5], в Україні відбулося

падіння попиту на авіаперевезення внаслідок зниження купівельної спроможності населення. Нещодавні негативні події (анексія Криму, катастрофа Боїнгу Малайзійських авіаліній) ще більше погіршили ситуацію. Знищено термінали та злітні смуги аеропортів Донецька та Луганська. Аеропорти на Кримському півострові опинилися під повним контролем окупантів. Іноземні авіакомпанії намагаються оминати повітряний простір України. [10]

Протягом першої половини 2015 р. авіаційне сполучення в країні забезпечувала 31 українська авіакомпанія, було здійснено 31100 рейсів. Обсяги перевезених клієнтів авіакомпаній зменшилися в порівнянні з 2014 р. на 8,5% і склали 2730900 осіб. Також на 8,4% зменшились обсяги перевезень вантажів, які склали 32 900 т [6].

З 1992 р. здійснювалася робота з входження України в міжнародну авіатранспортну спільноту. Набуто членства в таких міжнародних авіаційних організаціях: Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО) (з 09.09.1992 р.); Європейська конференція цивільної авіації (ЄКЦА) (з 15.12.1999 р.); Європейська організація з безпеки аеронавігації (ЄВРОКОНТРОЛЬ) (з 01.05.2004 р.). На даний час Україна ратифікувала 39 міждержавних договорів у сфері авіаційних перевезень, також уклало 66 двосторонніх міжурядових угод про авіаційний простір.

У 2010 р. розпорядженням КМУ від 20.10.2010 р. № 2174-р було затверджено Транспортну стратегію України на період до 2020 року, де ключовим напрямом визначено інтеграцію цивільної авіації до Спільного авіаційного простору (САП) з ЄС. Угода про САП була парафрована 28.11.2013 р. На даний час укладання Угоди не відбулося через конфлікт інтересів Великобританії та Іспанії щодо правового статусу аеропорту Гібралтар. Основною метою України є застосування правил ЄС у галузі цивільної авіації. Такий підхід дозволить максимально спростити взаємний доступ на ринок авіаційних перевезень України та ЄС [11].

Наказом Мінінфраструктури від 15.01.2014 р. №18 затверджено Галузеву програму з безпеки польотів на 2014–2016 роки. Мінінфраструктури розробило Кон-цепцію Державної цільової програми розвитку аеро-портів на період до 2023 року, затверджену постановою КМУ від 30.12.2013 р. № 944. У листопаді 2015 р. Мініф-раструктури опублікувало проект «Стратегічного плану розвитку авіаційного транспорту до 2020 року». Однак, на думку фахівців, він не достатньо враховує світові тен-денції на ринку й не містить конкретних рекомендацій. І в той час, як започатковується «відкриття неба» зі США та ЄС, головним на сьогодні світовим авіаційним ринком (Схід та Азія) не приділяється увага [12].

14.07.2015 р. відбулось укладання Угоди про «від-крите небо» між США та Україною. Нова Угода значно покращить авіаційну взаємодію між країнами та замі-нить старий договір від 05.06.2000 р. Надання Україні першої категорії Федеральною Авіаційною ADMINISTRA-цією США 19.09.2013 р. підтвердило відповідність віт-чизняної авіаційної інфраструктури нормам Міжнарод-ної організації цивільної авіації (ІКАО).

Так, в Україні за останні роки розроблено та сертифіковано кілька зразків техні-ки цивільної авіації, яка конкурує зі світовими аналогами (АН-148 та АН-158) [7]. Станом на початок 2015 р. в Украї-ні діють 38 організацій, які мають діючий Сертифікат розробника авіаційної техніки, а також 32 організації, що мають діючий Сертифікат схвалення виробництва авіа-ційної техніки [8], найвідоміші з яких – ДП «Антонов», Харківське державне авіаційно-виробниче підприємство (ХДАВП), ДП «Завод 410 ЦА», ПрАТ «Мотор Січ», ДП «Одеський авіаційний завод», ПрАТ «Авіаційна фірма «Лілієнталь» та ін. В Україні розробляються та виготов-ляються літаки транспортної категорії, легкі, дуже легкі та надлегкі літаки, вертольоти транспортної категорії, легкі вертольоти, теплові аеростати, мотодельтаплани, парашлани. Основними споживачами продукції вітчиз-няного авіабудування є країни СНД, Індія, Ірак, Іран, Лі-вія, Єгипет, Туреччина, Куба та інші.

Однак сучасний стан літакобудування в Україні характеризується низкою проблем: використання застарілого обладнання, труднощі з доступом до фінансових ресурсів, нерегулярні та незначні за обсягами поставки.

Хоч Україна має значний досвід і в проектуванні, й у виробництві літаків, однак сьогодні розвиток дослідницького й технологічного потенціалу, в першу чергу внаслідок недостатнього інвестування, сповільнюється. Вітчизняне авіабудування має обмежені фінансові можливості як на стадії розробки, так і у фінансуванні клієнта. Фінансові потреби галузі включають не лише фінансування розробки літака, але і його продаж та надання повного післяпродажного сервісу. У конкурентів українських виробників такі фінансові потреби зазвичай покриваються через банки і фінансові ринки, партнерства для розподілення ризику й різні типи державної підтримки. Українське цивільне авіабудування відстає за всіма цими параметрами [13].

Сучасні проблеми авіабудування мають також історичні корені. У СРСР вироблялось близько 40% світового обсягу військових літаків. У 1987 р. в Україні розпочали експлуатацію щойно створеного Ан-124 «Руслан», а у 1989 р. Ан-225 «Мрія». Українська авіаційна галузь тоді могла на рівних конкурувати з американськими та європейськими виробниками. Та уряд контролював кожен аспект авіабудування, й за відсутності ринково-орієнтованих цілей виробництво ґрунтувалося на політичних інтересах, унеможливаючи ефективність. Конкуренція та прибутковість не існували на ринку в принципі, а попит був постійно гарантованим.

1.4. Нормативно-правова база авіаперевезень

Нормативно-правова база, що регулює діяльність цивільної авіації України, містить близько тисячі нормативно-правових актів. Основний

правовий акт авіаційного законодавства України – це Повітряний кодекс. Чинний Повітряний кодекс України було ухвалено ще в 1993 році одночасно з формуванням авіаційної системи України. Розвиток авіаційної галузі відбувається відповідно до Державної комплексної програми розвитку авіаційного транспорту України на період до 2010 року, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 27 липня 2001 р. № 919.[14]

З метою урахування вимог Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), Європейського Союзу, Європейської конференції цивільної авіації (ЄКЦА), Європейської організації з безпеки аеронавігації (ЄВРОКОНТРОЛЬ), а також змін в нормах українського законодавства, які відбулися за період після уведення в дію Повітряного кодексу України в 1993 році, було розроблено проект нового Повітряного кодексу України. Цей документ надійшов до Верховної Ради України у квітні 2009 року. Проте, нова редакція Повітряного кодексу України 21 жовтня 2009 року не ухвалена Верховною Радою України.

Наразі Україна має зобов'язання за 39-ма міжнародними договорами у рамках міжнародного повітряного права (включаючи 29 під егідою Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), 1 під егідою Європейської конференції цивільної авіації (ЄКЦА), 2 під егідою Об'єднаних Авіаційних Властей (JAA) та 7 під егідою Європейської організації з безпеки аеронавігації (ЄВРОКОНТРОЛЬ).

Однак найбільшим питанням залишається дисбаланс, що утворився між реальними вимогами до цивільної авіації сьогодні з огляду на участь України в ряді міжнародних організацій і агенцій з цивільної авіації, прагнень щодо євроінтеграції і нових можливостей для національних перевізників, та існуючою авіаційною системою в країні і нормативної бази, що регулює її діяльність.

Відповідно до вимог базових *acquis communautaire* з цивільної авіації, насамперед, країною, що прагне інтеграції, мають бути гармонізовані законодавчо та приведені у відповідність до європейських стандартів:

- спільні європейські правила цивільної авіації: гармонізація правил та процедур у цивільній авіації, ліцензування авіаперевізників, ліцензії у сфері цивільної авіації;

- управління рухом: ліцензії авіадиспетчерів, спільні заходи щодо розвитку системи нового покоління управління європейським повітряним рухом (SESAR), нормативна база для створення єдиного європейського неба;

- безпека повітряних польотів;

- стандарти техніки безпеки та експлуатації: повідомлення про інциденти у цивільній авіації;

- авіаційна техніка безпеки: повітряні судна третіх країн, які використовують аеропорти ЄС, аварії та інциденти у цивільній авіації, інформування пасажирів про особливості перевізника і чорний список компаній високого ризику.

Отже, повітряний транспорт є однією з найбільш швидко і динамічно розвинутих галузей світового господарства і з кожним роком займає усе більш міцні позиції в загальносвітовій транспортній системі.[15]

Основними учасниками на повітряному транспорті є: держави в особі їхніх урядів і авіаційних адміністрацій, авіакомпанії й авіапідприємства, аеропорти, турфірми й інші організації – агенти авіакомпаній із продажу авіаперевезень, організації – партнери авіакомпаній і аеропортів по обслуговуванню літаків, пасажирів і відправників вантажу (паливозаправочні фірми, організації, що представляють технічне і комерційне обслуговування і харчування, автотранспортні фірми, готелі й інші обслуговуючі організації). Мережа міжнародних перевезень у даний час охоплює кілька географічних регіонів і більш 150 держав світу. Останній напрям досить детально

висвітлено у фаховій літературі з туристичного менеджменту, зокрема, визначають такі форми взаємодії турфірм та авіакомпаній:

- 1) бронювання місць і викуп авіаквитків через агенції авіакомпаній;
- 2) бронювання місць та викуп авіаквитків через системи бронювання;
- 3) договір з авіакомпанією на квоту місць на регулярних авіалініях;
- 4) агентська угода, тобто робота в ролі агенції з продажу авіаквитків для своїх туристів (або так звана робота зі «стоками»);
- 5) організація чартерних авіарейсів для перевезень туристів.

Сьогодні в Україні налічується понад 1, 5 тис повітряних суден, які об'єднано в 67 авіакомпаній. Літаки українських авіакомпаній виконують польоти до 35 країн світу за 105 маршрутами. 28 іноземних компаній здійснюють регулярні перевезення до 9 міст України. На території України функціонують 36 аеропортів в 17 з яких відкрито міжнародні пункти перепуску.

Проблемами галузі зараз є:

- в останні роки експлуатаційна діяльність була збитковою
- парк літаків морально та фізично застарів
- погіршення стану аеродромної сітки -світова криза авіатранспорту
- вартість перевезення літаками є дорожчою порівняно з іншими видами

транспорту В останні роки експлуатаційна діяльність була збитковою/

Відповідно до вимог базових *acquis communautaire* з цивільної авіації, насамперед, країною, що прагне інтеграції, мають бути гармонізовані законодавчо та приведені у відповідність до європейських стандартів:

- спільні європейські правила цивільної авіації: гармонізація правил та процедур у цивільній авіації, ліцензування авіаперевізників, ліцензії у сфері цивільної авіації;

- управління рухом: ліцензії авіадиспетчерів, спільні заходи щодо розвитку системи нового покоління управління європейським повітряним рухом (SESAR), нормативна база для створення єдиного європейського неба;

- безпека повітряних польотів;
- стандарти техніки безпеки та експлуатації: повідомлення про інциденти у цивільній авіації;
- авіаційна техніка безпеки: повітряні судна третіх країн, які використовують аеропорти ЄС, аварії та інциденти у цивільній авіації, інформування пасажирів про особливості перевізника і чорний список компаній високого ризику. Авіап перевезення мають великі фіксовані витрати, особливо це стосується українських авіакомпаній, оскільки фізична зношеність робить затрати на обслуговування літаків ще більш високими. Це робить межу безпеки компанії досить високою, а за наявності великої кількості конкурентів лише великі компанії можуть досягти цієї межі безпеки.[16]

Парк літаків морально та фізично застарів. Як вже казалось, фізичне зношення літаків збільшує фіксовані витрати на їх обслуговування. Щодо морального застаріння, то для людей, які обирають літаки поміж інших видів транспорту, комфорт та сервіс мають не останнє значення. Погіршення стану аеродромної сітки – зношення основних засобів.

Світова криза авіатранспорту. Цікавим є питання як відіб'ється на стані авіап перевезень та українських авіакомпаніях ситуація загальної кризи в галузі авіап перевезень, причиною якої терористичні акти 11 вересня. Але поки що важко сказати чи вплинуть ці події на український ринок авіап перевезень і якщо вплинуть, то яким чином. Але поки що іноземні компанії не збираються скорочувати свою присутність в Україні, вважаючи ринок перспективним. Вартість перевезення літаками є дорожчою порівняно з іншими видами транспорту.

Останнім часом кількість пасажирів, які обирають літаки постійно зростає, оскільки зростає платежеспроможність населення. Але щодо перевезення вантажів, то через вартість авіап перевезень користуватись літаками має сенс лише для перевезення коштовних грузів, тому зараз літаки не мають великих перспектив в Україні як засіб перевезення вантажу. Високі фіксовані

витрати, в останні роки експлуатаційна діяльність деяких компаній була збитковою.

Оскільки моральна застарілість літаків не дозволяє збільшувати вартість перельоту, інакше українські компанії втрачають конкурентноздатність перед іноземними, то можливим виходом є використання ефекту економії на масштабах виробництва, тобто укрупнення компаній.[17]

Парк літаків морально та фізично застарів. Необхідно оновлювати парк літаків. Варіантами є залучення інвестицій на придбання нових літаків або використання лізингової схеми оренди літаків. Проблему високих фіксованих витрат доцільно вирішувати через використання ефекту на масштабі виробництва. Кроком у цьому напрямі є створення національних авіаліній України шляхом злиття двох авіакомпаній. Невирішеним залишається питання про контроль над компанією.

Конкурентною перевагою українського авіатранспорту є наявність виробництва в країні літаків, що не поступаються закордонним моделям. Доцільним шляхом оновлення парку літаків є лізингова схема оренди, оскільки знаходження коштів для лізингу є більш реальним варіантом для українських авіакомпаній.

Зміни в загальному обсязі наданих послуг сталися головним чином за рахунок таких видів послуг, як перевезення туристів, інші види послуг. Обсяг реалізації при перевезенні туристом зменшився на 100 тис. грн. (1, 06% за питомою вагою) та інші види послуг зменшилися на 128 тис. грн. (1, 88%) за рахунок недостатнього стимулювання продажу цих груп послуг.[18]

Висновки до розділу

Важливість міжнародного повітряного простору, а також національного повітряного простору полягає в його інтенсивному використанні в транспортних цілях, що об'єктивно потребує точної регламентації такої

діяльності як на національному, так і міжнародному рівні й обумовлює розробку технічних вимог до неї.

На міжнародному рівні регламентовано регулярні, транзитні польоти повітряних суден, спільні міжнародні польоти з території однієї на територію іншої держави, із транзитом через територію третьої держави або без такого з використанням міжнародного повітряного простору.

