

МРНТИ 73.47.49

<https://doi.org/10.58805/kazutb.v.4.17-37>

ПРОБЛЕМЫ И ВОЗМОЖНОСТИ, СТОЯЩИЕ ПЕРЕД УПРАВЛЕНИЕМ ГРУЗОВЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК

Абдрашева А.А.

НАО «Евразийский Национальный Университет имени Л.Н. Гумилева»,
г. Астана, Казахстан, aida.abdrasheva@gmail.com

Аннотация. Авиаперевозки оказались незаменимыми во время пандемии COVID-19. Этот сектор обеспечил непрерывность глобальных цепочек создания стоимости, поддерживая выживание европейского бизнеса. Он также играет ключевую роль в перевозке товаров первой необходимости, начиная от средств индивидуальной защиты (СИЗ) и заканчивая лекарствами, медицинским оборудованием и вакцинами. В настоящее время отчет о грузовых авиаперевозках исходит из ряда проблем, в первую очередь с ростом цен на нефть и введением тарифов. Однако перед отчетом также раскрывается ряд возможностей, включая рост электронной торговли и освоение новых рынков. Рост электронной коммерции и рост мировой торговли, как правило, являются факторами, движущимися вперед. Однако растущий спрос на грузовые авиаперевозки также создал новые проблемы. Недавний рост доходов от грузовых авиаперевозок и тоннажа в основном связан с ростом электронной коммерции, ростом грузовых услуг на развивающихся рынках и технологическими разработками как в новых авиационных технологиях, так и в оцифровке отрасли. В этой статье мы рассматриваем проблемы и возможности, стоящие перед судом грузовых авиаперевозок, и изучим, как они могут вести учет в ближайшие годы.

Ключевые слова. Логистика, авиаперевозки груза, спрос на грузовые перевозки, проблемы воздушных грузовых перевозок, инновационные технологии, авиакомпании.

ӘУЕ ЖҮКТЕРІН БАСҚАРУ ҮШІН ҚИЫНДЫҚТАР МЕН МҮМКІНДІКТЕР

Абдрашева А.А.

Л.Н.Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, Астана, Қазақстан
aida.abdrasheva@gmail.com

Андатпа. Covid-19 пандемиясы кезінде әуе тасымалы таптырмас болып шықты. Бұл сектор еуропалық бизнестің өмір сүруін қолдай отырып, жаһандық құн тізбектерінің үздіксіздігін қамтамасыз етті. Ол сондай-ақ жеке қорғаныс құралдарынан (ЖҚҚ) бастап дәрі-дәрмектерге, медициналық жабдықтарға және вакциналарға дейінгі қажетті тауарларды тасымалдауда шешуші рөл атқарады. Қазіргі уақытта әуе жүктері туралы есеп бірқатар мәселелерден туындайды, ең алдымен мұнай бағасының өсуі және Тарифтердің енгізілуі. Сонымен қатар, есеп электронды сауданың өсуі мен жаңа нарықтардың дамуын қоса алғанда, бірқатар мүмкіндіктерді ашады. Электрондық коммерцияның өсуі және жаһандық сауданың өсуі әдетте алға жылжитын факторлар болып табылады. Дегенмен, әуе жүктеріне сұраныстың артуы да жаңа қиындықтар туғызды. Жақында әуе жүктері мен тоннаж кірістерінің өсуі негізінен

электрондық коммерцияның өсуімен, дамушы нарықтардағы жүк қызметтерінің өсуімен және жаңа авиациялық технологияларда да, саланы цифрландыруда да технологиялық дамуды байланысты. Бұл мақалада біз әуе жүктері сотының алдында тұрған мәселелер мен мүмкіндіктерді қарастырамыз және олардың алдағы жылдары қалай есеп жүргізе алатынын қарастырамыз

Түйінді сөздер: Логистика, жүктерді авиатасымалдау, жүк тасымалдарына сұраныс, әуе жүк тасымалдарының проблемалары, инновациялық технологиялар, авиакомпаниялар.

