

Министерство образования Украины
Киевский международный университет гражданской авиации

На правах рукописи
УДК 656.7.+ 629.7.08

БАРАН РУСЛАН ТРОФИМОВИЧ

**ПОВЫШЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ
РАБОТЫ АЭРОПОРТОВ**

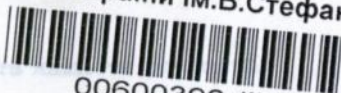
08.07.04 - Экономика транспорта и связи



АВТОРЕФЕРАТ

диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук

Киев 1996



00600390 (I)

Диссертационна робота

Робота виконана в Київському міжнародному університеті цивільної авіації

Научний керівник - Доктор економічних наук

Яценко Л. А.

Офіційні опоненти - Артеменко А. Н., к. э. н., Академік Транспортної академії, Лауреат Державної премії по науці і техніці, Заслужений працівник транспорту

- Заєнчик Л. Г., к. е. н., доцент, зав. каф. економіки і перевезень ІПК керівних працівників і спеціалістів АТ Міністерства транспорту України

Ведущая организация - Арендний институт (Центр) комплексных транспортных проблем (ИКТП - Центр)

Защита состоится "20" октября 1996 года в 18:00 часов на заседании специализированного совета Д 01.35.03 Киевского международного университета гражданской авиации по адресу:

252058, г. Киев, проспект Комарова 1, ауд. 5-701.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Киевского международного университета гражданской авиации.

Автореферат разослан "16" сентября 1996 года.

Ученый секретарь специализированного совета, доктор экономических наук

В. М. Загоруйко

ЛННБУ ім. В. Стефаника

5105992

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДИССЕРТАЦИОННОЙ РАБОТЫ

В последние годы в перевозочной работе воздушного транспорта (ВТ) Украины кардинально изменился удельный вес пассажирских перевозок. В условиях их спада и убыточности в одну из важнейших составляющих авиабизнеса превратилась авиатранспортная деятельность по доставкам грузов по воздуху, дающая устойчивую прибыль эксплуатантам воздушных судов (ВС).

Грузовые потоки экспортно-импортных товаров, осваиваемые различными видами транспорта проходят через Украину. Свою рыночную нишу освоил наиболее скоростной и наиболее безопасный, с точки зрения качества перевозок и сохранности доставок ВТ. Прирост объемов авиаперевозок грузов происходит в основном за счет освоения грузопотоков на рынке международных воздушных перевозок. Если в 1990 году уровень международных отправок составлял 18 %, то сейчас он удвоился и достиг 37 %.

ВТ вошел в рыночные экономические отношения. Поэтому начались процессы децентрализации управления авиапредприятиями, формирования структурных единиц по функциональному принципу (авиакомпания, аэропорты, предприятия по управлению воздушным движением ВС). Увеличилось число региональных авиакомпаний негосударственного сектора экономики. Число эксплуатантов, летающих на мировых авиатрассах возросло. Это указывает на прибыльность данной сферы транспорта. Но из 37 аэропортов Украины лишь 4 имеют статус международных и еще 12 приближенных к ним. Количество аэропортов, которые сертифицированы для обслуживания чисто грузовых ВС типа Ил-76, Ан-12, Ан-124 всего 6. Годовая пропускная способность коммерческих складов аэропортов около 180 тыс. тонн или 500 тонн в сутки. В 1990 году было выполнено 302,4 тысячи рейсов, 1994 году - 38,2 тысячи. Стабилизировалось отправление грузов из аэропортов Украины (табл. 1). Поэтому перед ВТ остро встали проблемы совершенствования экономико-правовой и технико-технологической систем организации коммерческой деятельности и грузовых работ. Таблица 1

Динамика отправления авиагрузов из аэропортов Украины, тыс. тонн

Годы	1985	1990	1993	1994	1995
Отправлено	272,8	167,9	13,3	10,5	11,0

Реако изменилась структура самолетно-вертолетного парка в сторону большего удельного веса большегрузных ВС типа Ил-76, Ан-12. Это поставило перед эксплуатантами ВС очень острые пробле-



мы координации начально-конечного (аэропортового) коммерческого обслуживания ВС, организации завоа (вывоза) грузов в аэропорты (из аэропортов) и повышения экономической эффективности этих работ.

Но из-за значительного сокращения инвестирования для поддержания, реконструкции, развития аэропортовой инфраструктуры и технологического реформирования грузовых служб (СОПП) многие аэропорты, получив статус юридических лиц, лишены возможности обслуживать грузовые ВС, что сдерживает развитие авиатранспорта грузов.

А к т у а л ь н о с т ь проблем повышения экономической эффективности и совершенствования коммерческой деятельности и грузовых работ аэропортов различных форм собственности обусловила выбор темы диссертационной работы.

Работа выполнялась в соответствии с программой проведения исследовательских работ по реконструкции хозяйственного механизма, выполняемых в рамках Львовского авиатранспортного узла хозяйственных работ вузов гражданской авиации.

Главной целью диссертационной работы является разработка основных принципов совершенствования производственных отношений в части обособления продукции грузовых служб аэропортов, как отдельных звеньев ВТ, с учетом реконструкции сложившихся технологических операционных систем коммерческой и грузовой деятельности в условиях перехода к рыночной экономике для повышения экономической эффективности аэропортовых услуг и формирования оптимальных цен.

В процессе выполнения работы решены следующие задачи:

- исследованы входящие и выходящие грузовые потоки аэропорта;
- изучены внутренние и внешние организационно-технологические связи аэропорта, занятого коммерческой обработкой грузов;
- выделены универсальные показатели авиатранспортной работы коммерческих складов СОП и проанализированы хозяйственные аспекты коммерческой деятельности аэропортов, влияющие на эффективность;
- выделены из обрааэропортовых и изучены производственные затраты аэропорта в разрезе СОПП;
- исследованы организационно-технологические формы завоа (вывоза) грузов в аэропорты (из аэропортов);
- разработана методика калькулирования себестоимости продукции грузовых служб аэропортов;
- разработаны ЭММ управления начально-конечными подвозами грузов в условиях транспортных смежников по единым технологиям;
- разработаны мероприятия по совершенствованию управления коммерческой и грузовой деятельностью служб в условиях углубления хозяйственного расчета при переходе к рынку;
- установлены причинно-следственные связи эффективности функционирования грузовых служб аэропортов и транспортно-экспедиционных

отдегов автомобильного транспорта в условиях диверсификации транспортной деятельности;

- разработаны ЭММ организации комплексного автотранспортного обслуживания аэропортов на базе единых технологий и выработаны общие правовые мероприятия регулирования организации грузопереработки на стыках аэропортов с наземными видами транспортных систем;

- сформированы технологические схемы, способствующие повышению экономической эффективности авиатранспортных систем в условиях использования АСУ коммерческой и грузовой деятельностью аэропортов;

- проработаны мероприятия по повышению качества транспортного обслуживания грузовой клиентуры на основе выработки общих требований к разработке КЕТП взаимодействия структурных звеньев (аэропорт, авиационный перевозчик, автомобильный перевозчик, клиентура) при перевозке грузов.

