

## МОДЕЛЬ УПРАВЛЕНИЯ СЕБЕСТОИМОСТЬЮ РЕЙСА ГРУЗОВОЙ АВИАКОМПАНИИ

*Мигалевич Т.А.*

*Белорусский государственный университет информатики и радиоэлектроники,  
г. Минск, Республика Беларусь*

*Научный руководитель: Тонкович И.Н. – к.х.н, доцент, доцент кафедры ПИКС*

**Аннотация.** Проведенный анализ существующей практики отечественных грузовых авиакомпаний показал, что применяемые методики расчета себестоимости рейсов не в полной мере соответствуют изменившимся условиям хозяйствования. Проведена систематизация планируемых и фактических переменных затрат. Автором разработана модель управления себестоимостью рейса для грузовых авиакомпаний с нерегулярными рейсами.

**Ключевые слова:** себестоимость рейса, грузовые авиакомпании, модель управления себестоимостью рейса

**Введение.** В современных условиях неустойчивой конъюнктуры рынка, изменчивости валютного курса определение себестоимости рейса авиакомпаний представляет собой важнейшую задачу управленческого учета. На основании проведенных исследований установлено, что слабым местом механизма управления себестоимостью рейсов грузовых авиакомпаний является отсутствие должного анализа затрат. Автором разработана модель управления себестоимостью рейса для грузовых авиакомпаний с нерегулярными рейсами. Предложенная модель управления себестоимостью рейса позволяет не только оценивать эффективность авиaperевозок, но и решать задачу экономической диагностики, которая заключается в выявлении нежелательных отклонений переменных затрат авиакомпании, входящих в себестоимость рейса, что играет важную роль при принятии решений на различных этапах планирования рейса.

**Основная часть.** Основной целью любого бизнеса является получение прибыли. Однако для того, чтобы контролировать прибыль, нужно анализировать затраты. Проблемным вопросом любой компании, в том числе и грузовой авиакомпании с нерегулярными рейсами, являются переменные затраты, которые включаются в себестоимость рейса.

Себестоимость нерегулярного рейса – это сумма всех расходов, связанных с его выполнением. При этом выручка по рейсу является основной доходобразующей частью авиакомпании. Следовательно, чтобы иметь и контролировать максимальный доход (выручку) необходимо постоянно анализировать себестоимость рейса.

Грузовые авиакомпании с нерегулярными рейсами сталкиваются с существенными проблемами в определении и управлении себестоимостью рейса, поскольку планируемая и фактическая себестоимость рейсов могут существенно отличаться друг от друга. Задачей любой авиакомпании является максимальное приближение планируемой себестоимости к фактической и автоматизация данного процесса [1].

Для проведения анализа себестоимости рейса будем использовать метод «Директ-костинг», который позволяет разделять затраты на постоянные и переменные [2]. Поскольку постоянные накладные расходы не включаются в себестоимость рейса, следовательно, будем анализировать только переменные затраты.

Следует отметить, что цены на услуги грузовых авиакомпаний очень подвижны и зависят от курса доллара и конъюнктуры мирового рынка. Поднять существенно их стоимость авиакомпании не имеют возможности, поскольку станут неконкурентоспособными на рынке грузовых перевозок [3].

Автором предложена модель управления себестоимостью для грузовых авиакомпаний с нерегулярными рейсами (рисунок 1). Планируется ее программная реализация.

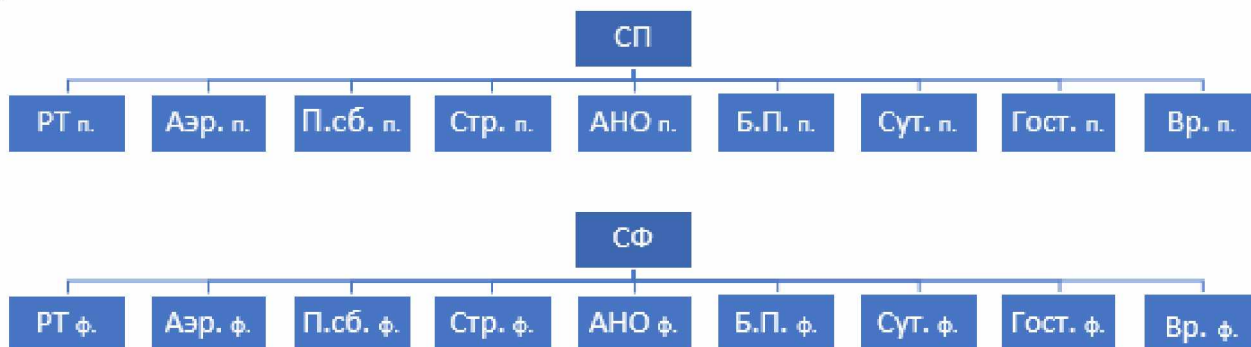


Рисунок 1 – Модель управления себестоимостью для грузовых авиакомпаний с нерегулярными рейсами

Себестоимость (планируемая и фактическая) рейса рассчитывается для каждой перевозки отдельно и формируется исходя из уровня понесенных переменных затрат.

