

УДК 656.7:658, 385:656.2.071

ПЕРСПЕКТИВЫ МОДЕРНИЗАЦИИ ФОРМАТА АЭРОПОРТА «ПУЛКОВО»

Елина Е.И., Глинский В.А.

*Санкт-Петербургский государственный университет
гражданской авиации, г. Санкт-Петербург,
e-mail: eseniya-elina@mail.ru*

Система формирования маршрутов – это то, чем отличаются авиаперевозки от других видов транспорта (транспортных мод). При этом важным условием успеха авиакомпании (аэропорта, мультимодального «узла» и т.п.) и, в частности, аэропорта «Пулково», служит прогрессивная система маршрутных полетов «Hub & Spokes». Удачное территориальное положение города Санкт-Петербурга, делового и промышленного центра РФ дает возможность, в частности, увеличивать долю грузовых экспортно-импортных и транзитных операций [1, 2]. В период до 2030 года в национальной аэродромной сети в России планируется сформировать несколько воздушных хабов, одним из которых рассматривается аэропорт «Пулково» в Санкт-Петербурге.

Преобразование аэропорта Санкт-Петербурга в воздушный хаб требует выполнения ряда задач и условий. Основным является наличие базирующихся в нем авиаперевозчиков [3]. Вторым ключевым фактором является создание законодательной базы на государственном уровне, обеспечивающей совместную работу аэропорта и авиакомпаний в режиме «открытого неба». Третья задача – создание оптимального транспортного сообщения Санкт-Петербурга и терминальных возможностей, включая СВХ. [4].

Для решения имеющихся трудностей с целью улучшения транспортного сообщения аэропорта необходимо добиться устранения транспортных заторов. Реконструкция и улучшение качества технологии функционирования транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга вытекает из концепции создания на базе аэропорта «Пулково» авиационного хаба с существенным увеличением доли перевозимых грузов.

Рекомендуется шире использовать статус Грузового агента IATA. Разработки FIATA/IATA могут послужить основой для

усовершенствования мультимодальных альянсов интегрированной системы перевозчиков различных видов транспорта на базе аэропорта «Пулково» в формате Оператора смешанных перевозок, который в свою очередь входит в состав мультимодального Альянса.

Созданию рассматриваемого мультимодального терминального Альянса предшествует:

- создание узловых терминалов и их обустройство по единому технологическому регламенту;
- разработка единого технологического регламента работы грузовых агентов и перевозчиков различного вида транспорта, т.е. разработка единого Документа Смешанной Перевозки (ДСП);
- разработанный ДСП предполагает признание единых условий мультимодальной перевозки в терминальной сети Альянса, а также создание проформ домашних и мастер накладных (ДСП Альянса придана нейтральная форма по аналогии с IATA);
- создание единого тарифного справочника [2].

При обслуживании грузоотправителей узловой грузовой агент выдаёт каждому из них ДСП в форме домашней накладной, выступая перед ними в роли единственного «контрактного перевозчика». После консолидации грузов по направлению, грузовой агент «покупает» консолидированную перевозку у соответствующего перевозчика (на проформе мастер накладной).

Выводы. Рассчитана прибыль грузовых агентов альянса (совместно участвующих в консолидации грузов и расконсолидации). Рассмотрен итоговый эффект для альянса грузовых агентов и предложены разумные коэффициенты трудового участия каждого грузового агента, например, исходя из объёмов консолидированных грузов. Также определена прибыль от консолидации для межузловых перевозчиков.

Стоит отметить, что стоимость перевозки, в которой перевозчик закладывает свою нормированную прибыль, чётко фиксирована (const). Казалось бы, прибыльность перевозчика не зависит от объёма перевозимого груза, более того, перевозчику в этих условиях не выгодно перевозить большее количество грузов. Однако, именно для перевозчиков терминальной сети мультимодального альянса экономическая эффективность от консолидации наиболее существенна. Эффективность оценена, исходя из предположения, что тариф перевозчика рассчитывается с

учётом 30% недогруза. Таким образом, продажный тариф перевозчика Т уже учитывает и покрывает 30%-ый свободный тоннаж. Это значит, что продав 70% грузового тоннажа по тарифу Т, перевозчик уже окупил свои затраты, и даже извлек свою нормированную прибыль. Это означает, что каждая следующая продажа, сокращающая недогруз, приносит перевозчику сверхприбыль. Для упрощения решения предполагается, что консолидация приводит к снижению свободного тоннажа на 10%. Продажный тариф грузового агента-консолидатора всегда несколько меньше продажного тарифа перевозчика для конкретной отправки. Рассчитан эффект от консолидации для каждого грузоотправителя и грузополучателя.

Разноуровневая консолидация/расконсолидация грузов, перевозка их между ТЛЦ разных уровней, перевозка транспортом различной грузоподъемности и вместительности позволяет значительно уменьшить транспортные издержки и максимально приблизить их к уровню издержек при перевозе единичного товара крупной партией.

Список использованных источников

1. *Гинзбург Е.С.* Совершенствование пространственной организации авиационного транспорта России: дисс. ... канд. географ. наук. Калининград, 2009. 158 с.

2. *Палагин Ю.И.* Интермодальные транспортно-логистические процессы: Экспедирование, технологии, оптимизация / Ю.И. Палагин, В.А. Глинский, А.И. Мочалов. – СПб.: Политехника. 2019. – 367 с.

3. *Смирнов О.А.* Применение хабовой модели организации авиационных перевозок Российской Федерации: возможности и ограничения применения // Экономика: вчера, сегодня, завтра. – 2012. – № 5-6. – С. 66-71.

4. Официальный сайт аэропорта «Пулково» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://pulkovoairport.ru/>