

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ УКРАИНЫ
КИЕВСКИЙ ИНСТИТУТ ИНЖЕНЕРОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

На правах рукописи

ГЛЫБА Илия Владимовна

УДК 656.7:650.012.2

ОРГАНИЗАЦИЯ ВНУТРИХОЗЯЙСТВЕННЫХ ОТНОШЕНИЙ
НА ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ ПРЕДПРИЯТИЯХ УПРАВЛЕНИЯ
ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ

Специальность: 08.00.05 – экономика, планирование,
организация управления народным
хозяйством и его отраслями
(транспорт и связь)

А В Т О Р Е Ф Е Р А Т

д ссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Киев-1993

AB 27.755

Работа выполнена в Киевском институте инженеров гражданской авиации

ЛНБ України ім. В. Стефаніка



00814314 (L)

- Научный руководитель - доктор экономических наук, профессор Елагин В.Т.
- Официальные оппоненты - доктор экономических наук, профессор Сич Е.П.
- кандидат экономических наук, Бойко В.И.
- Ведущая организация - Государственное предприятие Украины по обслуживанию воздушного движения "Укрэерорух"

Защита состоится 24 сентября 1993 года в 14 часов на заседании специализированного совета К.072.04.06 при Киевском институте инженеров гражданской авиации по адресу: 252601, Киев-58, пр. Космонавта Комарова, 1.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке института. Автореферат разослан 20 августа 1993 года.

Ученый секретарь специализированного совета, кандидат экономических наук

Городецкая Л.А.

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

В системе управления воздушным движением (УВД) стран бывшего СССР происходят кардинальные, стремительные и противоречивые изменения. Упразднение единой союзной системы УВД и переход к децентрализованной схеме в рамках суверенных государств требуют специального научного подхода к развитию и совершенствованию этой специфической отрасли транспорта. Причем центр тяжести возникающих проблем из области создания и совершенствования авиационной техники передвигается в область экономических и социальных проблем развития национальных систем УВД.

Актуальность исследования обусловлена тем, что противоречивость требований обеспечения безопасности полетов и повышения производительности системы УВД, необходимость решения вопросов финансирования отрасли привели к определению ее как отдельной самостоятельной отрасли народного хозяйства, основным производственным звеном которой стали образовавшиеся на базе служб движения (СДи баз электрорадиотехнического обеспечения и связи (БРРТОС)), а также центров автоматизированного управления воздушным движением (АУВД) — эксплуатационные предприятия управления воздушным движением (ЭП УВД). Эти обстоятельства обусловили выбор и необходимость изучения автором данной тематики — исследование организационно-технологических и хозяйственных процессов и взаимоотношений между службами и подразделениями ЭП УВД. К настоящему времени уже накоплен определенный опыт по организации и внедрению систем внутрихозяйственных отношений и премирования на авиапредприятиях. Однако, предприятиям системы УВД присущи такие технологические и хозяйственные процессы, которые в комплексе и во взаимосвязях в отечественной литературе еще мало исследованы. Особенности действия производственных и экономических процессов на ЭП УВД в условиях развития рыночных отношений, механизм образования внутрихозяйственных цен на работы и услуги и оценка работы каждого подразделения через экономические показатели (доходы, расходы, прибыль) позволяют спроектировать наиболее приемлемую для предприятий системы УВД модель внутрихозяйственных отношений.

В странах СНГ техническими вопросами создания систем УВД занимаются коллективы многих научно-исследовательских и конструкторских организаций, однако социально-экономические проблемы раз-

вития системы ЧВД в научных трудах их работников практически не рассматривались. Отдельными вопросами занимались А.А.Алджох, В.Т. Елагин, В.Г.Коба, А.Н.Хижняк, С.Г.Степанова и другие экономисты, которые внесли определенный вклад в решение социально-экономических проблем системы ЧВД. Экономические вопросы организации ЧВД — бурно развивающееся в настоящее время направление в науке об ЧВД. Ее становление требует комплексного и всестороннего подхода и изучения.

Целью диссертационной работы является исследование механизма формирования и функционирования ЭП ЧВД и разработка на его основе методологии и методики внутрихозяйственных отношений в условиях рынка. Этой цели подчинено решение следующих основных задач:

1. Анализ организационного, производственного и экономического состояния системы ЧВД и ее предприятий в странах СНГ и Балтии, выявление факторов рыночной экономики, влияющих на изменение их хозяйственной деятельности.

2. С учетом технологии производственного процесса обслуживания воздушного движения обосновать формирование хозяйственных подразделений ЭП ЧВД и предложить типовые организационные структуры.

3. На основе результатов анализа с учетом особенностей производственных процессов ЧВД, предложить методику внутрихозяйственных отношений для ЭП ЧВД.

4. Исследование методических подходов, касающихся оптимального планирования доходов и расходов хозяйственных подразделений (ХП), внутрихозяйственного ценообразования, материального поощрения коллективов ЭП ЧВД.

5. Разработка практических рекомендаций по организации внутрихозяйственных отношений на эксплуатационных предприятиях ЧВД в условиях рыночной экономики.

Предметом исследования являются экономические процессы внутрихозяйственных отношений на ЭП ЧВД в условиях становления и развития рыночных отношений.

Объектом исследования являются эксплуатационные предприятия ЧВД, обеспечивающие безопасность и экономичность полетов авиации всех типов.

