

антропология) и другие структурные части единого целого.

Интересным и важным для духовной культуры общества в целом является тот факт, что в разные исторические периоды то одна, то другая структурная часть целостного философского знания выдвигалась на первый план, иногда временно, а иногда надолго оттесняя другие, и тогда в обществе философия на уровне массового сознания отождествлялась то с логикой, то с этикой, то с методологией научного познания, "философией науки" или с социологией, эстетикой и т.п.

Такой близкий нам XX век характеризовался обилием самых разнообразных интерпретаций философии и ее роли в обществе, так сказать, философским плюрализмом. Но в последние его десятилетия (очевидно, эта тенденция продолжится и в первой половине XXI столетия) на одно из первых мест вышла такая часть философского знания, как аксиология.

Философская аксиология — как относительно самостоятельная область знания о духовных ценностях личности и общества, о критерии ценности, о ценностной ориентации, о ценностном выборе, о различных системах ценностей, о сложной внутренней структуре и динамике таких систем и т.д. — должна рассматриваться как важная часть целостного философского знания. Задача философской аксиологии — способствовать оптимальной ориентации личности в мире духовных ценностей, осмыслению путей, критериев и способов формирования собственной системы ценностей.

Наступившее третье тысячелетие характеризуется не только присутствием тяжелого груза уже известных проблем планетарного масштаба (ядерной, экологической, демографической, сырьевой, организованной и неорганизованной преступности, СПИДа, наркомании, коррупции, терроризма), которые появились и проявили себя в XX веке. XXI век с неизбежностью столкнется еще и с новыми, не менее сложными и тревожными общими проблемами, в частности пробле-

мами глобализации. В этих условиях гуманистическая философия в целом и аксиология в ее контексте выполняют миссию содержательного и несущего надежду на выживание знания.

Литература: 1. Автономова Н.С. Впечатления из Бостона. //Вопросы философии. — 1999. — №5. — С.54. 2. Володин А.Т., Широков Г.К. Глобализация: истоки, тенденции, перспективы. //Полис. — 1999. — №5. — С. 84. 3. Лоуи Т. Глобализация, государство, демократия: образ новой политической науки. //Полис. — 1999. — №5. — С. 109. 4. Paideia: Twentieth World Congress of Philosophy. Abstracts of Invited and Contributed Papers. Prep. By St.Dawson e.a. Boston, Massachusetts, US, 10-16 August, 1998.

К ВОПРОСУ ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ САМОЛЕТОВ НА АВИАЛИНИЯХ АНГОЛЫ

УДК 656.7:388.9 **Маинджи Канда Педро**

Из числа многих показателей эффективности использования транспортных самолетов наибольшее значение имеют: часовая производительность полетов, определяющая провозную способность транспортной авиации; себестоимость перевозок, характеризующая экономичность ТС; удельный расход топлива на единицу транспортной продукции, являющийся в условиях ограниченности топливных ресурсов важным качественным показателем; итоговый стоимостной показатель — рентабельность воздушных перевозок, отражающий конечный финансовый результат рейсов.

Анализ работ в области оценки эффективности транспортных самолетов (ТС) показывает, что, несмотря на имеющиеся детальные разработки по отдельным показа-

телям (например, по себестоимости перевозок), комплексные исследования основных эксплуатационно-экономических показателей оценки эффективности использования ТС не получили достаточного развития и большинство из них нуждается в более детальном изучении.

Часовая производительность полетов ТС — один из главных эксплуатационных показателей, определяющих провозную способность транспортной авиации и влияющих на экономические показатели рейсов ТС. По этому показателю оценивается качество использования самолетного парка. На повышение часовой производительности полетов каждого ТС направлена деятельность авиапредприятий. Рост часовой производительности полетов считается основным фактором интенсификации авиатранспортных перевозок. Этот показатель, наряду с годовым налетом часов, оказывает влияние на годовую провозную способность каждого ТС и парка в целом. Увеличение годового налета часов отдельные ученые и специалисты относят к экстенсивным факторам, ссылаясь на то, что одни и те же средства труда, т.е. один и тот же основной капитал, можно использовать более эффективно как посредством увеличения времени его ежедневного употребления, так и посредством роста интенсивности его применения. Более обоснованным может быть отнесение к экстенсивным факторам увеличения всего эксплуатационного (рабочего) времени ТС, а рост годового производственного налета часов следует расценивать как более интенсивное использование ТС в пределах эксплуатационного периода. Тогда увеличение годовой провозной способности ТС можно отнести к факторам интенсификации перевозочного процесса.