Научная новизна основных положений диссертации состоит в: - разработке основных принципов совершенствования коммерческой и грузовой деятельности аэропортов и авиакомпаний с учетом особенностей переходного к рынку периода и предложение путей повышения их экономической эффективности;

- изучении существующей практики организационно-технологического обеспечения авиaperевозок грузов и определении путей по его улучшению в условиях, когда происходит становление и развитие ВТ Украины с целью повышения экономической эффективности использования самолетного парка и повышения конкурентоспособности эксплуатантов ВС на мировых рынках авиaperевозок грузов;

- осуществлении структурно-логического анализа методик общего бухгалтерского учета затрат на функционирование коммерческих складов ОАО и разработке предложений по калькуляции себестоимости продукции грузовых служб аэропортов, как самостоятельных субъектов ВТ по отдельным статьям затрат;

- теоретическом обосновании экономических подходов к выбору метода составления калькуляционных моделей и учета затрат на коммерческие и грузовые услуги аэропортов в условиях использования ими основ логистических систем обслуживания клиентов, а также применения ЭММ; - обосновании показателей экономической эффективности функционирования отдельных аэропортов, выделившихся из системы ОАО и предложении общих рекомендаций по концептуальным принципам разделения ОАО на эксплуатантов CRП и аэропортов;

- предложении способов и методов формирования ценовой политики коммерческой и грузовой деятельности аэропортов с учетом фактического состояния развития ВТ Украины и применения зарубежного опыта;

- установлении коммерческих параметров перевозимых грузов воздушным транспортом, а также в изучении причинно-следственных связей недогруза ВС (в случае перевозок рейсовыми пассажирскими ВС) или

перегрузки ВС в случаях организации перевозок чартерными рейсами;

- предложении организационно-технологической системы складской деятельности грузовых служб аэропортов в условиях внедрения и промышленной эксплуатации АСУ грузовыми перевозками авиапредприятия;

- разработке экономико-математической модели комплексного авиатранспортного обслуживания аэропортов и клиентуры с помощью которой определяются оптимальные уровни организации ТЭО в зависимости от объемов авиационных перевозок, коммерческой характеристики грузовых потоков и минимизации затрат по грузопереработке, организации комплексного централизованного обслуживания при заводе (вывозе) грузов, повышения качества транспортного обслуживания грузовой клиентуры;

- определении проблем правового обеспечения коммерческой деятельности СОППП при их взаимодействии со смежными автотранспортными отделами;

В качестве базы для экспериментальной проверки результатов работы были избраны Львовское авиапредприятие, Львовское ОПЭ - 44695 и Львовское АТП-13695 обласного управления грузового автомобильного транспорта, а также грузовая клиентура Западного региона Украины, частично аэропорт Домодедово в 1988-1990 годах, Киевский ОАО в 1992-1994 годах, Международный аэропортовый комплекс "Киев (Жуляны)-Васильков", Запорожская авиационная фирма "Информтранс-Авиа" и другие.

Опубликованные материалы по тематике исследования. По результатам проведенных исследований опубликовано 20 печатных работ общим объемом около 14 печатных листов.

Объектом исследования является воздушнo-транспортная система (аэропортовые комплексы) обслуживания грузовой клиентуры при заводе и вывозе грузов в аэропорт, коммерческая и грузовая деятельность аэропортов.

Предметом исследования - процессы грузовых (организационных) и коммерческих (внешних) работ при перевозке грузов воздушным транспортом, экономические отношения между перевозчиками и их клиентами, организационно-технологические схемы начально-конечных систем обработки авиагрузовых потоков (формы и методы организации грузовой и коммерческой деятельности аэропортов).

На защиту выносятся следующие результаты исследования:

1. Направления совершенствования коммерческой деятельности аэропортов и грузовых работ их контрагентов, а также принципы повышения экономической эффективности грузовых перевозок;

2. Системы комплексного автотранспортного обслуживания аэропортов при организации централизованного завода (вывоза) грузов;

3. Методика формирования себестоимости продукции грузовых служб аэропортов;

4. Методика калькулирования затрат на грузопереработку;

5. Основные требования к разработке и организации комплексных процессов взаимодействия структурных звеньев при заводе (вывозе) грузов в аэропорт (из аэропорта) и пути повышения слаженности, эффективности, а также ритмичности освоения грузопотоков аэропортом;

6. Способы диспетчеризации начально-конечных автомобильных перевозок грузов в аэропорты, не являющимися обособленными структурными единицами, а входящими в объединенные авиационные отряды (ОАО);

7. Экономико-математическая модель создания АСУ диспетчеризацией грузовыми перевозками в аэропортах.

Диссертация состоит из введения, четырех глав, заключения, списка использованной литературы, рисунков, таблиц, приложений.

КРАТКОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во введении обосновываются актуальность диссертационного исследования, состояние коммерческой и грузовой деятельности аэропортов и авиакомпаний, сформированы цели и задачи, объект и предмет исследования, признаки новизны и практической значимости работы, приводятся основные положения, выносимые на защиту.

В первой Главе "ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА И ОСОБЕННОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ КОММЕРЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК НА ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ" - рассматриваются особенности формирования грузопотоков в Львовском транспортном узле за десятилетний период деятельности ОАО. Предложена систематизация признаков комплексной классификации воздушно-транспортных связей. Приводится технологическая характеристика комплексного транспортного обслуживания грузовой клиентуры ИТ, даны основные понятия, определения, дается организационно-технологическая характеристика грузовых работ и направлений повышения эффективности взаимодействия структурных звеньев при заводе (вывозе) грузов в аэропорт (из аэропорта).

Проведенный анализ показал, что ранее существовавшее состояние организации грузовых работ и коммерческой деятельности аэропортов (функционирование ОАО) в монопольных условиях "командной" системы на современном этапе экономического развития Украины требует научного переосмысления. Значительное отставание от необходимого уровня организации централизованного завода (вывоза) грузов в аэропорты (из аэропортов) произошло из-за того, что именно такому виду взаимодействия уделялось меньше всего внимания. Удалось описать и выделить три основных, используемых на практике аэропортом,

способа завоза: централизованный, децентрализованный, автомобилями аэропорта.

Установлено, что в исследуемом аэропорту отчетная номенклатура переработанных коммерческим складом КС грузов описывается девятью группами складского учета. По мере перехода к рыночной системе хозяйствования будет возрастать значимость временного фактора оборотов капиталов и товаров, что может способствовать расширению номенклатуры перевозимых по воздуху товаров до 15 групп. К особенностям формирования рынков авиaperезовок и грузовых работ, становления тех или иных видов коммерческих связей следует относить уровень развития промышленного производства и наземной транспортной инфраструктуры в зоне деятельности аэропорта.

Процессы налаживания маркетинговых принципов изучения внешних коммерческих и внутренних организационных взаимосвязей, формирование и привлечение грузопотоков, а также интегрирования их в экономику региона приборостроения с последующей привязкой транспортных связей с центральными, южными, среднеазиатскими, сибирскими и другими, в том числе зарубежными регионами, составляют основные задачи, стоящие перед коммерческими службами аэропортов. Их успешное решение имеет преобладающее значение для развития воздушного транспорта (воздушно-транспортного предприятия). Анализ и обобщение особенностей организации коммерческой деятельности и грузовых перевозок на ВТ позволял в первой главе диссертации выработать системный метод изучения воздушно-транспортных связей (рис. 1).

Как показали исследования, особенности формирования грузовых потоков авиасообщения, дисперсия помесечной неравномерности имела ярко выраженный пиковый характер в начале и конце года. Такие же зависимости уровней завоза и вывоза грузов по месяцам года. В первом квартале объем отправок уменьшался. Его выравнивание началось к концу первого началу второго квартала. В четвертом квартале уровни грузопотоков значительно возрастали. Такое положение происходило из-за неадекватного свода плановых показателей деятельности промышленности и транспорта. Завоз "горящих" плановых грузов производился децентрализованным способом. Таким образом, неравномерность освоенных грузопотоков и коммерческой грузопереработки обуславливала колебания сроков отправки и доставки грузов, нарушала ритмичность работы коммерческих складов (КС), повышала запасы грузов на складах, уменьшала скорость доставки. Поэтому задача состояла в том, чтобы выработать механизм сглаживания поступающих грузопотоков через определение приоритетов функции срочности доставки первоначальных грузов и организации вывоза прибывших.

Начальная перевозка	Начальные транспортные операции	Магистральная перевозка	Конечные транспортные операции	Конечная перевозка
АТП места отправления	ТЭП места отправления	А Э Р О П О Р Т	ТЭП места назначения	АТП места назначения
ГРУЗООТПРАВИТЕЛИ	Коммерческий склад аэропорта отправления	А В И А К О М П А Н И Я	Коммерческий склад аэропорта назначения	ГРУЗОПОЛУЧАТЕЛИ
Завоз грузов	Коммерческая деятельность и грузовая работа во воздушного транспорта			Вывоз грузов
Зарождение грузопотока	Прием груза к перевозке	Диспетчеризация отправок (технология перевозок)	Выдача груза	Окончание грузопотока
	Освоение грузового потока транспортом			

Рис. 1. Комплексная логистическая структура воздушно-транспортной доставки грузов .

