Совершенствование управления снабжением авиагрузовых компаний путем использования системы коллективного использования запасных частей позволит обеспечивать незамедлительное получение необходимых изделий без потери времени на их доставку и производить ввод воздушных судов в строй на момент поступления информации о возникшей неисправности. Перечисленные мероприятия позволят максимально снизить возможные простои воздушных судов из-за ожидания запасных частей.

1. Анализ рынка авиагрузовых перевозок за 2017 г. // [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://www.iata.org/>
2. Бажов Л.Б. Коммерческая деятельность на воздушном транспорте: Учебное пособие. Ульяновск: УВАУ ГА, 2006. – 119 с.
3. Пул запчастей для самолетов зарубежного производства в России: рост неизбежен.// [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://www.ato.ru/>
4. Airbus спрогнозировал сведение к минимуму ситуаций АОГ к 2025 году. // [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://www.ato.ru/>

Милтон Н.А., Ломовцев В.П., Рагозина М.А.

Анализ производственных ресурсов ООО «Авиакомпания «СКОЛ»

*Сибирский государственный университет науки и технологий
имени академика М.Ф.Решетнева
(Россия, Красноярск)*

doi:10.18411/spc-22-01-2018-25

ids: 000001:spc-22-01-2018-25

ООО «Авиакомпания «СКОЛ» имеет в пользовании следующие воздушные суда:

1. МИ-26Т (количество в парке 10 единиц). Тяжелый многоцелевой транспортный вертолет, являющийся самым большим в мире. Обладатель множества мировых наград и рекордов. Способен поднимать до 20-ти тонн груза как внутри фюзеляжа, так и на внешней подвеске. Используется при реализации различных задач, от простых грузоперевозок до тушения пожаров и монтажных работ.

2. ЯК -40 (количество в парке 2 единицы). Пассажирский самолет, предназначенный для региональных перевозок. В «СКОЛ» ЯК-40 имеет модернизированный комфортабельный салон и предназначен для перевозок класса Premium, пассажироместимость составляет 9 человек.

3. Ми-8 (количество в парке 12 единицы), Ми-171 (количество в парке 5 единиц). Один из самых массовых вертолетов в мире. Универсальность и высокие летно-технические характеристики Ми-8 позволяют решать самый широкий спектр задач. Данное воздушное судно имеет различные модификации в зависимости от поставленных задач. В «СКОЛ» Ми-8 представлен модификацией Ми-171.

4. GESSNA 208BGRANDCARAVAN(количество в парке 3 единицы). Американский легкий одномоторный турбовинтовой самолет, использующийся на авиалиниях малой протяженности. Рассчитан на перевозку 9 пассажиров (или 1500кг. Груза) на расстояние до 2000 км. Годы использования показали, что данный самолет стоит позиционировать как один из самых надежных и экономичных в мире.

5. AIRBUSHELICOPTERSH125 (AS350B3) (количество в парке 2 единицы), французский многоцелевой вертолет. Успешно применяется при выполнении работ в труднодоступных районах, и в условиях высокогорья. H125 принадлежит мировой рекорд взлета и посадки на самую высокую точку планеты – вершины Эвереста (высота 8850м). Экономичный, безопасный и комфортабельный вертолет для пассажирских перевозок, способный выполнять самый широкий спектр авиационных работ.

Динамика паркавоздушных судов авиакомпании за 2015 – 2016 гг. представлена в таблице 1.1

Таблица 1.1

Динамика паркавоздушных судов авиакомпании

Тип ВС	Количество ВС, единицы		Отклонение
	2015год	2016год	
Ми-8	12	12	-
Ми-171	5	5	-
Cessna 208B	3	3	-
AS-350 В3	3	3	-
Ми-26Т	10	10	-
Як-40	2	2	-
Итого	35	35	-

За анализируемый период авиакомпания эксплуатирует постоянное количество воздушных судов. С марта 2017 г. авиакомпания эксплуатирует пять ВС DHC-6 TwinOtter S-400 по договору аренды с ООО «РН-Аэрокрафт». DHC-6 TwinOtter S-400 используются в интересах структурных подразделений ПАО «НК «Роснефть». Основные заказчики на авиаперевозки DHC-6 - ООО «РН-Ванкор» и ООО «РН-Аэрокрафт», входящие в структуру НК «Роснефть».

На самолетах данного типа ООО «Авиакомпания «СКОЛ» выполняет чартерные рейсы для перевозки работников и партнеров дочерних добывающих и сервисных обществ ПАО «НК «Роснефть» на территории Ямало-Ненецкого автономного округа и севера Красноярского края.