PROBLEMS AND OPPORTUNITIES OF AIR CARGO MANAGEMENT

Abdrasheva A.A.

L.N. Gumilyov Eurasian National University, Astana, Kazakhstan

aida.abdrasheva@gmail.com

Abstract. Air transportation proved indispensable during the COVID-19 pandemic. This sector has ensured the continuity of global value chains, supporting the survival of European businesses. It also plays a key role in the transportation of essential goods, ranging from personal protective equipment (PPE) to medicines, medical equipment and vaccines. Currently, the report on air cargo transportation proceeds from a number of problems, primarily with the rise in oil prices and the introduction of tariffs. However, the report also reveals a number of opportunities, including the growth of e-commerce and the development of new markets. The growth of e-commerce and the growth of global trade tend to be factors moving forward. However, the growing demand for air cargo transportation has also created new problems. The recent growth in air cargo and tonnage revenue is mainly due to the growth of e-commerce, the growth of cargo services in emerging markets and technological developments in both new aviation technologies and the digitization of the industry. In this article, we look at the challenges and opportunities facing the air cargo court and explore how they can keep records in the coming years.

Keywords: Logistics, air cargo transportation, demand for cargo transportation, problems of air cargo transportation, innovative technologies, airlines.

Введение. Актуальность темы заключается в том, что в настоящее время отрасль грузовых авиаперевозок сталкивается с рядом проблем, в первую очередь с ростом цен на нефть и введением тарифов. Однако перед отраслью также открывается ряд возможностей, включая рост электронной коммерции и освоение новых рынков.

Рост электронной коммерции и увеличение мировой торговли являются двумя основными факторами, движущими отрасль вперед. Однако растущий спрос на грузовые авиаперевозки также создал новые

проблемы. Например, заторы в аэропортах привели к увеличению времени ожидания доставки грузов, что повлияло на авиаперевозки. Кроме того, существуют опасения по поводу угроз безопасности и киберпреступности, влияющих на бизнес грузовых авиаперевозок [1].

Несмотря на эти проблемы, отрасль по-прежнему быстро развивается. Авиакомпании ищут способы сократить расходы при одновременном повышении эффективности, что также принесет пользу сектору грузовых авиаперевозок. Чтобы удовлетворить

растущий спрос на грузовые авиаперевозки, компании должны продолжать развивать инновационные технологии и находить новые способы эффективной перевозки грузов.

Развитие казахстанского рынка авиаперевозок пассажиров в последние годы определяется устойчивыми макроэкономическими показателями республики. Высокие темпы роста ВВП, отражающие рост деловой активности, повышают спрос на внутренние и международные перевозки, в первую очередь, командированных сотрудников. Вместе с тем растущие доходы населения являются стимулом роста сектора туристических авиаперевозок и перелетов граждан в связи с поддержанием социальных контактов с родственниками и друзьями как в Казахстане, так и за его пределами, что является фактором увеличения мобильности населения.

Следует отметить, что проблемы в сфере оказания услуг авиагрузовых перевозок в регионах мира остаются малоизученными, что и обусловило выбор темы исследования, ее необходимость, своевременность и актуальность, определение цели и основных задач проводимого исследования.

Автор опирался на труды ведущих ученых в таких областях, как экономика наукоемких отраслей промышленности (в том числе авиационной) и транспорта (в том числе воздушного), планирование и прогнозирование, организация производства (в т.ч., в авиационной промышленности и на воздушном транспорте), в числе этих ученых: Б.С. Алешин, Ю.П. Анискин, I. Ancoff, R. Baldwin, С. Benkard, S. Berry, M.G. Croft, W. Churchman, P. Cotler, W. Davidow, E. Deming, P.

Цель исследования – проанализировать проблемы и возможности, стоящие перед управлением грузовых авиаперевозок.

Для достижения поставленной цели необходимо решить следующие задачи:

- изучить литературу по теме исследования;
- изучить основные проблемы, стоящие перед авиагрузовой логистикой;
- проанализировать перспективы развития данной отрасли;
- разработать рекомендации.

