

**D.A. Shankin**

## **TECHNICAL VULNERABILITY AS FACTOR OF ASSESSING ECONOMIC SECURITY OF AIRPORTS (BY THE EXAMPLE OF YUZHNO-SAKHALINSK AIRPORT)**

**Denis Shankin** – Head of the Legal Department, “Heliport Moscow”, Moscow; e-mail: [deni2703@mail.ru](mailto:deni2703@mail.ru).

*We look at technical vulnerability as one of the factors of assessing economic security and functional stability of a transport company (an airport). We introduce an approach to calculating the coefficient of technical vulnerability and determine the threshold value of the factor in question.*

**Keywords:** economic security; technical vulnerability; airport; coefficient; threshold value; special equipment.

**Д.А. Шанькин**

## **ТЕХНИЧЕСКАЯ УЯЗВИМОСТЬ КАК ФАКТОР ОЦЕНКИ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОПОРТА (НА ПРИМЕРЕ АО «АЭРОПОРТ ЮЖНО-САХАЛИНСК»)**

**Денис Александрович Шанькин** – начальник юридического отдела группы компаний «Хелипорт Москва», г. Москва; e-mail: [deni2703@mail.ru](mailto:deni2703@mail.ru).

*В статье определяется содержание понятия «техническая уязвимость» как важного фактора оценки экономической безопасности и обеспечения стабильности функционирования транспортного предприятия (аэропорта). Предлагается подход к порядку расчета коэффициента технической уязвимости и определяется пороговое значение данного фактора.*

**Ключевые слова:** экономическая безопасность; техническая уязвимость; аэропорт; коэффициент; пороговое значение; специализированная техника.

В последнее время особой актуальностью пользуются вопросы экономической безопасности предприятия. Это обусловлено развитием рыночных отношений и стабилизацией экономики. Собственники компаний хотят, с одной стороны, защитить свой бизнес, а с другой – обеспечить его жизнеспособность и стабильность.

Вопросы устойчивого развития и защищенности предприятий от различных экономических угроз разрешаются в рамках развития понятия об экономической безопасности организации. Учеными и экспертами были выработаны критерии, по которым оценивается уровень экономической безопасности того или иного

предприятия, а также предложены его пороговые значения [3].

Следует отметить, что практическая значимость вопросов экономической безопасности предприятия повышается с большей детализацией и спецификацией данной категории [4]. В этой связи предлагается рассмотреть один из критериев (факторов) экономической безопасности предприятия, зависящий от технической оснащенности предприятия и обеспечивающий стабильность функционирования и потенциал роста. Предлагаем именовать этот критерий технической уязвимостью предприятия. Для наглядности рассмотрим его на примере транспортного пред-

приятия и данных конкретного аэропорта, взяв для анализа данные АО «Аэропорт Южно-Сахалинск» [1].

Одной из основных имущественных составляющих обеспечения производственной деятельности любого транспортного предприятия, и аэропорта в частности, является техника. Она используется для поддержания плоскостных сооружений аэропорта (взлетно-посадочная полоса, перрон, места стоянок и рулежные дорожки) в рабочем состоянии, позволяющем обслуживать воздушные суда [2]. Основными техническими средствами аэропорта являются машины, задействованные в уборке плоскостных сооружений в зимний период от снега и льда, обслуживании пассажиров, обработке багажа и грузов. Для любого аэропорта, и особенно для расположенного в сложных климатических условиях, как рассматриваемый аэропорт г. Южно-Сахалинска и большинство аэропортов России, жизненно важным является наличие необходимой техники и поддержание ее в рабочем состоянии. Оценку потенциальной устойчивости транспортного предприятия с точки зрения его технической оснащенности можно проводить, применяя критерий «техническая уязвимость».

При оценке уровня устойчивости функционирования предприятия по критерию «техническая уязвимость» предлагается соотнести долю иностранной техники в общем объеме техники предприятия, задействованной в основной хозяйственной деятельности.

Данный критерий приобрел большую актуальность и значимость в оценке устойчивости работы предприятия после введения целого ряда ограничений на поставку специализированной техники, запасных и расходных частей к ней иностранного производства.

В целях проведения оценки следует соотносить хоть и укрупненные, но сопоставимые типы техники, задействованной в основной деятельности предприятия. Для аэропорта данным типом техники является техника, используемая в поддержании надлежащего состояния плоскостных сооружений, используемых для взлета, по-

садки, руления и стоянки воздушных судов. К таковой относятся: роторный снегоочиститель, вакуумно-уборочная машина (пылесос), тепловая машина (ветродуй), поливомоечная машина, разметочная машина, аэродромная машина (тележка) для измерения и регистрации коэффициента сцепления на ИВП и др. Как видно, вся эта техника строго специализированная и использоваться нигде помимо аэропорта не может. Это обстоятельство существенно монополизирует рынок производителей. Большинство производителей аэродромной техники – иностранные компании, расположенные в США, Китае, Германии, Италии. Российские и белорусские аналоги импортируемой техники зачастую имеют худшие технические характеристики и надежность в эксплуатации.