Теоретической основой работы явились труды ученых И.Я.Аксенова, С.М.Резер, С.С.Ушакова, Ю.Ф.Кулаева, П.Н.Громова, Е.П.Сыча, В.Н.Гурнак и др., занимающихся комплексными проблемами транспорт-

ной сети, а также исследования по проблемам УВД, ценообразования и маркетинга, хозяйственного механизма и расчета, статистические материалы предприятий УВД, международной организации ГА (ИКАО), а также законодательные и нормативные акты правительств России и Украины.

Методическую базу исследования составляют принципы хозяйственного расчета и ценообразования, организации воздушного движения воздушных судов (ВС), а также аналитический и системный подход, экономический анализ и методы математической статистики.

Научная новизна работы заключается в том, что впервые в отрасли проведено комплексное исследование внутрихозяйственных отношений на ЭП УВД как единого целого структурного образования. На защиту выносятся следующие новые научные результаты:

- предложения по совершенствованию организационных структур управления системы ИВП и УВД;

- предложения по формированию финансовых взаимоотношений и взаиморасчетов предприятий УВД с пользователями воздушного пространства (ВП) за предоставление и использование услуг УВД;

- методические подходы к формированию основных хозяйственных подразделений и производственных структур эксплуатационных предприятий системы УВД;

- состав производственно-экономических показателей работы ЭП УВД и его служб с учетом предлагаемой методики внутрихозяйственных отношений;

- система внутрихозяйственных отношений между службами ЭП УВД, в т.ч. методика формирования и распределения расходов внутрихозяйственных подразделений и их звеньев; методические подходы к формированию внутрихозяйственных цен на работы (услуги) подразделений; методика распределения части фонда потребления между хозяйственными подразделениями.

Практическая ценность работы заключается в разработке методик и новых подходов в формировании внутрихозяйственных отношений, которые используются при создании и функционировании эксплуатационных предприятий УВД. Методические и теоретические результаты исследования легли в основу "Положения о хозяйственных отношениях Северо-Кавказского центра АУВД с заказчиками, выходящим уровнем управления и внутренними подразделениями центра", от 09.12.91 г. начальником СК ЦАУВД. Результаты научных исследований по определению себестоимости и внутрихозяйственных цен на продук-

ции, работы и услуги БЭРТОС, СД, СЭСТОП, а также за аэронавигационные услуги внедрены в производство ЭП и УГА Указ. МГА от 7.02.91 г. Ряд материалов апробированы на БЭРТОС Сумского, Анапского, Красноярского, Гурьевского и других объединенных авиаотрядов (ОАО), что подтверждается актами внедрения.

Апробация результатов. Основные положения работы докладывались на научно-технических конференциях: "Пути совершенствования оргструктур управления ГА" (Киев, 1990); "Хозрасчетные отношения в ГА" (Киев, 1991); "Пути подготовки эксплуатационных предприятий ГА к рыночным отношениям" (Киев, 1992 г.); школе-семинаре "Акционирование предприятий ГА" (Анапа, 1992); школе передового опыта "Опыт организации хозрасчетного Центра ЭРТОС в Украинском УГА" (Киев, 1991).

Публикации. Основные результаты исследования опубликованы в пяти печатных работах общим объемом 1,3 п.л.

Объем и структура диссертации: Работа состоит из введения, трех глав, заключения, списка литературы из 73 наименований и приложений. Основной текст диссертации содержит 167 страниц машинописного текста, включая 16 рисунков и 6 таблиц.

СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ И ОСНОВНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

Во введении дано обоснование актуальности темы диссертации, сформулированы цель и задачи исследования, отмечена научная новизна работы и практическая значимость полученных результатов исследования.

В первой главе "Анализ организационно-экономических проблем функционирования предприятий управления воздушным движением на современном этапе" рассматриваются и исследуются методологические и концептуальные основы нового подхода к функционированию системы УВД, который на современном этапе проходит свою апробацию на эксплуатационных предприятиях стран СНГ и Балтии. Проведенный анализ особенностей и принципов построения системы УВД, а также ее современного состояния и тенденций развития свидетельствуют о необходимости поиска новых организационных структур производственной деятельности на различных уровнях управления и формирования нового хозяйственного механизма в условиях рыночной экономики.

В соответствии с анализом протекающих процессов рассмотрен

вопрос о возможных вариантах создания предприятий системы УВД, в качестве которых могут быть рассмотрены следующие:

– предприятия УВД на базе автоматизированных центров УВД (ЦАУВД);

– предприятия УВД на базе неавтоматизированных (районных, зональных) центров УВД (НАЦУВД);

– предприятия УВД республик на базе ЦАУВД и НАЦУВД.

Опыт показывает, что формирование единого в республике ЭП УВД (III вариант) является более экономичным и требует вдвое меньше суммарных затрат для своей реализации. Этот вывод подкрепляется результатами расчетов ученых и подтверждается существующей практикой. В настоящее время по такому пути происходит формирование ЭП УВД на Украине, в Латвии, Литве, Узбекистане.

На основе комплексного анализа задач и функций, стоящих перед национальными системами УВД и рассмотренных вариантов формирования ЭП УВД, в работе рассматривается модель (вариант) организационного построения хозяйственных связей в системе ИВП и УВД (рис. 1), где основным производственным звеном должны стать эксплуатационные предприятия УВД, осуществляющие управление перемещением ВС в зоне ответственности на базе взимания аэронавигационных сборов и следовательно несущие основную ответственность за безопасность и регулярность полетов пользователей ВП.

Анализ влияния факторов рыночной экономики на изменения хозяйственного механизма деятельности ЭП УВД (рис. 2) позволяет сделать вывод, что требования, предъявляемые рыночной экономикой, в хозяйственной деятельности ЭП УВД только начинают проходить свою реализацию и поэтому в настоящий момент стоит вопрос о необходимости всестороннего подхода к изучению острых проблем системы УВД и ее ЭП, поиску путей их разрешения.