Изученные фактические показатели организации коммерческой деятельности и грузовых операций аэропорта были подвержены скачкообразным грузовым потокам, имеющим характеристики, показанные на рис. 2.

Традиционно средством согласования работы аэропортов, грузовой клиентуры и автомобильного транспорта считались единые технологические процессы при централизованном завозе (вывозе) грузов в аэропорты (из аэропортов). Это один из ключевых моментов транспортной логистики.

Коммерческая характеристика грузовых потоков, выведенная с помощью анализа складских учетно-финансовых документов, имеет большое значение для выработки КЕТП (табл. 2).

На основании полученных результатов исследования были выработаны требования к повышению эффективности коммерческой деятельности

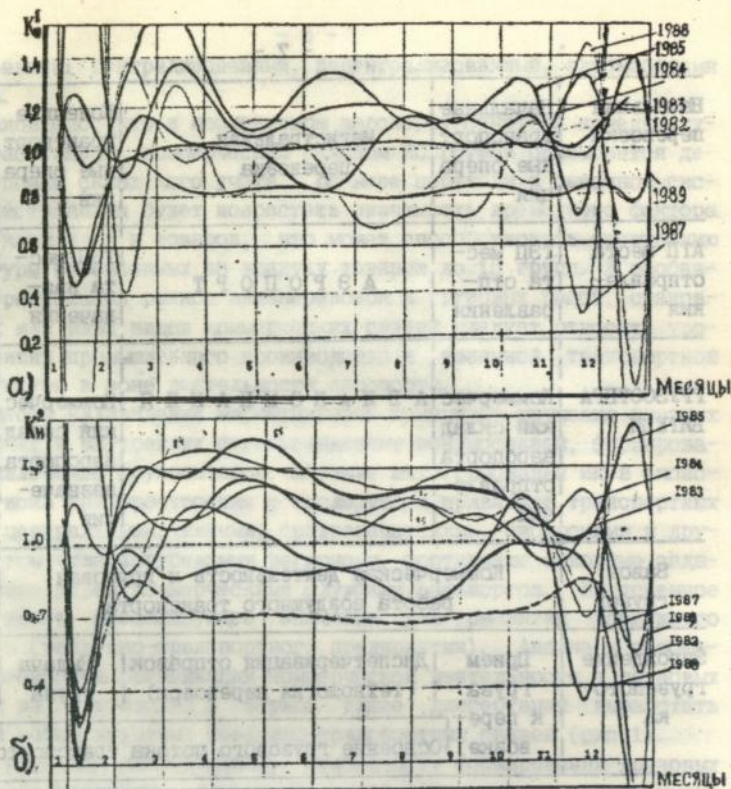


Рис. 2. Динамика показателей месячной неравномерности грузопотока (ввоза грузов за календарный склад аэропорта) за 1962 - 1989 г. За единицу принято среднимесячное ввоз за 1970-1989 г. В - отгрузка грузов всего из аэропорта за 1982-1986 г.г. За единицу принято среднимесячное отгрузка за 1970-1989 г.г.

Комплексная характеристика грузовых потоков через аэропорт

Таблица 2.

Вид операции	Характеристика груза	Во всем направлении				Средне-годовое количество	Количество на складах	
		1 кв	2 кв	3 кв	4 кв		Особ. кв.	Прочие
По отгрузке	Кое-во партий	4115	4525	4527	4705	15032		
	Кое-во мест	34612	25791	42210	43075	7.4		
	Вес партии, т	0.3	0.39	0.361	0.399	0.399		
	Среднее время хранения, дней	3.3	4.5	5.2	5.0	4.8		
13350								
По отгрузке	Кое-во партий	4136	4079	3948	4150	16313		
	Кое-во мест	28503	19379	29152	28303	6.4		
	Вес партии, т	0.556	0.360	0.400	0.300	0.407		
	Среднее время хранения, дней	3.8	3.0	5.4	5.5	4.4		
По отгрузке	Кое-во партий	2956	3680	3019	4020	13675		
	Кое-во мест	14443	28285	30119	30743	7.5		
	Вес партии, т	0.300	0.290	0.380	0.380	0.340		
	Среднее время хранения, дней	3.0	4.0	5.0	2.8	3.7		
По отгрузке	Кое-во партий	6380	3735	7356	7033	26504		
	Кое-во мест	56651	110420	5679	99009	12.1		
	Вес партии, т	0.418	0.700	0.605	0.600	0.577		
	Среднее время хранения, дней	3.9	5.6	4.1	5.0	4.7		
23670								

аэропортов совершенствование организации внешних связей (рис. 3).

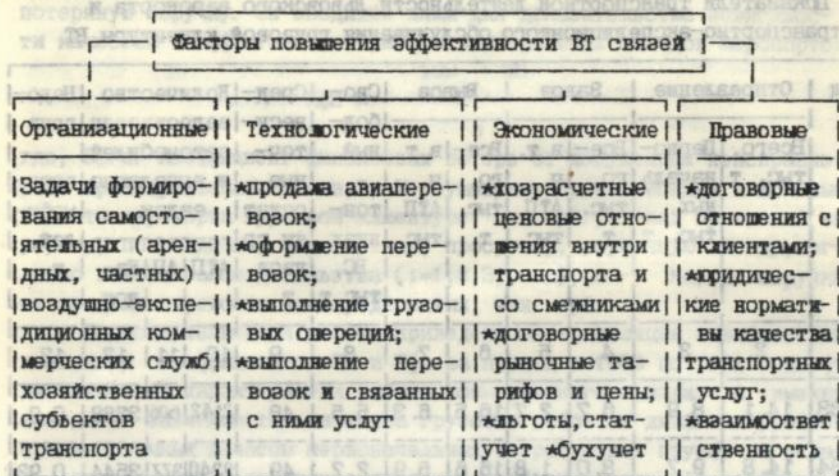


Рис. 3. Структура факторов экономической эффективности коммерческой деятельности аэропортов при перевозках грузов

Во вторую главу: "ИССЛЕДОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИОННЫХ ФОРМ И ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ ПРОЦЕССОВ КОМПЛЕКСНОГО ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ГРУЗОВОЙ КЛИЕНТУРЫ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА" включены результаты исследований структуры грузовых потоков и анализа существующих показателей транспортной деятельности Львовского аэропорта и транспортно-экспедиционного предприятия (ТЭП), которое обслуживало его (табл. 3).

Главной методологической предпосылкой для выработки предложений по совершенствованию коммерческой и грузовой деятельности аэропорта в диссертации приняты способы производства технологических систем обработки грузов. В части существующей практики деятельности СОПП можно выделить системы выполнения грузовых работ: нормативно-условные, технологически-возможные и технически-необходимые, когда внедряется АСУ грузовыми перевозками. Нами выработаны показатели взаимосвязей функции скорости доставки в зависимости и той или другой схемы выполнения начально-конечного обслуживания авиаперевозок и эффективности доставок грузов. Так, была установлена зависимость качества обслуживания грузоклиентуры от технологического обеспечения функционирования коммерческих складов СОПП, а также выработаны предложения по внедрению мероприятий повышающих эффективность работы исполнителей.

Таблица 3

Показатели транспортной деятельности Львовского аэропорта и транспортно-экспедиционного обслуживания грузовой клиентуры ВТ

Год	Отправление		Завоз		Вывоз		Сво- бод- ный	Сред- несу- точ- ные	Количество задействован и выполнено	Недо- груз	Недо- автомобилей	Недо- авто- лей,
	Всего, тыс. т	Перво- началь- ных, тыс. т	Все- го, тыс. т	в т. ч. АП	Все- го, тыс. т	в т. ч. АП						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1983	14.1	8.9	6.7	2.7	16.5	6.3	5.5	48	2142	606	3288	0.9
1984	14.8	9.7	8.0	1.8	16.6	6.9	2.7	49	2240	377	3544	0.93
1985	14.8	9.7	7.8	1.8	17.1	6.9	2.8	61	2248	188	3848	1.4
1986	14.2	10.1	6.8	1.1	16.9	6.2	3.9	60	2104	25	3824	1.4
1987	12.3	8.7	6.1	0.9	15.6	5.9	1.1	55	1839	-	3374	1.0
1988	9.7	6.6	5.2	2.1	13.7	5.5	2.1	50	1851	-	3090	0.8

Коэффициент неисправностей при перевозках грузов (Кн) характеризует степень организационной, т.е. внутритранспортной деятельности аэропорта. Он суть коэрсчетный качественный показатель для СОППЛ

$$K_n = \frac{100 N_a}{N_{пд}}$$

где, Кн-коэффициент неисправностей при перевозках грузов, %; Nа - количество актов неисправностей при перевозках, составленное на нарушения правил перевозок грузов на ВЛ, штук; Nпд-количество партий грузов (перевозочных документов) обработанных службой (аэропортом), штук.