2. АНАЛІТИЧНА ЧАСТИНА

Кафедра ОАП				НАУ. 20.10.64. 100 ПЗ			
Викона в	Євменцев Д.О.			2. АНАЛІТИЧ НА ЧАСТИНА	Літер а	Арку ш	Аркушів
Керівни к	Вовк В.Г.					Д 38	20
Консул ьт.	Вовк В.Г.						
Н.Конт р.	Дерев'янко Т.А.				ФТМЛ 275 ОП-201М		

2.1. Міжнародні організації що регулюють діяльність повітряного транспорту.

Міжнародні транспортні організації відіграють важливу роль у сприянні торгівлі, оскільки представляють своїх членів у переговорах щодо сприяння торгівлі і часто відіграють важливу роль у сприянні заходам щодо сприяння торгівлі та впровадженню інструментів та рішень щодо сприяння торгівлі серед своїх громад. Основними міжнародними транспортними організаціями для сприяння торгівлі є такі. Міжнародна асоціація експедиторів FIATA представляє транспортно-експедиційну галузь і є неурядовою організацією, яка охоплює близько 40 000 експедиторських та логістичних фірм, і в якій працює близько 8-10 мільйонів людей у 150 країнах.[19]

Оскільки UITP народився в Брюсселі, центрі Європи, його діяльність у цьому регіоні сягає перших днів організації. Основна діяльність UITP в Європі полягає у тісній співпраці з інституціями Європейського Союзу, що об'єднує понад 450 міських, приміських та регіональних громадських транспортних операторів та органів влади з усіх держав-членів. UITP представляє перспективу місцевих послуг пасажирського транспорту за всіма стійкими автомобільними, залізничними та водними шляхами. Група експертів UITP відстежує розвиток законодавства ЄС, що впливає на сектор громадського транспорту. Вони допомагають та консультують членів та тих, хто приймає рішення з ЄС, щодо усіх аспектів відповідної європейської політики та інформують про ці події за допомогою різних публікацій та заходів. Крім того, UITP протягом багатьох років є провідним партнером у широкому діапазоні дослідницьких проектів, що фінансуються ЄС, при цьому Європейська Комісія визнає UITP ключовим співрозмовником у просуванні пріоритетів зацікавлених сторін громадського транспорту в галузі досліджень та інновацій.

FIATA створила стандартні документи та їх електронні еквіваленти для використання експедиторами по всьому світу: Свідоцтво про отримання експедиторами Транспортно-транспортні сертифікати Квитанція про склад

FIATA договірний коносамент мультимодального транспорту FIATA необоротний мультимодальний транспортний лист FIATA Декларація вантажовідправників про перевезення небезпечних вантажів Сертифікат вантажовідправників про інтермодальну вагу Інструкції щодо пересилання FIATA IATA, Міжнародна асоціація повітряного транспорту, є неурядовою організацією, що представляє авіаційну галузь, члени якої охоплюють близько 240 авіакомпаній, що становить 84% від загального обсягу повітряного руху. IATA забезпечує стандартний підхід для полегшення вантажів для дотримання державних норм, що вимагають надання інформації про вантажі. IATA розробила Правила щодо небезпечних вантажів (DGR) для підготовки та документування небезпечних вантажів.

Правила IATA про живих тварин (LAR) - це стандарт для перевезення живих тварин. Конвенція про міжнародну торгівлю зникаючими видами (CITES) рекомендує у своїй Резолюції щодо перевезення живих екземплярів (Конф. 10.21) всім сторонам, які займаються підготовкою та транспортуванням екземплярів живих тварин, дотримуватися інструкцій, передбачених LAR, та включати їх у національне законодавство. Правила IATA щодо швидкопсувних вантажів (PCR) - це довідковий посібник для всіх сторін, які беруть участь в упаковці та поводженні зі швидкопсувними речовинами для повітряних перевезень. CITES рекомендує всім сторонам, які займаються підготовкою та транспортуванням зразків живих рослин, слідувати інструкціям PCR та включати їх у своє національне законодавство. Для електронного зв'язку IATA розробила рішення за допомогою електронних фрахтових перевезень, метою яких є видалення паперу з повітряного ланцюга постачання вантажів та заміна його на більш дешеві, точні та надійніші електронні повідомлення. Використовуються як традиційні повідомлення EDI за стандартами IATA CARGO-IMP, так і повідомлення XML. ICS, Міжнародна палата судноплавства та Міжнародна федерація судноплавства (ISF) є основною міжнародною торговою асоціацією та організацією роботодавців для торгових судових

операторів, представляючи всі сектори та галузі та близько 80% світового торгового флоту.

Отже, міжнародні організації в сфері транспорту зосереджують сили по наданню допомоги та збільшення потенціалу держав для отримання многих цілей в напрямку міжнародних перевезень різноманітними видами транспорту.
[19]

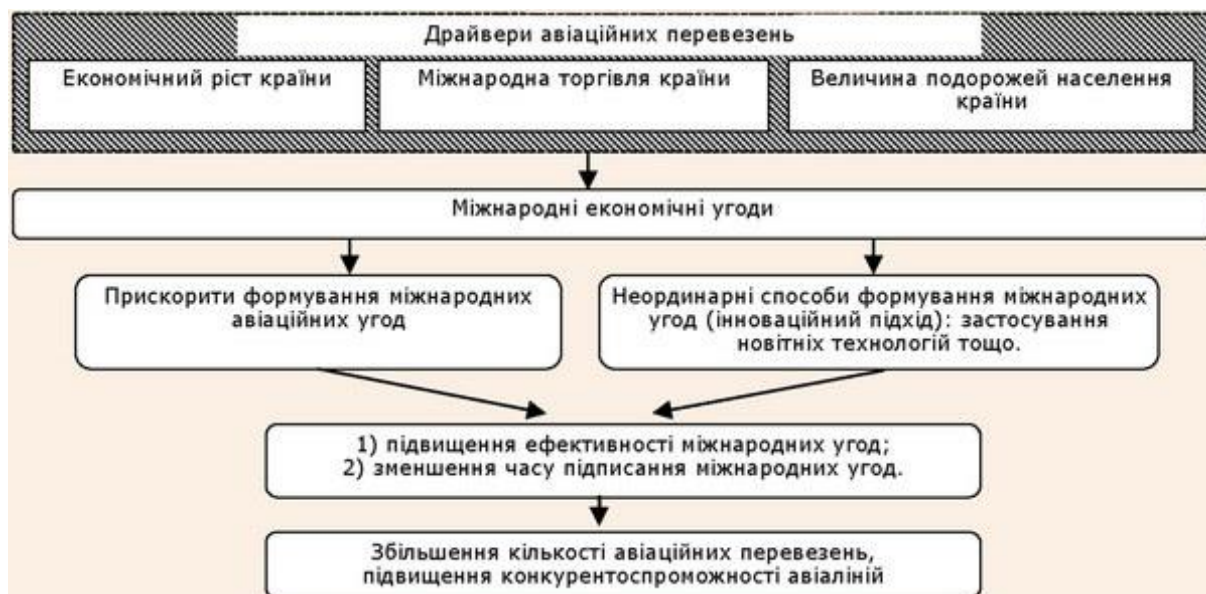


Рис 2.1 Світовий досвід міжнародних організацій

2.2. Методи оцінки ефективності системи управління міжнародними авіаційними

Керування транспортними діями є складовою системи керування ланкою логістики на підприємстві, яку використовують для вирішення запитів клієнтів шляхом планування, контролю та введення методів ефективного переміщення та зберігання інформації, товарів та послуг від пункту відправлення до пункту призначення. Керування міжнародними транспортними діями призводить, до того, що у компаніях зменшуються збитки та зростає якість обслуговування клієнтів. [20]

Вони представляють галузь з питань сприяння торгівлі, таких як: морська безпека норми суднобудування відповідальність за вантажі політика судноплавства та вільна торгівля IRU, Міжнародний союз автомобільного транспорту, - це світова організація автомобільного транспорту, яка представляє інтереси операторів вантажних автомобілів (а також інтереси операторів автобусів та таксі) щодо мобільності людей та вантажів автомобільним транспортом. МСАТ бере активну участь у сприянні торгівлі автомобільним транспортом і має на меті, наскільки це можливо, гармонізувати все законодавство, яке на даний час регулює автомобільний транспорт, з метою забезпечення взаємодії, уникнення дублювання та зайвої плутанини, що призводить до дорогих затримок, порушень законодавства та штрафів. UIC, Міжнародний союз залізниць, є неурядовою організацією, що представляє залізничну галузь. UIC встановлює та публікує стандарти для залізничних секторів, таких як вагони, залізничне обладнання та залізничні станції. UIC несе відповідальність за залізничну накладну (CIM). UIC розробив стандарти для обміну інформацією між залізничними компаніями та операторами залізничної інфраструктури, які називаються TSI (Технічні специфікації для взаємодії). SMDG - це група користувачів судноплавних ліній, контейнерних терміналів та портових адміністрацій, і розробила стандарти для морської контейнерної промисловості, для обміну інформацією

щодо планів зберігання та окремих переміщень морських контейнерів до, всередині та з портів.

Розроблення і впровадження систем оцінювання якості перевезень між різними країнами націлено на покращення і збільшення якості діяльності всієї організації. Використання оцінки ефективності націлені на покращення чотирьох головних завдань:

- 1) Відслідковування логістичних дій;
- 2) Відслідковування за циклом здійснення логістичних послуг
- 3) Керування в швидкому режимі включаючи часті інновації;
- 4) Впровадження наступних дій для покращення сервісу логістики.

Впровадження системи оціночних показників виконується почерзі:

- 1) удосконалення стратегії компанії;
- 2) виявлення звязку між стратегією та тактикою в підприємстві
- 3) виявлення пунктів що впливають на значення;
- 4) Формування бізнес моделі компанії
- 5) формування стратегії в компанії

Роздивимось особливості оцінки ефективності міжнародних перевезень автомобільним транспортом. Позитивний результат при міжнародних сполученнях є умовою фінансової доцільності їх виконання. [20]

Під час розрахунку якості перевезень беруть єдиний показник фінансової ефективності, рівний 0,15.

Витрати під час визначення ефективності (Z_e) міжнародних перевезень автотранспортом розраховуються за формулою :

$$(3.1) \quad Z_e = V_e + P_n * K_e$$

де, V_e — затрати для перевезення вантажу між державами

грн;

R_n - основний норматив ефективності в економічному плані (0,15);

K_e – капітальні інвестиції в головні й зворотні фонди послуг для транспортування.

Капітальні інвестиції в головні оборотні фонди (K_e) при виконанні перевезень між різними державами автомобілями розраховують такою формулою :

$$K_e = C (t/T) \quad (3.2)$$

де C – вартість транспорту, який приймає участь в перевезеннях між різними державами та частка нормативних зворотніх фінансів, пропорційних цій вартості;

T – час витрачений на роботу транспорту,
діб;

Розраховуючи цінність транспорту та їх можливих послуг (X_{en}) на теренах України і за межами держави, використовують наступну формулу

$$X_{en} = (V_{чв} * k_v + D_{укртер} + D_{інтер}) / Z \quad (3.3)$$

де $D_{укртер}$ – прибутки, що надходять за міжнародні перевезення по терен України, грн;

$D_{інтер}$ – прибутки в гривні, що надходять за міжнародні перевезення вантажів за територією України, грн.

k_v – коефіцієнт переведення іноземної валюти в гривню;

Z – витрати в гривні, грн.

Ефект від транспортних послуг (E_{tp}) розраховується за такою формулою

$$E_{TP} = V_{ЧВ} *_{кв} + \text{Дукртер} + \text{Дінтер} - Z_e \quad (3.4)$$

Зараз можемо розглядати критерії та показники об'єктивного оцінювання якості транспортно-експедиторських послуг.

Є багато варіантів для виявлення критеріїв ефективності транспортних послуг. Будемо використовувати як умова універсальні підходи, що можуть бути використані для будь якого виду транспортної компанії. За методикою П.Р. Нівена, ефективність транспортноекспедиторського обслуговування може бути оцінена за шістьма параметрами:

- 1) Багаж – транспортування потрібного грузу;
- 2) Якісний показник – транспортування багажу потрібної якості в постійному стані;
- 3) Кількісний показник – транспортування багажу певною кількістю;
- 4) Часовий показник – транспортування за певний період;
- 5) Місцевість – транспортування до потрібної локації;
- 6) Витрати – транспортування вантажу з найменшими затратами [32].

Окландер М.А. говорить про те, що якість вантажних транспортувань може бути також описана за наступними пунктами: своєчасність виконання транспортування, цілісність транспортування (перевезення має бути здійснено для всього обсягу грузу); збереження вантажу цілісним (цикл перевезення не має бути затратним та понижувати якість вантажу); економність перевезення (забезпечення заказчика зменшенням витрат на перевезення вантажу)[21]

При розрахунку інтегрального показника рівня якості вантажних перевезень (k_i) треба пам'ятати не тільки визначення певних його складників, але і їхню важливість (ранг) і визначати значення за такою формулою

$$k_i = \sqrt{(k_c q_c)^2 + (k_n q_n)^2 + (k_z q_z)^2 + (k_e q_e)^2}, \quad (3.5)$$

де k_c, k_n, k_z, k_e - показник терміновості транспортувань, повноти транспортувань, збереження вантажів, економічності перевезень; q_c, q_n, q_z, q_e - коефіцієнт вагомості відповідно своєчасності перевезень, повноти перевезень, збереження вантажів, економічності перевезень.

Важливим показником, який дає можливість якісно оцінити систему вантажного обслуговування виступає рівень логістичних послуг.

Цей показник вираховують такою формулою

$$\eta = M \frac{m}{M} \cdot 100\% \quad (3.6)$$

де η - рівень сервісу логістики;

M – оцінення кількості теоретично можливих транспортних послуг;

m – фактичне оцінення отриманих послуг з перевезення.

Щоб оцінити рівень сервісу логістики вибираються як умога важливіші типи послуг, тобто послуги, надання які потребують значних витрат, а не надання такого роду послуг – з значними втратами на ринку.

Визначення показника транспортного потенціалу (ТП) дає можливість визначити обсяг транспортної активності, що може бути здійснений підприємством (транспортним підрозділом підприємства) при нормативному використанні транспортних активів за певний період. Транспортний потенціал підприємства розраховується за формулою.

$$ТП = \sum n_i p_i \quad (3.7)$$

де n_i - кількість транспортних засобів i -тої моделі; p_i - нормативна продуктивність транспортних засобів i -ї моделі (змінна, денна, річна і т.д.); $i=1, \dots, n$ – кількість моделей (марок) транспортних засобів. [21]

Для оцінки якості сервісу з перевезень слід використати загальний методологічний підхід, що базується на використанні GAP-моделі Зейтгамла або «моделі розходжень». Сенс такої моделі полягає у розрахунку меодів і процесів, які підприємство може використати для отримання переваг у обслуговуванні. Головним елементом такої структури є «споживче розходження», що полягає у незіставленні очікувань клієнта і прийнятті послуг. Практично така модель є дуже складною для використання, адже структура «сприйняття послуги» є практично функцією многих змінних, які треба розрахувати. В основному виді спрощена модель має таких вид (мал.).