Особое место в работе занимают исследования финансовых взаимоотношений предприятий УВД с пользователями ВП и механизмы их взаиморасчетов. Определено, что основой финансовых взаимоотношений между предприятием УВД и авиакомпаниями являются сборы за аэронавигационные услуги по обеспечению самолето-вылетов ВС и обслуживание их на маршруте. Они включают предоставление пользователям воздушного пространства:

- диспетчерское обслуживание на воздушных трассах и в РА;
- средств навигации и связи;
- аэронавигационной и метеорологической информации;

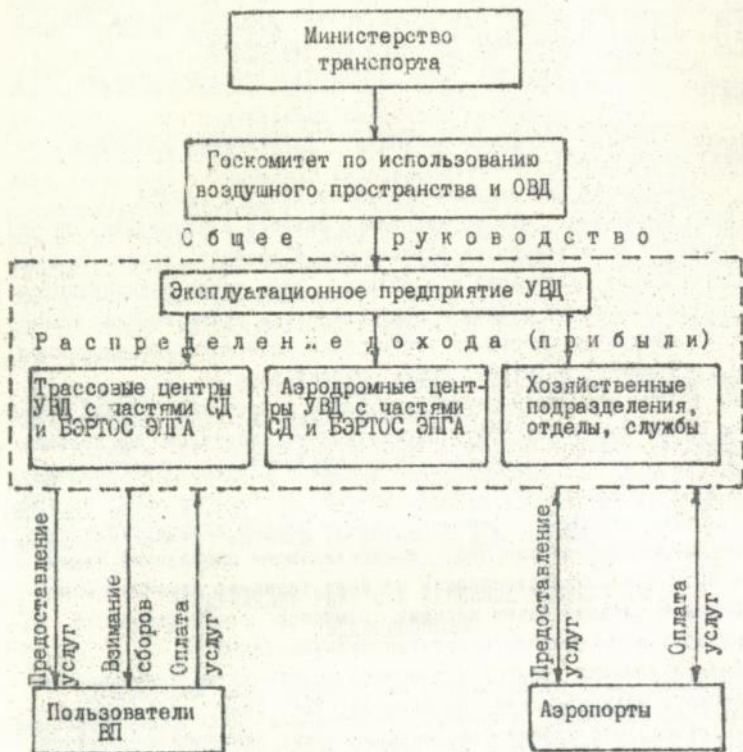


Рис. 1. Модель (вариант) организационного построения хозяйственных связей в системе ИВП и УВД республик - других видов обслуживания (расследование авиационных происшествий, проведение поиска и спасение пострадавших и т.д.). Установлено, что основными факторами, играющими роль в величине сбора за аэронавигационное обслуживание (АНО) являются факторы взлетного веса ВС, фактор расстояния, выражающийся в ортодромическом расстоянии от точки входа в ВП и выхода из него и базовый аэронавигационный тариф конкретного предприятия УВД за 100 км ортодромического расстояния.

Важной проблемой финансовых отношений предприятий УВД и пользователей ВП в новых условиях является построение и отработка

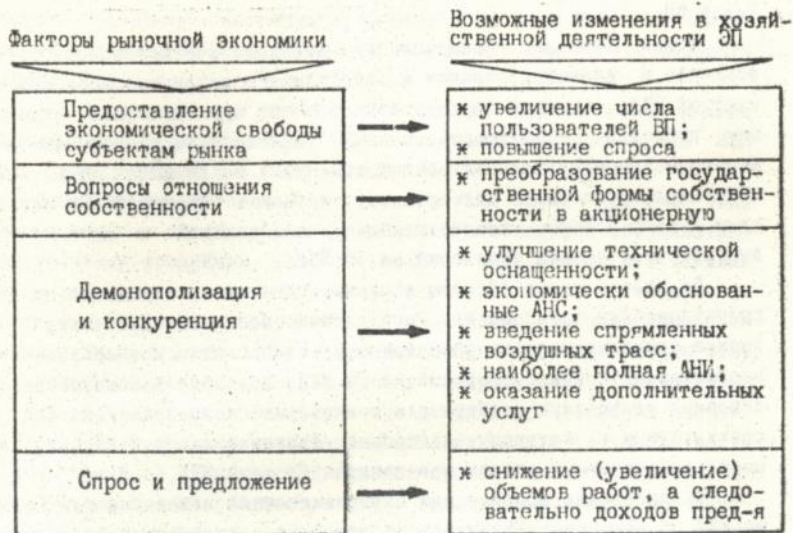


Рис.2. Влияние факторов рыночной экономики на хозяйственную деятельность ЭП УВД

механизма взимания сборов за АНО ВС. На основе рассмотренных механизмов взимания аэронавигационных сборов (АНС) в работе предлагается схема движения документов, информации и выручки в рамках централизованной автоматизированной системы расчета АНС, а также определяются пути совершенствования финансовых взаимоотношений ЭП УВД с пользователями ВП.

Главной отправной посылкой, определяющей экономическую деятельность ЭП УВД принято положение: от обслуживания пользователей ВП и выполнения других видов работ и услуг предприятия УВД получают свою часть выручки, покрывающую расходы на обслуживание воздушного движения и дающую прибыль для социально-экономического развития ЭП и материального поощрения работников. Т.е. ЭП УВД должны работать на хозрасчетных началах. Однако, он будет носить ограниченный характер. Так как выручки от аэронавигационных сборов за пролет ВП и УВД хватает лишь на покрытие эксплуатационных расходов и будет недостаточно для осуществления воспроизводственного процесса, а значит на эти цели они будут получать дотации от органа государственного управления, взимающего налоги с пользова-

телей ВП.

