

Vəli İsa oğlu VƏLİYEV
Milli Aviasiya Akademiyası
İqtisadiyyat kafedrasının dosenti, i.e.n.

AVİANƏQLİYYAT MƏHSULUNUN MAYA DƏYƏRİ VƏ ONA TƏSİR EDƏN AMİLLƏRİN TƏHLİLİ

Xülasə

Məqalədə aviamüəssisələrdə xərclərin azaldılması məqsədilə idarəetmə qərarlarının qəbul edilməsi prosesində diqqət yetirilməli amillər müəyyən edilmiş, avianəqliyyat məhsulunun maya dəyərini formalaşması, onun tərkibinə daxil olan xərclərin hesablanması metodikası işlənmişdir. Avianəqliyyat məhsulunun yaradılmasında istifadə olunan resursların düzgün planlaşdırılmasında və qərarların qəbul edilməsi prosesində maya dəyərində təsir edən amillər təhlil edilmiş və göstərilmiş metodikadan praktikada istifadənin məqsədəuyğunluğu göstərilmişdir.

Açar sözlər: Aviamüəssisə, avianəqliyyat məhsulu, maya dəyəri, hava gəmiləri, əməliyyat xərcəri, istismar göztəriciləri, kommertiya yüklənməsi.

JEL: Q13, Q17, C5, P15.

DOI: 10.54414/HGVR7625

Giriş

Aviamüəssisənin çəkdiyi bütün xərclər nəticədə öz əksini avianəqliyyat məhsullarının (aviamüəssisənin göstərdiyi xidmətlərin) maya dəyərini səviyyəsində tapır.

Avianəqliyyat məhsulu növlərinin maya dəyərində təsir edən amilləri müəyyən etmək üçün aşağıdakı təsnifatdan istifadə etmək məqsədəuyğundur:

1. Hava gəmilərinin istismarı ilə əlaqədar çəkilən ümumi əməliyyat xərcləri;
2. Hava gəmilərinin istismarı ilə əlaqədar olaraq nağd əməliyyat xərcləri. Nağd əməliyyat xərclərindən fərqli olaraq, amortizasiya, kreditə görə faiz, hava gəmilərinin sığortası üzrə xərclər daxil edilmir;
3. Sistem bütövlükdə istismarı və kommertiya yüklənməsi ilə əlaqədar olaraq çəkilən əməliyyat xərcləri;
4. Hava gəmilərinin istismarının iqtisadi göstəriciləri.

Hava gəmisinin istismarı ilə əlaqədar olaraq çəkilən ümumi əməliyyat xərcləri 1 saylı cədvəldə verilmişdir. Cədvəlin əvvəlində eyni tip hava gəmisinin (Boeing) iki modeli üzrə əsas texniki – iqtisadi xarakteristikaları verilmişdir. Hər iki hava gəmisini orta/kiçik məsafədə istismar olunmaq üçün nəzərdə tutulmuşdur. Lakin maksimumuçuş kütləsinə, mühərrikin modelinə

və dartı qüvvəsinin azalma faizinə görə bir – birindən fərqlənirlər. Hər iki hava gəmisini eyni uçuş məsafəsi üzrə reyslərin yerinə yetirilməsində istifadə olunurlar. Buna görə də avianəqliyyat məhsulunun maya dəyərində bu amilin təsiri yoxdur (orta uçuş məsafəsi atdıqca avianəqliyyat məhsulunun maya dəyəri, digər bərabər şərtlər daxilində, azalır). Hər iki hava gəmisinin oturmaqlarının (kreslolarının) sayı (128) və oturmaq yerlərinin kommertiya yüklənməsinin istifadəsi faizi (83,2%) eynidir. Bu göstəricinin maya dəyərində təsiri bu misalda neytrallaşdırılmışdır. Kommertiya yüklənməsi əmsali azaldıqca, digər bərabər şərtlər daxilində, avianəqliyyat məhsulunun maya dəyəri artır.

Reysə sərf olunan vaxt, uçuş məsafəsi eyni olduğuna görə hava gəmisinin tipindən, daha dəqiq desək reysi yerinə yetirən hava gəmisinin sürətindən asılıdır. Bu misalda vaxt sərfi üzrə fərq 2, 4 dəqiqə təşkil edir. Reysə sərf olunan vaxt əsasən yanacaq sərfiyyatının həcmində təsir edir. Lakin müxtəlif model mühərriklərdən istifadə edildiyi üçün bu fərqi görmək mümkün deyil. Yanacağın qiyməti eyni olduğu üçün, deyə bilərik ki, “CFM56 – 7B20” modelli mühərrik iqtisadi cəhətdən daha sərfəli mühərrikdir.