В целом по рынку в силу высокой конкуренции средняя себестоимость перевозки (в расчете на единицу транспортной продукции – 1 тонн-км) растет относительно умеренными темпами. Динамика изменения среднеотраслевой себестоимости воздушных перевозок на ВВЛ приведена на рисунке 1.1.

Текущая структура себестоимости авиаперевозок на ВВЛ (9 месяцев 2016 г.) приведена на рисунке 1.2. Текущая структура доходов и расходов авиапредприятия по видам деятельности представлена в таблице 1.2 – 1.3.

Рисунок 1.1 – Динамика среднеотраслевой себестоимости воздушных перевозок на ВВЛ в Гражданской авиации РФ, руб. / ткм

Рисунок 1.2 - Текущая структура себестоимости авиаперевозок
(9 мес. 2016 г.) на ВВЛ

Таблица 1.2

Структура доходов авиапредприятия по видам деятельности

Вид деятельности	Объем доходов в %	
	2015 г.	2016 г.
Авиа перевозки, в том числе:	6	4
Международные воздушные линии	1	0
Внутренние воздушные линии	5	4
Работы специального назначения	94	96

Таблица 1.3

Структура расходов авиапредприятия по видам деятельности

Вид деятельности	Объем расходов в %	
	2015 г.	2016 г.
Авиаперевозки, в том числе:	12	11
Международные воздушные линии	2	0
Внутренние воздушные линии	10	11
Работы специального назначения	88	89

Структура затрат на реализованные авиаперевозки и работы спецприменения за 12 месяцев 2016 года представлены на рисунке 1.3.

Рисунок 1.3 – Структура затрат на реализованные авиаперевозки и работы спецприменения

Себестоимость летного часа на воздушные суда определяется по данным планово-экономических служб ООО «Авиакомпания «СКОЛ». Информация о предполагаемом заказчике поступает в отдел авиационных работ, который производит расчет маршрута: определение места базирования, времени полета. Расчет маршрута и сопутствующая информация передается в планово-экономический отдел, который производит расчет стоимости летного часа. Стоимость летного часа включает в себя:

- аэропортовые сборы и наземное обслуживание (расчет осуществляется на основе цен и тарифов в аэропортах выполнения работ, размер средней продолжительности полета на один вертолето - вылет, размера взлетной массы воздушных судов, налета воздушного судна в год);
- метеообеспечение (расчет осуществляется на основании тарифов выполняемых работ, взимаемых в зоне действия аэронавигационного обслуживания, размера средней продолжительности полета на один вертолето - вылет, в соответствии с Приказом Минтранса РФ от 2 октября 2000 г. N 110);
- аэронавигационное обслуживание (расчет осуществляется на основании тарифа действующего в зоне аэронавигационного обслуживания, размера средней продолжительности полета на один вертолето - вылет, в соответствии с Приказом Минтранса РФ от 2 октября 2000 г. N 110);
- стоимость ТС-1 (расчет осуществляется на основании стоимости отпуска ТС-1 (керосина), среднего расхода топлива вертолетом, в соответствии с Приказом Минтранса РФ от 2 октября 2000 г. N 110);
- расход на воздушные судна (капитальный ремонт выполняется на заводах в случае выработки ресурсов планера и оборудования, двигателей, главного редуктора; Запасные части приобретаются на заводах изготовителях или у посредников в случае, когда части на воздушном судне выходят из строя по выработке ресурса или при невосстановимых дефектах, а также в соответствии с Указами Правительства или бюллетеней института-разработчика, где предписывается установить какое либо новое дополнительное оборудование, либо изделия выпуска определенного года к эксплуатации не допускать);
- техническое обслуживание (рассчитано исходя из предоставляемых услуг на обслуживание воздушных судов специализированным предприятием);
- амортизационные отчисления (рассчитаны исходя из средних амортизационных отчислений парка воздушных судов на один час);
- страхование (рассчитано исходя из годовой процентной ставки и годового налета на одно воздушное судно);
- фонд оплаты труда летного состава (рассчитан исходя из оплаты по окладу, оплаты за налет и резерв отпуска летного состава, в соответствии с положением об оплате труда принятого с 01.01.2015 года);
- единый социальный налог с фонда оплаты труда (расчет производится на основании федеральных законов, в том числе ФЗ 155-ФЗ от 27 ноября 2001 г. «О дополнительном социальном обеспечении членов летных экипажей воздушных судов гражданской авиации»);
- прочие расходы (рассчитаны из общей суммы прочих расходов, по воздушным судам разделенных на общий объем авиационных работ);
- общехозяйственные расходы (установлены до 10% от затрат);
- рентабельность (значение показателя устанавливается в пределах от 3% и более).