Рис. 3.1. Спрощена GAP-модель оцінки якості міжнародних транспортних послуг підприємства

Тож, за допомогою такої моделі менеджери підприємства можуть знати причини незадоволеності людей, що користуються послугами, якістю сервісу логістики і впровадити певні заходи стосовно усунення такого незадоволення. Вісвітливо певні розриви між визначеними діями системи логістичних транспортних перевезень (рис.3.1).

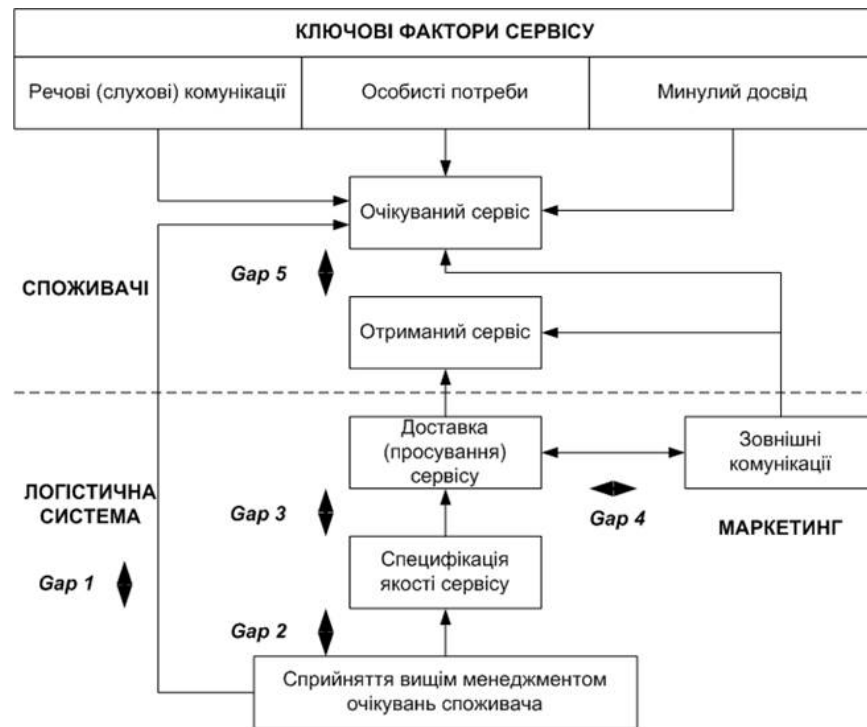


Рис 3.2 Схема розходжень в GAP-моделі Зейтгамла

На Рис.3.2 вказано 5 пунктів і певних рівнів вироблення незадоволеності споживачів в якості обслуговування транспортними та логістичними компаніями при організації грузових перевезень. З цього висновок, що бачимо 5 «розходжень»:

1. Gap 1 – неспівпадіння тим що очікують від сервісу в логістиці і тим, що насправді надають під час сервісу логістичних послуг ;
2. Gap 2 – неспівпадіння між тим, на що очікують клієнти під час отримання послуг в логістиці і тим як вони визначені;
3. Gap 3 – неспівпадіння між стандартними послугами в логістиці і тим, що являють собою ці послуги;
4. Gap 4 – неспівпадіння між тим, як інформують про якість послуг в логістиці і тим, що надають та якої якості;
5. Gap 5 – неспівпадіння між тим, що сформувалось у клієнта та, тим що він отримує по факту від сервісу в сфері логістики .

Треба зауважити, що в теоретичних та практичних дослідженнях така модель набуває інших модифікацій. Так, Крістофер Лавлок збільшив модель розходжень до 7 аспектів, при цьому трохи удосконаливши логічний ланцюг практичного вивчення відносно структури. Для сервісу в логістиці і транспортуванні його 7-ми ступенева модель має наступні розходження:

1. Не співпадіння в знаннях – розходження між тим, очікуванням та отриманою інформацією споживачем компанії;
2. Не співпадіння в стандартах – розрив між тим, як отримує споживач інформацію і між стандартом.
3. Не співпадіння в наданні послуг – різниця між реальними правдивими пунктами і тим, що отримує клієнт.
4. Не співпадіння у внутрішніх комунікаціях – розрив між тим, що показує компанія та тим, про що розмірковує сервісний штат працівників.
5. Не співпадіння у сприйнятті – розходження між тим, якого рівня обслуговування і тим як сприймають рівень обслуговування.
6. Не співпадіння у інтерпретації – розрив між тим, що було сказано чи пообіцяно і тим, що споживач оцікує отримати після почутого чи після отриманих обіцянок.
7. Не співпадіння в обслуговуванні – різниця між отриманням послуг споживачем і тим як їх надають.

Не співпадіння з 2-го по 5-те – враховують як внутрішні розходженнями логістичної фірми, і якщо компанія не зможе нівілювати свої внутрішні розриви, то не зможе позбутися і зовнішніх. Таким чином, якщо у моделі з 5-ма розходженнями треба їх редагувати по порядку, то 7-ми ступенева модель потребує спершу виправлення внутрішніх розривів, а згодом зовнішніх. [22]

Отже, можна стверджувати, що є багато математичних і логічних методів оцінювання рівня якості проведення міжнародних операцій по перевезенню, що сприяють менеджменту логістичних компаній і споживачам добре оцінити рівень ефективності послуг, рівень задоволення потреб

клієнтів, визначити слабкі і кращі місця в рамках даної діяльності, і виправити згідно до цього структуру менеджменту і запровадити новітні введення.

2.3. Оцінка ефективності повітряного транспортування

Виробничий процес – це система різних за властивостями людських і апаратних дій, які робляться в визначеній послідовності та взаємопов'язані для впровадження однієї чи другої виробничої функції.

Операція – частина виробничого процесу, яка виконується працівником на його робочому місці (стаціонарному або рухомому). При початку системи, в при виготовленні товару, отримаємо грузові, які треба доставити в місце їх використання. При виробництві, використовуючи комплексні ресурси, переміщаються вантажі. Складність процесу перевезення вантажів може змінюватись в широких межах. У процесі перевезення вантажу виконується велике число різних процедур. Проте технологічний процес може успішно протікати лише за умов, що створена виробнича система для його виконання і цим процесом керують. [23]

Транспортна система може розглядатися як група механізмів (автомобілів, навантажувачів тощо), що обслуговуються операторами (водії, кранівники, екскаваторники і т. д.). Кожен механізм і його оператор представляє собою систему «людина-машина» з двох взаємодіючих і взаємозалежних одиниць. Будь-яка система – це сукупність взаємодіючих компонентів, кожен з яких можна розглядати в якості самостійної системи, що включає в себе більш прості компоненти (елементи).

Системний підхід дозволяє з'єднати в одне ціле шматки перевізного процесу та досягти впорядкованості останнього. Складовими частинами кожної системи є компоненти, мають властивості або характеристиками. Ці характеристики впливають на функціонування системи, її швидкодія, надійність, провізну можливість і т. д. При організації транспортних систем

доводиться робити вибір між людиною і машиною, між різними типами рухомого складу, вантажно-розвантажувальних механізмів і людьми на основі 5 характеристик і витрат, пов'язаних з їх використанням. [24]

Ефективність транспортної системи завжди буде формуватися на двох рівнях за участю трьох суб'єктів: транспортної системи, споживача її послуг і державних органів, що забезпечує згладжування протиріч між суб'єктом транспортної системи і двома іншими суб'єктами. Сила зв'язків у схемі формування ефективності залежить від сфери послуг транспортної системи. У сфері вантажних перевезень, тарифи формуються на ринковій основі і діяльність транспортної системи визначається кон'юнктурою відповідного сектора економіки. У сфері пасажирських перевезень, державні органи вдаються до директивному регулюванню тарифів, і компенсують витрати для забезпечення необхідного рівня внутрішньої ефективності. Варто також звернути увагу на оцінку ефективності об'єктів транспортної інфраструктури. При виборі варіанту будівництва, наприклад, вокзалу або дороги, необхідно враховувати не вартість будівництва, а й ефективність використання об'єкта користувачами. [24]

Суперечності в оцінці ефективності роботи транспортної системи стимулюють розвиток нових форм транспортного обслуговування, розширення транспортної системи на суміжні види діяльності, що дозволяє підвищити об'єктивність оцінки ефективності. Створення логістичних систем дозволяє використовувати єдину оцінку ефективності транспортних і складських операцій, які виконуються різними суб'єктами в ланцюжку доставки. У сфері пасажирських перевезень поширеною тенденцією є укрупнення транспортних компаній і об'єднання в єдину транспортну систему систем окремих видів транспорту. Показник ефективності – міра ступеня відповідності реального результату необхідному.[25]

Критерій ефективності – правило, що дозволяє зіставляти стратегії управління, що характеризуються різним ступенем досягнення мети, і

здійснювати спрямований вибір стратегій з безлічі припустимих. Критерій ефективності приймається на основі певної концепції вирішення про ефективність системи. Існують три концепції: – придатності – система ефективна, якщо обраний показник ефективності приймає значення не нижче деякого прийнятного рівня: $\Pi(a) \geq \Pi_{tr}$; – оптимальності – вважається кращим рішення, яке забезпечує максимальний ефект; – адаптації – припускає можливість оперативного реагування в ході роботи системи на поступає поточну інформацію про зміну умов роботи.

При виборі інструментарію оцінки ефективності системи необхідно враховувати, який підхід при прийнятті рішення буде використовуватися. Рішення, прийняті на основі генерального плану, найбільш поширені в області транспортного планування. Даний підхід дозволяє широку апробацію генерального плану, виділення достатніх фінансових і часових ресурсів для його розробки, прогнозування на тривалий термін. Цей підхід доцільно використовувати тільки в стабільних умовах, якщо план робіт швидко змінюється план втрачає свою актуальність.[26]

Метод порівняльного переваги (нормативна модель) полягає в порівнянні вибраних показників варіантів, пов'язаних з капітальними вкладеннями, вартістю експлуатації, продуктивністю, якістю, екологією і т. п. Проблеми полягають у зведенні різних показників до порівнянного вигляду і розумного вибору вагових коефіцієнтів для оцінки внеску кожного показника в ефективність системи. Поведінкова модель вибору – спрощений варіант нормативної моделі. В даному випадку обмежуються пошуком прийнятного варіанту. Метод на основі нарад найчастіше використовується в нашій країні і передбачає вивчення та аналіз варіантів колективом фахівців і вибір варіанта на основі компромісу думок.

2.4. Двосторонні договори в галузі повітряних перевезень

З'ясовують найважливіші протоколи організацій повітряних сполучень та утворюють правову основу для перевезень в повітрі між країнами двобічні договори держав та протоколи з доповненнями до них.

Головними в цих актах виокремлюють принципи Чиказької угоди про міжнародну невійськову або цивільну авіацію від 7 грудня 1944 року та додатки до неї.

Перелік бортових документів літаків, вимоги надання зв'язку та ремонту, правила з техніки безпеки під час польоту, послідовність дій у тих чи інших ситуаціях, можливість надання взаємних відомостей тощо, це все включає в себе коло льотно-технічних проблем, які регламентованих угодами про повітряне сполучення. Було прийнято рішення щодо адміністративно-правового режиму повітряного сполучення, у якому правила та закони з одного боку, які контролюють вліт і виліт з її місцевості повітряних суден, їх експлуатацію, плавання суден під час знаходження на її території, прибуття та відправлення подорожанин, тягарів, а також паспортні, митні, грошові та карантинні, будуть використовуватись до повітряних суден з іншого боку. У двосторонніх угодах врегульовано органи, які мають повноваження керувати мирною авіацією; органи, які реалізують функції невійськової авіації; упорядкованість видання та скасування згоди здійснювати польоти.

Умови визнання досвідчених свідоцтв і посвідчень, завдяки яким дозволені міжнародні польоти, а також які містять правила встановлення сплати за перевезення, визначено у міжнародних договорах. Ціни встановлюють за резолюцією, якщо країни які беруть участь у двосторонньому договорі є учасниками Міжнародної організації авіапідприємств, якою побудовано механізм стабільних ставок і цю тарифну резолюцію. А якщо договірні держави не є учасниками цієї організації або якщо відсутня тарифна резолюція, то вони домовляючись самі визначають тарифи і механізм зміни порядку набрання чинності цими тарифами.

В таких договорах можуть формулюватися напрями співпраці в сфері авіаційної безпеки. У доповненнях до цих договорів перераховують використовуванні лінії; авіапідприємства, які будуть виконувати умови світових угод.

В наслідок діяльності міжнародних організацій з'явилася можливість дійового регулювання повітряних перевезень. У 1919 році була вперше створена Міжнародна асоціація авіатранспорту. На початку 40 – х років у складі були присутні найбільші авіакомпанії США та Європи. Реорганізацію та прийняття нового Статуту було проведено в 1945 році. Після цього відбулось об'єднання провідних авіакомпаній Європи, США, Азії та Австралії. На меті асоціація мала прагнення створити та розвивати в подальшому вигідне і безпечне авіасполучення для держав. Для цього були прийняті такі рішення,

як створення єдиних умов перевезень(1927 р.), утвердження форми квитків, багажних квитанцій, накладних(1929 р.) та умов перевезення пасажирів і багажу(1954 р.) тощо.

Завдяки створенню(1944) та функціонуванню(1947) міжурядової спеціалізованої установи —Міжнародної організації цивільної авіації(далі — ІКАО) були об'єднані зусилля по врегулюванню повітряних перевезень більше ніж 160 країн. Ця організація згідно з ст. 44 Чиказької конвенції та Статуту ІКАО займається розробками рекомендацій та стандартів щодо правил польотів, експлуатації літаків, сприяє безпеці польотів на міжнародних авіалініях, тим самим сприяючи розвитку міжнародної цивільної авіації.

Всі держави, які є учасниками ІКАО, мусять передавати їй копії всіх укладених ними угод з питань цивільної авіації та враховувати рекомендації цієї організації.

Існування організації були підготовлені такі протоколи, як Гаазький протокол 1955 р., Гвадалахарську конвенцію 1961 р., Гватемальський протокол 1971 р. . Також у якості додатку до Чиказької конвенції було прийнято Міжнародні стандарти. Суть додатку полягала у визначенні діяльності пілотів, екіпажів літаків, операторів служби повітряного руху і наземних екіпажів та регламентуванні вимог щодо літаків та їх устаткування, аеронавігаційних карт тощо.

Висновки до розділу

Під системою управління міжнародними транспортними

операціями слід розуміти систему, вплив якої направлено на об'єкт управління з одночасною його трансформацією в бажаний стан відповідно до певних кількісних та якісних параметрів, та складається з елементів, які об'єднані загальною ціллю функціонування. 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.

