

К ВОПРОСУ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ЗАТРАТ НА ПОДДЕРЖАНИЕ ЦЕЛОСТНОСТИ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СЕТИ АВИАПЕРЕВОЗОК



БЕКТИМУР РАХИМОВ,
Представительство
НАК «Узбекистон хаво йуллари»
в Великобритании,
СПБГУГА, соискатель

Современный аэропорт — это высокотехнологичное коммерческое предприятие, целью которого является извлечение максимальной прибыли от своей деятельности при неуклонном соблюдении высочайшего уровня обеспечения безопасности полетов.

Задача любого аэропорта — обеспечить развитие воздушных перевозок, способствовать повышению их объема. Российская гражданская авиация в период до и после 90-го года переживала период длительного падения, который отбросил её на 30 лет назад (21 миллион пассажиров, которые были перевезены в 2000-м году, это уровень 1970-го года). Затем, после 2000-го года начался период роста. В 2007-м перевезено уже 45 миллионов пассажиров.

С 90-х годов практически прекратились вложения государства в развитие и содержание аэропортов, вся инфраструктура оказалась недофинансированной. С 2002-года в стране действует Федеральная целевая программа модернизации транспортной системы, в рамках которой в последние годы началось активное финансирование аэропортов — около 60 млрд рублей бюджетных средств в год за 2006—2009 гг. Федеральными целевыми программами на 2010—2015 годы, на развитие наземной инфраструктуры аэропортов, предусматривается 306,13 млрд рублей. Это позволит провести реконструкцию в 127 аэропортах, в том числе реконструировать 103 взлетно-посадочных полосы. Из общей суммы треть — бюджетные средства, остальные — внебюджетные средства.

В настоящее время в реестр аэродромов гражданской авиации включено 329 аэродромов, из которых 117 образуют национальную опорную аэродромную сеть.

Очень важно помнить, что аэродромы — это часть сервисной структуры, и от того, как обеспечивается безопасность и регулярность рейсов, напрямую зависит экономическое благополучие аэропортов. Работа ни одного из узловых аэропортов невозможна без базовой компании, и поэтому планы развития

аэропортов должны быть синхронизированы с развитием этой базовой компании.

Аэропорт — сложный и многоплановый технологический механизм, и эффективное управление им — нетривиальная задача. И чем больше аэропорт и мощнее пассажиропоток, тем важнее становится оперативный контроль над всеми процессами, происходящими в аэропорту и тем выше цена любой ошибки.

В последние годы управление транспортными процессами все в большей степени ориентируется на международные стандарты и методы интегрированной логистики. Аэропорты ГА представляют собой стратегически важную мультимодальную транспортную сеть, взаимодействующую с международными транспортными коридорами, грузоотправителями и грузополучателями. Они являются естественными транспортно-логистическими узлами, вокруг которых во всем мире создается индустрия развитых услуг.

Новые возможности, предоставляемые логистикой, приводят к дальнейшему расширению сервиса в сфере взаимодействия участников инфраструктуры аэропортов, повышению эффективности на основе консолидации ресурсов. Безопасность, время, качество, гибкость становятся едва ли не самыми критическими факторами в системах логистики.

Для авиатранспортной деятельности в системе логистического обеспечения доставки грузов и пассажиров существуют риски снижающие целостность системы в целом. К ним следует отнести:

- Коммерческий риск. Выражается в срыве поставок, недополучении продукции, увеличении транспортных издержек, нарушении сроков поставки, невыполнении финансовых обязательств, утрате доли дохода (прибыли);
- Риск ущерба в результате изменения погодных условий, включая стихийные бедствия;
- Технические риски, связанные с эксплуатацией технических средств и воздушных судов в логистической системе;
- Риск утраты груза в результате хищения, учитывая пропажу груза, изменения характеристик груза;
- Экологический риск. Выражается в ущербе окружающей среде, при авиапроисшествиях, транспортировке или хранении продукции;
- Повреждение или уничтожение груза в результате поломки систем жизнеобеспечения аэропорта;
- Повреждение или утрата в процессе хранения или обработки в результате неосторожности или ошибки работников терминала;
- Риск повреждения или уничтожения в результате пожара, стихийных бедствий.

АННОТАЦИЯ:

В статье раскрываются методические подходы к оценке затрат на функционирование инфраструктуры авиатранспортной сети. Особое внимание уделено учету затрат вследствие разрушения инфраструктуры в результате авиатранспортных происшествий.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:

Инфраструктура, авиационное происшествие, затраты на содержание, транспортный узел, авиатранспортный узел.

ANNOTATION:

In the article reveal methodical approaching for costs estimate for functioning infrastructure of air transportation. Special attention give for costing as a result of infrastructure destruction in the issue of air incident.

KEYWORDS:

Infrastructure, aviation incident, employee expenses, transport nodal point, air transport nodal point.

Надо учитывать, для каждого вида транспортной деятельности подразумеваются различные риски.

Любой риск обладает следующими характеристиками:

- наличием большого количества единиц, подверженных риску;
- случайным характером потерь;
- некатастрофическим характером потерь;
- возможностью расчета вероятности потерь.

Вследствие изменений в окружающей среде происходит постоянное изменение риска. Для оценки риска используют различные методы — метод индивидуальных оценок, метод средних величин, метод процентов и ряд других методов.

Под оценкой риска в общем виде следует понимать:

- оценку риска в смысле опасностей, которыми он может быть подвержен;
- степень и вероятность причинения ущерба в результате воздействия таких опасностей;
- процесс ликвидации и минимизации убытков.