Cədvəl 1

Hava gəmisinin istismarı üzrə ümumi əməliyyat xərcləri

S/s	Göstərici	Hava gəmisinin tipi	
		B737 - 300	B737 - 700
1	2	3	4
1	Hava gəmisinin göstəriciləri:		
1.1	Maksimum uçuş kütləsi, kg	56473	60329
1.2	Orta uçuş məsafəsi, km	1000	1000
1.3	Mühərrikin tipləri üzrə dartıcı qüvvənin azalma % -i	CFM56-3C1/6,4	CFM56-7B20/6,2
1.4	Kresloların sayı/kommersiya yüklənməsi	128/83,2	128/83,2
1.5	Reysə sərf olunan vaxt, saat	1,69	1,65
1.6	İl ərzində yerinə yetirilən teyslərin sayı	1733	1733
2	Hava gəmisinin istismarı üzrə əməliyyat xərcləri, min ABŞ doll/reys	8383	8284
2.1	Amortizasiya	1061	1095
	O cümlədən:		
2.1.1	Planer	846	873
1	2	3	4
2.1.2	Mühərrik	216	222
2.2	Kreditə görə faiz ödəmələri*	1916	1978
2.3	Hava gəmisinin sığortası*	73	76
2.4	Ekipaj	1012	986
2.5	Bort bələdçiləri	588	573
2.6	Yanacaq	719	672
2.7	Texniki xidmət (TX) üzrə ümumi xərclər*	1123	944
2.7.1	Planerə göstərilən TX üzrə birbaşa əmək haqqı	176	142
2.7.2	Mühərrikə göstərilən TX üzrə birbaşa əmək haqqı	52	41
2.7.3	Planerə göstərilən TX üzrə material xərcləri	119	112
2.7.4	Mühərrikə göstərilən TX üzrə material xərcləri	182	174
2.7.5	TX üzrə qaimə xərcləri	594	476
2.7.5.1	Planerə	458	368
2.7.5.2	Mühərrikə	136	108
2.7.6	Enmə üzrə yığımlar*	635	678
2.7.7	Naviqasiya yığımları*	797	824
2.7.8	Dayanacaq	446	446
2.7.9	Aeroportda elektrik enerjisi ilə təchiz etmə*	12	12
3	Bir kilometrə əməliyyat xərci	8,383	8,284

İl ərzində yerinə yetirilən reyslərin sayı (1733) eynidir. Deməli, hər iki hava gəmisini üzrə ekstensiv istifadə əmsalı, reysə sərf olunan vaxt arasındakı fərq nəzərə alınmazsa, eynidir. Oturacaq yerlərinə görə kommersiya

yüklənməsi əmsalı eyni olduğundan, deməli intensiv yüklənmə əmsalı da eynidir.

Cədvəldə il ərzində yerinə yetirilmiş reyslər üzrə məlumatlar əsasında bir reysə düşən ümumi əməliyyat xərclərinin səviyyəsi (hava gəmilərinin istismarı üzrə) verilmişdir. Hər bir

xərc maddəsi üzrə xərclərin səviyyəsi cəbri orta kəmiyyət kimi hesablanmışdır.

1 sayılı cədvəldə verilmiş “Hava gəmilərinin istismarı üzrə əməliyyat xərcləri”nin təsnifatı İATA təsnifatına uyğundur, lakin detallaşma səviyyəsi yüksəkdir. Bu isə sabit xərclərin səviyyəsini nisbətən daha dəqiq hesablamağa imkan verir. Sabit xərclərə aid edilənlər (*) işarəsi ilə göstərilmişdir. Amortizasiya, kreditə görə faiz ödənişləri, hava gəmilərinin sığortası üzrə xərclər sərnişinlərin sayından (avianəqliyyat məhsulunun həcmindən) deyil, hava gəmisinin ilkin dəyərindən asılıdır və sabit xərclərə aiddir.

Ekipaj və bort bələdçilərinin əmək haqqı və onların saxlanması üzrə çəkilən xərclər hava gəmisinin istismarı üzrə əməliyyat xərclərinə aiddir. Lakin, ekipaj və bort bələdçilərinin əmək haqqı dəyişən və sabit xərclərə bölündüyündən bir reysə düşən xərclərdə onların əmək haqqı üzrə sabit əmək haqqı (vaxtamuzd əmək haqqı üzrə) da öz əksini tapır.