Існує велика кількість математичних і логічних методів оцінки рівня якості надання транспортно-експедиторських послуг, що допомагають менеджменту логістичних підприємств і клієнтам оптимально оцінити ступінь ефективності послуг, рівень задоволення потреб клієнтів, визначити слабкі і сильні місця в рамках даної діяльності, і скорегувати відповідно до цього систему менеджменту і впровадити інновації.

3. ПРАКТИЧНА ЧАСТИНА

Кафедра ОАП				НАУ. 20.10.64. 100 ПЗ			
Викона в	Євменцев Д.О.			3. ПРАКТИЧН А ЧАСТИНА	Літер а	Арку ш	Аркушів
Керівни к	Вовк В.Г.					Д 57	33
Консул ьт.	Вовк В.Г						
Н.Конт р.	Дерев'янко Т.А.				ФТМЛ 275 ОП-201М		

3.1. Управління процесом авіаційних перевезень на міжнародному ринку

Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО) - це установа спеціального призначення ООН, що спеціалізується на питаннях інтернаціонального партнерства у галузі невійськової авіації.

Різні види відрядної правоздатності ІКАО оперативно закарбовані в положеннях її конструктивного документа, якраз в Конвенції про інтернаціональну цивільну авіацію.

Здійснення вищезазначених привілеїв повинно здійснюватися відповідно до положення Тимчасової угоди про міжнародну цивільну авіацію і, коли вона набере чинності, з положеннями Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, складеної в Чикаго 7 грудня 1944 року.

Договірна держава, що надає авіакомпаніям іншого договору Заява держави, що має право зупинятися в неторгових цілях, може вимагати від таких авіакомпаній пропонування розумних комерційних послуг у пунктах, де проводяться такі зупинки. Така вимога не передбачає будь-якої дискримінації між авіакомпаніями, що виконують один і той же маршрут, враховують місткість повітряного судна і здійснюватимуться таким чином, щоб не зашкодити нормальній роботі відповідних міжнародних повітряних служб або правам та зобов'язанням будь-якої договірної держави.

Кожна договірна держава має право відмовити в наданні дозволу повітряне судно інших договірних держав для прийому на її території пасажирів, пошти та вантажу, які перевозяться за винагороду або наймають і призначені в інший пункт на її території. Кожна договірна держава зобов'язується не укладати жодних домовленостей, які спеціально надають будь-яку таку привілею на ексклюзивній основі будь-якій іншій державі або авіакомпанії будь-якої іншої держави, а також не отримувати будь-яку таку виключну привілею від будь-якої іншої держави.

Літаки невійськової авіації морально і фізично застаріли. Близько 80 відсотків пасажирських літаків знаходяться в експлуатації понад 10 років, їх технічний стан незадовільний для сучасних стандартів, особливо стан авіаційних двигунів і авіоніки.

Багато авіакомпаній, які займають головні місця у сфері авіаперевезень, не мають потрібних фінансів для відновлення і ремонту льотного транспорту. Через цю причину, авіакомпанії не спроможні в повній мірі надати допомогу у чергуванні пошуково-рятувального льотного транспорту, що значно шкодить пошуково-рятувальному забезпеченню цивільних польотів. Дуже непросте становище склалося у галузі організації управління рухом у повітрі. Скрутний стан, пов'язаний з ринковою кризою авіаперевезень, так само стався у місцевої невійськової техніки авіації. Українська авіаційна промисловість не дивлячись на складні економічні проблеми, все ще залишає свій потенціал виробництва і наукової техніки, що дав змогу за останні роки створити і сертифікувати ряд зразків невійськової авіатехніки, що не є гіршими ніж світові аналоги. Проте продаж авіатехніки вітчизняного виробництва зменшився у 5 разів порівняно з початком 90-их років, що є наслідком падіння пасажирообігу, відсутності фінансів у місцевих авіакомпаній для переоснащення льотного транспорту, відсутності системи авіаційного лізингу в країні.

Ще на шкоду інтересам українського ринку, на нього втручаються іноземні виробники авіатехніки і авіакомпанії, незважаючи на здатність до конкуренції місцевого сучасного льотного транспорту. Недостатньо реалізується експорту за допомогою цивільних повітряних суден. Головною причиною такого становища є обмежена фінансова підтримка авіаційної діяльності і неефективне регулювання цих питань.

На сьогоднішній день основними проблемами національної авіації є:

- 1) зменшенні об'єми авіаперевезень;

- 2) фізичний і моральний стан льотного транспорту, незадовільне техніко-економічне становище експлуатованого вітчизняного льотного транспорту порівняно зі світовими стандартами
- 3) структурна роздробленість цивільних авіаційних компаній, організацій і т.д, не спроможних забезпечити належним чином послуги для перевезень;
- 4) недостатній рівень розвитку до сучасних вимог матеріально-технічної бази авіаційної інфраструктури;
- 5) відсутність авіаресурсів в авіакомпаніях для модернізації і підтримки фондів;
- 6) недостатнє формування нормативно-правової бази у сфері обов'язкової сертифікації (атестації).

Основними завданнями та функціями Управління авіаційних перевезень та міжнародного співробітництва є:

1. Управління та контроль організації та здійснення авіаційних перевезень;
2. Виконання контролю за реалізацією суб'єктами авіаційної діяльності правил авіаційних перевезень пасажирів, багажу, вантажу і пошти та їх відповідністю вимогам і правилам, установленим міжнародними договорами України та авіаційними правилами України, зокрема, в частині дотримання прав пасажирів, вантажовідправників, які використовують послугами з авіа перевезень, та вимог для отримання повідомлень пасажирів, вантажовідправників;
3. Реалізація управління та нагляду за якістю послуг, які отримують об'єктами авіаційної промисловості пасажиром в аеропортах та на борту літаків, а також людям з інвалідністю або з об, та обмеженими можливостями авіаперевізниками законодавства України, міждержавних документів, членом ких також являється Україна;
4. Участь в опрацюванні міжнародних договорів з питань співпраці у галузі авіаційного транспорту з метою їх укладення в порядку, передбаченому

законодавством, забезпечення в межах своїх повноважень виконання зобов'язань за міжнародними договорами України;

5. Реалізація внутрішньонаціональних процесів щодо укладання, набрання чинності та денонсації двосторонніх міждержавних, міжурядових та міжвідомчих угод про повітряне сполучення;

6. Виконання роботи з двох сторін з авіаційними органами влади інших держав з метою отримання нових або зміни існуючих умов реалізації постійного авіаційного поєднання з та до України;

7. Реалізація в рамках можливостей, що встановлені законом, фінансово-економічної, тарифної та страхової політики в сфері цивільної авіації та виконання контролю за обов'язковим авіаційним страхуванням та фінансово-економічною можливістю;

8. Підтвердження розкладу пересування національним та закордонним авіаційним перевізникам для здійснення міждержавних постійних авіарейсів та розкладу руху національним авіаційним компаніям для здійснення внутрішніх постійних авіарейсів;

9. Отримання ліцензії господарської діяльності з перевезення авіаційним транспортом та надання прав на використання авіаліній і призначень авіаційним компаніям, згідно з пунктами закону, національних міждержавних договорів про авіаційне поєднання та інших угод на рівні авіаційних органів влади;

10. Отримання сертифікату у затвердженому законом України порядку об'єктів, що мають можливість надати агентські послуги з продажу авіаційних перевезень, суб'єктів, що виконують підготовку штату робітників з організації та/або продажу авіаційних перевезень;

11. Здійснення в рамках власних можливостей заходів щодо забезпечення розвитку та захисту конкуренції в галузі цивільної авіації;

12. Виконання перевірки можливостей виконавця реалізовувати транспортування небезпечних вантажів та контроль за виконанням

логістичними компаніями та іншими суб'єктами авіаційної сфери міжнародних стандартів та вимог закону України при впровадженні транспортування на літаках, а також транспортування особливих вантажів, продукції військового призначення та повторного використання;

13. Управління видає в прописаному законом розпорядку: дозволи на виліт громадських літаків з аеропортів країни, посадка літаків до аеропортів країни або на проліт над теренами країни; дозволи на здійснення польотів державних і практичних літаків з посадкою на аеродроми цивільної авіації, для проведення авіаційних робіт, екстрених робіт, на керованих повітряних шарах, легких, надлегких літаках і літаках аматорського конструювання; дозволи на здійснення нерейсових польотів; дозволи на виліт літаків для перевезення вантажів для військових та повторного використання;

14. керування розглядає комерційні договори, підписані між тими хто надає послуги з перевезення, що відносяться до надання загальних послуг, пов'язаних з авіаційними перевезеннями людей та багажу, на відповідність міжурядовим договорами про повітряне сполучення;

15. Створює ведення статистики держобліку показників діяльності цивільної авіації та здійснює надання статистики щодо інформації в ІСАО;

16. Створює за встановленими правилами роботу, пов'язану з представництвом в міжнародних організаціях (ІСАО, ЄВРОКОНТРОЛЬ , ЄКЦА, СОТ, ОЧЕС) національних інтересів у напрямку цивільної авіації, за всіма вимогами закону України та міжнародно-правових обов'язків України за міжнародними угодами/конвенціями у сфері громадянської авіації;

17. Створює та вводить проекти різногалузевих стандартів та нормативів якості з обслуговування людей, багажу, вантажу і пошти авіаперевізниками проекти правил повітряних засобів України з питань, що відносяться до фінансових, проекти нормативно-правових актів з питань, що відносяться до компетенції в тому числі направлені на покращення зв'язків з міжнародними авіаційними компаніями та удосконалення міжнародної

співпраці в напрямку цивільної авіації.

3.2. Умови перевезення вантажу

Якщо ви плануєте подорожувати зі своїм улюбленцем, ми пропонуємо дві ящики вагою до 65 кг кожна (включаючи вашого улюбленця) за спеціальною супроводжуваною ціною. Якщо ваш ящик перевищує 65 кг, ціна буде вказана за стандартним тарифом для домашніх тварин, які подорожують самостійно. Вам потрібно знати розмір та розміри ящика для домашніх тварин, а також загальну спільну вагу ящика та вашого улюбленця, щоб отримати цінову пропозицію та книгу, тому з цього варто почати. Ми також рекомендуємо спочатку зробити бронювання для свого вихованця, оскільки існують певні обмеження на рейси, на які ми пропонуємо подорожі для домашніх тварин, через обмеження літаків, і домашні тварини не можуть подорожувати на рейсах Jetstar. Важливо, щоб ящик, яким ви користуєтесь, був затверджений авіакомпанією та відповідав вимогам IATA. Йдеться не лише про те, щоб упевнитись у безпеці, а й про те, щоб їм було щасливо та комфортно. Ви можете придбати ящик в одному з наших головних вітчизняних терміналів. Докладніше читайте на нашій сторінці ящиків для домашніх тварин. Тут ви також знайдете інформацію про виміри ящиків для двох або трьох тварин, а також спеціальні правила для певних порід.[29]

I. Загальні положення

1. Ці Авіаційні правила визначають основні умови перевезення пасажирів і багажу літаком, забезпечення безпеки польотів та гарного обслуговування.

2. Дія цих Авіаційних правил поширюється на авіа компанії та інших суб'єктів авіаційної сфери, діяльність яких пов'язана з перевезенням пасажирів і багажу повітряним транспортом.

3. Ці Авіаційні правила розроблено з урахуванням вимог Регламенту (ЄС) Європейського Парламенту та Ради від 05 липня 2006 року № 1107/2006 про права інвалідів та осіб з обмеженою рухливістю при використанні повітряного простору.

4. Правила та вимоги до авіаційних перевезень пасажирів та багажу іноземних авіаційних компаній, які здійснюють перельоти з або до України, мають відповідати закону України, в тому числі цим Авіаційним правилам.

5. Забезпечення авіаційної безпеки в процесі авіаперевезень пасажирів та багажу здійснюється відповідно до нормативно-правових актів у сфері авіаційної безпеки.

6. У цих Авіаційних правилах терміни вживаються в таких значеннях:

- авіаційний перевізник (далі - авіаперевізник) - суб'єкт господарювання, який може надавати послуги з перевезення людей літаками: український авіаперевізник – згідно до ліцензії, а також сертифіката, що дає можливість на експлуатацію, виданого Державіаслужбою; іноземна компанія перевізник – у відповідності до належного документа компетентного органу іншої держави, який відповідає положенням міжнародних угод, які є обов'язковими для України. Термін «авіаперевізник» включає в себе працівників, представників і підрядників компанії перевізника, якщо цими Авіаційними правилами не передбачено щось інакше;

- автоматизована система бронювання / глобальна розподільна система (далі - АСБ/ГРС) - структура, яка виконує виявлення певної інформації про розклад рейсів, наявні місця та ціни компаній авіаперевізників і за допомогою якої виконуються резервування послуг авіаційних перевезень;

- Менеджер з послуг - суб'єкт наземного обслуговування, уповноважений компанією перевізником здійснювати операції з сухопутного обслуговування клієнтів і багажу;

- Вантажний ідентифікаційний лейб - справка, що надається компанією для позначення багажу, що перевозиться компанією перевізником;

- Вантаж наднормовий — певна частина багажу, яка перевищує встановлену компанією норму безкоштовного перевезення багажу та потребує обов'язкової сплати незалежно від визначеної норми;

- Внутрішньонаціональне транспортування - перевезення людей і багажу між містами, що знаходяться на теренах України;
- Транспортування груп - перевезення організованих груп людей, що мають дину ціль подорожі. Транспортування груп має бути визначене в резервуванні. Найменша кількість людей в групі визначається компанією перевізником. [30]

Ці Правила застосовуються в усіх комерційних авіаційних перевезень пасажирів і багажу, що здійснює авіаперевізник, в тому числі обслуговування, що відносяться до таких перевезень, і, у разі, якщо перевізником не буде визначено інше про безкоштовні перевезення. Якщо наявні підстави для розумного сумніву щодо умов виконання перевезень, компанія має право на свій розсуд встановлювати, яких визначень цих Правил потрібно дотримуватись.

Вимоги компанії перевізника мають включати програму забезпечення якості при авіаційних перельотах клієнтів компанії і вантажу.

Новітні стандарти, визначення, технічні умови, технології, інструкції, керівництва повинні відповідати умовам програм до умов зберігання стану..



Рис. 3.1 Небезпечні вантажі

Розклад руху

1. Систематичні рейси здійснюються згідно з розкладом руху літаків, що було складено компанією, опубліковано в АСБ/ГДС та розміщено на сайті перевізника. Авіаперевізник, за власним розсудом, може давати рекламний розклад для повідомлення населення.

Перевізник, який розміщує дані в АСБ/ГДС, повинен запевняти, що розміщена ним чи надана для розміщення в інших автоматизованих системах інформація є точною, правдивою та повною.

2. Компанія не є відповідальним за помилки й упущення в розкладах руху або інших оголошених графіках рейсів інших перевізників.

3. Суб'єкти наземного обслуговування та/або експлуатанти аеропортів мають право видавати об'єднаний розклад всіх авіакомпаній, які здійснюють рейси з або до аеропорту.