Состоящий в корреляционной зависимости, с введенным выше коэффициентом Кн, коэффициент финансовых потерь (К ф.п.) отражает

потеряну выручку. Он вводится нами для доказательства зависимости качества и эффективности работы коммерческих складов аэропортов.

$$100 \quad \Pi_i$$

$$K_{fp} = \frac{\Pi_i}{B}$$

В

где, K_{fp} п. - коэффициент финансовых потерь от допущенных неисправностей при перевозках грузов, %; Π_i - суммарные претензионные и искивые выплаты аэропорта грузовой клиентуре, млн. крб.; i - вид претензий (за утрату, повреждение, пересортицу, просрочку, упущенную выгоду, согласно нового законодательства ($i=1,2,3,\dots,n$), n -- N_n ; B - выручка от продажи перевозок авиапредприятия, млн. крб.

В диссертационной работе приведена экстраполяция зависимостей названных коэффициентов K_n и K_{fp} за период с 1984 по 1991 годы от динамических характеристик работы коммерческого склада. А именно выведены зависимости качества грузовых работ от динамики уровней среднесуточных запасов первоначальных и транзитных грузов на складе отправления, от сроков хранения прибывших грузов в аэропорту. Из графического изображения динамики ухудшения качества работы коммерческого склада ОАО видно соответствующую динамику финансовых потерь авиапредприятия. Моделирование и экономический анализ названных показателей позволяет получить результативную картину влияния коммерческих характеристик грузопотоков на качество транспортного обслуживания, показать учет факторов распределения части выручки на покрытие претензионных убытков и выработки организационно-технологических мероприятий по улучшению работы коллектива. В условиях создания негосударственных коммерческих служб, работающих с аэропортом на контрактной основе и выполняющих начально-конечное обслуживание прилетающих рейсов по расписанию или на чартерной основе, необходимо связывать уровень качества такого сервиса (в зарубежной литературе он именуется как "хендлинговое" обслуживание) с эффективностью конечных результатов работы аэропорта.

В определенной степени экономический инструментарий качества и эффективности аэропортовых работ, а равно и внешних автотранспортных связей, предложенный здесь, разрешает задачи управления.

В третьей главе диссертации, посвященной изучению "СИСТЕМ ЭКСПЛУАТАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ОЦЕНКИ ХОЗРАСЧЕТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СЛУЖБ ОРГАНИЗАЦИИ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК", механизм использования существовавших экономических показателей использован в виде отдельной методики для определения задач и содержания хозяйственной деятельности коммерческих служб аэропортов.

Вид универсальной модели внутрипроизводственной цены услуг СОПП (Цп) можно представить формулой:

$$Цп = С + П,$$

где, С-себестоимость коммерческой переработки 1т груза; П - доля установленной прибыли (рентабельности), приходящейся на единицу продукции по коммерческой обработке грузов.

В условиях, когда созданы "хендлинговые" компании аэропортов, цены формируются исходя из рыночных показателей состояния спроса и предложения. Себестоимость должна рассчитываться по отправляемым и прибываемым грузам.

$$С = Зс + Зэкспл. + Зэл,$$

где, С-себестоимость отправок авиагрузов; Зс-затраты на содержание коммерческих складов ОАО, крб, при этом: $Зс=Пв+Пс+Пэк$, Зэкспл. - затраты на эксплуатацию коммерческих складов, машин, механизмов, оборудования, топливо-энергетических ресурсов, крб; Зэл-затраты на оплату труда, крб; Пв-плата за землю, крб; Пс-амортизационные отчисления (лизинговые платежи), крб; Пэк-затраты на экологию.

Применив предложенную модель формирования себестоимости грузопереработки коммерческим складом и, используя статистические данные по коммерческих характеристиках авиагрузовых потоков в ценах прошлых лет, можно рассчитать удельный вес финансового обеспечения того или иного варианта организации коммерческого обслуживания грузовой клиентуры. Так, средневзвешенная стоимость 1-го места в партии груза составила около 78 рублей (в ценах 1989 года), а провозная плата, при этом, оплачена грузоотправителем по кратчайшим установленным маршрутам и составила 14.8 рублей. Поэтому при бесперегрузочном варианте доставки перевозка занимала около 19 % стоимости перевозимого. Если перевозку осуществить с пятью перевалками, то стоимость перевозки приравняется к стоимости перевозимого. На таких условиях грузодержатели пользоваться услугами ВТ не станут. В те годы груз просто переносился за счет ВТ. До 1992 года не существовало механизма перерасчета тарифа в зависимости от фактического маршрута перевозок, ибо его уровень был привязан к опубликованному, так называемому "кратчайшему тарифному расстоянию". Стоимость грузовых работ аэропортов рассчитывалась через единые для всех аэропортов, расположенных в данной группе воздушных линий, нормативно установленные тарифные ставки на начально - конечную операцию, т.е. проведение аэропортового обслуживания перевозок.

Удельные стоимостные показатели грузопотоков имели следующие значения: стоимость 1-го килограмма веса перевозимого товара (для указанного примера статистической выборки по метизным грузам) - 2.2 рубля, а стоимость перевозки - 0.63 рубля. Из этого видно, что стоимость перевозки вместе со стоимостью грузопереработки на полтора пункта превышает расчетный удельный вес перевозки грузов ВТ при той тарифной политике, которая была присуща командно-административной экономике. В диссертации приведены конкретные сравнительные данные состояния цен и тарифов на грузовые работы и услуги.

Необходимо заключить, что главным условием сочетания хозяйственных интересов сторон и участников транспортного процесса является оптимальность затрат на проведение начально-конечных операций и формирование ценовой политики. Для этого нами разработаны некоторые подходы к методическим основам формирования калькуляционных моделей себестоимости грузовых работ аэропортов.

Следует отметить, что кроме железнодорожного, показатели себестоимости по видам перевозок предусмотрены не были в учетных формах статистической отчетности предприятий. И по ВТ себестоимость грузовых перевозок производится на базе обобщенных данных по всему комплексу и по ориентировочным расчетным показателям. Поэтому на основе использования существующих методик расчета себестоимости авиаперевозок и современного состояния нормативной базы экономического обеспечения функционирования грузовых служб в диссертации были выделены товарно-денежные отношения СОППЛ. Предложена система учетно-расходных экономических элементов, приводится соответствующая структура эксплуатационных расходов в части функционирования СОППЛ и в виде статей затрат калькуляционных моделей себестоимости грузопереработки КС (табл. 4).

Деление расходов по экономическим элементам позволяет характеризовать трудоемкость, энергоемкость, материалоемкость, ресурсоемкость производственного процесса по грузопереработке на КС. Правильное исчисление и учет эксплуатационных расходов, чтобы включить их в себестоимость транспортной продукции имеет важное значение. Особенно сейчас, в условиях действующего законодательства о налогообложении прибыли предприятий и организаций транспорта. Решение этих вышеназванных задач экономического обеспечения транспортных процессов позволяет разрешить проблемы правильного исчисления себестоимости авиаперевозок, возникающих на всех этапах освоения ВТ грузопотоков. В конечном итоге совершенствование методов определения себестоимости продукции ВТ позволяет управлять ее уровнем и тем самым повышать экономическую эффективность работы

аэропортов с одной стороны и привлекать клиентов - с другой.