Hesablama zamanı ekipaj və bort bələdçiləri üzrə sabit əmək haqqının səviyyəsi 30% həcmində hesablanmışdır.

Hava gəmilərinin istismarı üzrə əməliyyat xərclərinin sabit hissəsi – hesablamaların nəticələri 4 sayılı cədvəldə verilmişdir. Sistemin ümumi istismarı və kommertiya yüklənməsi üzrə əməliyyat xərclərinin tərkib elementləri və səviyyəsi 2 sayılı cədvəldə verilmişdir. Sərnişinlərin və yüklərin daşınması üzrə bir reysə düşən əməliyyat xərclərində yalnız reklama çəkilən xərclər sabit xərclərə aid edilmişdir.

Bu qrupa daxil olan sistemin ümumi istismarı ilə əlaqədar əməliyyat xərcləri tamamilə sabit xərclərə aid edilir. Çünki bu qrup üzrə xərclər aviamüəssisə üzrə ümumi və inzibati xərcləri əks etdirir və məhsul istehsalının həcmindən asılı deyildir.

2 sayılı cədvəldən göründüyü kimi, sərnişin daşınması üzrə əməliyyat xərcləri eynidir. Yüklərin daşınması üzrə əməliyyat xərclərindəki fərq dayanan yüklərin həcmindəki fərqdən irəli gəlir. Bu qrup üzrə sabit xərclərin səviyyəsi də 4 sayılı cədvəldə verilmişdir.

Cədvəl 2

Sistemin ümumi istismarı və kommertiya yüklənməsi üzrə əməliyyat xərcləri

S/s	Göstərici	Hava gəmisinin tipi	
		B737 - 300	B737 - 700
1	Sərnişinlərin daşınması üzrə əməliyyat xərcləri, ABŞ doll/reys	4391	4391
1.1	Qidalanma və sair	989	989
1.2	Sərnişinlərə xidmət	1280	1280
1.3	Komission	1247	1247
1.4.	Bronlaşdırma və reklam*	875	875
2	Yüklərin daşınması üzrə əməliyyat xərcləri, o cümlədən 1 km - ə /reys	281	243
2.1	Yüklərin emalı	162	141
2.2	Komission	63	55
2.3	Bronlaşdırma və reklam*	55	47
3	Sistemin istismarı ilə əlaqədar əməliyyat xərcləri*, ABŞ doll/reys	935	937
3.1	Sərnişin daşınmaları üzrə	341	341
3.2	Yüklərin daşınmaları üzrə	21	18
3.3	Hava gəmisinin istismarı üzrə	573	577
Sistemin ümumi istismarı və kommertiya yüklənməsi üzrə ümumi əməliyyat xərcləri, ABŞ doll/reys		5607	5571
o cümlədən 1 km - ə, ABŞ dolları		5,607	5,571

Hava gəmilərinin reys üzrə istismarının iqtisadi göstəriciləri 3 saylı cədvəldə verilmişdir. Bu cədvəl “xərclər – buraxılış” konsepsiyasına uyğundur. Sərnişin və yük daşımalarından əldə

edilən gəlirlər arasındakı fərq (63 ABŞ dolları), yük daşımaları hesabına yaranmışdır.

Cədvəl 3

Hava gəmilərinin reys üzrə istismarının iqtisadi göstəriciləri, ADŞ dolları

S/s	Göstərici	Hava gəmisinin tipi	
		B737 - 300	B737 - 700
1	Orta hesabla bir reysdən əldə edilən gəlir:	14805	14742
1.1	Sərnişin daşımalarından	14335	14335
1.2	Yük daşımalarından	470	407
2	Orta hesabla bir reysə düşən əməliyyat xərcləri:	13990	13855
2.1	Hava gəmisinin istismarına	8383	8284
1	2	3	4
2.2	Sərnişinlərin daşınmasına	4391	4391
2.3	Yüklərin daşınmasına	281	243
2.4	Sistemin ümumi istismarı	935	937
3	Mənfəət (sətir 1 – sətir 2)	815	887