Таким образом, рассмотренные методологические основы новых подходов к функционированию хозяйственного механизма предприятий системы УВД, которые на современном этапе проходят свою апробацию, позволяют исследовать основные требования и предпосылки для формирования внутрихозяйственных отношений на ЭП УВД. Дальнейший круг задач решаемых в диссертации, связан с методическими подходами к формированию хозяйственных подразделений и организации внутрихозяйственных отношений на ЭП УВД.

Во второй главе "Основы внутрихозяйственных отношений на эксплуатационных предприятиях управления воздушным движением" основное внимание уделено разработке методических основ организации внутрихозяйственных отношений на ЭП УВД. Подробно рассматриваются основные элементы и особенности технологического процесса УВД в соответствии с которыми построены функциональная и структурная модель обеспечения работы предприятий системы УВД.

Установление юридической и экономической независимости системы УВД от коммерческих интересов аэропортов и авиакомпаний поднимает проблему по частичному отделению от аэропортов служб аэронавигационного комплекса (АНК). В работе рассмотрен вопрос о том, как и какую часть АНК аэропорта передать в предприятия УВД. С этой целью автор исследует функционально полетов ВС и организацию воздушного движения в районе аэродрома и на трассах, в результате чего заключает: аэронавигационное обеспечение полетов ВС включает реализацию двух основных функций УВД, которые характеризуют два различных, технологически законченных процесса УВД:

- обеспечение пролета ВС на трассах верхнего воздушного пространства и нижнего воздушного пространства для МВД 1-й категории, включающее предоставление услуг диспетчеров СД, радиотехнического и электротехнического обеспечения и связи полетов ВС на трассах;

- обеспечение пролета-вылета ВС, включающее процесс обслуживания всеми службами аэропорта от входа ВС в зону подхода до посадки и от взлета до выхода из зоны подхода аэропорта.

Таким образом, предложения по изменению оргструктур сводятся к следующему:

- части служб АНК, которые осуществляют УВД ВС на трассах, передать в государственные предприятия УВД;

- части служб АНК, которые обеспечивают прилето-вылеты ВС,

оставить в составе аэропортов и закрепить за ними УВД с зоны подхода до посадки ВС и от взлета до выхода из зоны ответственности СД аэропорта;

- в аэроузлах, где базируются центры УВД или АУВД, помимо подразделений осуществляющих УВД на трассах, передать в ЭП УВД часть подразделений АНК, выполняющих УВД в зоне подхода.

Любой производственный процесс, в том числе процесс УВД, требует вполне определенной минимально необходимой номенклатуры промежуточной продукции, работ и услуг. Определено, что основой для организации внутрихозяйственных отношений являются технологические и организационно-производственные процессы, протекающие на предприятии и в его подразделениях. Они являются результатом функциональной деятельности различных подразделений предприятия УВД и определяют его организационную структуру. Поэтому в настоящем исследовании ставится задача проанализировать составные части технологического процесса УВД (диспетчерское обеспечение, обеспечение аэронавигационной информацией, радиотехническое обеспечение, электротехническое обеспечение, планирование использования воздушного пространства, метеорологическое и медицинское обеспечение) и определить те основные службы, подразделения, отделы и группы ЭП, реализующие их. Итогом данного исследования стало построение типовых организационных структур ЭП УВД на базе автоматизированных и неавтоматизированных центров УВД.

На современном этапе развития экономики, когда прибыль становится основным финансовым конечным результатом деятельности предприятия, должен быть неуравнительно оценен вклад всех служб предприятия в его конечный результат. В связи с этим рассматривается ряд апробированных в хозяйственной практике авиапредприятий ГА подходов к организации внутрихозяйственных отношений с целью выбора наиболее приемлемого с учетом специфических условий функционирования ЭП УВД. Первая группа методик сводится к организации внутренних отношений, основанных на эквивалентно-возмездных взаимоотношениях служб между собой и администрацией за предоставляемые друг другу услуги в натуральном и денежном выражении. Вторая - состоит в том, что в качестве натуральных показателей производства служб утверждаются конечные натуральные показатели производственной деятельности ЭП УВД, в выполнении которых принимает участие своими функциями и технологией служба, при этом важное значение приобретает доля работ и услуг каждого подразделения в конеч-

ных услугах ЭП УВД. Обоснование выбранной методики внутрихозяйственных отношений для ЭП УВД осуществляется на основе анализа схемы взаимодействий подразделений при осуществлении процесса УВД, которая представлена на рис.3.