Аналогичная ситуация складывается и у авиакомпаний, эксплуатирующих в подавляющем большинстве пассажирские и грузовые воздушные суда Boeing производства США и Airbus европейского консорциума.

Такая специфика технического оснащения аэропортов и авиакомпаний России не может не вызывать обеспокоенность в экономической устойчивости и стабильности деятельности как отдельных компаний, так и авиационного сектора в масштабах всей страны.

Рассмотрим вопросы обеспечения технической стабильности деятельности на примере конкретного предприятия АО «Аэропорт Южно-Сахалинск» путем оценки критерия технической уязвимости ( $K_{ту}$ ). Данный показатель следует рассматривать в динамике за последние три года, что даст возможность оценить направление технического вооружения предприятия, а также возможность импортозамещения.

Оценивать данный критерий следует как отношение объема специализированной техники иностранного производства к общему объему специализированной техники, задействованной в обслуживании аэродрома.

$$K_{ту} = \frac{CT_{импорт}}{CT_{общ}}$$

где  $CT_{импорт}$ ,  $CT_{общ}$  – количество единиц

специализированной техники иностранного производства, находящихся на балансе предприятия, и общее количество специализированной техники, соответственно, в единицах. Данные, отражающие техническую уязвимость применительно к АО «Аэропорт Южно-Сахалинск», содержатся в табл. 1.

Из приведенной таблицы видим повышение значения критерия технической уязвимости, следовательно, и увеличение доли специализированной техники иностранного производства в общем объеме.

Оценивая данный показатель с целью формирования предложения относительно его порогового значения, можно использовать метод экспертных оценок, обратившись к опыту и знаниям экспертов, работающих в области гражданской авиации (см. табл. 2).

Учитывая экспертное мнение, основанное на понимании специфики работы аэропорта, целей и задач, которые должно выполнять предприятие, предлагаем в качестве порогового значения критерия технической уязвимости применять показатель 0,3. Непревышение порогового зна-

чения позволит обеспечить техническую независимость предприятия от конъюнктурных колебаний рынка иностранной специализированной техники, курса валют и политических рисков за счет возможности замены иностранной техники имеющейся в распоряжении предприятия техникой отечественного производства.

Таким образом, считаем, что введение понятия «техническая уязвимость» как критерий экономической безопасности предприятия является оправданным. Учет объема доли и непревышение порогового значения иностранной техники в общем объеме используемой предприятием в своей основной деятельности техники необходимо. Применение экономических методов давления при решении политических задач путем ограничений поставок рядом государств специализированной техники может повлиять на стабильность и экономическую устойчивость предприятий, особенно технически ориентированных и использующих специализированную технику, к которым, безусловно, относятся аэропорты.

*Таблица 1*

**Техническая уязвимость АО «Аэропорт Южно-Сахалинск»**

Год	Критерий технической уязвимости
2014	$K_{\text{тв}} = 14/60 = 0,23$
2015	$K_{\text{тв}} = 16/68 = 0,23$
2016	$K_{\text{тв}} = 31/81 = 0,38$

*Таблица 2*

**Мнение экспертов гражданской авиации относительно критерия технической уязвимости**

Эксперт (место работы, должность, стаж работы в отрасли гражданской авиации)	Рекомендуемый показатель критерия технической уязвимости
АО «Аэропорт Южно-Сахалинск», Генеральный директор, стаж в отрасли – 25 лет	0,4
ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации» заведующий кафедрой «Экономика», д.э.н., проф., стаж в отрасли – 40 лет	0,4
АО «Аэропорт Южно-Сахалинск», Заместитель генерального директора по финансам и экономике, стаж в отрасли – 4 года	0,3
АО «Аэропорт Южно-Сахалинск», Начальник финансово-экономического управления, стаж в отрасли – 35 лет (с 1978 по 2013 г.)	0,25

### ЛИТЕРАТУРА

1. *Полонский Н.С.* Аэропорт «Южно-Сахалинск»: динамику развития диктует жизнь // Аэропорт-партнер. 2016. № 5-6. С. 113–114.

2. *Блохин В.И., Белинский И.А.* Аэропорты и воздушные трассы. М.: Транспорт, 2015. 160 с.

3. *Богданова Т.В., Капырин А.А., Русинов Р.В.* Экономическая безопасность

транспортных организаций: научно-методические подходы и практика оценки // Вестник университета. 2013. № 21. С. 32–40.

4. *Капырин А.А.* Концептуальные основы экономической безопасности и пути их реализации на предприятиях транспорта: дис. ... канд. экон. наук / Гос. ун-т упр. М., 2008. 163 с.: ил.