Cədvəl 4

Əməliyyat xərclərinin elementləri üzrə sabit xərclərin səviyyəsi

S/s	Göstərici	Hava gəmisinin tipi	
		B737 - 300	B737 - 700
1.	Hava gəmisinin istismar xərcləri, cəmi	6543	6521
1.1	Amortizasiya (planerin və mühərrikin)	1061	1095
1.2	Maliyyələşdirmə	1916	1978
1.3	Hava gəmisinin sığortası	73	76
1.4	Texniki xidmət üzrə ümumi xərclər	1123	944
1.5	Enmə üzrə yığımlar	635	678
1.6	Naviqasiya yığımları	797	824
1.7	Dayanacaq	446	446
1.8	Ekipajın əmək haqqı	480	468
1.9	Aerodromda elektrik enerjisi ilə təchizətmə	12	12
2	Sərnişin daşınması (reklam)	875	875
3	Yük daşınması (reklam)	55	47
4	Sistemin ümumi istismarı	935	937
4.1	Sərnişin daşınması üzrə ümumi və inzibati xərclər	341	341
4.2	Yük daşınması üzrə ümumi və inzibati xərclər	21	18
4.3	Hava gəmilərinin istismarı üzrə ümumi və inzibati xərclər	573	557
	Cəmi sabit xərclər (sət 1+sət2+sət3+sət4)	8408	8380

Orta hesabla bir reysə düşən cəmi əməliyyat xərclərindəki fərq (45 ABŞ dolları) hava gəmilərinin istismarı, yüklərin daşınması

və sistemin ümumi istismarı hesabına yaranmışdır

Əməliyyat xərclərinin hər iki qrupuna daxil olan elementlər üzrə sabit xərclərin səviyyəsi 4 saylı cədvəldə öz əksini tapmışdır.

1 – 4 saylı cədvəllərin əsasında reys üzrə sabit və dəyişən xərclərin səviyyəsi və quruluşunu hesablayırıq (cədvəl 5). Cədvəldən görüldüyü kimi, sabit xərclərin xüsusi çəkisi çox yüksəkdir (60%) və kapitaltutumu yüksək olan sahələrin səviyyəsinə (55-70%) uyğundur.

Dəyişən xərclərin səviyyəsi qalıtq metodu əsasında hesablanmışdır. Yəni hər bir qrup

üzrəməliyyat xərclərinin ədədi qiymətindən sabit xərclərin ədədi qiyməti çıxılmışdır.

Sərnişin və yük daşımalarının maya dəyərini tapmaq üçün hava gəmisinin istismarı və sistemin ümumi istismarı üzrə sabit və dəyişən xərcləri sərnişin və yük daşımaları əsasında bölüşdürçək lazımdır. Bunun üçün aşağıdakı ardıcılıqla hesablamalar (6 saylı cədvəldə) aparılır.

Cədvəl 5

Reys üzrə sabit və dəyişən xərclərin səviyyəsi və quruluşu

S/s	Xərc elementləri	Hava gəmisinin tipi	
		B737 - 300	B737 - 700
1	2	3	4
1.	Cəmi əməliyyat xərcləri, ABŞ doll.	13990	13855
1.1	Sabit	8408	8380
1.2	Dəyişən	5582	5475
2	Hava gəmisinin istismarı	8383	8284
1	2	3	4
2.1	Sabit	6543	6521
2.2	Dəyişən	1840	1763
3	Sərnişinlərin daşınması	4391	4391
3.1	Sabit	875	875
3.2	Dəyişən	3516	3516
4	Yüklərin daşınması	281	243
4.1	Sabit	55	47
4.2	Dəyişən	226	196
5	Sistemin ümumi istismarı	935	937
5.1	Sabit	935	937
5.2	Dəyişən	0	0
6	Əməliyyat xərclərinin quruluşu,%	100	100
6.1	Sabit	60,1	60,48
6.2	Dəyişən	39,9	39,52

1. Sərnişinlərin sayını hesablayırıq:

$$SS = 128 \times 0,832 = 106,496 = 107 \text{ sərnişin}$$

2. Sərnişin daşımaları üzrə

tonkilometrleri (STKM) hesablayırıq:

$$STKM = 106,494 \times 0,09 = 9,5846 = 9,6 \text{ min t-km.}$$

3. Yük daşımaları üzrə tonkilometrler

10 saylı cədvəldə verilmişdir.

