



ОСНОВНЫЕ СТАНДАРТЫ, РЕГУЛИРУЮЩИЕ ПРИМЕНЕНИЕ ВЕРТОЛЕТНОЙ ТЕХНИКИ В ИНТЕРЕСАХ ТЭК

Докладчик Карцев В.В.
Советник по региональному развитию
АО «Вертолеты России»

15 апреля 2019 года

**Конференция Ассоциации Вертолетной Индустрии
«Вертолетные услуги в интересах нефтегазовой отрасли»**

в рамках выставки НЕФТЕГАЗ-2019



Иерархия стандартов



Рекомендации IOGP **не являются обязательными** для исполнения национальными операторами, представляют собой наиболее передовые требования нефтегазовых компаний к авиационному обслуживанию при реализации материковых и шельфовых проектов

81 участник: государственные и частные компании, национальные и межгосударственные организации: BP, Conoco Philips, Chevron, Eni, ExxonMobil, Saudi Aramco, Shell, Equinor, Total, Baker Hughes, Schlumberger и ДР. Российских нефтегазовых компаний нет, членство АНК «БАШНЕФТЬ» прекращено после интеграции в периметр ПАО «НК «Роснефть»

1. Основные задачи:

- ✓ Содействие постоянному улучшению безопасности, социальной ответственности, качества проектирования и эксплуатации объектов нефти-газовой отрасли.
- ✓ Осуществление специальных проектов и выработка позиции отрасли по критически важным вопросам.
- ✓ Продвижение взглядов и позиции компаний нефтегазового сектора в международные регулирующие органы, законодательные органы и другие соответствующие заинтересованные организации.
- ✓ Предоставление площадки для обмена опытом, обсуждения возникающих вопросов и выработки общих позиций для содействия сотрудничеству и повышению эффективности работы

2. Авиационный подкомитет:

- ✓ Стратегия обеспечения безопасности воздушного транспорта
- ✓ Руководства по организации воздушного транспорта
- ✓ Методические рекомендации

Основные документы IOGP по авиации

ПОЛОЖЕНИЯ ДОКУМЕНТОВ IOGP НОСЯТ РЕКОМЕНДАТЕЛЬНЫЙ ХАРАКТЕР

На их основе участники Ассоциации разрабатывают внутренние нормативные документы, в том числе регулирующие авиационное обслуживание производственной деятельности

1. “Aircraft Management Guidelines, Version 2”, Report No: 590.

Общие рекомендации по безопасному и эффективному управлению всеми авиационными операциями. Документ основан на передовой практике, разработанной в сотрудничестве с нефтяной и газовой морской транспортной / авиационной промышленностью. Руководство минимизирует риск в управлении авиацией

2. “Airline safety assessment mechanism”, Report No: 418.

Практические рекомендации по работе авиации по договорам воздушных перевозок.

3. “Helicopter guidelines for land seismic & helirig operations”, Report No: 420.

Целью документа является содействие эффективному управлению вертолетными операциями в поддержку наземных сейсморазведочных работ и вертолетных операций. Информация, содержащаяся в этом документе, должна рассматриваться как рекомендуемая передовая практика. Эти рекомендации должны использоваться в сочетании с докладом 590 IOGP



СТОИМОСТЬ ЛЕТНОГО ЧАСА: унификация и прозрачность ценообразования авиационных услуг

Одним из основных конкурентных преимуществ авиаперевозчика является низкие летные тарифы, при соблюдении норм безопасности и качества оказываемых транспортных услуг.

Расходы авиакомпании

1

Прямые переменные расходы

Аэронавигационное обслуживание

Наземное обслуживание

Командировочные расходы членов экипажей ВС

Страхование пассажиров, почты и грузов

Аэропортовые расходы

Метеорологическое обеспечение полётов

Питание пассажиров и экипажей в рейсе

АвиаГСМ

Отчисления агентствам

2

Прямые постоянные расходы авиакомпании

Амортизация ВС и авиадвигателей

Оплата труда лётного состава и бортпроводников

Капитальный ремонт ВС и авиадвигателей

Страхование ВС, ЛС, бортпроводников и гражданской ответственности перед третьими лицами.

Аренда (лизинг) ВС, авиадвигателей и иных комплектующих

Начисления на оплату труда лётного состава и бортпроводников

Периодическое техническое обслуживание ВС

3

Накладные расходы

Оплата труда АУП и наземного персонала

Прочие производственные и общехозяйственные расходы предприятия

Начисления на оплату труда АУП и наземного персонала

Можно с определенной долей уверенности утверждать, что авиакомпании практически полностью исчерпали возможность снижения себестоимости перевозок за счет организационных мероприятий.

- 1 Прямые переменные расходы**, непосредственно связанные с выполнением рейсов.
Особенностью формирования статей затрат является то, что при отнесении на себестоимость летного часа (рейса) их размер будет зависеть от конкретных условий полета по маршруту, то есть они непосредственно связаны с выполнением рейсов. Затраты возникают в результате взаимодействия авиакомпании с аэропортами, хэндлинговыми компаниями и другими участниками процесса авиаперевозки.