Слагаемые себестоимости коммерчески услуг и грузовых работ по группировке аэропортов в условиях перехода к рыноку, сгруппированные по экономическим элементам затрат и укрупненные статьи

Экономические элементы затрат	Введено Законом Украины "О налогообложении прибыли предприятий" с 01.01.95 года	Учитывалось до введения закона Украины
1. Материальные затраты	<p>Затраты на ТЭР, водные ресурсы, другие материальные средства труда, примененные в технологических процессах обслуживания перевозок, а также услуг контрагентов аэропортов - АТ, АК, ТАЭ и другие.</p> <p>Затраты на изготовление и приобретение бланков, ценных бумаг, а также другие затраты связанные с эмиссией ценных бумаг, авиа-грузовых накладных, рейсовых и перевозочных документов.</p> <p>Затраты на транспортное обслуживание коммерчески и грузовых процессов (ГДН).</p>	<p>Была статья платы за аренду, в настоящее время логические происходят на прибыли</p> <p>Затраты относились на прибыль, оставшаяся у аэропорта.</p>
2. Трудовые ресурсы и рабочая сила	<p>Затраты на оплату труда, в том числе затраты на выплату основной и дополнительной заработной платы, исчисленной исходя из принятой аэропортом системы оплаты труда, включая какие-либо доплаты.</p> <p>Отчисления на дополнительное социальное страхование, фонд содействия занятости населения и пенсионный фонд (суточный размер составляет 52 % от фонда потребления).</p>	<p>Не были предусмотрены</p>
3. Обновление, реконструкция авиатранспортного производства	<p>Проведение текущего ремонта, техосмотр и техническое обслуживание основных производственных фондов, в т.ч. выплаты во временное пользование на условия оперативной аренды за улучшение их реконструкции и модернизации.</p> <p>Затраты на полное восстановление (реконструкция основных фондов, отчисления на их реконструкция, модернизация в том числе и на основные фонды, арендованные (лизинг)).</p> <p>В случае лизинга и принятой решения на проведение ускоренной амортизации активной части основных фондов (но не более чем в 2 раза против установленных норм) цены на услуги аэропорта не должны быть увеличены и только с согласия лизингодателя.</p> <p>Суммы оплаченных процентов на реконструкцию арендованных основных производственных фондов (при этом начисленных на вознаграждение и на амортизацию).</p> <p>Затраты понесенные аэропортом на капитальный ремонт арендованных зданий (помещений), технологической территории нежилого назначения подлежат амортизации ежемесячно равными долями на протяжении всего договора аренды.</p>	<p>Все виды ремонтов (текущий, средний, капитальный) основных фондов</p> <p>Относились на себестоимость</p> <p>Проводилось только разрешение Минфина и Минэкономки</p> <p>Плата за аренду отдельных объектов ГДН в пределах норм амортизационных отчислений.</p> <p>Относились на себестоимость сразу всей суммой по мере осуществления затрат, если эти затраты нес аэропорт.</p>
4. Прочие расходы	<p>Оплата стоимости лицензий аэропортов на выполнение коммерческих функций и за сертификацию аэропортов, а также плата за разрешение по хозяйственной деятельности других государственных органов управления (госрегистр аэропортов).</p> <p>Затраты на оплату процентов по кредитам независимо от срока кредитования, а также инвестиционные выплаты.</p> <p>Оплата услуг страховых организаций, стоимость которых входит в цену продукции по условиям контрактов.</p> <p>Другие аэропортовые расходы</p> <p>Расходы на рекламу аэропорта и других мероприятий, связанных с фирменным знаком обслуживания и выставками.</p> <p>Затраты на организацию выставок, презентации, представительские функции по реализации услуг аэропортов (установлены в размере 2% от объемов реализации услуг за отчетный год.</p> <p>Затраты на авторские действия и оформление годового отчета.</p>	<p>Эти расходы относились на прибыль, оставшаяся в распоряжении аэропорта</p> <p>Выплаты процентов по краткосрочным кредитам банков, кроме просроченных и отсроченных осуд полученных на покрытие недостатка собственных средств и нематериальных активов.</p> <p>Такая статья расходов отсутствовала.</p> <p>Была ограничена норма затрат на рекламу в размере 1.5% от объема реализации услуг.</p> <p>Существовала норма до 0.5% объемов реализации услуг аэропорта.</p> <p>Такая статья отсутствовала.</p>

Главные отличия, предлагаемых нами, методических подходов следующие: а) добавляются новые учетные экономические элементы эксплуатационных расходов (плата за ресурсы); б) приводится соответствующая структура эксплуатационных расходов аэропорта в части касающейся коммерческой и грузовой деятельности в виде отдельных калькуляционных статей; в) изменяются приоритеты в экономических подходах формирования себестоимости; г) вводятся новые показатели деятельности (услуг) грузовых и коммерческих служб аэропортов.

Вводим очень значимый новый показатель (по сравнению со сложившейся системой экономического учета ОАО) - оплата земельных и водных ресурсов. Отвод земель под технологическую территорию аэропортов является главным ресурсом, который дает возможность получать прибавочную стоимость. Для этих целей нами проведен экономический анализ эффективности землепользования некоторых аэропортов мира. Мы предложили коэффициенты землеотдачи технологической территории аэропортов:

$$\text{Кэф АП} = \frac{O \text{ общ} \quad \text{Г Т}}{S \text{ общ технол.} \quad \text{Г а}}$$

где, O общ - общий объем отправок из аэропорта, т.; S общ технол. - общая технологическая территория аэропорта, кв. м.

Аналогично рассчитывается эффективность отдачи используемых аэропортами земель. Для этого необходимо отнести показатели доходов к площади технологической территории (табл. 5). Таблица 5

Показатели производительности функционирования некоторых аэропортов, рассчитанные через коэффициент эффективности (Кэф АП)

N Наименование аэропорта	Государ- ство реги- страции	Месторасположение	Производительность	
			тонн/га	пас/час
1 Нарита	Япония	60км от Токио	2911-5636	2280
2 Шипол	Голландия	15км от Амстердама	1068-2350	1883
3 Борисполь	Украина	40км от Киева	240 - 500	500
4 Жуляни (Киев)	Украина	г. Киев	150 - 350	280
5 Львов	Украина	г. Львов	190 - 450	220
6 Запорожье	Украина	г. Запорожье	78 - 150	180

Главные моменты методологии подсчета себестоимости услуг СОППП заключаются в: а) группировке аэропортовых коммерческих и грузовых технологических систем по видам грузообработки (первоначальные, трансферные, прибывающие); б) формировании затрат по

видам услуг операционных пакетов (грузопереработка, маркировка, взвешивание, тарирование, складирование, хранение, консигнация, ПРР);

в) оценке уровней объемов затрат предоставляемых грузовых услуг в общем объеме первоначальной грузовой деятельности (маркировка -10%, взвешивание - 15%, тарирование - 17% от общих затрат по грузооперациям склада отправления);

г) расчете уровней объемов затрат, предоставляемых услуг в общем объеме транспортной грузовой деятельности (складирование-3% от общих затрат по грузооперациям склада отправления);

д) нахождении уровней объемов затрат, предоставляемых услуг в общем объеме грузопереработки прибывших грузов (консигнация - 9%, хранение-1% от общих затрат по грузооперациям склада прибытия);

е) формировании затрат на выполнение ПРР (загрузка-выгрузка 1 тонны груза в ВС и тоже самое на автотранспортные средства);

ж) приведении всех затрат на функционирование "хендлинговых" служб аэропортов в условиях гиперинфляционных процессов к состоянию на финансовом рынке Украины через долларový эквивалент.

Экономико-математическая модель себестоимости выполнения этих работ в общем виде имеет вид:

$S_{ст} = Z_{подг} + Z_{пл} + Z_{экспл} + Z_{ам} + Z_{земл} + Z_{вод} + Z_{тэр} + Z_{тр} + Z_{дор} + Z_{кар} + Z_{знак}$, крб

где, $Z_{подг}$ - затраты на подготовку к выполнению начально-конечных грузовых операций (достигают до 5 % от уровня накладных расходов аэропорта), крб; $Z_{пл}$ - затраты на оплату труда с отчислениями исполнителей, крб; $Z_{экспл}$ - эксплуатационные затраты на производство грузовых и коммерческих работ, крб; $Z_{ам}$ - амортизационные отчисления по основным фондам КС, крб; $Z_{земл}$ - затраты, связанные с оплатой земельных сборов, установленные в законодательном порядке Украиной, крб (в 1994 году оплата земельного налога производилась по ставке 248 крб за один квадратный метр в год); $Z_{вод}$ - плата за водные ресурсы, крб; $Z_{тэр}$ - затраты по обеспечению аэропорта топливно-энергетическими ресурсами, крб; $Z_{тр}$ - транспортные затраты (эксплуатация спецавтотранспорта), крб; $Z_{дор}$ - затраты по поддержанию технологической территории аэропорта (КС) в исправном состоянии в том числе подъездных путей, крб; $Z_{кар}$ - затраты на производство карантинно-санитарных работ и борьба с гризунами, крб; $Z_{знак}$ - накладные затраты, для аэропорта 2-го класса составляют 15 %, крб.