Наиболее общее аналитическое выражение часовой производительности ТС [1, 2]:

$$A_{\text{ч}} = \left[G_{\text{тк}} - Q_{\text{нс}} - q_{\text{кр}}(L - L_{\text{нс}}) - Q_{\text{анз}} \right] \times \frac{L \cdot V_{\text{кр}}}{L - L_{\text{нс}} + t_{\text{нс}} \cdot V_{\text{кр}}}, \quad (1)$$

где $G_{\text{тк}}$ — масса топлива и коммерческой нагрузки, кг;

$Q_{\text{нс}}$ — расход топлива на взлет, набор высоты, снижение, посадку и маневрирование, кг;

$q_{\text{кр}}$ — средний километровый расход топлива в крейсерском режиме, кг/км;

L — расстояние перевозок, км;

$L_{\text{нс}}$ — расстояние, пройденное за время набора высоты и снижения, км.;

$Q_{\text{анз}}$ — аэронавигационный запас топлива, кг;

$t_{\text{нс}}$ — время на этапе взлета, набора высоты, снижения и посадки (включая маневрирование), ч;

$V_{\text{кр}}$ — крейсерская скорость, км/ч.

Однако величина $A_{\text{ч}}$ по формуле (1) определяется лишь в среднем, поскольку для каждого маршрута $Q_{\text{нс}}$, $L_{\text{нс}}$, $t_{\text{нс}}$ и L принимают различные значения.

Другим качественным показателем, характеризующим экономичность ТС, является себестоимость перевозок. Ее величина определяется уровнем расходов по статьям затрат каждого ТС за определенный период и количеством выполненной авиатранспортной работы за это же время. Себестоимость перевозок определяет экономическую эффективность рейса по уровню текущих издержек. В ГА принято определять среднюю себестоимость перевозок путем деления себестоимости летного часа на часовую производительность полетов. Однако себестоимость летного часа зависит не только от типа ТС, а и от большого числа других факторов, отражающих особенности рынка авиатранспортных перевозок соответствующего государства.

Шагом вперед в отраслевых исследованиях по себестоимости перевозок является увязка расходных показателей с элементами транспортного процесса, что позволяет установить аналитические зависимости от расстояния беспосадочного полета и

построить соответствующие графики. Хотя метод расчета себестоимости перевозок по элементам операций (элементным ставкам) не нов, но его разновидности на различных видах транспорта имеют свои особенности. Широкое применение этот метод нашел на речном и морском транспорте при технико-экономических исследованиях. Следуя принципам метода расчета себестоимости перевозок по элементам транспортных операций и преломляя их для условий воздушного транспорта Анголы, приходим к стандартной модели:

$$S_{\text{пров.ткм}} = 100\alpha_{\text{нк}}/L_{\text{бп}} + \beta_{\text{дв}}, \quad (2)$$

где $S_{\text{пров.ткм}}$ — расходы на провоз единицы транспортной продукции, центов/пр.ткм.;

$\alpha_{\text{нк}}$ — себестоимость начально-конечной операции, \$/т;

$\beta_{\text{дв}}$ — себестоимость движущей операции, центов/пр.ткм.;

$L_{\text{бп}}$ — дальность беспосадочного полета, км.

К недостаткам этой модели, не учитывающей в общем виде особенностей изменения себестоимости воздушных перевозок в любых диапазонах расстояний, следует отнести неизменность элементных ставок α и β только для определенной дальности. Мирошников А.В. [3] отмечает, что с ростом или с уменьшением дальности полета α и β не изменяются (до экономической дальности), но никаких методических указаний в части пересчета расходных ставок не дает, считая, вероятно, очевидным их корректировку в соответствии с изменением коммерческой загрузки. Но такой пересчет обычным балансовым методом по уравнению взлетной массы ТС для каждого нового расстояния делает этот метод довольно трудоемким. Кроме того, следует отметить, что ставки α и β остаются неизменными только в пределах дальности полета с максимальной коммерческой загрузкой, а не до экономической дальности полета.