Расчетная стоимость согласуется с международным отделом, отделом авиационных работ. Затем проходит процедура согласования и утверждения генеральным директором. Далее сведения подаются в коммерческий отдел, который включает стоимость в контракты и предоставляет расчетные данные заказчику.

Пример расчета стоимости рейса на Сургут - Новый Уренгой - Хатанга-Игарка - Сургут для Самолета Як-40 представлен в таблицах 1.4 – 1.5.

Проанализировав данные таблиц 1.4 – 1.5, можно сделать вывод, что авиакомпания несет большие затраты на такие статьи как метеообеспечение - 46 201 тыс. руб.; ТС-1 - 518 722,23 тыс. руб.; услуги по заправке - 22 875 тыс. руб.; Спец техника - 32 000 тыс. руб. за счет этого себестоимость рейса достаточно высокая - 1 098 671,86 тыс. руб. Стоимость рейса - 1 992 757,65 тыс. руб.

Таблица 1.4

Расчет стоимости рейса на Сургут - Новый Уренгой - Хатанга-Игарка - Сургут для Самолета Як-40

Наименование	Участок маршрута			
	Сургут-Новый Уренгой	Новый Уренгой-Хатанга	Хатанга-Игарка	Игарка-Сургут
1	2	3	4	5
Тип самолета	Як-40	Як-40	Як-40	Як-40
Мах взлетная масса, тонн	17,20	17,20	17,20	17,20
Количество кресел.ед.	10,00	10,00	10,00	10,00
Расход ТС, кг./ч.	1 200,00	1 200,00	1 200,00	1 200,00
Расчетное время выполнения рейса, час	1,58	2,83	2,00	2,33
Среднее расстояние	549,00	1 215,00	793,00	929,00
Количество обслуживающих пассажиров: пасс.				
Прибывших, пасс.	0,00	0,00	6,00	6,00
Убывших, пасс.	0,00	6,00	6,00	0,00
Коммерческий груз на рейс.кг.				
Количество ТС-1, кг.	2 500,00	3 500,00	3 000,00	3 000,00
ПВК-жидкость, кг.	3,25	4,55	3,90	3,90
Взлет-посадка, руб. за тн.	666,00	1 290,00	858,00	988,00
Авиабезопасность, руб.за тн.	438,00	625,00	229,00	555,00
Сверх нормированная стоянка, руб./час			737,88	
время стоянки, час			95,25	
Пользование аэровокзалом, руб. за пасс	129,00	50,05	104,00	129,00
Обслуживание пассажиров, руб. за пасс	251,00	241,60	337,00	404,00
прибывшие VIP	2 542,37	1 760,00	337,00	2 822,03
убывшие VIP	3 389,83	1 760,00	337,00	2 822,03
Вылет-встреча, руб./н.час	2 280,00	4 479,90	2 500,00	2 650,00
Транзитная форма, руб./н.час	2 280,00	5 395,50	2 500,00	2 650,00
Доставка пассажиров к ВС. руб./доставка	1 408,00	3 500,00	3 282,00	3 000,00
Медицинский контроль, руб./чел.	61,00			
Штурманское обеспечение, руб./сам-выл				
Метеобеспечение, руб./сам-выл	6 322,00	9 031,00	22 650,00	8 198,00
АНО в районе аэропорта, руб./сам-выл	2 494,00	203,00	151,80	151,80
АНО по трассам, руб. за тн-км	235,00	235,00	235,00	235,00
Стоимость ТС-1, руб./тн	35 290,00	38 250,00	60 395,30	38 478,81

Таблица 1.5

Расчет стоимости рейса на Сургут - Новый Уренгой - Хатанга-Игарка - Сургут для Самолета Як-40

Наименование	Участок маршрута				Итого по маршруту
	Сургут-Новый Уренгой	Новый Уренгой-Хатанга	Хатанга-Игарка	Игарка-Сургут	
1	2	3	4	5	6
Взлет-посадка, руб.	11 455,20	22 188,00	14 757,60	16 993,60	65 394,40
Авиабезопасность, руб.	7 533,60	10 750,00	3 938,8-	9 546,00	31 768,40
Сверхнормативная стоянка, руб.	0,00	0,00	70 283,07	0,00	70 283,07
Пользование аэровокзалом	0,00	300,30	1 248,00	774,00	2 322,30
Обслуживание пассажиров	0,00	10 569,00	4 044,00	16 932,18	31 536,18