Анализ основных производственных связей подразделений ЭП УВД позволяет сделать следующие выводы. Преобладание параллельных производственных процессов затрудняет функционирование внутрихозяйственных отношений, основанных на взаиморасчетах, так как явно не прослеживается последовательность взаимодействия подразделений при осуществлении процесса УВД. Результаты исследования особенностей и практики хозяйственных отношений служб ЭП УВД говорят о более правильном подходе к организации внутрихозяйственных отношений на базе следующей концепции: определение через внутрихозяйственную це-

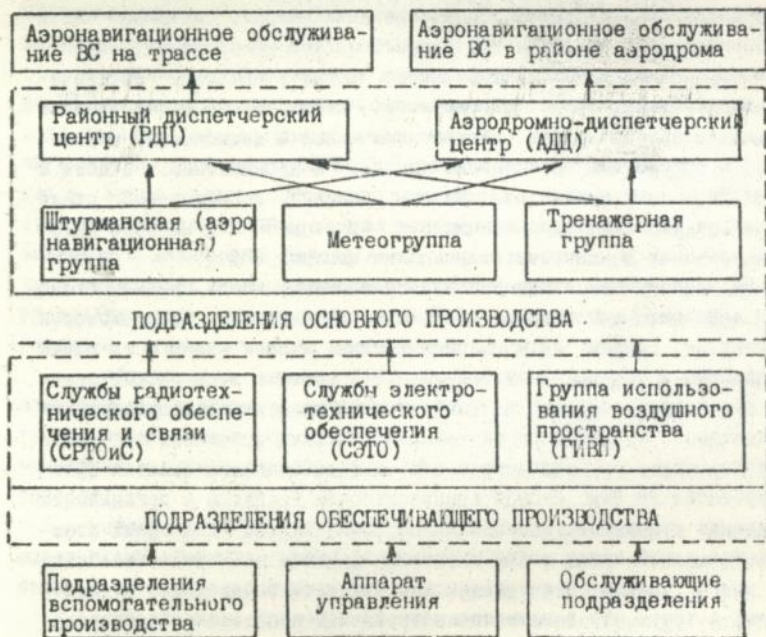


Рис.3. Схема основных производственных связей подразделений ЭП УВД в процессе формирования конечных результатов

ну единицы производства доли (вклада) каждого подразделения в конечной услуге предприятия, выражающейся для ЭП УВД в показателе "самолето-километры".

Методика внутрихозяйственных отношений для ЭП УВД, основанная на конечных результатах его деятельности принципиально и четко реализует методiku выбора и обоснования натуральных показателей производства ЭП УВД и его служб. В главе представлены подходы к формированию показателей производства и качества деятельности ЭП УВД в целом, а также по основным структурным подразделениям. Исследуется вопрос использования такого конечного натурального показателя центров УВД как время нахождения ВС в зоне ответственности ЭП УВД, рассматриваются его преимущества. Показатель "сам-км" в настоящее время, а "время нахождения ВС в зоне ответственности (сам-час)" в будущем, являются теми конечными натуральными показателями производственной деятельности предприятия УВД, в выполнении которых принимает участие своими функциями и технологией службы, на которые каждое подразделение определяет свою внутрихозяйственную цену и рассчитывает свои доходы, а следовательно - прибыль подразделения.

Доходы подразделений ЭП УВД формируются как сумма произведений j -тых натуральных показателей производства i -того звена (комплекса, объекта) ХП (N_{ij}) на соответствующие внутрихозяйственные цены единицы производства (U_{ij}) т.е.

$$D_{хп} = \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^m N_{ij} \cdot U_{ij} + \sum_{i=1}^n \sum_{k=1}^l N_{ik} \cdot U_{ik}, \quad (1)$$

где $i=1, 2, 3, \dots, n$ - количество хозяйственных звеньев (комплексов, объектов, групп) ХП;

$j=1, 2, 3, \dots, m$ - количество натуральных показателей производства ХП;

$k=1, 2, 3, \dots, l$ - количество видов непрофильных работ и услуг в l -том хозяйственном звене службы;

N_{ik} - натуральный показатель k -того вида непрофильных работ и услуг l -того звена ХП;

U_{ik} - внутрихозяйственная (а при внешнем потреблении - договорная) цена единицы непрофильной работы, услуги l -того звена ХП.

Кроме показателя "доходы ХП" даны рекомендации по расчету других финансово-экономических показателей служб: расходы, прибыль, показатель эффективности ХП.

В третьей главе "Методические положения внутрихозяйственных отношений на эксплуатационных предприятиях управления воздушным движением" предложены методики формирования внутрихозяйственных цен на работы (услуги) подразделений ЭП УВД, служащие базой для определения вклада каждой службы в конечный результат деятельности предприятия и освоения механизма материального поощрения коллективов за рост эффективности производства. Основу методического подхода к ценообразованию этого вида цен составляет расчет себестоимости единицы производства ЭП УВД по затратам каждого подразделения, выбор величины и состава прибыли в цене.

Методика расчета себестоимости единицы производства нацелена на выявление и отнесение затрат служб на конечный показатель деятельности, на тот, который формирует сумму доходов предприятия, а также, согласно предложенной концепции внутрихозяйственных отношений - для определения цены услуги подразделения в общей величине аэронавигационных услуг, предоставляемых пользователям ВП.

Себестоимость единицы производства ($C_{усл}$) определяется как сумма двух частных: от деления фонда оплаты труда работников ХП (или его структурной части) - $\Phi_{от\ рбт}$ и материальных затрат - M_3 за год на количество работ и усл.,г $N_{пок}$ за тот же период, т.е.

$$C_{усл} = Z_{от} + M_3 = \frac{\Phi_{от\ рбт}}{N_{пок}} + \frac{M_3}{N_{пок}}, \text{ ден.ед./сам-км} \quad (2)$$

Эксплуатационные расходы ЭП УВД зависят от интенсивности воздушного движения, степени сложности и автоматизации управления, района базирования ЭП УВД. Общая структура расходов ЭП УВД и его служб включает в себя следующие элементы затрат: расходы по оплате труда работников основной деятельности, отчисления на социальное и медицинское страхование, аэропортовые (материальные) расходы по калькуляционным статьям. Методика их формирования, а также определение себестоимости аэронавигационных услуг базируется на моделировании первичных процессов учета всех видов затрат по службам и подразделениям предприятия. В работе даны предложения по группировке расходов, связанных с процессом УВД по вышеперечисленным элементам, статьи затрат и их подгруппам. С этой целью исследуется статистический материал, показывающий удельный вес расходов каждого хозяйственного подразделения в общей величине расходов ЭП УВД и отдельно по основным статьям затрат. Эти расходы составляют основу для расчета себестоимости конечных аэронави-