4. Cəmi yerinə yetirilmiş

tonkilometrleri hesablayırıq:

$$TKM = STKM + YTKM = 9,6 + 2,9 = 12,5 \text{ min t-km}$$

5. Hava gəmilərinin və sistemin ümumi istismarı üzrə cəmi xərcləri

(13990 – 4391 + 281 = 9318) sərnişinlər və yük daşımaları üzrə aşağıdakı düstur əsasında bölüşdürürük

5.1. Sərnişin daşımaları üzrə hava gəmisinin və sistemin istismar xərcləri (STİX):

$$STİX = TİX \times SVR : VR = 9318 \times 14335 : 14805 = 9022 \text{ ABŞ doll.}$$

5.2. Yük daşımaları üzrə hava gəmisinin və sistemin istismar xərcləri ($YTIX$):

$$YTIX = TIX \times YVR : VR =$$

$$9318 \times 470 : 14805 = 296 \text{ ABŞ doll.}$$

6. Reys üzrə sərnişinlərin daşınmasına çəkilən cəmi xərcləri hesablayırıq:

$$4391 + 9022 = 13413 \text{ ABŞ doll.}$$

7. Reys üzrə yüklərin daşınmasına çəkilən cəmi xərcləri hesablayırıq:

$$281 + 296 = 577 \text{ ABŞ doll.}$$

8. Reys üzrə avianəqliyyat vahidinin maya dəyərini hesablayırıq:

8.1. Bir nəfər sərnişinin daşınmasının maya dəyəri ($13413 / 107$) 125,36 ABŞ doll. təşkil edir.

8.2. Bir ton yükün daşınmasının maya dəyəri 198,97 ABŞ doll. ($577 / 2,9$) təşkil edir.

Reys üzrə ümumi xərclər funksiyasını qurmaq üçün sərnişinlərin sayı və ya yerinə yetirilmiş tonkilometrlər göstəricisindən istifadə etmək olar.

Yerinə yetirilmiş hər tonkilometrin maya dəyəri 1119,2 ABŞ doll. ($13990 / 12,5$) təşkil edir.

Ümumi xərclər funksiyasını formalaşdırmaq üçün ümumi tonkilometrlər göstəricisindən istifadə edək:

$$TC = AVC \times TKM + TFC \quad (1)$$

Reys üzrə bir nəfər sərnişinin daşınmasının maya dəyərini tapmaq üçün (1) düsturunun hər iki tərəfini yerinə yetirilmiş tonkilometrlərə bölək:

$$\frac{TC}{TKM} = AVC + \frac{TFC}{TKM} \quad (2)$$

Orta hesabla bir sərnişinə 116,8824 t-km düşür

$\frac{TC}{TKM}$ - bir tonkilometrin orta tam maya dəyəridir və onu ATC ilə işarə edirik.

$\frac{TFC}{TKM}$ - bir tonkilometrə düşən sabit xərclərdir və onu AFC ilə işarə edirik. Onda (2) düsturunu aşağıdakı kimi yazıb bələrik:

$$ATC = AVC + AFC$$

Reys üzrə yerinə yetirilmiş tonkilometrlərdən asılı olaraq xərclər və gəlirlər 6 sayılı cədvəldə verilmişdir.

Cədvəl 6

Reys üzrə yerinə yetirilmiş t – km –dən asılı olaraq xərclər, gəlirlər, mənfəət

TKM	AVC	TKM×AVC	TFC	TC	ATFC	VR	π
116,8224	0,44656	52,17	8408	8460,17	71,97	138,364	-8321,80
1168,224	0,44656	521,682	8408	8929,68	7,2	1383,64	-7546,04
2336,448	0,44656	1043,364	8408	9451,36	3,60	2767,29	-6684,08
3504,672	0,44656	1565,046	8408	9973,05	2,40	4150,93	-5822,11
4672,896	0,44656	2086,728	8408	10494,73	1,80	5534,58	-4960,15
5841,12	0,44656	2608,411	8408	11016,41	1,44	6918,22	-4098,19
7009,344	0,44656	3130,093	8408	11538,09	1,20	8301,87	-3236,23
8177,568	0,44656	3651,775	8408	12059,77	1,03	9685,51	-2374,26
9345,792	0,44656	4173,457	8408	12581,46	0,90	11069,2	-1512,30
10514,02	0,44656	4695,139	8408	13103,14	0,80	12452,8	-650,34
11682,24	0,44656	5612,821	8408	13624,82	0,72	13836,4	211,62
12850,46	0,44656	5738,503	8408	14146,50	0,65	15220,1	1073,59
14018,69	0,44656	6260,185	8408	14668,19	0,60	16603,7	1935,55

7 sayılı cədvəldə reys üzrə avianəqliyyat məhsulunun maya dəyərini hesablanması öz əksini tapmışdır. Cədvəldən görüldüyü kimi, РезюмеВ737 – 700 hava gəmisi üzrə ümumi xərclər В737 – 300 hava gəmisinə nisbətən 0,96% (135 ABŞ dolları) azdır, hər min t-km avianəqliyyat məhsulunun maya dəyəri isə

2,31% yüksəkdir. Bu avianəqliyyat məhsulunun həcmi 3,2 % az olmasından irəli gəlir. Deməli, avianəqliyyat məhsulunun maya dəyərində avianəqliyyat məhsulunun həcmi daha çox təsir göstərir. Mülki aviasiyada sabit xərclərin səviyyəsi yüksək olduğundan bu amilin təsiri daha da güclüdür.