4. Час відправлення рейсу і тип літака, які визначені в розкладі руху або інших визначених графіках рейсів компанії перевізника, за виключенням часу відправлення, зазначеного у квитку, не гарантуються і не є обов'язковою умовою договору перевезення. Перевізник має право змінювати час відправлення рейсу, про що повинен вчасно повідомити пасажирів.

5. Перевізник має право міняти тип літака без інформування про це пасажирів.

Найголовніше призначення перевізного процесу – перемістити певний об'єм вантажу від місця де його виготовляють до місця використання.

Здійснені об'єми перевезень вантажів повинні бути визначеними в часі та просторі, тому провізні можливості транспортного комплексу можуть бути оцінені або тоннокілометрами, або тоннами.

Оцінка ефективності транспортного процесу є ключовим питанням вибору найбільш доцільного варіанту перевезень. В залежності від певних умов перевезень та розв'язуваної задачі, вибирають критерії ефективності. Критерії ефективності поділяються на місцеві (приватні) та загальні (комплексні). Місцеві пункти ефективності застосовують у випадку, коли варіанти перевезень, що зрівнюють, відрізняються по одному окремо взятому показнику. Так, запровадження годинних графіків перевезень виключає затримки автомобілів у черзі. В даному випадку ефективність варіантів перевезень, що порівнюються, може бути оцінена одним показником.[31]

3.3. Раціональні методи організації змішаних перевезень

Ринок зрізаних квітів став глобальним, а повітряний транспорт є вибраною транспортною системою для свіжих зрізаних квітів. Обробка живих зрізаних квітів; потреба у конкретному підході стала певною мірою особливістю квітів Айші. Галузеві аналітики наголошують на важливості якості та надійності на все більш конкурентоспроможному світовому ринку зрізаних квітів. Найважливіший аспект якості - це «свіжість» та життя вази, і ці аспекти залежать від оптимального поводження.

Умови перевезення специфічного вантажу

Втрата якості стебел, листя або частин квітів може призвести до відмови на ринку. Свіжі зрізані квіти втрачають якість внаслідок однієї з кількох причин, включаючи в'янення або посідання листя та / або пелюсток, пожовтіння листя та геотропне чи фототропне згинання скапів та стебел. Думаючи про фактори, що впливають на життя свіжих зрізаних квітів, і про те, як продовжити це життя, спершу важливо зрозуміти різні причини втрати якості. Повітряний транспорт у глобальному масштабі є кращим у порівнянні з наземними видами транспорту (вантажівка, морський контейнер тощо). Найбільшою проблемою було обслуговування холодного ланцюга та уникнення багаторазового поводження під час вантажних сполучень, навантаження та розвантаження.

Температурні режими

При неправильній виставленій температурі і вологості, рослини можуть позбутися свого первісного вигляду. Більшість видів рослин перевозять з визначеною температурою, їх поділяють на декілька груп:

- Транспортування рослин (0 - + 2 ° C);
- Транспортування свіжих рослин, що тільки зібрали (+1 - + 8 ° C);
- Транспортування насінин та коріння (+4 - + 10 ° C).

Для того, щоб перевезти рослини поза межі країни, необхідно мати фітосанітарний сертифікат та сертифікати країн виробників, а також згода від отримувача вантажу на ввезення квітів в країну.

Вологість повітря

Гігрометри вимірюють вологість повітря, і виявляється вона у відсотках. У повітрі, заповненому водяними парами (у тумані) відносна вологість становить 100%. В кімнатах відносна вологість складає близько 50%, а взимку - значно менша, через підключене центральне опалення. Оптимальна вологість повітря для значної кількості кімнатних рослин може становити 65-70% при незмінній температурі 20 °С. Багато тропічних видів рослин з тонкими ніжними листками (фіттонія, марантові, селягінели, папороті) вимагають ще більш вологого повітря (до 80-95%).

Для замовлення рослин, потрібно знати певну процедуру оформлення заявки на перевезення та доставки квітів. Нижче наведені декілька етапів, які необхідно буде пройти:

1. Оформити фітосанітарний сертифікат на рослини, які будуть перевозитись;
2. Укласти договір з транспортною компанією з перевезення квітів;
3. Заповнити бланк-заявку на доставку квітів;
4. Сплатити у визначені строки.

Нижче зазначені важливі фактори, які впливають на вартість перевезення, або доставки квітів :

- вага квітів як вантажу,
- терміни та строки доставки,
- місце призначення поставки,
- вартість самих квітів.

У вартість перевезення входить:

- Обсяг квітів як вантажу,
- терміновість доставки,
- страхування вантажу,
- місцезнаходження вантажу,
- кількість митних кодів,
- транзитні митні збори,
- ціна вантажу по інвойсу,
- місцезнаходження транспорту від місця навантаження,
- кількість транзитних країн до місця призначення,
- погодні та сезонні умови.

Через сильний вплив транспортних температур на подальший термін служби вази та схильність до перегрівання упакованих квітів, їх слід транспортувати при температурі, близькій до оптимальної (0 ° C для більшості видів). Більшість авіакомпаній вже існують для авіаперевезення квітів за контрольованих температур. Як і багато інших маркетингових каналів, наприклад британські мережі масового ринку та голландські аукціони; Aisha Flowers має внутрішні системи контролю якості, які забезпечують перевірку якості квітів. Найважливішим показником якості є “свіжість” або життя вази. Цей параметр важко оцінити візуально, але зважаючи на його важливість, виробники та приймачі повинні створити програму „контролю якості”, яка включатиме оцінку тривалості життя у вазі представницьких квітів.[31]

Правильне пакування рослин для вантажоперевезень

Квіти та рослини спеціально підготовлюють до транспортування, а саме:

- Пакують в спеціальні бокси або контейнери,
- Міцно слід закрити і нанести мітку.
- Рослини в горщиках транспортують в спеціальних піддонах з заглибленнями.
- Квіткові бутони перев'язують тонкою стрічкою та залишають при відкритому просторі.
- Для запобігання змішування різних запахів не можна перевозити рослини з іншим вантажем.
- Вивантаження має бути швидко, в провітрених приміщеннях з пониженою температурою, щоб температура не встигла швидко підвищитись..

В разі потреби доставки великого об'єму рослин, можна використовувати автомобілі з вбудованими рефрижераторами або ізотермічні, 20 тонн. Основні переваги таких машин - висока прохідність і великий об'єм вантажного простору. Використання великогабаратних вантажівок дозволяє перевозити ваші рослини на великі відстані, в окремі міста і країни. Такий вид транспорту місткістю до 120 м³ використовується для міжнародних перевезень з Європи в Україну.

Проведемо порівняння між різними видами змішанного перевезення для порівняння їх рентабельності, швидкості та якості перевезення продукції. [31]

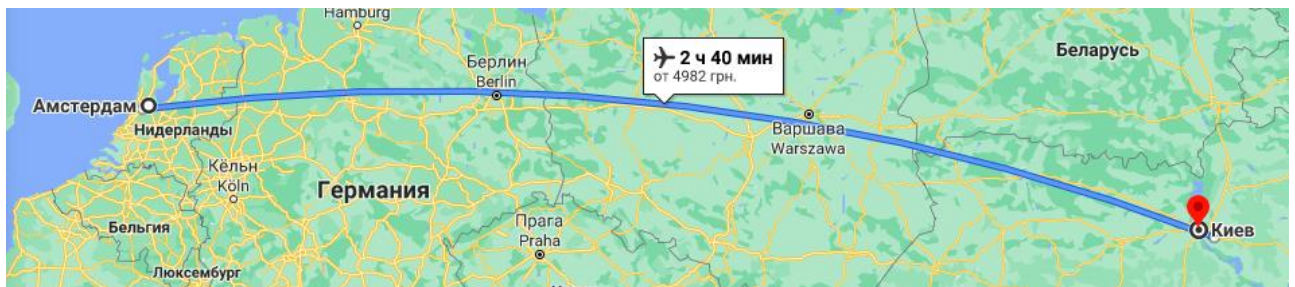
Повірювати ми будемо наступні данні:

1. Витрати на перевезення
2. Швидкість перевезення
4. Довжину шляху перевезення
3. Якість перевезення продукції

Середня швидкість в автомобільному сполученні: при внутрішніх і міжнародних перевезеннях буде становити 70 км / год. Середня швидкість руху вантажних поїздів становить - 45 км / ч. Для розрахунку тривалості

повітряного перевезення використовуються вихідні дані наведені у таблиці В-2

Необхідно доставити певну кількість вантажу з однієї точки в іншу таким способом, який дозволить максимально скоротити витрати, та збереже якість товару. В якості вантажу розглядаються квіти, які в компонується у вантажну партію. Для відправлення вантажів встановлені наступні умови: одиниця продукції пакується у форму яка має форму прямокутного паралелепіпеда та розмір 11см * 11см * 8см, вага - 200 грам за од. продукції. Перевезення вантажу здійснюється в стандартних коробках, розмір яких складає 0,5 м * 0,5 м * 0,5м, а вага — 0.5 кг. Вони в свою чергу перевозяться в рефрижираторах. В одну коробку поміщається 100 одиниць продукції, при цьому її вага складе 20 кг. Необхідно перевезти 500 таких коробок (загальною вагою 10.000 кг) Усього перевозиться 50.000 одиниць продукції (вантажна партія). Вартість одиниці продукції 5 дол. США.



1-й варіант сполучення Літак-Автомобіль

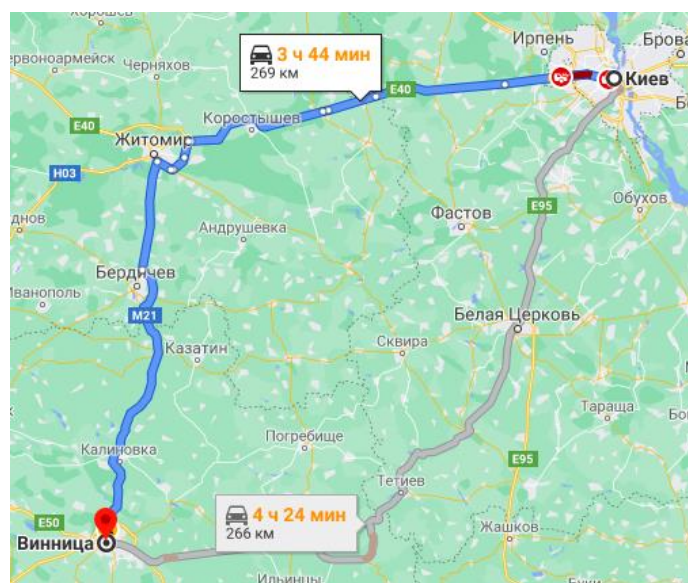


Рис. 3.2 Авіаційне сполучення маршруту А-Б (Амстердам - Київ)

Рис. 3.3 Наземне (автомобільне) сполучення маршрутом Б-С (Київ - Вінниця)

Таблиця 3.1 Види процедур, виконуваних у процесі доставки вантажу

№ роботи	Найменування роботи	Вартість, дол.США	Час	
			діб	год., хв.
1	Розмитнення вантажу в пункті А	155	0,0833	2 год.
2	Оформлення документів та завантаження на повітряний транспорт в пункті А	365	0,0416	1 год.
3	Доставка повітряним транспортом від пункту А до пункту Б	6500	0,125	2 год 30 хв
4	Розмитнення вантажу в пункті Б	345	0,0833	2 год.
5	Оформлення документів та перевантаження на автомобільний транспорт в пункті Б	95	0,0833	2 год.
6	Доставка автомобільним транспортом від аеропорту від пункту Б до кінцевого пункту С (до вантажоодержувача)	195	0,1805	4 год. 20 хв.

Таблиця 3.2 Дані для розрахунку тривалості доставки повітряним

транспорт

Типи вантажних ПС	G^{max}_k кг	$V_{кр}$ км/ч	$L_{зр}$ км	$L_{нз}$ км	$t_{нз}$ ч
Airbus A-320	16400	840	6100	550	0,85
Boeing 757-200	23000	850	7250	550	0,85
Boeing 767-300ER	37500	850	11000	550	0,85

Пункт А — Амстердам

Пункт Б — Київ

Пункт С — Вінниця

Відстань від пункту А до пункту Б дорівнює 1783 км при авіа перевезенні вантажу.

Відстань від пункту Б до пункту С дорівнює 266 км при автомобільному перевезенні вантажу.

$$C_{a.перев.} = C_{упр. пр. зас.} + C_{опл. прац.} + C_{нав./розв.}$$

$$C_{a.перев.} = 5500 + 1000 + 520 = 7020 \text{ дол. США}$$

де $C_{упр. тр. зас.}$ — витрати, які пов'язані з утриманням та експлуатацією найманих транспортних засобів (літака)

$C_{опл. пр.}$ — витрати на оплату праці пілотам

$C_{нав./розв.}$ — витрати на навантажувально-розвантажувальні операції

$C_{a.перевез}$ — витрати на перевезення вантажу літаком

Загальні витрати доставки вантажу за маршрутом Амстердам — Київ

$$C_{заг} = C_1 + C_2 + C_3 + C_4 + C_5 + C_6 = 155 + 365 + 6500 + 345 + 95 + 195 = 7655 \text{ дол. США}$$

Загальний час доставки вантажу за маршрутом Амстердам — Київ

$$t_{заг} = t_1 + t_2 + t_3 + t_4 + t_5 + t_6$$

де,

t_1 — час на розмитнення вантажу в пункті А

t_2 — час на оформлення документів та завантаження на повітряний транспорт в пункті А

t_3 — час на доставка повітряним транспортом від пункту А до пункту Б

t_4 — час на розмитнення вантажу в пункті Б

t_5 — час на оформлення документів та перевантаження на автомобільний транспорт в пункті Б

t_6 — час на доставка автомобільним транспортом від аеропорту від пункту Б до кінцевого пункту С (до вантажоодержувача)

$$t_6 = S / V = 266/70 = 4 \text{ год. } 20 \text{ хв.}$$

де,

S — шлях від Києва до Вінниці

V — середня швидкість авто

$$t_3 = t_{нз} + t_{кр}$$

де ,

$t_{нз}$ — час на зліт, посадку, набір висоти на маневрування

$t_{кр}$ — час крейсерського польоту

$$t_{кр} = (L_{гр} - L_{нз}) / V_{кр}$$

де ,

$L_{гр}$ — відстань маршруту перевезення

$L_{нз}$ — відстань під час взлету, посадки, набору висоти, маневрування

$$t_{кр} = (1783-550)/850 = 1,45 \text{ год}$$

$$t_3 = 0,85 + 1,45 = 2 \text{ год } 30 \text{ хв.}$$

$$t_{заг} = 0,0833 + 0,0416 + 0,125 + 0,0833 + 0,0833 + 0,1805 = 0,597 \text{ діб (} 14 \text{ год } 32 \text{ хв)}$$

2-й вид сполучення Літак-Поїзд



Рис. 3.4 Авіаційне сполучення маршруту А-Б (Амстердам - Київ)

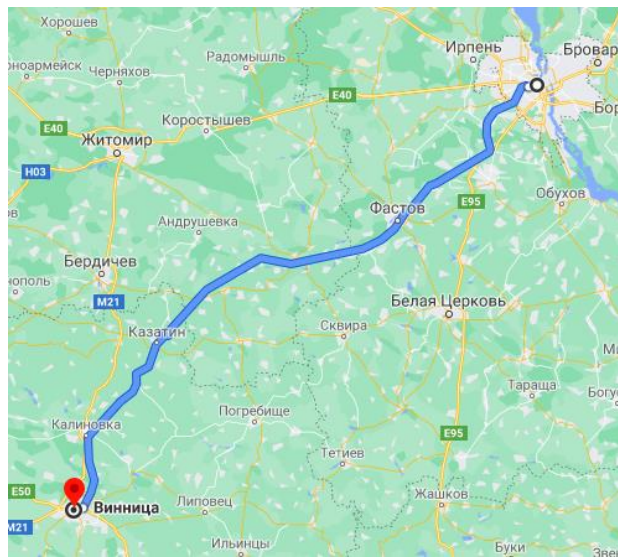


Рис. 3.5 Залізничне сполучення маршрутом Б-С (Київ — Вінниця)

Таблиця 3.3 Види процедур, виконуваних у процесі доставки вантажу

№ ро бот	Найменування роботи	Вартість, дол.США	Час	
			діб	год., хв.