гационных услуг. Также исследуется структура себестоимости единицы услуг хозяйственных подразделений ЭП УВД с целью определения особенностей влияния каждого ХП на конечный результат деятельности ЭП УВД и расчета внутрихозяйственных цен на работы, услуги данного ХП (табл.1). Расчеты показывают, что по данному признаку все ХП можно разделить на три группы. Первая включает подразделения, где основная доля в себестоимости их услуг ложится на расходы по оплате труда. Как правило, это ХП, на балансе которых нет дорогостоящего оборудования, зданий, сооружений. К ним можно отнести: службу движения, административно-хозяйственный отдел, военизированную охрану, отдел материально-технического снабжения, отдел капитального строительства, службу метеобеспечения и т.д. Для другой группы служб наибольший вес в себестоимости их услуг имеют производственные расходы. Это службы (служба связи, автохозяйство, служба энерготехнического обеспечения, служба эксплуатации наземных сооружений), которые выполняют функции жизнеобеспечения ЭП УВД и соответственно на них приходится все производственные расходы, связанные с их выполнением. Для служб радиотехнического обеспечения и аппарата управления основную часть их расходов составляют амортизационные отчисления, так как за ними закреплена значительная часть основных производственных фондов предприятия.

Для эффективного решения вопросов организации внутрихозяйственных отношений в условиях рыночной экономики в диссертации рассмотрены методические подходы к распределению эксплуатационных расходов между радиотехническими и другими объектами УВД, принимающими участие в выполнении двух основных функций: обслуживание ВС в районе аэродрома и на трассах верхнего воздушного пространства.

Важную роль в хозяйственной деятельности ЭП УВД должны сыграть внутрихозяйственные отношения, действующие внутри служб между бригадами, сменами, группами, цехами. Реализация предлагаемой методики исследуется на примере служб радиотехнического обеспечения и связи и рассматривается по следующим составляющим:

- по объектам (группам) радиотехнических средств;
- по звеньям, сменам, бригадам подразделения;
- по показателям производства (часы в работе и часы в наряде).

В цену поступающего в сферу обмена продукта внутри ЭП УВД кроме затрат овежественного труда (M_3), живого труда ($Z_{от}$), включается прибавочный продукт (прибавочная стоимость), овежест-

Таблица 1.
Анализ структуры себестоимости единицы услуг хозяйственных подразделений ЭП ЧВД

Статьи затрат уд. вес, %)	ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ Э П Ч В Д												
	АУП	СРТО	АХО	СД	СС	СЭТО	АТХ	Метео гр-па	ВОХР	ОМТС	ОКС	ЗНС	ЦРЦ
Расходы по заработной плате	14.70	12.95	46.80	79.86	1.93	21.40	11.53	46.49	70.02	54.09	66.61	27.28	73.72
Отчисления на социальное страхование	3.54	2.66	9.25	18.17	0.47	4.28	2.22	9.96	20.00	12.13	16.66	5.35	17.76
А. Производственные расходы	8.53	13.80	19.65	0.88	96.94	63.68	74.40	27.71	0.05	24.13	0.90	57.59	0.28
Б. Амортизация ОПФ	69.26	69.94	16.03	0.03	0.64	9.12	11.38	14.74	0.92	4.69	11.02	9.13	9.63
В. Накладные расходы	3.97	0.65	8.27	1.06	0.06	1.52	0.47	0.10	9.01	4.96	4.81	0.65	0.41
ВСЕГО	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

вленный труд как для общества, так и для собственника ($\Pi_{ц}$) — прибыль в цене. Формула цены в общем виде представляет выражения: $ц = M_3 + Z_{от} + \Pi_{ц}$, где $M_3 + Z_{от} = C$, а $\Pi_{ц} = C + \Pi_{ц}$.

Задача каждой службы ЭП ЧВД состоит в том, чтобы выполняя производственные задания возместить понесенные материальные и приравненные к ним затраты, заработать фонд оплаты труда с входящими в него составляющими, а также часть прибыли ЭП ЧВД для денежных выплат и поощрений работников, для технического и социально-экономического развития своей службы в соответствии с законодательными актами республик. Если подразделения ЭП ЧВД работают в условиях арендного или коллективного подряда, то в часть прибыли для них включаются величины платежей, которые производит ЭП ЧВД, как самостоятельное предприятие. Все эти части прибыли можно включить долей (коэффициентом) к себестоимости единицы производства, т.е.: $\Pi_{ц} = K_n \cdot C$. Тогда, $ц = C + K_n \cdot C$ и $ц = C \cdot (1 + K_n) = M_3 + Z_{от} \cdot (1 + K_n)$, где: K_n коэффициент прибыльности в цене. Какие части прибыли ЭП ЧВД включить во внутрихозяйственную цену зависит от степени готовности администрации и трудовых коллективов служб к разделению частей прибыли по службам. Таким образом, каждому ХП предоставляется возможность через свои доходы (как произведение показателя производства на неизменную на один год в нынешних условиях внутрихозяйственную цену) видеть свой вклад в конечные производственные результаты ЭП, а через прибыль ХП — в конечный финансовый результат ЭП ЧВД. Из прибыли ЭП ЧВД формируются его фонды: потребления, развития производства и социального развития. Теоретические разработки и практика внедрения предлагаемого подхода показали, что на первом этапе реализации предлагаемого подхода следует делить по подразделениям только фонд потребления из прибыли (не распределяя фонды производственного и социального развития между ХП).