Экономическое обеспечение выбора того или иного варианта комплексного обслуживания при завоге (вывозе) грузов через рентабельность работы подвижного состава зависит от местных сложившихся

условий работы аэропорта. Она очень подробно описана украинскими экономистами, работающими в области автомобильного транспорта и экспедиции.

Применяя экономико-математический аппарат, показатели коммерческих характеристик грузопотоков и полученные результаты вычислений фактического состояния коммерческих и грузовых работ, в диссертации произведено вычисления полных эксплуатационных расходов деятельности СОПП.

В четвертой главе "СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ КЛИЕНТУРЫ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА И ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АЭРОПОРТОВ" разработаны направления практического совершенствования организации автотранспортного обслуживания аэропортов и повышения экономической эффективности грузовой деятельности. Их можно разделить по таким направлениям: а) обоснование организационных форм коммерческого обслуживания грузовой клиентуры; б) выработки способов организации КЕТП; в) выделения и описания экономических и правовых взаимоотношений сторон комплексного транспортного процесса в рыночных условиях; г) оптимизация процессов централизованного завоза (вывоза) грузов.

Предположим, что в единой цепочке авиатранспортной логистики необходимо определить трансферную цену (ТЦ). В этом случае звенья работают по ЕТП.

$$ТЦ = Сар + d \text{ марж},$$

где, $Cар$ - суммарные удельные затраты авиационного перевозчика (себестоимость грузопереработки); $крб$; $d \text{ марж}$ - удельные маржинальные доходы, которые теряются смежниками в результате отказа от продаж своих услуг на сторону, $крб$.

Работая на принципах взаимодействия сторон в ЕТП, смежники обязаны, кроме всего прочего придерживаться маржинальных условий экономического обеспечения функционирования логистической системы. То есть взаимодействие ВТ и АТ строится на договорной оптимизационной основе. В дополнение к этому и формуле расчета ТЦ рыночным методом необходимо: 1) покупающее звено должно покупать услуги смежников до тех пор, пока продающее звено, следуя сложившимся рыночным ценам продает их; 2) покупающее звено приобретает какую-то часть услуг на стороне в случае, если продающее не соблюдает добросовестные внешние цены; 3) продающее подразделение должно иметь свободу продажи какой-то части своих услуг на сторону; 4) для решения конфликтных ситуаций должен быть создан третейский суд. Необходимо заметить, что такие проблемы оговариваются в коммерческих договорах о сотрудничестве и совместной деятельности. Такие формы сотрудничества получили развитие, в Украине, после принятия "Повітряного Кодексу України". Многие из эксплуатантов, зарегистрированных государством имеют договорных агентов в виде отдельных

предприятий, имеющих различные формы собственности.

Рассчитывая ТЦ через себестоимость, необходимо четко определить исходные данные ресурсов, которые используются для представления услуг, экономические элементы, доходность (рентабельность).

Подробно рассмотрено практическое применение методики проектирования КЕТП через обоснование организационных форм авиатранспортного обслуживания, которое включает в себя: определение эффективности начально-конечных услуг по коммерческой обработке грузов в аэропортах; определения показателей экономичности КЕТП; применение для этих целей теории трансферного ценообразования.

Главным качественным показателем эксплуатационной транспортной деятельности, кроме себестоимости следует считать и скорость доставки авиагрузов (Vд). Причем ее значение для различных вариантов КТО имеет разные значения и классически выражается математически. Внедрением КЕТП сформировать вокруг аэропорта постоянный спрос по обслуживанию клиентов на договорной основе, развивать в рамках КТЭО правовое регулирование и технико-технологическое обеспечение авиационно-транспортного производства.

$$V_d = \frac{L}{T} = \frac{L}{\frac{L}{V_k} + I_1 + I_2 + I_3 + T_x} \quad \text{или} \quad V_d = \frac{1}{\frac{1}{V_k} + \frac{t_c}{L} + \frac{T_c}{L}}$$

где: L-дальность перевозки, км; Tc-общее время доставки груза, час; Vк-средняя скорость транспортировки от момента приема на складе отправителя до выдачи груза на складе грузополучателя, км/час; I1, I2, I3-расстояния между операционными пунктами транспортного стыка, км; tc-среднее время на коммерческую переработку товара в груз, ч; Tx-суммарное время хранения на коммерческих складах в аэропортах отправления и прибытия, ч; Vд-скорость доставки авиагруза, км/час.

Из формулы видно, что для увеличения скорости доставки (Vд) необходимо стремиться к тому, чтобы ее знаменатель стремился к нулю или Vк, I1, I2, I3, L должны быть как можно большими, а tc, Tx - минимальными. Поэтому вывод здесь такой: за описанной ситуации при прочих равных условиях, на дальних магистральных перевозках, авиатранспортабельный груз воздушным транспортом доставляется значительно быстрее чем по местным (коротким) воздушным линиям или другими видами транспорта. Происходит это еще из-за того, что время организации завоза-вывоза грузов и начально-конечных грузовых операций ложится максимальным бременем на весь ТЦ. Начальная и конечные фазы ТЦ, таким образом, влияют на доставку. Предположим, что L → ∞ то

Таким образом, выходя на тот уровень, $V_d = \frac{1}{\frac{1}{V_k} + \frac{t_c}{l}}$. когда V_k и l зависят исключительно от взаимного транспортирования (начальный завоз и конечный вывоз), но, будучи связанным в единой технологической цепочке, эта зависимость распространяется и на воздушную перевозку. Одним из ограничений можно считать и внутренние авиатранспортные ограничения, например, продолжительность рабочего времени экипажей ВС, графики оборота ВС, РДС качества и состояния метеоусловий, имеющих устойчивую зависимость от географии места расположения узлового аэропорта и другие, рассмотренные в работе.

Основные цели и задачи организации эффективного комплексного автотранспортного обслуживания аэропортов при завозе (вывозе) грузов будут достигнуты в том случае, когда форма взаимодействия будет отвечать выработанным технологическим системам функционирования аэропортов, как самостоятельных единиц ВТ. На практике для достижения этого условия необходимо разрабатывать оптимальные схемы диспетчеризации авиaperевозок грузов, привлечения авиатранспортабельных грузов и обеспечения сервисных услуг, построение четкой последовательности выполнения технологических операций в отдельных функциях авиатранспортной цепи с целью достижения наивысшей эффективности. По видам, величине и уровням применения КЕТП можно выделить макросистемные (узловые) и внутрипроизводственные (транспортные) уровни.

Главная цель построения общей модели КЕТП - это управление средствами освоения грузопотоков и заключается в решении оптимизационной задачи распределения грузопотоков на полигоне (рынке) авиатранспортных услуг (в узле).

На самом нижнем уровне иерархической системы управления производными ресурсами эксплуатантов ВС, техническими средствами аэропортов и грузопотоками в зоне тяготения к ВТ речь идет о разработке и построении КЕТП. Он состоит из моделей технологических циклов производственно-транспортных систем. А также моделируется работа транспортных средств, машин и механизмов. Все модели привязываются к системе планирования рейсов ВС, ездок автомобилей, работы погрузочно-разгрузочных систем и складской техники, весовых и маркировочных приспособлений, комплексной механизации и т. д. В этом моделировании складские системы на фазах приема-передачи грузовых потоков сторонами представляются как интегрирующие, а грузопотоки и их освоение - как пропорциональные звенья.