На наш взгляд, более целесообразным для оценки и анализа себестоимости тонно-километров на соответствующем маршруте Анголы было бы использовать расстояние между пунктами взлета и посадки (расстояние перевозки) L .

Для установления закономерностей изменения себестоимости перевозок от различных факторов можно использовать показатель удельных рейсовых расходов

$$S_p = \frac{100 \cdot C_{\text{лч}}}{E_k \cdot G_k \cdot V_p}, \quad (3)$$

где S_p — рейсовая себестоимость перевозок, центов/пр.ткм;

V_p — рейсовая скорость, км/час;

$C_{\text{лч}}$ — себестоимость летного часа, \$;

G_k — коммерческая нагрузка, т;

E_k — коэффициент использования коммерческой загрузки.

$$\text{Тогда } S_{\text{пров.ткм}} = \frac{100 \alpha}{L} + \beta. \quad (4)$$

Однако следует учитывать, что $C_{\text{лч}}$ зависит не только от типа ТС, а и от маршрута (его дальности, условий полета, эшелона, аэронавигационных сборов и т.д.).

В условиях ограниченности топливных ресурсов важным качественным показателем является удельный расход топлива на единицу транспортной работы, которому до недавнего времени в теоретическом отношении не уделялось должного внимания. Известны только самые общие закономерности его изменения от различных факторов, хотя в авиации Украины и России ведется большая работа по нормированию расхода топлива, разработана широкая система топливосберегающих мероприятий, развернута целенаправленная работа летных коллективов и наземных служб по экономии топливных ресурсов. Таким образом, удельный расход топлива

на единицу транспортной продукции определяется характеристиками ТС по расходу топлива, режимом полета и непосредственно связан с часовой производительностью полетов.

Удельный расход топлива q_y связан с часовой производительностью полетов следующей зависимостью:

$$q_y = \frac{q_{\text{ч}} \cdot 10^{-3}}{A_{\text{ч}}}, \quad (5)$$

где $q_{\text{ч}}$ — среднечасовой расход топлива, кг/ч.;

$A_{\text{ч}}$ — часовая производительность ТС.

Итоговый стоимостной показатель — рентабельность воздушных перевозок (к себестоимости) — отражает конечный финансовый результат рейсов и зависит от уровня доходов, расходов, качества использования ТС на перевозках. Рентабельность через доходную ставку и себестоимость летного часа связана с часовой производительностью полета зависимостью:

$$R_p = \left(\frac{d_p \cdot A_{\text{ч}}}{C_{\text{лч}}} - 1 \right) \cdot 100, \quad (6)$$

где R_p — рентабельность рейса, %;

d_p — рейсовая доходная ставка, центов/ткм;

$A_{\text{ч}}$ — часовая производительность полетов, ткм/ч;

$C_{\text{лч}}$ — себестоимость летного часа, центов/ч.

Из формулы (6) следует, что чем больше часовая производительность и ниже себестоимость летного часа на конкретном маршруте, тем выше уровень рентабельности. Поэтому рентабельность каждого маршрута Анголы требует соответствующего расчета и анализа.

Рентабельность перевозок по типам ТС и авиалиниям на авиапредприятиях Анголы

в настоящее время не определяется, хотя имеются положительные сдвиги в этом направлении. Вместе с тем большое значение на предплановой стадии могут иметь стандартные аналитические выражения и типовые графики рентабельности ТС других стран, отражающие основные закономерности изменения этого показателя под влиянием переменных факторов. В них по типам воздушных судов в зависимости от дальности беспосадочного полета были выведены себестоимость перевозок, доходы и финансовые результаты рейсов (прибыль, убыток). Себестоимость перевозок с учетом аэропортовых расходов:

$$S_n = \frac{100(\alpha_{\text{нк}} + \beta_{\text{дв}} \cdot L)}{E_k \cdot G_k \cdot L}, \quad (7)$$

где $\alpha_{\text{нк}}$ — суммарная расходная ставка по начально-конечным операциям, \$;

$\beta_{\text{дв}}$ — ставка расходов по движущейся операции, постоянная на 1 км маршрута, долл./км.