Cədvəl 7

Reys üzrə avianəqliyyat məhsulunun maya dəyərini hesablanması

S/s	Göstərici	Hava gəmisinin tipi	
		B737 - 300	B737 - 700
1	2	3	4
1	Sərnişinlərin faktiki sayı	107	107
2	Yerinə yetirilmiş ton-kilometrlər, (min t-km)	12,5	12,7
2.1	Sərnişin daşımaları üzrə	9,6	9,6
2.2	Yük daşımaları üzrə	2,9	2,5
3	Gəmi gəlirlər, (ABŞ doll.)	14805	14742
3.1	Sərnişin daşımaları üzrə	14335	14335
1	2	3	4
3.2	Yük daşımaları üzrə	470	407
4	Cəmi xərclər, (ABŞ doll.)	13990	13855
4.1	Sərnişin daşımaları üzrə	4391	4391
4.2	Yük daşımaları üzrə	281	243
4.3	Sair xərclər	9318	9221
4.3.1	Sərnişin daşımaları üzrə	9022	8967
4.3.2	Yük daşımaları üzrə	296	274
5	Xərclərin bölüşdürülməsi, (ABŞ doll.)		
5.1	Sərnişin daşımaları üzrə	13413	13358
1	2	3	4
5.2	Yük daşımaları üzrə	577	507
6	Avianəqliyyat məhsulunun vahidinin maya dəyəri, (ABŞ doll./ t-km)		
6.1	Bir sərnişin	125,355	124,84
6.2	Bir ton yük	198,97	202,8
6.3	Min t-km (cəmi)	1119,2	1145,04
7	Bir sərnişinə düşən ton – kilometr, (t-km)	116,8224	113,0841

ƏDƏBİYYAT SİYAHISI:

1. Гончарова Э.А. Управление затратами и результатами деятельности предприятия.
2. Костромина Е.В., Авиатранспортный маркетинг, М.:ИНФРА, 2015. – 360 с.

3. Никонова Л.П., Назаренко Т.В. Экономика гражданской авиации: учебное пособие под ред. Н.И. Степановой, М.:МГТУ ГА, 2014, - 116с.
4. Степанова Н.И., Сакульева Т.Н. Управленческий учет в авиапредприятиях, часть 1, учебное пособие, - М.: 2006, - 80 с.

Вали Иса оглу ВАЛИЕВ, к.э.н.
Национальная авиационная академия
Доцент кафедры экономики,

АНАЛИЗ СТОИМОСТИ АВИАЦИОННОЙ ПРОДУКЦИИ И ВЛИЯЮЩИХ НА НЕЕ ФАКТОРОВ

Резюме

В статье определены факторы, которые следует учитывать в процессе принятия управленческих решений с целью снижения издержек в авиакомпаниях, методика формирования себестоимости авиатранспортного продукта и расчета входящих в него затрат. в нем развито. Проанализированы факторы, влияющие на стоимость при правильном

планировании ресурсов, используемых при создании авиационного изделия и в процессе принятия решений, и показана целесообразность использования указанной методики на практике.

Ключевые слова: Авиакомпания, авиационная продукция, стоимость, воздушное судно, эксплуатационные расходы, эксплуатационные мониторы, коммерческая загрузка.

Vali İsa oğlu VALIYEV,
PhD in economic
National Aviation Academy
Associate Professor of the Department of Economics,

ANALYSIS OF AVIATION PRODUCT VALUE AND FACTORS AFFECTING IT

Summary

In the article, the factors that should be taken into account in the process of making management decisions in order to reduce costs in airlines are determined, the methodology for the formation of the cost value of the air transport product and the calculation of the costs included in it is developed. The factors affecting the cost in the proper planning of the resources used in the creation of the aviation product and in the decision-making process were analyzed and the feasibility of using the indicated methodology in practice was shown.

Key words: Airline, aviation product, cost, aircraft, operating costs, operating monitors, commercial loading.