Помимо непрерывности грузовых потоков в реальном масштабе времени, при построении моделей одним из математических методов

программирования учитывают возмущения, действующие на систему и фактор запаздывания, которые могут возникать в любой момент. В заключительных положениях диссертации описан метод построения модели КЕТП и ее реализации на ЭВМ через использование полученных результатов в аналитических главах.

В экономико-правовой области совершенствования коммерческой работы и грузовых операций в исследовании сосредоточено внимание на практическом решении проблем и вопросов общего состояния экономики аэропортов и СОПП на основе международного правового опыта и с использованием рекомендаций международных авиационных организаций. Структура КЕТП приведена на рис. 6.

Приведение законодательства Украины к реальным требованиям рыночной экономики может быть достигнуто через разработку интеграционных принципов национального воздушного права в рамки международного. Указано на возникшую срочную необходимость решения проблем введения в законодательство понятий коммерческой деятельности, лизинга, аренды, договорного инструментария. Особенно неразработанными остаются пока вопросы экономики грузовых работ аэропортов, как обособленных предприятий ВТ, формирования тарифов, цен, методов учета затрат



Рис. 6. Основные разделы и структура отношений сторон по КЕТП

(бухгалтерское отображение производственно-финансовой деятельности), перевозочной документации. А также выработку системы государственной, ведомственной и оперативной статистической отчетности. Требуется законодательного разрешения проблема многократного налогообложения, страхования перевозок. И в большей степени неотрегулированы процессы экономической эффективности лицензирования авиатранспортной деятельности.

Правовое закрепление стандартов, систем и методов экономического и финансового обеспечения коммерческой деятельности и грузовых работ предложено выполнить через выработку основных направлений развития рыночной экономической и правовой терминологии (правовое направление - понятийное) и разработки новых рыночных норм кодификации КЕТП (второе направление - нормативно-процессуальное) (рис. 7).

В экономической литературе широко описывается математический инструментарий для решения задач оптимизации деятельности транспортных систем в условиях работы по КЕТП. Это различные модификации методов математического программирования: транспортные и производственно-транспортные задачи линейного целочисленного и нецелочисленного, аналитического программирования или метод "ветвей и границ" и т.д. Подобные задачи при использовании АСУ решаются в детерминистической, так и в вероятностной форме. А результатами решения таких задач является идентификация корреспонденций по направлениям и мощности грузопотоков между порождающими их источниками и потребителями, определение спроса на провозные мощности, определение границ сегментов авиapereвозok.

Это дает возможность и информацию строить модели для поуровневого управления. Рассчитываются оптимальные величины заказов (транспортные партии грузов, уровень запасов на КС, количество погрузочно-разгрузочных механизмов, транспортных средств, фронтов ПРР, исполнителей, сроки доставок, исходя из фактического состояния транспортных подсистем и т.д.).

Для решения указанных задач применяется теория массового обслуживания (ТМО), управления запасами, развязка транспортных задач.

В заключении сформулировано основные выводы и предложения, которые вытекают из проведенного исследования.

В приложениях помещены все машинные и технологические материалы аналитической части диссертационной работы, результаты экономического анализа и некоторые описания практических внедрений полученных автором приемлемых форм и методов коммерческой и грузовой деятельности аэропортов, внедренных мероприятий по повышению эконо-

номической эффективности функционирования подсистем авиатранспорта, а также в учебный процесс КМУГА.

ОСНОВНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

В результате выполнения диссертационной работы получены следующие результаты:

а) обозначены и определены причинно-следственные связи и возможности решения организационно-управленческих,

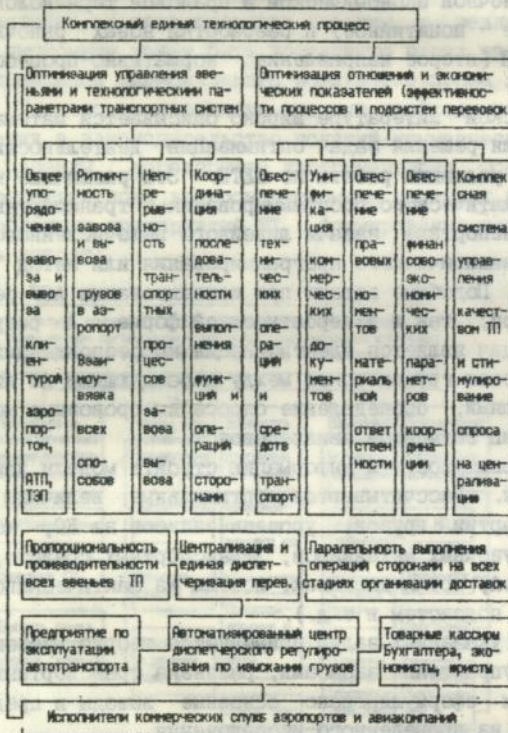


Рис. 7. Организационно-технологические и экономико-правовые признаки комплексных единых технологических процессов взаимодействия структурных звеньев при организации централизованного заво-за (выво-ва) грузов в аэропорты (из аэропортов).

экономических и юридических задач на разных уровнях управления авиатранспортными процессами ЕТ, позволяющие определить конкретные пути по повышению эффективности работы аэропорта, авиакомпании, автомобильного транспорта и поискание потенциальных резервов в период становления рыночных методов хозяйствования;

б) разработаны новые основные принципы совершенствования производственных отношений в системе П-Т-П с учетом особенностей авиатранспортного обеспечения, аэропортовых услуг и перевозок грузов;

в) изучена действующая практика освоения грузопотоков аэропортами в условиях монополии и установлено, что неэффективность использования подвижного состава и ВС чаще всего является следствием причин монопольного характера:

- несоответствие форм организации централизованного завоза грузов в аэропорт возросшим требованиям, выразившееся в директивных методах оперативного планирования централизованных начально-конечных доставок;

- отсутствие выработанных комплексных методов построения ЕТ взаимодействия структурных звеньев при завозе (вывозе) грузов в аэропорт;

- недостаточность принятых в нормативном плане коммерческих форм деятельности ОАО, как низовых звеньев ЕТ монопольного типа, что не разрешает на практике использовать принципы внутреннего хозрасчета,

- отсутствие юридической самостоятельности звеньев и, так называемых в теории трансферного ценообразования - центров ответственности (служб и отделов), учет затрат по внутренним службам ОАО организовать очень не просто;

- в законодательстве Украины о ТЭО приведено расплывчатое трактование большинства аспектов теории комплексного транспортного обслуживания, а нового законодательства пока не выработано;

- отсутствия взаимосвязей показателей совместной деятельности смежников по завозу и вывозу;

- передача перевозимого с одного транспорта на другой (преломление грузопотоков) происходит путем разъединения перевозочных документов и грузов;

- объемные показатели транспортной деятельности смежников не отрегулированы функциональной технологической зависимостью (для ЕТ - отправки, для АТ - объемы суточных централизованных перевозок);

- не существует методики учета и развития оптимальных уровней централизованного охвата спроса грузоотправителей, состоящих в договорных отношениях с аэропортом;

- выполнение внутриобластного и межобластного централизованного

автотранспортного обеспечения авиационных перевозок на регулярной основе не предусмотрено;

- недостаточное внимание авиационными экономистами уделялось выработке моделей калькулирования себестоимости грузовых перевозок начально-конечных грузовых работ, коммерческих функций.