И хотя при расчете $\alpha_{\text{нк}}$ аэропортовые расходы принимались в процентном отношении от суммы прямых летных затрат, что внесло некоторую неточность в результат расчетов, полученные данные имеют важное значение для планирования использования самолетного парка. В Анголе планирование рейсов производится пока без должного учета уровня этого показателя, меняющегося в зависимости от расстояния перевозки, тарифов, использования коммерческой грузоподъемности, композиции загрузки, что существенно снижает экономическую эффективность использования транспортных самолетов Анголы.

Показатели приведенных народнохозяйственных издержек являются, по мнению автора, основными оценочными критериями при обосновании вариантов решений по развитию самолетного парка Анголы. Порядок

док их определения при решении отраслевых задач изложен в ряде работ [2 – 4]. Однако не все особенности расчетов отражаются в рекомендуемых методиках. Например, методика расчета затрат на эксплуатацию самолетов и двигателей в разрезе экономических элементов предусматривает расчет расходов по заработной плате летно-подъемного и летного составов, расходов на техническое обслуживание и текущий ремонт; расходов на топливо и смазочные материалы, расчет аэропортовых расходов и общих затрат на эксплуатацию самолетов и себестоимость перевозок. Но в ней, в частности, не учитываются установленные для каждого типа ТС ресурсы по количеству полетов (посадок), которые могут преждевременно вырабатываться и тем самым влиять на сроки службы ТС и требующиеся капитальные вложения. Следует подчеркнуть, что удельные показатели отраслевых приведенных и народнохозяйственных издержек по воздушным перевозкам имеют непосредственную связь с часовой и годовой производительностью ТС, т.е. зависят от интенсивных факторов. Сегодня в авиации Анголы методически мало разработанным оказался порядок определения показателей использования ТС в рейсах с промежуточными посадками, удельный вес которых составляет более 40%, не установлены также и закономерности изменения показателей в таких рейсах. Отсутствуют и научно обоснованные рекомендации по учету закономерностей изменения качественных показателей рейсов транспортных самолетов в зависимости от переменных факторов как оперативной деятельности авиапредприятий, так и в практике предплановых обоснований по развитию и использованию самолетного парка Анголы. Все изложенное и предопределяет необходимость всестороннего исследования и экономического обоснования путей развития и совершенствования перевозок на авиалиниях Анголы, поскольку даже применение традиционных методов и методик расчетов требует предварительного опреде-

ления целого ряда нормативов, коэффициентов и удельных показателей.

Литература: 1. Громов Н.Н. Организация и планирование гражданской авиации. Учебник для вузов гражданской авиации. /Под ред. Н.Н. Громова. — М.: Высшая школа, 1978. — 168 с. 2. Макаров Е.В. Эффективность использования основных фондов гражданской авиации. — М.: Высшая школа, 1984. — 166 с. 3. Мирошников А.В. Совершенствование методов исчисления и пути снижения себестоимости авиаперевозок. Учебное пособие для специальностей инженер-экономист и экономист гражданской авиации. — Рига: 1978. — 164 с. 4. Методика определения экономической эффективности транспортных самолетов и уровня технико-экономического совершенства. — М.: ГосНииТА, 1975. — 168 с.

СТАТИСТИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ ВЗАИМОСВЯЗИ МАКРОЭКОНОМИЧЕСКИХ И МАКРОФИНАНСОВЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ

УДК 311.30

Косая И.А.

После достаточно длительного периода депрессии в экономике Украины наметился ряд прогрессивных изменений, что подтверждается динамикой основных макроэкономических показателей, характеризующих ситуацию в стране. Так, если темпы падения ВВП в 1991 – 1996 годах составляли в среднем 9,1% в год, то в 1997 — 3%, в 1998 — 1,9%, в 1999 — только 0,2%. В 2000 году был отмечен рост ВВП на 5,8%, который продолжился в 2001 году и достиг к концу года ориентировочно 9,1%.

Наряду с показателем ВВП, положительные изменения наблюдаются и в динамике такого важного макроэкономического показателя, как уровень безработицы. Если с 1995 по 1999 годы данный показатель вырос с 0,5 до 4,3%, то в 2000 г. он составил