С позиции обеспечения надежности транспортной деятельности в условиях постоянного возникновения тех или иных условий ее нарушения к основным затратам будут относиться суммарные годовые затраты на содержание элементов инфраструктуры.

- Данные затраты включают в себя:
- Затраты на воспроизводство и поддержание в работоспособном состоянии транспортных коммуникаций и сооружений;
- Затраты на воспроизводство и поддержание в рабочем состоянии транспортной техники;
- Затраты на потребление энергоресурсов;
- Затраты на компенсацию последствий транспортной деятельности.

В качестве отдельных групп затрат следует выделить затраты на восстановление инфраструктуры авиатранспортной сети (экономического ущерба) и величину капитальных вложений (инвестиций) в строительство объектов (подсистем) инфраструктуры в интересах повышения экономической и технологической безопасности.

В дополнение к двум вышеизложенным группам затрат необходимо добавить и затраты понесенные в качестве издержек от не реализации транспортных услуг на некотором участке авиатранспортной сети, вследствие разрушения элементов инфраструктуры.

Затраты на транспортную технику обусловлены расходом финансовых ресурсов, во-первых, на периодическую замену техники после выработки установленного срока службы (воспроизводства техники), и во-вторых, на компенсацию затрат в эксплуатации, связанных с таким свойством технических объектов как надежность.

Принимая, что за некоторый промежуток времени расходуется некоторый объем финансовых ресурсов обусловленных факторами необходимой технической надежности, можно ввести понятие экономического показателя надежности определяемого отношением объема расходных финансовых ресурсов к стоимости технических объектов (транспортной техники) из состава инфраструктуры, участвующих в обеспечении транспортного процесса.

С учетом понятия об экономическом показателе надежности затраты финансовых ресурсов на воспроизводство и поддержание работоспособного состояния транспортной техники в течение календарного года будут определяться, как функция:

- от годовой составляющей затрат на технику;
- числа технических объектов участвующих в процессе;
- стоимости технического объекта;
- срока службы технического объекта;
- случайного значения экономического показателя надежности.

Затраты на транспортные коммуникации обусловлены расходом финансовых ресурсов на воспроизводство коммуникаций и на компенсацию затрат в эксплуатации, связанных с таким свойством коммуникаций и сооружений, как надежность. По аналогии с транспортной техникой оценка затрат в эксплуатации, обусловленных факторами надежности, проводится по величине экономического показателя надежности транспортных коммуникаций, т.е. соотношение суммарных затрат финансовых ресурсов за срок службы, обусловленных факторами надежности: расходами на техническое обслуживание, плановые и восстановительные ремонты коммуникаций транспортных сооружений к стоимости транспортных коммуникаций и сооружений.

Затраты на потребление энергоресурсов определяются видом потребляемого энергоресурса, его расходом и ценой за единицу энергоресурса.

На транспорте в настоящее время используется два вида энергетических ресурсов: углеводородные горючие (дизельное топливо, керосин, бензин) и электрическая энергия.

Затраты финансовых ресурсов при потреблении углеводородного горючего включают в себя часовой расход горючего в объекте транспортной инфраструктуры, коэффициент технического использования техники на объекте, цену за один килограмм горючего, календарный период функционирования транспортной инфраструктуры, количество объектов, потребляющих углеводородное горючее.

Затраты финансовых ресурсов при потреблении электрической энергии, будут учитывать электрическую мощность, потребляемую транспортным объектом, цену за один (кВтч) электрической энергии.

Определение затрат на компенсацию последствий транспортной деятельности связано с двумя аспектами функционирования инфраструктуры авиатранспортной сети: среднестатистическое значение затрат от ущерба окружающей среде причиненного в результате катастроф по причине низкой надежности элемента инфраструктуры; затраты на компенсацию экологических последствий деятельности элементов (подсистем) инфраструктуры.

Затраты понесенные в качестве издержек от нереализации транспортных услуг на некотором участке авиатранспортной сети вследствие разрушений инфраструктуры связаны со следующими параметрами:

- объемом грузовых и пассажирских перевозок на данном участке авиатранспортной сети;
- объемом услуг по обработке груза и багажа долей потери груза и багажа в следствии его разрушения, уничтожения (порчи).

В общем виде затраты будут складываться из суммы среднестатистического объема перевозок и объема услуг по переработке груза определенных в стоимостном выражении за некоторый период предоставления транспортных услуг соотношенным со временем восстановления элементов (подсистем) инфраструктуры авиатранспортной сети.

Таким образом можно сделать вывод о том, что поддержание целостности логистической сети авиаперевозок требует значительных затрат, но при этом данные затраты будут гораздо меньше чем величина экономических издержек вследствие ее нарушения.

Библиографический список:

1. *Транспортные узлы* — М.: Транспорт, 1966. — 508 с.
2. *Правдин Н.В. Взаимодействие различных видов транспорта: (Примеры и расчеты)* / Н. В. Правдин, В.Я. Негрей, В.А. Подкопаев. — М.: Транспорт, 1989. — 143 с.
3. *Ашфорд Н. Функционирование аэропорта* / Н. Ашфорд, Х. П. М. Стептон, К.А. Мур / Пер. с англ. В.И. Ноздрин. — М.: Транспорт, 1991. — 372 с.
3. *Ашфорд Н. Функционирование аэропорта* / Н. Ашфорд, Х. П. М. Стептон, К.А. Мур / Пер. с англ. В.И. Ноздрин. — М.: Транспорт, 1991. — 372 с.