и				
1	Розмитнення вантажу в пункті А	155	0,0833	2 год.
2	Оформлення документів та завантаження на повітряний транспорт в пункті А	365	0,0416	1 год.
3	Доставка повітряним транспортом від пункту А до пункту Б	6500	0,125	2 год 40 хв
4	Розмитнення вантажу в пункті Б	345	0,0833	2 год.
5	Оформлення документів та перевантаження на залізничний транспорт в пункті Б	95	0,0833	2 год.
6	Доставка залізничним транспортом від аеропорту від пункту Б до кінцевого пункту С (до вантажоодержувача)	350	0,2291	5 год. 30 хв.

Таблиця 3.4 Дані для розрахунку тривалості доставки повітряним транспортом

Типи вантажних ПС	G^{max}_k , кг	$V_{кр}$, км/ч	$L_{гр}$, км	$L_{нз}$, км	$t_{нз}$, ч
Airbus A-320	16400	840	6100	550	0,85
Boeing 757-200	23000	850	7250	550	0,85
Boeing 767-300ER	37500	850	11000	550	0,85

Пункт А — Амстердам

Пункт Б — Київ

Пункт С — Вінниця

Відстань від пункту А до пункту Б дорівнює 1783 км при авіа перевезенні вантажу.

Відстань від пункту Б до пункту С дорівнює 221 км при залізничному перевезенні вантажу.

Загальні витрати доставки вантажу за маршрутом Амстердам — Київ
 $C_{заг} = C_1 + C_2 + C_3 + C_4 + C_5 + C_6 = 155 + 365 + 6500 + 345 + 95 + 350 = 7810$
дол. США

Загальний час доставки вантажу за маршрутом Амстердам — Київ

$$t_{заг} = t_1 + t_2 + t_3 + t_4 + t_5 + t_6$$

де,

t_1 — час на розмитнення вантажу в пункті А

t_2 — час на оформлення документів та завантаження на повітряний транспорт в пункті А

t_3 — час на доставка повітряним транспортом від пункту А до пункту Б

t_4 — час на розмитнення вантажу в пункті Б

t_5 — час на оформлення документів та перевантаження на залізничний транспорт в пункті Б

t_6 — час на доставка залізничним транспортом від аеропорту від пункту Б до кінцевого пункту С (до вантажоодержувача)

$$t_6 = S / V = 221/45 = 5 \text{ год. } 30 \text{ хв.}$$

де,

S — шлях від Києва до Вінниці

V — середня швидкість потяга

$$t_3 = t_{нз} + t_{кр}$$

де ,

$t_{нз}$ — час на зліт, посадку, набір висоти на маневрування

$t_{кр}$ — час крейсерського польоту

$$t_{кр} = (L_{кр} - L_{нз}) / V_{кр}$$

де ,

L_{ep} — відстань маршруту перевезення

$L_{нз}$ — відстань під час взлету, посадки, набору висоти, маневрування

$$tkp = (1783-550)/850 = 1,45 \text{ год}$$

$$t3 = 0,85 + 1,45 = 2 \text{ год } 40 \text{ хв.}$$

$$t_{заг} = 0,0833 + 0,0416 + 0,125 + 0,0833 + 0,0833 + 0,1805 = 0,6456 \text{ діб (} 15 \text{ год } 49 \text{ хв)}$$

3-й вид сполучення Літак-Поїзд-Автомобіль

Таблиця 3.5 Види процедур, виконуваних у процесі доставки вантажу

№ роботи	Найменування роботи	Вартість, дол.США	Час	
			діб	год., хв.
1	Розмитнення вантажу в пункті А	155	0,125	3 год.
2	Оформлення документів та завантаження на повітряний транспорт в пункті А	365	0,0625	1 год. 30 хв.
3	Доставка повітряним транспортом від пункту А до пункту Б	6500	0,0902	2 год 10 хв
4	Розмитнення вантажу в пункті Б	345	0,125	3 год.
5	Оформлення документів та перевантаження на залізничний транспорт в пункті Б	95	0,0625	1 год. 30 хв.
6	Доставка залізничним транспортом від пункту Б до пункту С	195	0,2083	4 год. 40 хв.
7	Оформлення документів та перевантаження на автомобільний транспорт в пункті С	70	0,0625	1 год. 30 хв.
8	Доставка автомобільним транспортом	90	0,0486	2 год. 10 хв.

Від пункту С до кінцевого пункту Д (до вантажоодержувача)				
---	--	--	--	--

Таблиця 3.6. Дані для розрахунку тривалості доставки повітряним транспортом

Типи вантажних ПС	G^{max}_k , кг	$V_{кр}$, км/ч	$L_{зр}$, км	$L_{нз}$, км	$t_{нз}$, ч
Airbus A-320	16400	840	6100	550	0,85
Boeing 757-200	23000	850	7250	550	0,85
Boeing 767-300ER	37500	850	11000	550	0,85

Пункт А — Амстердам

Пункт Б — Львів

Пункт С — Хмельницький

Пункт Д — Вінниця

Відстань від пункту А до пункту Б дорівнює 1365 км при авіа перевезенні вантажу.

Відстань від пункту Б до пункту С дорівнює 218 км при залізничному перевезенні вантажу.

Відстань від пункту С до пункту Д дорівнює 141 км при автомобільному перевезенні вантажу.

$$C_{a.перев.} = C_{упр. пр. зас.} + C_{опл. прац.} + C_{нав./розв.}$$

$$C_{a.перев.} = 5000 + 1000 + 520 = 6520 \text{ дол. США}$$

де $C_{упр. тр. зас.}$ — витрати, які пов'язані з утриманням та експлуатацією найманих транспортних засобів (літака)

$C_{опл. пр.}$ — витрати на оплату праці пілотам

$C_{нав./розв.}$ — витрати на навантажувально-розвантажувальні операції

$C_{a.перевез}$ – витрати на перевезення вантажу літаком

Загальні витрати доставки вантажу за маршрутом Амстердам — Київ

$$C_{заг} = C1 + C2 + C3 + C4 + C5 + C6 + C7 + C8 = 155 + 365 + 6500 + 345 + 95 + 195 + 90 + 70 = 7815 \text{ дол. США}$$

Загальний час доставки вантажу за маршрутом Амстердам — Київ

$$t_{заг} = t1 + t2 + t3 + t4 + t5 + t6 + t7 + t8$$

де,

$t1$ — час на розмитнення вантажу в пункті А

$t2$ — час на оформлення документів та завантаження на повітряний транспорт в пункті А

$t3$ — час на доставка повітряним транспортом від пункту А до пункту Б

$t4$ — час на розмитнення вантажу в пункті Б

$t5$ — час на оформлення документів та перевантаження на залізничний транспорт в пункті Б

$t6$ — час на доставка залізничним транспортом від пункту Б до пункту С

$t7$ — час на оформлення документів та перевантаження на автомобільний транспорт в пункті С

$t8$ — час на доставка автомобільним транспортом від пункту С до кінцевого пункту Д (до вантажоодержувача)

$$t6 = S / V = 218/45 = 4 \text{ год. } 40 \text{ хв.}$$

Де, S — шлях від Львова до Хмельницького, V — середня швидкість потяга

$$t6 = S / V = 141/70 = 2 \text{ год. } 10 \text{ хв.}$$

де,

S — шлях від Хмельницького до Вінниці

V — середня швидкість авто

$$t3 = t_{нз} + t_{кр}$$

де ,

$t_{нз}$ — час на зліт, посадку, набір висоти на маневрування

$t_{кр}$ — час крейсерського польоту

$$t_{кр} = (L_{гр} - L_{нз}) / V_{кр}$$

де ,

$L_{гр}$ — відстань маршруту перевезення

$L_{нз}$ — відстань під час взлету, посадки, набору висоти, маневрування

$$t_{кр} = (1365 - 550) / 850 = 0,95 \text{ год}$$

$$t_3 = 0,95 + 0,85 = 2 \text{ год } 10 \text{ хв}$$

$$t_{заг} = 0,125 + 0,0625 + 0,0902 + 0,125 + 0,0625 + 0,2083 + 0,0625 + 0,0486 = 0,7846 \text{ діб (} 19 \text{ год } 20 \text{ хв)}$$

Таблиця 3.7 Порівняльна таблиця розрахунків

Порівняльна таблиця				
№	Метод перевезення	Вартість	Довжина шляху	Час перевезення
1.	Літак - Автомобіль	7655 дол. США	2049	14 год 32 хв
2.	Літак - Поїзд	7810 дол. США	2004	15 год 49 хв
3.	Літак - Поїзд - Автомобіль	7815 дол. США	1724	19 год 20 хв

З даних таблиці ми бачимо, що 1-й варіант перевезення має найменшу вартість та є найшвидшим при найбільшій довжині шляху. Це зумовлено тим, що ми залучали лише два види транспорту середня швидкість яких є найбільшою серед варіантів перевезення. 2-й варіант перевезення має більшу вартість та займає більше часу, але проходить меншу відстань. В порівнянні з першим варіантом перевезення середня швидкість в данному випадку менша, що і призвело до більшої затрати часу. 3-й варіант перевезення є найбільш затратним, так як використовувались три види транспорту, та затрати на вивантаження та завантаження грузу. По довжині шляху, він є найкоротшим, але фактори того, що сумарна середня швидкість цих видів транспорту менша

ніж у попередніх та витрачений час на перевантаження вантажу, приводить до того, що час на доставку вантажу є найбільшим. Підводячи підсумки, можемо стверджувати, що найбільш оптимальним є 1-й варіант доставки вантажу. Слід зауважити, що час доставки та кількість видів транспорту може впливати на якість товару, в цьому випадку бачимо, що 1-й варіант доставки також є найбільш оптимальним.

Переваги при виборі мультимодального перевезення вантажу:

1) Транспортування здійснює одна компанія міжнародних вантажоперевезень, а не кілька. Вона забезпечує збереження вантажу і відповідає за його безпеку.

2) Значно скорочується час необхідне для узгодження технічних питань і оформлення різного роду документів. (Завдяки співпраці з однією компанією).

3) Усунення технічних неполадок вимагає менше часу.

4) Складання маршруту з урахуванням побажань замовника.

5) Можливість доставити товар в будь-яку точку світу.

6) При мультимодальні перевезення вартість послуг набагато нижче.

7) Можливість доставляти вантаж прямо до замовника (за допомогою автотранспорту). При вантажоперевезеннях по морю або повітрю це зробити складно.

3.4. Сучасний стан логістичної компанії “Asuda” та організація перевезень компанії.



Рис 3.6 Емблема авіакомпанії

Asuda була заснована в Амстердамі, 19 квітня 1945 року. Це головний засіб міжнародної авіакомпанії для сприяння безпечним, надійним, безпечним та економічним повітряним перевезенням - на благо світових споживачів. Міжнародна галузь повітряного транспорту за графіком перевищує 100 разів, ніж у 1945 році. Мало хто з галузей може відповідати динамізму цього зростання, яке було б набагато менш вражаючим без стандартів, практики та процедур, розроблених в рамках Asuda. На момент свого заснування Asuda налічувала 57 членів з 31 країни, переважно з Європи та Північної Америки. На сьогоднішній день в ньому налічується близько 290 членів із 120 країн у кожній частині земної кулі.

Наше бачення - спільна робота над формуванням майбутнього зростання безпечної, безпечної та стійкої галузі повітряного транспорту, яка пов'язує та збагачує наш світ. Місія Asuda - представляти, керувати авіаційною галуззю та обслуговувати її. Представляючи авіапромисловість Ми покращуємо розуміння галузі повітряного транспорту серед тих, хто приймає рішення, та підвищуємо обізнаність про переваги, які приносить авіація для національної та світової економіки. Виступаючи за інтереси авіакомпаній по всьому світу, ми кидаємо виклик нерозумним правилам та звинуваченням, притягаємо до відповідальності регулятори та уряди та прагнемо розумного регулювання. Провідна авіакомпанія Понад 70 років ми розробили глобальні комерційні

стандарти, на яких будується галузь повітряного транспорту. Наша мета - допомогти авіакомпаніям шляхом спрощення процесів та збільшення зручності пасажирів, одночасно зменшуючи витрати та покращуючи ефективність. Обслуговування авіакомпанії Ми допомагаємо авіакомпаніям працювати безпечно, надійно, ефективно та економічно за чітко визначеними правилами. Професійна підтримка надається всім зацікавленим сторонам галузі за допомогою широкого спектру продуктів та експертних послуг. Цінність нашого бренду Наші цінності бренду визначають, що ми цінуємо і як ми поведимося, щоб допомогти нам досягти місії та бачення Asuda. Ми всі маємо різні особистості, стилі та сфери знань, перебуваємо на різних рівнях організації та граємо різні ролі. Але ви впізнаєте нас за послідовною поведінкою та поведінкою. Ми живемо своїми цінностями та втілюємо підтримуючу поведінку, щоб зробити Asuda прекрасним місцем для роботи:

Ми будуємо стандарти на основі досвіду

Ми відстоюємо глобальну велику картину

Ми співпрацюємо для взаємної вигоди

Ми діємо з простим людським дотиком.



Рис. 3.7 Літак авіакомпанії Asuda

Сучасна Asuda є правонаступницею Міжнародної асоціації повітряного руху, заснованої в Гаазі в 1919 році - році перших у світі міжнародних регулярних рейсів.

Asuda має понад 50 офісів по всьому світу, що підтримує наших членів у приблизно 120 країнах. Регіональні сторінки Asuda - це ваш доступ до регіональних пріоритетів та новин.