Нам представляется, что механизм распределения фонда потребления из прибыли должен опираться на следующие положения. Прибыль ЭП ЧВД и начисляемый из нее фонд потребления образуются по итогам работы всего коллектива, а не отдельных подразделений. Значит собственного фонда потребления в условиях внутрихозяйственных отношений они образовать не могут, так как на внешние связи и на реализацию услуг пользователям ВП их компетенция не распространяется. Подразделения как равные хозяйственные партнеры участвуют в распределении фонда потребления ЭП ЧВД. Критерием распределения

этой части прибыли ЭП УВД является прибыль подразделения. Исходя из этого, основной расчетной формулой является следующая:

$$\Phi_{\text{пл}i} = \Phi_{\text{пл}}^{\text{хп}} \cdot (\Pi_i / \sum_{i=1}^n \Pi_i) \quad (3)$$

где $\Phi_{\text{пл}i}$ - фонд потребления i -того подразделения;
 $\Pi_i^{\text{хп}}$ - прибыль i -того подразделения;
 $\Phi_{\text{пл}}^{\text{хп}}$ - сумма фонда потребления, подлежащая распределению между подразделениями ЭП УВД;
 $\sum_{i=1}^n \Pi_i$ - сумма внутрихозяйственной прибыли всех подразделений предприятия за исключением подразделения - аппарат управления.

В итоге, $K_{\text{п}}$ по каждому i -му ХП будет рассчитан: $K_{\text{п}i} = \Phi_{\text{пл}i} / \Phi_{\text{от}i}$. Фонд оплаты принят как часть затрат, включаемых в себестоимость. В $\Phi_{\text{от}}$ включаются фонды премирования работников ХП. Предлагается руководителям коллективов премировать с учетом отношения доходов к затратам, которые заложены в плане и получены по факту хозяйственной деятельности, т.е. по показателю эффективности деятельности ХП. Весь общий фонд коллективов подразделений премируется согласно действующих и новых положений, распределяя оставшийся после премирования руководителей фонд. Таким образом, предлагаемая система премирования предусматривает:

- предпочтение в премировании коллективов, добившихся большей прибыли, роста доходов (снижения расходов) и эффективности производства;
- более высокий размер премии руководителям, обеспечившим рост доходов по отношению к расходам по сравнению с плановым значением;
- контроль со стороны трудового коллектива планирования реально высокого уровня эффективности производства, поскольку увеличение премии руководителям идет за счет общего фонда потребления подразделения.

Конечной целью и практическими результатами проведенных исследований является расчет сводного баланса внутрихозяйственных отношений для ЭП УВД с учетом предлагаемой методики. Он представляет собой форму комбинирования учета, предназначенную для исчисления плановых внутрихозяйственных расчетных цен, планирования, учета и оценки деятельности ХП и его экономических результатов, распределения части фонда потребления из прибыли.

В работе даны практические рекомендации по организации внут-

рихозяйственных отношений на ЭП УВД.

В приложении вынесены примеры расчетов тарифов на услуги РТО и связи, расчет сводного баланса внутрихозяйственной деятельности ЭП УВД, а также схемы алгоритмов учета амортизационных отчислений ОПФ и формирования фонда оплаты труда работников хозяйственных подразделений ЭП УВД, акты внедрения.

В заключении изложены основные результаты и выводы проведенных в диссертации исследований.

1. Проведенный анализ существующего состояния системы УВД (уровень безопасности полетов на 40% ниже рекомендованного ИКАО), тенденции развития систем обслуживания воздушного движения за рубежом и требования, предъявляемые к ним со стороны ИКАО, показывают на необходимость юридической и экономической независимости системы УВД от производственных и коммерческих интересов аэропортов и авиакомпаний и поиска новых организационных структур производственной деятельности на различных уровнях управления и формирования нового хозяйственного механизма в условиях рыночной экономики.

2. В результате исследования предложен вариант организационного построения хозяйственных связей в системе ИЭП и УВД, определенный следующими принципами: органы государственного управления - Госаэронавигации республик - осуществляют решение вопросов, связанных с формированием общей политики в области УВД, а также выполнением регулирующих и контролирующих функций. Предприятия системы УВД осуществляют управление перемещением ВС в зоне ответственности на базе взимания аэронавигационных сборов, в результате чего зарабатывают свою часть доходов, покрывающую расходы на ОВД и распределяют полученную прибыль между хозяйственными подразделениями и службами. Таким образом, основным производственным звеном государственной системы УВД являются эксплуатационные предприятия управления воздушным движением, которые не должны выйти из-под государственной опеки, но в тоже время им и их подразделениям необходимо создать предпосылки для экономической и правовой ответственности за результаты своей хозяйственной деятельности.