Техническое обслуживание в аэропортах	4 560,00	9 875,40	5 000,00	5 300,00	24 735,40
Доставка пассажиров к ВС	0,00	3 500,00	6 564,00	3 000,00	13 064,00
Медицинский контроль	366,00	0,00	0,00	0,00	366,00
Штурманское обеспечение	-	-	-	-	-
Метеообеспечение	6 322,00	9 031,00	22 560,00	8 198,00	46 201,00
АНО в районе аэропорта	2 494,00	203,60	151,80	151,80	3 001,20
АНО по трассам	1 290,15	2 855,25	1 863,55	2 183,15	8 192,10
Стоимость ТС-1	88 225,00	133 875,00	181 185,90	115 436,43	518 722,33
Стоимость ПВК-жидкость	304,40	600,60	639,41	668,07	2 212,47
Услуги по заправке	3 125,00	6 475,00	8 085,00	5 190,00	22 875,00
Внутренняя уборка ВС	1 965,00	8 900,00	1 290,00	1 328,00	13 483,00
Обслуживание санузла	503,00	4 700,00	2 012,00	5 300,00	12 515,00
Спец. техника	8 000,00	8 000,00	8 000,00	8 000,00	32 000,00
Борт-питание экипажа	-	9 000,00	9 000,00	-	18 000,00
Борт-питание пассажиров	0,00	21 000,00	21 000,00	0,00	42 000,00
Прочие	5 000,00	35 000,00	95 000,00	5 000,00	140 000,00
Себестоимость	141 143,35	296 814,15	456 713,13	204 001,23	1 098 671,86
Рентабельность	14 114,00	29 681,00	45 671,00	20 400,00	109 866,00
Расходы на летный час с рентабельностью	109 020,00	195 270,00	138 000,00	160 770,0	603 060,00
Всего стоимость	264 277,35	521 765,15	640 384,13	385 171,23	1 811 597,86
НДС 10%	26 427,74	52 176,52	64 038,41	38 517,12	181 159,79
Всего стоимость с НДС	290 705,09	573 941,67	704 422,54	423 688,35	1 992 757,65

1. Ефименко, И. Б. Экономика отрасли (строительство): учеб.пособие; допущено УМО по образованию в области производственного менеджмента / И. Б. Ефименко, В. В. Куликов. – М.: Вузовский учебник, 2013. – 359 с
2. Маркин, Ю. П. Экономический анализ: учеб.пособие; допущено УМО по образованию в области экономики и экономической теории / Ю. П. Маркин. - М.: Омега-Л, 2010. – 450 с.
3. Мирошников, А. В. Экономика воздушного транспорта / А. В. Мирошников, И. И. Споткай, Н. Н. Громов, Е. В. Макаров // «Транспорт», 1975. – 304 с.
4. Мирошникова, А. В. Хозяйственный механизм гражданской авиации: Проблемы совершенствования / А. В. Мирошникова. – Мн. : Наука и техника, 1991. – 272 с
5. Официальный сайт ООО «Авиакомпания «СКОЛ» [Электронный ресурс]. URL: <http://www.skol.ru/> (дата обращения: 15.04.2017).
6. Официальный сайт ООО «Авиакомпания «СКОЛ» [Электронный ресурс]. URL: <http://www.skol.ru/o-kompanii-0> (дата обращения: 15.04.2017).
7. Официальный сайт ООО «Авиакомпания «СКОЛ» [Электронный ресурс]. URL: <http://www.skol.ru/service/perevozka-passazhirov> (дата обращения: 15.04.2017).
8. Финансы воздушного транспорта. Яхин М.Х. М., изд. – во «Транспорта», 1974. – 216 с.

Мишуткина Н.А.

Понятие и сущность технологической стратегии предприятия

*Сибирский государственный университет науки и технологий
имени академика М. Ф. Решетнева
(Россия, Красноярск)*

doi:10.18411/spc-22-01-2018-26

idsp: 000001:spc-22-01-2018-26

Аннотация

Статья содержит определение стратегии. Сформулировано определение технологической стратегии. Раскрыта сущность и особенности технологической стратегии.

Ключевые слова: стратегия, технологии, технологическая стратегия.