- 2 Прямые постоянные расходы авиакомпании**, отнесены статьи, зависящие от налёта часов по типу ВС и направленные на обеспечение наличия производственных фондов авиапредприятия и их поддержания в исправном состоянии: **амортизация, аренда (лизинг) ВС, авиадвигателей и иных комплектующих; расходы на повременную оплату труда лётного состава и бортпроводников; начисления на повременную оплату труда лётного состава и бортпроводников; расходы на капитальный ремонт и периодическое ТО ВС и авиадвигателей; расходы на страхование ВС, лётного состава, бортпроводников и ответственности перед третьими лицами.**

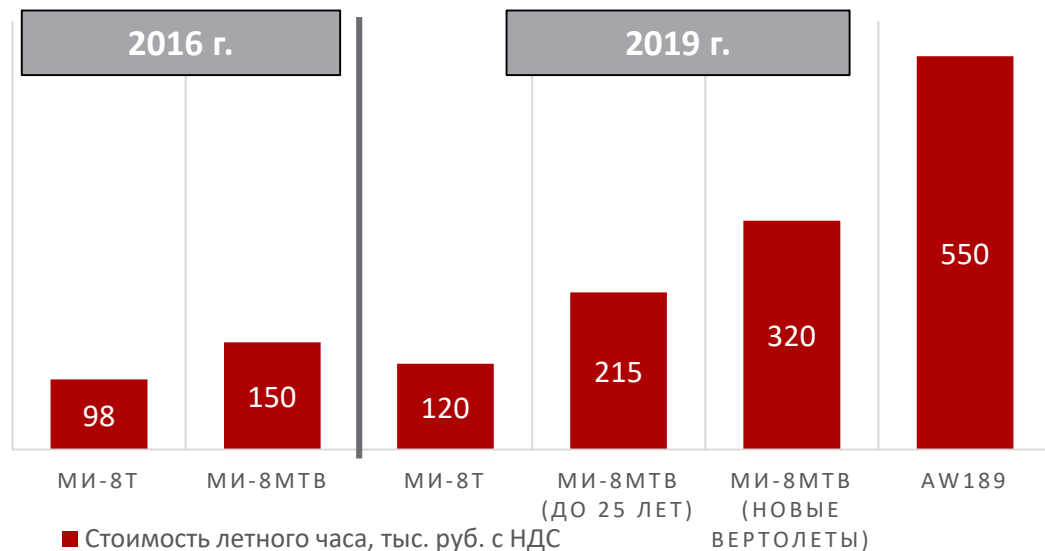
- 3 Косвенные или накладные расходы** относятся затраты, связанные с управлением авиапредприятием, расходы на содержание служб общехозяйственного назначения и прочие расходы, которые прямо отнести на выполненные перевозки не представляется возможным

№ п/п	Исходные данные для расчета	Единица измерения	Значение	
1	2	3	4	
1	Максимальная взлетная масса ВС	тонн	12,00	
2	Дальность полета	км	540,00	
3	Крейсерская скорость	км/час	180,00	
4	Расход авиатоплива на 1 час полета ВС	тонн/час	0,64	
5	Расход специальных жидкостей и масел на 1 час полета ВС	тонн/час	0,0008	
6	Экипаж ВС	человек	4,00	
7	Плановая полезная коммерческая загрузка	человек	22,00	
8	Плановая полезная коммерческая загрузка	тонн	2,20	
9	Плановый объем авиауслуг в расчетном периоде	часов	9 120,71	
№ п/п	Наименование показателей	Тариф (ставка), руб.	Расходы на 1 час полета ВС, руб.	Удельный вес в себестоимо сти летного часа, %
1	Стоимость авиаГСМ (X ₁)	-	22 066,50	33%
1.1	Стоимость авиационного топлива	34 367,84	21 995,42	-
1.2	Стоимость специальных жидкостей и масел	85 430,00	71,08	-
2	Обслуживание воздушных судов в аэропортах и воздушном пространстве РФ (X ₂)	-	5 749,07	9%
2.1	Аэронавигационное обслуживание	-	241,20	-
2.1.1	Сбор за аэронавигационное обслуживание на маршрутах обслуживания воздушного движения	20,10	241,20	-
2.1.2	Сбор за аэронавигационное обслуживание в районе аэродрома	0,00	0,00	-
2.2	Аэропортовые сборы	-	2 969,57	-
2.2.1	Сбор за взлет-посадку	2 600,00	2 600,00	-
2.2.2	Сбор за обеспечение авиационной безопасности	0,00	0,00	-
2.2.3	Сбор за стоянку	-	0,00	-
2.2.4	Сбор за предоставление аэровокзального комплекса	-	0,00	-
2.2.5	Сбор за метеобеспечение	1 540,00	369,57	-
2.3	Расходы на наземное обслуживание	-	2 538,30	-
2.3.1	Обслуживание коммерческой загрузки воздушного судна	-	0,00	-
2.3.1.1	Обеспечение регистрации (обслуживание) пассажиров	-	0,00	-
2.3.1.2	Обработка грузов и почты	-	0,00	-
2.3.1.3	Доставка пассажиров	-	0,00	-
2.3.2	Обслуживание экипажей	-	0,00	-
2.3.2.1	Навигационное (штурманское) обеспечение полетов	-	0,00	-
2.3.2.2	Медицинский осмотр членов экипажа	0,00	0,00	-
2.3.2.3	Доставка экипажа	0,00	0,00	-
2.3.4	Обслуживание воздушного судна	-	2 538,30	-
2.3.4.1	Стоянка на аэродроме (оперативной точке)	-	0,00	-
2.3.4.2	Обеспечение авиаГСМ	3 956,10	2 538,30	-
2.3.4.3	Обеспечение заправки специальными жидкостями и маслами	-	-	-
2.4	Содержание экипажей в аэропортах (на оперативных точках)	-	0,00	-
2.5	Отчисления агентствам	-	0,00	-