Міжнародний фонд підготовки авіакомпаній (IATF) - це некомерційний фонд, метою якого є усунення прогалин у навчанні авіакомпаній у регіонах світу, де це найбільше потрібно. Можливості навчання пропонуються у більшості сфер авіаперевезень, але пріоритет віддається навчанню з експлуатаційної безпеки авіакомпанії. Asuda фінансується за рахунок пожертв членів Asuda та інших організацій, що беруть участь у галузі повітряного транспорту. Регіональна навчальна програма Asuda Це відкрито для авіакомпаній країн, що розвиваються, які готові проводити курси Asuda у своїх приміщеннях. Пріоритет надається авіакомпаніям, які виявили прогалини у кваліфікації шляхом офіційної оцінки потреб у навчанні, та авіакомпаніям, які встановили цілі після тренінгу щодо ефективності

організації. Персоналу інших перевізників у регіоні рекомендується брати участь, якщо приймаюча авіакомпанія не може заповнити всі доступні місця (максимум 25). Діяльні навчальні ініціативи для підвищення безпеки авіаперевезень та управління людьми Занепокоєний впливом тренінгу на організаційні показники, Asuda пропонує ініціативи щодо навчання діям, які доповнюють традиційні курси Asuda, особливо у сферах безпеки та ефективності роботи людей: На підтримку Декларації Абуджі про авіаційну безпеку в Африці пропонується Ініціатива навчальної програми IOSA для африканських авіакомпаній. Це допомагає авіакомпаніям, що відповідають вимогам Asuda, забезпечити відповідність своїх операцій безпеки стандартам Asuda та рекомендованим практикам шляхом аналізу розривів, що веде до ефективного плану дій щодо впровадження IOSA. Навчальна програма з впровадження систем управління безпекою (SMS) - це системний підхід до управління безпекою, що включає необхідні організаційні структури, підзвітність, політику та процедури. Окрім перегляду концепцій SMS, учасники навчаються проводити аналіз розривів у SMS та отримують інструменти для подолання прогалин. Управління персоналом та розвиток для авіаліній - ця програма дозволяє авіакомпаніям стратегічно зміцнювати свою базу людей та процеси, щоб переконатися, що у них є потрібні люди з відповідними навичками, в потрібному місці та в потрібний час. Процеси управління персоналом авіакомпанії переглядаються та оцінюються відповідно до рекомендованих практик, і встановлюється конкретний план дій, який буде реалізований спеціальною робочою групою з чіткими звітами, термінами, вимірами прогресу та результатами. Диплом про безпеку для органів цивільної авіації в Африці 3 2014 року підтримка підготовки IATF також була надана органам цивільної авіації в Африці у вигляді 5-модульної дипломної програми, метою якої є подальше підвищення рівня обізнаності IOSA та вдосконалення можливостей контролю за безпекою інспекторів з безпеки в регіоні.



Рис. 3.8. Авіаційні перевезення логістичної компанії Asuda

Програма стратегічного партнерства - це платформа для постачальників авіаційних рішень для побудови, а також зміцнення відносин з ключовими зацікавленими сторонами галузі. Беручи участь у різних робочих групах IATA, Стратегічні партнери отримують унікальне уявлення про пріоритети авіакомпаній і мають можливість бути визнаними за спільну роботу з IATA в обслуговуванні галузі повітряного транспорту.

Висновки до розділу

Використання повітряного транспорту неможливо без участі автомобілів або додаткових видів транспорту, таких як: залізничний чи водний транспорт. Літаки не можуть доставляти вантаж «від дверей до дверей». Це прерогатива автомобільного транспорту, який доставляє товар від продавця в аеропорт країни відправлення і покупцю товару від аеропорту країни призначення.

Можливі дві схеми взаємодії автомобільного і повітряного транспорту в залежності від того, де проводиться митне оформлення товару. Якщо митні операції виконують в пунктах знаходження продавця і покупця, то їх зв'язок з аеропортами здійснюють автотранспортні підприємства - митні перевізники. Доцільно таку схему використовувати для доставки товарів в контейнерах, коли в аеропортах виконують мінімальні обсяги перевантажувальних робіт і операцій із сортування вантажу і формування партій відправки.

Трохи простіше інша схема, при якій митні операції виконують безпосередньо в аеропортах. В цьому випадку доставку вантажу в аеропорти і з аеропортів може здійснювати будь-автотранспортне підприємство, що задовольняє технологічним вимогам перевезення даного виду вантажу. В цьому випадку статусу митного перевізника не потрібно. Термінал є свого роду посередником, сполучною ланкою між автомобільним і повітряним транспортом. Термінал згладжує нерівномірності надходження і відправлення транспортних засобів і вантажів. Як повітряні судна, так і автомобілі прибувають на термінал для навантаження або розвантаження незалежно один від одного.

В аеропортах передбачається технічне забезпечення зльоту і посадки повітряних суден, навантаження і розвантаження літаків і автомобілів. Термінальний комплекс забезпечує передачу вантажу з повітряного на автомобільний транспорт при імпорті товарів і від автомобільного на повітряний - при експорті.[31]

4. ВИСНОВКИ

Кафедра ОАП				НАУ. 20.10.64. 100 ПЗ			
Викона в	Євменцев Д.О.			4. ВИСНОВК И	Літер а	Арку ш	Аркушів
Керівни к	Вовк В.Г.					Д 91	5
Консул ьт.	Вовк В.Г..						
Н.Конт р.	Дерев'янко Т.А.				ФТМЛ 275 ОП-201М		

Транспортування та перевезення мають важливу роль у міжнародній торгівлі. Компанії повинні вибрати правильний метод транспортування.. Існують різні фактори, які впливають на рішення компанії щодо того, який вид транспорту використовувати. Ці фактори можуть залежати від вимог бізнесу, країни призначення чи товарів, що перевозяться.

Міжнародні перевезення – це перевезення вантажів або пасажирів між кількома державами, на умовах встановлених угод (транспортних конвенцій), що укладені між цими державами.

До видів міжнародного транспорту відносять водний, залізничний, повітряний та автомобільний.

Автомобільний транспорт – це одна з найважливіших галузей економіки будь-якої держави. Він відіграє провідну роль, оскільки відрізняється високою маневреністю і достатньою швидкістю доставки вантажів.

Основними причинами, що стримують розвиток міжнародних авіаційних перевезень у сфері зовнішньоекономічної діяльності України, є: невпорядкованість системи державного регулювання, особливо правового, щодо контролю на кордоні та справляння зборів; висока вартість послуг, що надаються митними брокерами, контрольними службами й транспортними терміналами; численні бюрократичні перепони при оформленні міжнародних перевезень; низька швидкість доставки пасажирів і вантажів; несприятлива криміногенна обстановка; брак комплексного, зокрема інформаційного обслуговування на шляху здійснення міжнародних перевезень; недостатність, а на окремих напрямках і відсутність комплексу нормативно-правових актів, що регулюють міжнародні перевезення та їх обслуговування.

До головних проблем міжнародних автомобільних перевезень можна віднести: забрудненість навколишнього середовища; аварійність; високі витрати; незадовільний стан дорожнього комплексу; технічний стан автомобілів; низька кваліфікація водіїв.

Досліджені проблеми авіаційного транспорту, що виникають в умовах загострення економічної ситуації в країні, потрібно враховувати при реформуванні транспортного сектору економіки. Збільшення інвестицій в галузь, вдосконалення тарифної політики, розвиток міжнародних перевезень, реалізація проектів на умовах концесії, проведення ринкових реформ - все це сприятиме ефективному розвитку авіаційної транспортної галузі. Особливо в процесі розвитку транспортного потенціалу необхідно враховувати нові умови конкурентного господарського середовища

Система управління міжнародними транспортними операціями забезпечує вдосконалення контролю за перевезеннями, оптимізацію компонування вантажів при перевезеннях, вибір раціонального режиму транспортування та перевезення вантажів, розрахунок вантажних тарифів, подача заявок на перевезення вантажів та організацію перевезень.

Розроблення і використання системи оцінювання ефективності міжнародних перевезень направлено на оптимізацію і підвищення ефективності діяльності всього підприємства.

Для оцінки ефективності міжнародних перевезень автомобільним транспортом використовують такі показники: затрати при визначенні ефективності міжнародних перевезень автотранспортом; капітальні вкладення в основні оборотні фонди при здійсненні міжнародних перевезень; показник ефективності транспортних послуг.

Отже, очевидно, що існує велика кількість математичних і логічних методів оцінки рівня якості надання міжнародних транспортних операцій, що допомагають менеджменту логістичних підприємств і клієнтам оптимально оцінити ступінь ефективності послуг, рівень задоволення потреб клієнтів.

Експорт транспортних послуг протягом аналізованого періоду постійно зростає. Так, в 2017 р. (попередні дані) експорт транспортних послуг зростає на 26580 тис грн. у порівнянні з 2016 р. Імпорт транспортних послуг також зростає на 6164,1 тис. грн. в 2017 р. (попередні дані) у порівнянні з минулим

роком. Міжнародні транспортні послуги здійснюються у таких напрямках: Німеччина, США, Бельгія, Франція, Польща, Фінляндія, Білорусія, Італія, Нідерланди, Данія. В 2017 році найбільше експорт транспортних послуг надає з транспортування сільськогосподарської техніки – 17%, будівельної техніки 15% та гідротехнічного обладнання – 15%.

Ефект експорту транспортних послуг протягом досліджуваного періоду зростає та становить на кінець 2017 р. 42579,1 тис грн, що на 9296, 6 тис грн. більше за показник 2016 р. Ефект імпорту транспортних послуг також протягом досліджуваного періоду зростає. Так, в 2016 р. він становив 8189,1 тис грн., а в 2017 р. він збільшився на 11835,9 тис грн і становив 20025 тис грн. Ефективність експорту транспортних послуг протягом досліджуваного періоду була більша за 1, що говорить про те, що реалізація послуг на зовнішньому ринку є вигіднішою.

Транспортування та перевезення мають важливу роль у міжнародній торгівлі. Компанії повинні вибрати правильний метод транспортування.. Існують різні фактори, які впливають на рішення компанії щодо того, який вид транспорту використовувати. Ці фактори можуть залежати від вимог бізнесу, країни призначення чи товарів, що перевозяться.

Міжнародні перевезення – це перевезення вантажів або пасажирів між кількома державами, на умовах встановлених угод (транспортних конвенцій), що укладені між цими державами. До видів міжнародного транспорту відносять водний, залізничний, повітряний та автомобільний.

Під системою управління міжнародними транспортними операціями слід розуміти систему, вплив якої направлено на об'єкт управління з одночасною його трансформацією в бажаний стан відповідно до певних кількісних та якісних параметрів, та складається з елементів, які об'єднані загальною ціллю функціонування. 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.

Існує велика кількість математичних і логічних методів оцінки рівня якості надання транспортно-експедиторських послуг, що допомагають менеджменту логістичних підприємств і клієнтам оптимально оцінити ступінь ефективності послуг, рівень задоволення потреб клієнтів, визначити слабкі і сильні місця в рамках даної діяльності, і скорегувати відповідно до цього систему менеджменту і впровадити інновації.

Організацією транспортної та митної складової займаються працівники департаменту обслуговування митних вантажів - декларанти, брокери, диспоненти, управління складом та інші, які пройшли спеціальне навчання як в Україні, так і за кордоном.

За підсумками роботи сформульовано наступні висновки:

-Чикагська Конвенція 1944 року є багатосторонньою угодою між державами, у якій визначені загальні правові норми і принципи, спрямовані на те, щоб «міжнародна цивільна авіація могла розвиватися належним чином і щоб міжнародні повітряні сполучення могли встановлюватися на основі рівних можливостей».

-В результаті укладання цієї міжнародної угоди були створені міжнародні правові норми організації повітряного руху, що з'явилися чинниками регулювання при встановленні повітряних сполучень між державами.

-Рішення ІКАО є джерелами договірної правоздатності цієї організації.

-Технічні норми, що містяться в аеронавігаційних регламентах і інших документах ІКАО мають своєю підставою узгодження інтересів учасників міжнародної аеронавігації, що погодилися визнати правила поведінки цієї норми в якості обов'язкової для себе правової норми.

-Документи ІКАО, що регламентують організацію й обслуговування повітряного руху доцільно виділити в особливий вид аеронавігаційних

регламентів, обов'язкових для виконання державами. В зв'язку з цим у практику цивільної авіації держав - учасників ІКАО варто впровадити єдину систему уніфікованих міжнародних правових норм, що регулюють відносини в сфері міжнародної аеронавігації.

Сформульовані наступні пропозиції щодо правового регулювання авіаційної діяльності в Україні:

-Необхідною є часткова лібералізація систем правових документів України, що стосуються діяльності цивільної авіації. Лібералізацію нормативних актів найбільш доцільно провести за допомогою рецепції як способу юридичної імплементації чинних документів ІКАО в практичну діяльність цивільної авіації України.

Система нормативних актів з організації використання повітряного простору й обслуговування повітряного руху повинна ґрунтуватися на документах ІКАО з міжнародної аеронавігації і розвинути в основних нормативних документах України, що регулюють авіаційну діяльність.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Анцелевич Г.А. Международное транспортное право: Учеб.пособие. – К., 2009. – С. 98.
2. Бондарев С.І. Методичний посібник з дисципліни «Організація міжнародних автомобільних перевезень» для студентів очної форми навчання з напрямку підготовки 6.070101 – «транспортні технології (за видами транспорту)». - К.: НУБіП, 2014. – 402 с.
3. Вельможин А.В., Гудков В.А и др. Грузовые автомобильные перевозки. разное. Учебник для вузов. А. В. Вельможин, В. А. Гудков, Л. Б. Миротин, А. В. Куликов. - М.: Горячая линия - Телеком, 2006 - 560 с: ил.
4. Винников В.В. Экономика и эксплуатация морского транспорта: Экономика морских перевозок. Экономические расчеты на морском флоте: Задачи, ситуации, примеры: Учебн. пос. для вузов водного транспорта. – 2-е изд., перераб. и доп. – Одесса: Фенікс, 2003. – 262 с.
5. Господарський кодекс України від 16 січня 2003 року. Офіційний текст// Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2003, № 18, № 19-20, № 21-22, ст.144
6. Діковська І. Види міжнародних перевезень: нормативний і доктринальний підходи/ І.Діковська //Вісник Київськ.нац.ун-ту ім.. Тараса Шевченка. Сер. Юридичні науки – 2011.-Вип. 88. – С. 54-57
7. Донченко О.О. Організація міжнародних перевезень: Навч. посіб. - К.: Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2008. - 307 с.
8. Європейська угода про міжнародні дорожні перевезення небезпечних вантажів від 30 вересня 1957 р. /www.zakon.rada.gov.ua/
9. Закон України «Про зовнішньоекономічну діяльність» від 16.04.1991 № 959-ХІІ //Відомості Верховної Ради УРСР (ВВР), 1991, N 29, ст. 377
10. Закон України «Про автомобільний транспорт» від 05.04.2001 р. №2344-ІІІ// Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2001, N 22, ст.105

11. Закон України «Про міжнародне приватне право» від 23 червня 2005 року // Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2005, N 32, ст.422
12. Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність» від 01.07.2004 р. №1955-IV
13. Каспрук О. С. Проблеми правового регулювання міжнародних мультимодальних перевезень / О. С. Каспрук // Актуальні проблеми міжнародних відносин. – Випуск 126 (Ч.1). – К.: 2015. – С. 93 – 100
14. Кириченко О. А. Менеджмент зовнішньоекономічної діяльності : навч. посіб. для вищих навч. закл. / О. Кириченко [та ін]. – 2 вид., доп. - К : Видавничий дім "Фінансист", 2004. - 634 с.
15. Кір'ян О. І. Загальна характеристика вітчизняного конкурентного ринку транспортних послуг / О. І. Кір'ян // Вісник Національного технічного університету "ХПІ". Сер.: Технічний прогрес та ефективність виробництва . – 2014. – № 33. – С. 3–13.
16. Козіна К. Г. Теоретико-методичні основи факторного аналізу конкурентоспроможності міжнародних автотранспортних вантажних перевезень України / К. Г. Козіна // Науковий вісник Херсонського державного університету. Сер. : Економічні науки. - 2014. - Вип. 6(2). - С. 203-206
17. Конвенція про дорожній рух від 19 вересня 1949 р.
18. Інтернет джерело: /www.zakon.rada.gov.ua/
19. Конвенція про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і вантажу країн СНД від 9 жовтня 1997 р./ www.zakon.rada.gov.ua/
20. Мазаракі А. А. Міжнародний маркетинг : Підруч. для студ. вищ. навч. закл. / А. А. Мазаракі, Т. І. Чаюн, Т. М. Мельник; Київ. держ. торг.-екон. ун-т. - К., 2000. - 306 с.
21. Мазаракі А. А. Регулювання зовнішньоекономічної діяльності в Україні : Навч. посіб. / А. А. Мазаракі, В. В. Юхименко, Л. П. Серова, О. П. Гребельник, Т. Д. Ліпіхіна, Т. І. Чаюн, О. О. Донченко, І. Я. Софіщенко, Т. М. Мельник; Київ. нац. торг.-екон. ун-т. - К. : КНИГА, 2003. - 271 с.