Объектом исследования выступают грузовые авиаперевозки, а предметом исследования – проблемы и возможности, стоящие перед управлением грузовых авиаперевозок.

Теоретическая значимость исследования. В работе были использованы материалы из статей, а также учебные пособия.

Практическая значимость. Практические рекомендации целесообразно применять в авиатранспортных организациях и в органах управления на воздушном транспорте, в компаниях, обеспечивающих послепродажное техническое обслуживание и ремонт авиационной техники, в научно-исследовательских, проектных и производственных предприятиях авиапромышленности, в научно-исследовательских организациях и ВУЗах, а также в профильных органах государственного управления.

Гипотеза заключается в том, что на фоне глобализации мировой экономики и все большего вовлечения населения и бизнеса в межрегиональные и международные связи и контакты повышается значимость воздушного транспорта, в том числе выработки стратегии развития подотрасли грузовых авиаперевозок на основе формирования механизмов оценки динамики рынка.

Методы исследования. В ходе исследования была проанализирована и изучена литература по теме исследования, а также был совершен социальный опрос граждан РК.

Международные авиаперевозки относятся к перемещению товаров между странами. Эти услуги предполагают пересечение границ, а это означает, что продукт клиента

должен будет пройти таможенно, прежде чем он достигнет конечного пункта назначения. Тарифы на международные авиаперевозки определяются несколькими факторами, включая расстояние между двумя точками, время в пути, грузоподъемность, доступную на маршруте, а также размер и вес посылки.

Спрос на грузовые авиаперевозки в апреле упал на 11,2%, а пропускная способность сократилась на 2% по сравнению с апрелем 2021 года. Сочетание войны на Украине и карантина из-за COVID-19 в Китае привело к росту цен на энергию, усилению сбоев в цепочке поставок и подпитке инфляции. Операционная среда является сложной для всех предприятий, в том числе грузовых

авиаперевозок. Но поскольку Китай ослабляет карантинные ограничения, есть основания для некоторого оптимизма, а дисбаланс спроса и предложения поддерживает высокую доходность [2].

Перейдем непосредственно к анализу социального опроса граждан РК. В опросе приняло участие 60 человек (Приложение 1).

По анализу анкетирования, было выявлено, что 40% респондентов пользуются услугами логистической компании несколько раз в месяц, 20% – один раз в месяц, 15% выбрали вариант – один раз в три месяца, 15% отметили, что пользуются редко, примерно один раз в полгода и 10% – один раз в год (Рисунок 1).

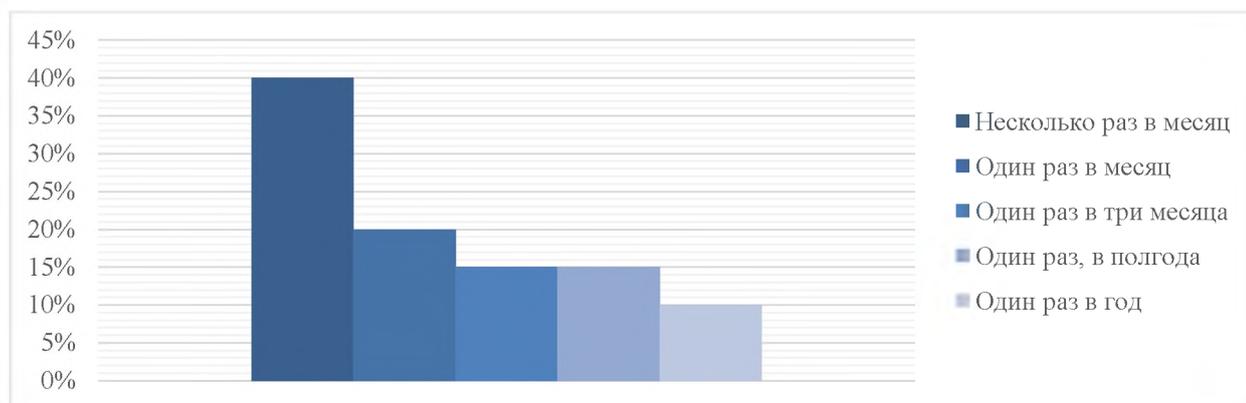


Рис. 1 – Анализ ответов респондентов

На вопрос «Каким образом Вы заказывали услуги в логистической компании?» 45% ответили, что приходили лично в офис, 30% заказывают по телефону, 15% больше

доверяют электронной почте и всего 10% – посредством сайта логистической компании (Рисунок 2).