3	Поддержание летной годности воздушных судов (X ₃)	-	13 265,00	20%
3.1	Капитальный ремонт воздушного судна и авиадвигателей	-	3 250,00	-
3.2	Периодическое техническое обслуживание	-	8 115,00	-
3.3	Оперативное техническое обслуживание	-	1 900,00	-
3.3.1	Обслуживание воздушного судна по транзитной форме	-	0,00	-
3.3.2	Обслуживание по формам обеспечения вылета и встречи	-	0,00	-
3.3.3	Отдельные (дополнительные) услуги по техническому обслуживанию воздушного судна	-	0,00	-
4	Другие затраты (Y)	-	25 391,00	38%
4.1	Оплата труда летного состава	-	9 936,00	-
4.1.1	Повременная оплата труда летного состава и бортпроводников	-	8 147,52	-
4.1.2	Переменная (сдельная) составляющая заработной платы летного состава и бортпроводников	-	1 768,48	-
4.2	Страховые взносы во внебюджетные фонды	-	3 577,00	-
4.2.1	Начисления на повременную оплату труда летного состава авиакомпании	-	2 933,14	-
4.2.2	Начисления на сдельную составляющую заработной платы летного состава и бортпроводников	-	643,86	-
4.3	Амортизация ВС и авиадвигателей	-	1 836,00	-
4.4	Аренда (лизинг) ВС	-	2 793,00	-
4.5	Страхование жизни и здоровья экипажа воздушного судна, ответственности перед третьими лицами, пассажирами, грузовладельцем или грузоотправителем	-	114,50	-
4.6	Косвенные (накладные) расходы	-	7 249,00	-
4.6.1	Расходы на оплату труда и начисления на оплату труда АУП и прочего наземного персонала	-	-	-
4.6.2	Расходы на плановое медицинское обслуживание	-	-	-
4.6.3	Расходы на плановую тренировку и подготовку персонала	-	-	-
4.6.4	Командировочные расходы	-	-	-
4.6.5	Прочие производственные и общехозяйственные расходы	-	7 249,00	-
5	Итого себестоимость летного часа	-	66 471,57	100%
6	Рентабельность, %	-0,6%	-428,07	-
7	Стоимость летного часа, без НДС	-	66 043,50	-
8	НДС, %	18%	11 887,83	-
9	Всего стоимость летного часа, включая НДС	-	77 931,33	-

Пример калькуляции стоимости летного часа вертолетов при проведении нефтегазовыми Компаниями конкурсов по выбору подрядных авиакомпаний

Средние рыночные тарифы летного часа средних вертолетов 2016-2019гг в РФ



Себестоимость тарифа Ми-8 МТВ (в среднем по парку до 25 лет)



Драйверы роста тарифов

- Затраты на ПЛГ
- Затраты на ГСМ
- Затраты на персонал
- Имущественные затраты (лизинг)

Авиастроительная кооперация, которая сможет предложить наиболее дешевое воздушное судно в эксплуатации, может потеснить на рынке конкурентов и укрепить свое положение на мировом рынке производителей гражданской авиатехники.

1. Унификация подходов при расчете стоимости летного часа

- ✓ Снижение трудозатрат экономических подразделений авиакомпаний при формировании по требованию заказчика авиационных услуг разных форм калькулирования услуг
- ✓ Повышение прозрачности ценообразования авиационных услуг (контроль затрат, которые возникают в результате взаимодействия авиакомпании с аэропортами, хэндлинговыми компаниями, поставщиками авиаГСМ и другими участниками процесса авиаперевозки).

2. Формирование со стороны Холдинга Вертолеты России (производителя и сервисных предприятий) расчетов базовых параметров стоимости жизненного цикла сервисного обслуживания для новых типов вертолетов :

- ✓ Повышение прозрачности расходов авиакомпаний на поддержание летной годности воздушных судов

Спасибо за внимание !