г) определены уточненные понятия и показатели КЕТП и факторы внутреннего и внешнего возмущающего воздействия, что позволяет на практике:

- провести описание состояния воздушно-транспортного узла в регионе;

- разработать методы привлечения и освоения грузопотоков;

- освоить комплексные технико-технологические системы выполнения начально-конечных перевозок авиагрузов и приема-передачи перевозимого от одних перевозчиков к другим;

- выработать конкретизированные функциональные схемы КЕТП; д) осуществлено структурно-логическое изучение методик

терского учета затрат на производство грузовых работ и коммерческой деятельности и разработана методика калькулирования себестоимости продукции грузовых служб аэропортов;

е) теоретически обоснованы основные аспекты применительно к выбору структуры подготовки и предложены основные схемы построения эффективных КЕТП взаимодействия автомобильного и ВТ с использованием зарубежного опыта и применения АСУ "Труан";

ж) установлено несовершенство существующей системы показателей эффективности управления и диспетчеризации, разработаны главные функции единой диспетчерской транспортно-экспедиционных служб в аэропорту для улучшения организации централизованных начально-конечных перевозок авиагрузов;

з) разработана имитационная ЭММ функционирования авиационно-транспортного узла, по выходным данным которой можно определить наиболее эффективные формы завоза (вывоза) грузов в аэропорт;

и) вынесены предложения по урегулированию нормативно-правовых и юридических аспектов КТО и по внедрению транспортных отчетных форм государственной, ведомственной, производственной статистики и бухгалтерской отчетности;

к) разработана методика некоторых подходов к определению цен на продукцию грузовых служб аэропортов с учетом действующей практики, внедрения АСУ и рыночных условий функционирования аэропортов, как отдельных составных частей авиатранспортной системы Украины. Достоверность и обоснованность результатов исследований подтверждается конкретными аналитическими и методическими разработками,

основанными на изучении работ в области экономики и коммерческой эксплуатации транспорта, использовании материалов авиапредприятий, статистических данных и нормативных актов общегосударственного и ведомственного характера, внедрении результатов исследований в практику деятельности аэропортов и использовании их в учебном процессе КМУГА.

Комплекс мероприятий, затронутых в диссертационной работе, был реализован на практике во Львовском ОАО (1977 год) - экономический эффект в тогдашних ценах составил 18,6 тыс. рублей, Гурьевском ОАО (1990 год), имеющих социально-экономическую направленность, Киевском ОАО (1993 год) - экономический эффект составил 200 млн. карбованцев Украины, Госкомкордоне Украины (1993 год), имеющий научно-просветительскую и социально-экономическую направленность, Министерстве статистики Украины (1994 год) - социально-экономическая эффективность, Авиакомпании "Информтранс-Авиа" - экономический эффект 236 млн. крб. и др.

Практическая значимость работы состоит в реальной возможности применения ее методических разработок и отдельных положений в аэропортах, транспортно-экспедиционных предприятиях и других структурах, связанных с авиационными и автомобильными перевозками, а также организацией ТЭО.

Результаты исследований нашли отражение в ряде публикаций:

1. Баран Р. Т. Совершенствование взаимодействия автомобильного и воздушного транспорта при централизованных перевозках грузов//Пути интенсификации работы автомобильного транспорта/Межвуз. научн. сб. Саратов. политехнич. института, 1988 с.97- 101
2. Яценко Л. А., Баран Р. Т. Транспортно-экспедиционное обслуживание при грузовых перевозках//Учеб. пособие./РПО КИИГА, Киев, 1988, с.29-36
3. Баран Р.Т. Почему "хромает" тандем//Гражданская авиация, 1988, N12, с.32
4. Баран Р.Т. Сбои в почтовой "упряжке"//Гражданская авиация, 1989, N 6, с. 8.
5. Баран Р.Т. Централизованный завоз (вывоз) грузов на базе единичных технологий//Передовой производственный опыт, рекомендуемый Министерством для внедрения в ГА//Информ. сб. ЦНИГА, 1989, N7, с.44-46
6. Баран Р.Т. Комплексное автотранспортное обслуживание аэропортов//Автомобильный транспорт, 1989, N 8 с.19-20.
7. Баран Р.Т. Хоарасчетные аспекты комплексного транспортного обслуживания грузовой клиентуры воздушного транспорта//Тезисы докладов республиканской НИК Эффективность хозяйствования в условиях

- ного хоарасчета и самофинансирования, 19.10.89 г в г. Тернополь, ч. 2 с. 36-37
8. Баран Р.Т. Отправки для перевозок или доставки под план//Крылья Украины, 1990, 22 марта
9. Баран Р.Т. Повітряний флот України//Міжгалузевий часопис "Економіка України", 1993, N 10 с. 90-93
10. Баран Р.Т., Дробот Н.В., Сокирко С.В. Повышение коммерческой загрузки воздушных судов за счет сокращения времени на оформление рейсовой перевозочной документации//Эффективность авиационных работ и перевозок//Сборник научных трудов КИИГА, 1990/1993, с. 3-6
11. Баран Р.Т. Совершенствование коммерческой и грузовой деятельности аэропортов в новых условиях хозяйствования//Эффективность авиационных работ и перевозок//Сборник научных трудов КИИГА, 1993, с. 5
12. Баран Р.Т. Организация, технология и правовое регулирование грузовых перевозок воздушным транспортом//Научное пособие для студентов вузов ГА, УТУ ГА, 1993, - 176 с.
13. Баран Р.Т. и др. Методы учета риска при принятии управленческих решений // Тезиси научн. докл. перед учасниками НПК КМУ ГА 11-15 мая 1994 года, Киев, с. 64.
14. Баран Р.Т., Букреев А.А. Актуальные проблемы экономического кооперирования в сфере воздушно-транспортных связей: риски и выигрыши//ЭММ производственных систем и процессов/Сб. научн. трудов, КМУГА, 1994, - с. 29-32
15. Баран Р.Т. Як перемогти авіаційно транспортно монополіста?//Всеукраїнський часопис "Розбудова держави", -1995, N 12, -с. 29-31
16. Баран Р.Т. та ін. Ефективність комерційної експлуатації повітряного транспорту (наукове редагування збірника статей про економіку і авіаційний бізнес)//Збірник науковопрактичних матеріалів. Випуск 1. ЗЦНТЕІ, АФ "Інформтранс-Авіа", 1996 рік, - 42 с.
17. Баран Р.Т., Букреев А.О. Проблеми ризиків та вигравів при інвестуванні об'єктів повітряного транспорту//Інформаційний бюлетень про наукові дослідження ЗЦНТЕІ, АФ "Інформтранс-Авіа", 1996 рік, с.1-4.

Аннотация

Баран Руслан Трофимович. Повышение экономической эффективности работы аэропортов.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.07.04 - "Экономика транспорта и связи", Киевский международный университет гражданской авиации. - Киев, 1996.

На защиту выносятся: теоретические положения по совершенствованию коммерческой деятельности и грузовых работ аэропортов, их контрагентов; принципы повышения экономической эффективности грузоперевозки в аэропортах; экономико-математические модели предложенных систем комплексного транспортного обслуживания аэропортов при заводе (вывозе) грузов автотранспортом и диспетчеризации начально-конечных перевозок; методика калькулирования затрат и формирования себестоимости продукции грузовых служб аэропортов; структура и требования к разработке и организации комплексных единых технологических процессов. Разработанные методы и экономико-математические модели внедрены в аэропортах Львов, Киев (Жуляны), Кустанай, авиакомпании "ИТА".

Ключевые слова: коммерческая деятельность и грузовая работа аэропортов, комплексные единые технологические процессы, комплексное автотранспортное обслуживание аэропортов, доставка, перевозка.

Annotation

Baran R.I. Increase of an economic efficiency of the airports.

Dissertation on obtaining a PH-D in Economic sciences, on speciality 08.07.04 - the Economic of transport and communication, Kiev, 1996.

On defence of the Dissertation are taken out: theoretical positions on improve of commercial activity and works on cargo transportations in the airports and their contractors; principles of increase of an economic efficiency on cargo transportations in the airports; presents the economic and mathematical models of complex transport-forwarding service of the airports at input/output loading operations by a vehicle and scheduling start-final transportating; a tactic of calculeitioning of expensis and formation of the cost price of production of cargo services of the airoports; structure and demands to development and organization of complex united technological processes; parameters of rational construction of complex uniform technologies. Developed methods and the economic-matematical models are introducent in airportes Lviv, Kiev (Dzulanu), Kustanai, airline compani "ITA".

Key words: commercial activity of the airports, work on cargo processing, complex uniform technological processes, complex motor transportation service of the airports, cargo processing, transportation, delivery.

Р. Баран 20.09.96г.

Подписано в печать 21.05.96. Формат 60x84/16. бумага типографская
Офсетная печать. Усл.печ.л. 1,16. Уч.-изд. л. 1,25. Тираж 100 экз.
Заказ N _____ Ид. N _____ Цена _____ тыс. крб

Подразделение оперативной полиграфии Запорожского ЦНТЗИ
330600, Украина, г. Запорожье, проспект Ленина, 77

246103

32
5105992

AV 105.726