3. Анализ влияния факторов рыночной экономики на хозяйственную деятельность ЭП УВД показывает, что:

предоставление экономической свободы субъектам рынка авиатранспортных услуг и как следствие этого - образование новых государственных и коммерческих структур в отрасли, увеличивает чи ло

и расширяют категории пользователей воздушным пространством;

через корпоративную или акционерную форму собственности все участники системы УВД - государство, авиакомпания, трудовой коллектив ЭП, а главные пассажиры имеют жизненные интересы в осуществлении гарантий того, что система будет безопасной и эффективной и обеспечит удовлетворение нужд потребителей;

имеются элементы конкуренции и возможность частичного преодоления монополизма в этой системе; возникает конкуренция между близко расположенными производителями услуг УВД за наибольшее влияние в данном регионе;

в настоящий период проявляются две тенденции спроса на услуги УВД: с одной стороны - национальные авиакомпании в связи с объективными причинами экономического характера, ориентируясь на падение платежеспособного спроса идут на уменьшение производственных мощностей, тем самым снижая спрос на услуги УВД (только первое повышение тарифов в 3 раза привело к уменьшению объема перевозок на 28%), а с другой стороны - в связи с освоением национального авиарынка зарубежные авиакомпании и фирмы больше пользуются услугами системы УВД.

4. В условиях новых финансовых отношений предприятий системы УВД с пользователями ВП необходимо решать следующие первоочередные проблемы: построение финансовой системы в УВД на принципах международной практики; дальнейшее развитие и отладка механизма взимания аэронавигационных сборов; развитие рекламной деятельности; осуществление дифференциации аэронавигационных сборов в зависимости от пользователей ВП; установление прямых связей с авиапользователями, что позволит применять системы "гибких" договоров и сборов; установление системы (механизма) взаимозачетов между ЭП УВД и аэропортами их базирования за оказание услуги.

5. На основании организации воздушного движения в районе аэродрома и на трассах, а также элементов технологического процесса УВД исследован механизм формирования основных структурных подразделений предприятий УВД. Различные модели хозяйственной интеграции структурных подразделений, входящих в аэронавигационный комплекс, оказывают существенное влияние не только на хозяйственную деятельность ЭП УВД в целом, но и определяют выбор наиболее оптимального механизма внутрихозяйственных отношений между службами и подразделениями. Поэтому предложения по составу и изменению организационной структуры сводятся к следующему: - части служб АПК, которые осуществ-

влянт ЧВД ВС на трассах, передать в государственное предприятие ЧВД; - части служб АНК, которые обеспечивают прилето-вылет ВС, оставить в составе аэропорта и закрепить за ними ЧВД с зоны подхода до посадки ВС и от взлета до выхода из зоны ответственности СД аэропорта.

6. В период перехода ЭП ЧВД к работе в условиях становления рыночных отношений проблема внутренних экономических отношений между подразделениями остается актуальной. С учетом исследования технологии производственного процесса ЧВД наиболее приемлемым признан подход к организации внутрихозяйственных отношений, который осуществляет оценку результатов деятельности подразделений и их стимулирование на основе достигнутых результатов деятельности предприятия в целом путем определения места и роли каждого подразделения в технологическом процессе ЧВД и через внутрихозяйственную цену единицы производства - доли (вклада) каждого подразделения в конечной услуге предприятия.

7. Определена система показателей производства и качества ЭП ЧВД и его подразделений, отражающая специфические технологические и хозяйственные процессы, протекающие на ЭП ЧВД. Предложены результаты исследования в части механизма образования цен (в том числе по отнесению затрат на себестоимость) на работы и услуги внутреннего потребления подразделений ЭП ЧВД, определяющие их вклад в конечный результат деятельности предприятия. Предложен новый подход к распределению затрат, учитывающий две функции ЧВД, обслуживаемые типы ВС, заказываемый пользователями ВП комплекс радиотехнических средств. Определены основные принципы распределения прибыли и премирования работников хозяйственных подразделений и их руководителей с учетом показателя эффективности производства.

8. На основе исследованных подходов к организации внутрихозяйственных отношений разработана форма сводного баланса внутрихозяйственного кооперирования для ЭП ЧВД, отражающая особенности расчета внутрихозяйственных цен, планирования и контроля расходов, оценки деятельности подразделений и распределения между ними фонда потребления из прибыли. Даны практические рекомендации по организации внутрихозяйственных отношений на ЭП ЧВД.

Основные положения диссертации опубликованы в следующих работах:

1. О внутрихозяйственном коллективном подряде подразделений

центров АЧВД// Хозрасчетные отношения в ГА: Тез. докл. респуб. конф. - Киев, 1991.

2. Некоторые организационные и экономические аспекты аэронавигационного обеспечения полетов воздушных судов// Обеспечение безопасности полетов и эксплуатации воздушного транспорта в условиях становления рыночных отношений: Сб. научных трудов КИИГА. - Москва, 1992 г. (в соавторстве).

3. К вопросу формирования организационных структур предприятий по использованию воздушного пространства (ИВП) и управлению воздушным движением (УВД)// Управление и эффективность производства в ГА.: Сб. научных трудов КИИГА. - Киев, 1992 г. (в соавторстве).

4. О переводе АТБ на внутрихозяйственный арендный подряд// Совершенствование хозяйственного механизма гражданской авиации: Сб. научных трудов РКИИГА. - Рига, 1985 г. (в соавторстве).

5. Методические рекомендации по внутреннему хозрасчету эксплуатационных авиапредприятий в условиях работ по второй форме полного хозрасчета и на арендном подряде: (Закл. и отчет по НИР 731-В89)/Киевский институт инженеров гражданской авиации. - Киев, 1991.

Подписано в печать 18.08.93. Формат 60х80/16. Бумага типограф.
Офсетная печать. Усл.печ.л. I, 25. Уч. изд. л. I, 16. Тираж 100 экз.
Заказ № 189. Цена Изд. № 416/Ш

Издательство КИИГА.

252058. Киев-58, проспект Космонавта Комарова, I.

465720

AB 27.755