22. Макаренко М. Економічна доцільність державного регулювання на транспорті / Михайло Макаренко. // Економіст. – 2015. – №10. – С. 25-27.
23. Маринина С.В. Вплив процесу глобалізації на перспективні напрями розвитку міжнародної торгівлі/С.В.Маринина// Актуальные проблемы современной науки . – 2017. - № 12. – с.11.-17.
24. Маселко Т. Є. Проблеми управління транспортно-логістичними системами України та перспективи розвитку в контексті європейської інтеграції / Т. Є. Маселко, С. Г. Шевченко. – Режим доступу :
25. Інтернет джерело:
http://www.nbu.gov.ua/portal/chem_biol/nvnltu/17_2/301_Maselko_17_2.pdf
26. Мельник Т. М. Аналіз товарної структури імпорту України з країн ЄС / Т. М. Мельник, Ю. М. Туніцька // Молодий вчений. - 2016. - № 7. - С. 8994
27. Мельник Т.М. Міжнародна торгівля товарами в умовах глобальної конкуренції: монографія / Т.М.Мельник. – К.: КНТЕУ, 2007. – 395 с.
28. Мельник Т. Експортний потенціал України: методологія оцінки та аналіз / Т. Мельник // Міжнародна економіка. – № 8-9. – 2014. – С. 221-245.
29. Мережа міжнародних транспортних коридорів на території України. [Електронний ресурс] / Міністерство інфраструктури України. – Режим доступу : <http://www.mtu.gov.ua/uk/show/transports.html>.
30. Мирошниченко Л., Сапрыкин Л., Михайленко Е. Авиационные перевозки:организация и учет. 8-е изд. – Х.: Фактор, 2011. – 688 с.
31. Яновицька А. Колізійне регулювання міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом / А. Яновицька // Авіаційне підприємництво. - 2016. - № 10. - С. 178.

ДОДАТКИ

Додаток А

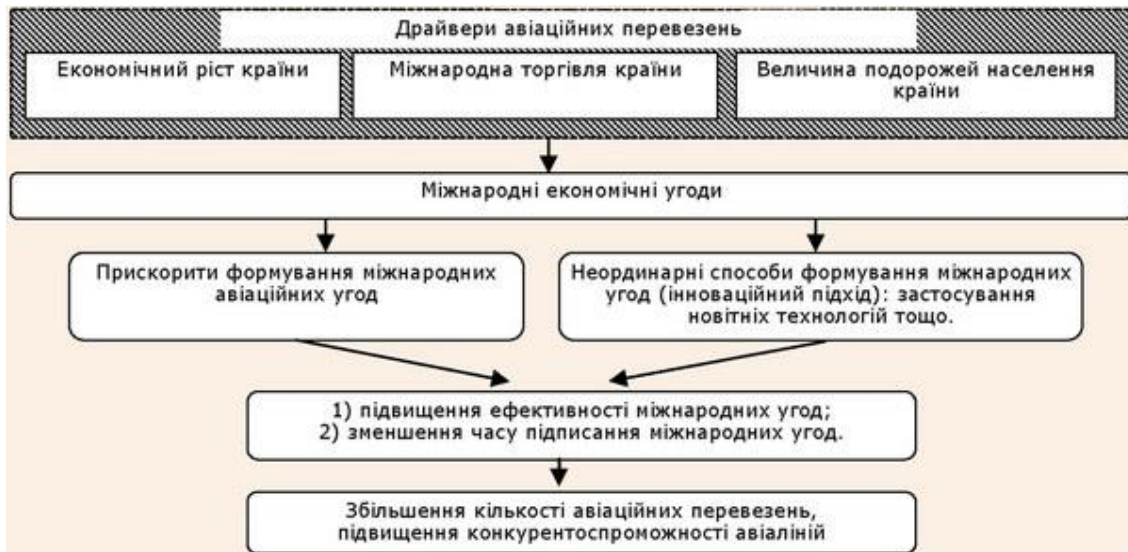


Рис 1. Світовий досвід організації міжнародного авіаційного транспортного сполучення

Додаток Б

Оподаткування послуг з міжнародних перевезень до та після внесення змін до Закону про ПДВ Законом №2505

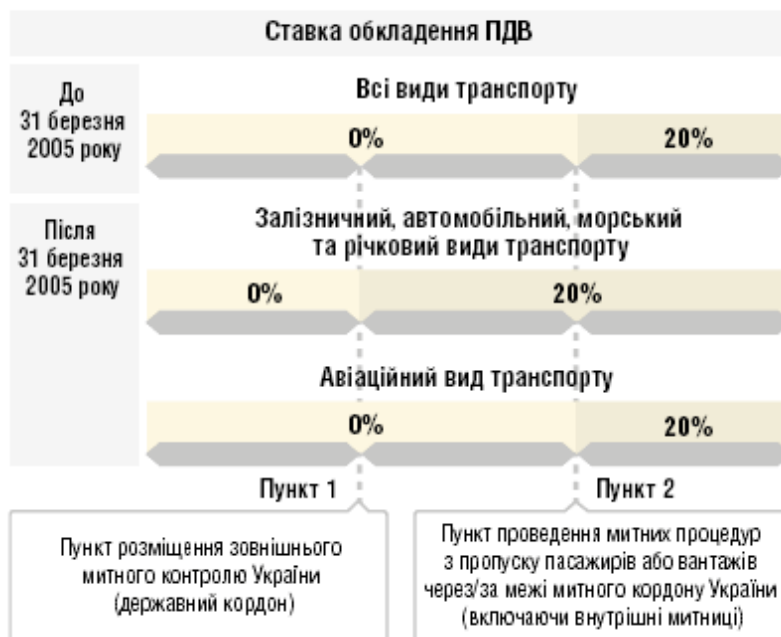
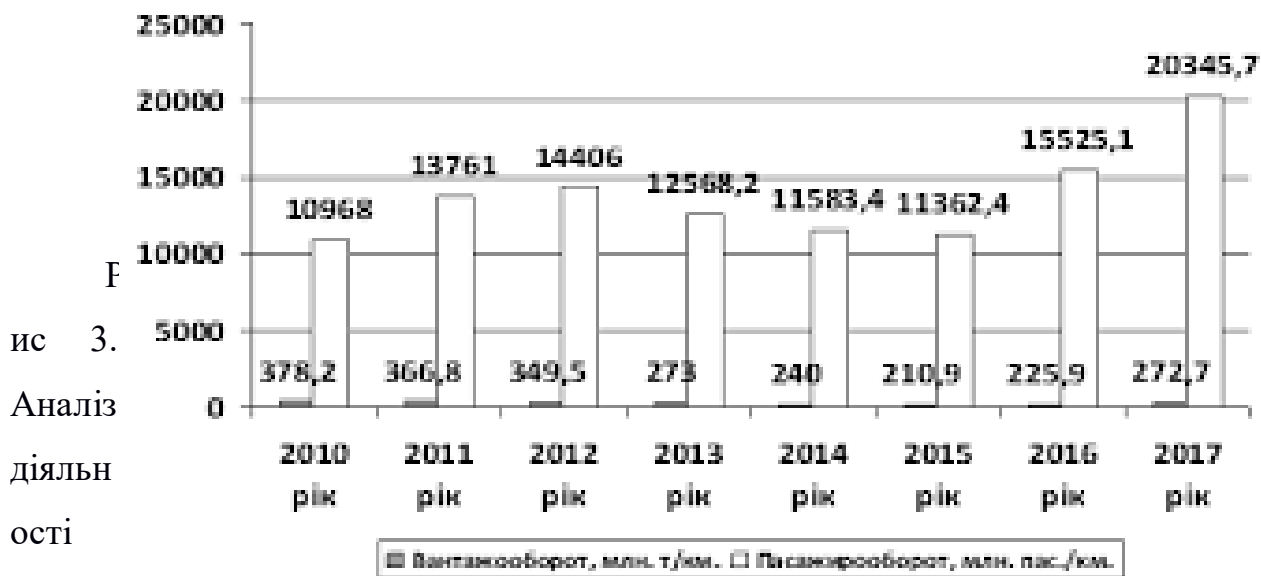


Рис 2. Порядок оподаткування транспортних послуг

Додаток В



ис 3.
Аналіз
діяльн
ості
по

здійсненню авіаційних перевезень в Україні

Додаток Д

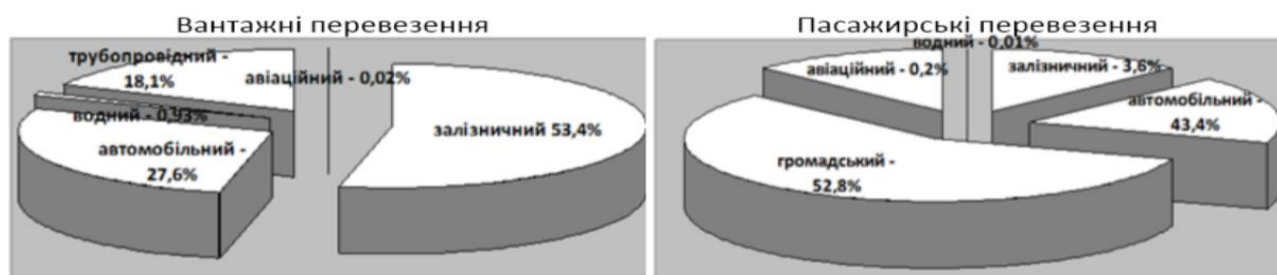


Рис 4. Питома вага видів транспорту в перевезенні вантажів в Україні

Додаток З

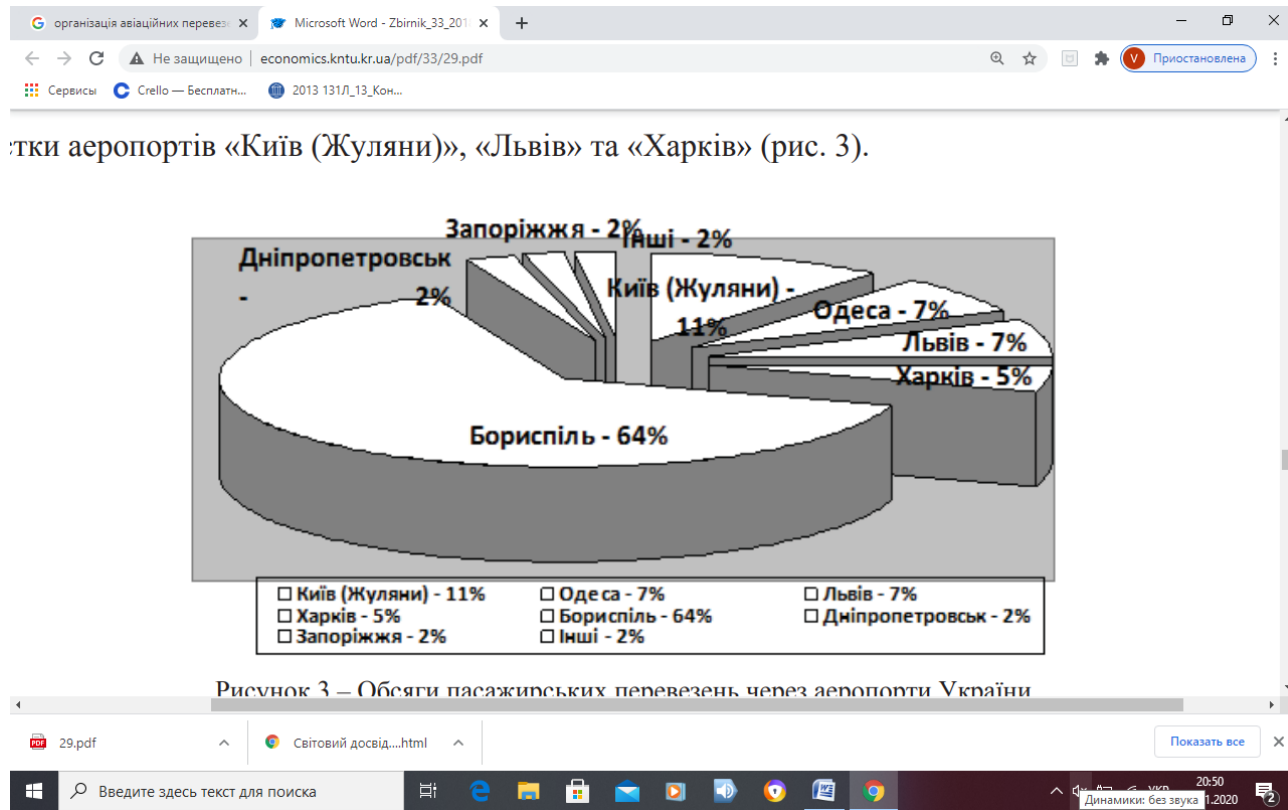


Рис 5. Динаміка вантажообороту авіаперевезень України з 2010 по 2017 роки