Планируемая себестоимость (СП) рассчитывается перед каждым рейсом, исходя из предварительной стоимости всех планируемых переменных затрат:

- РТ п. – стоимости реактивного топлива;
- Аэр. п. – аэропортовых расходов;
- Пасс.сб. п. – пассажирского сбора;
- Стр. п. – страховки;
- АНО п. – аэронавигационного обеспечения;
- Б.п. п. – бортового питания;
- Сут. п. – оплаты суточных;
- Гост. п. – оплаты гостиницы;
- Вр. п. – времени полета в денежном выражении.

Планируемая себестоимость является оценкой будущих издержек, включает в себя предполагаемые затраты на рейс и формируется сразу после заявки клиента на рейс. Планируемая себестоимость основана на прогнозировании, бюджетировании и анализе стоимостей, предполагая условия будущего полета.

Фактическая себестоимость (СФ) представляет собой реальные издержки, возникшие при проведении полета, и формируется постепенно – после поступления счетов по переменным затратам в авиакомпанию. СФ рассчитывается, исходя из реальной стоимости всех фактических затрат:

- РТ ф. – стоимости реактивного топлива;
- Аэр. ф. – аэропортовых расходов;
- Пасс.сб. ф. – пассажирского сбора;
- Стр. ф. – страховки;
- АНО ф. – аэронавигационного обеспечения;
- Б.п. ф. – бортового питания;
- Сут. ф. – оплаты суточных;
- Гост. ф. – оплаты гостиницы;
- Вр. ф. – времени полета в денежном выражении.

Различия между фактической и планируемой себестоимостью свидетельствуют об эффективности управления затратами и дают представление о степени отклонений от запланированных целей, осведомленностью и точными расчетами специалистов авиакомпании. В данной модели можно увидеть, превышают ли расходы по каждой

категории запланированные значения и насколько фактические издержки отклоняются от плановых, в большую или меньшую сторону.

Использование модели управления себестоимостью рейса с переменными затратами позволит грузовым авиакомпаниям проводить непрерывный комплексный анализ себестоимости рейсов грузовых авиакомпаний, а значит – принимать более обоснованные решения и прогнозировать стоимость рейсов в будущем более точно, учитывать фактические расходы.

Важно отметить, что фактическая себестоимость должна быть тщательно отслежена и проанализирована, чтобы выявить причины отклонений от планируемой. Планируемая и фактическая себестоимость являются важными показателями для оценки финансовой устойчивости авиакомпании. Контроль и анализ фактической себестоимости позволят авиакомпании оптимизировать свою деятельность и принять соответствующие меры для улучшения своей финансовой производительности и конкурентоспособности [4].

**Заключение.** Предложенная модель управления себестоимостью рейса грузовых авиакомпаний с нерегулярными рейсами с применением метода «Директ-костинг» позволяет выявить имеющиеся резервы снижения себестоимости авиаперевозок, осуществлять стратегическое планирование как действующих, так и вновь создаваемых маршрутов. Это позволит устанавливать оптимальный размер затрат в сложившейся ценовой ситуации на рынке грузовых авиаперевозок.

### Список литературы

1. Мигалевич, Т.А. Проблемы управления затратами и их автоматизация при выполнении нерегулярных рейсов воздушными судами грузовой авиакомпании / Т.А. Мигалевич // Новые информационные технологии в научных исследованиях: материалы XXVIII Всероссийской научно-технической конференции студентов, молодых ученых и специалистов; Рязань: РГРТУ, 2023 – С.238.
2. Мигалевич, Т.А. Современные методы управления затратами / Т.А. Мигалевич // Студенческий вестник. Научный журнал - №8 (243). Часть 3. Москва, Изд. «Интернаука», 2023 – С. 72.
3. Мигалевич, Т.А. Особенности рентабельности грузовой авиакомпании / Т.А. Мигалевич // 59-я научная конференция аспирантов, магистрантов и студентов; Минск: БГУИР, 2023 – С.249.
4. Мигалевич, Т.А. Себестоимость рейса грузовой авиакомпании и её автоматизация / Т.А. Мигалевич // Новые информационные технологии в научных исследованиях: материалы XXVIII Всероссийской научно-технической конференции студентов, молодых ученых и специалистов; Рязань: РГРТУ, 2023 – С.238.

UDC 005.2

## COST MANAGEMENT MODEL FOR CARGO FLIGHTS

*Migalevich T.A.*

*Belarusian State University of Informatics and Radioelectronics, Minsk, Republic of Belarus*

*Tonkavich I.N. – Cand. of Che., assistant professor, associate professor of the department of ICSD*

**Annotation.** The analysis of the existing practice of domestic cargo airlines showed that the applied methods for calculating the cost of flights do not fully comply with the changed business conditions. Systematization of planned and actual variable costs was carried out. The author has developed a flight cost management model for cargo airlines with non-scheduled flights.

**Keywords:** flight cost, cargo airlines, flight cost management model