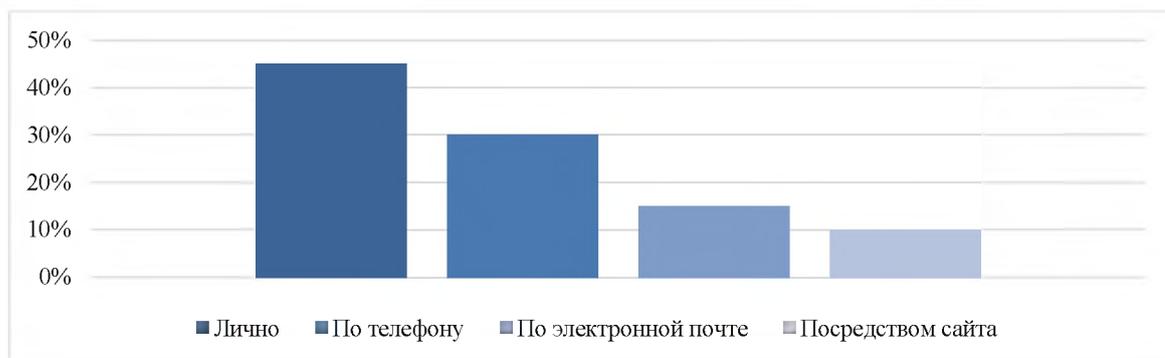


Рис. 2 – Анализ ответов респондентов

Также необходимо подчеркнуть, что 40% опрошенных довольны системой заказов логистической компании, 25% ответили нет и 35% ответили не знаю. 50% опрошенных выбирают для отправки посылка, 25% бандероль, 25% чрезмерное отправление.

На вопрос «Вам кажется цена данного вида перевозки приемлемой?» 35% отве-

тили да, а 65% – нет, соответственно логистическим компаниям стоит задуматься над снижением тарифных ставок.

Было также выявлено, что 50% опрошенных оценивают систему отслеживания отправок хорошо, 25% – средне и 25% выбрали вариант плохо (Рисунок 3).

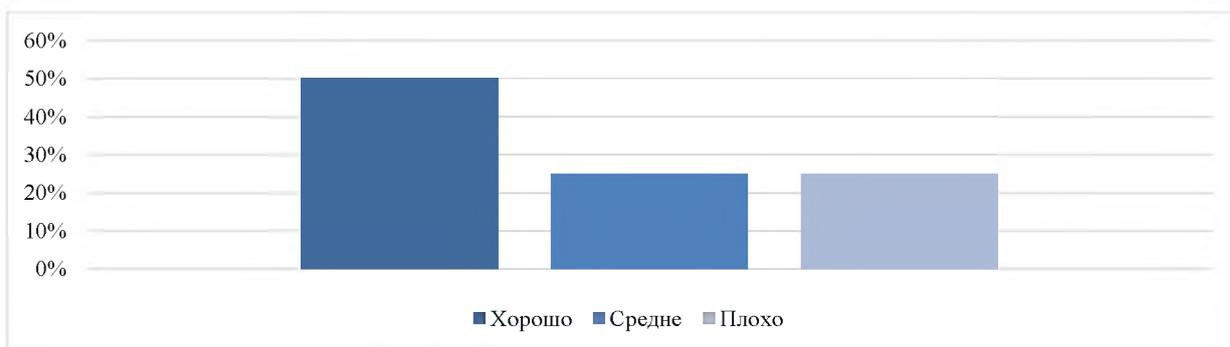


Рис. 3 – Анализ ответов респондентов

К сожалению, у 45% опрошенных товары прибывали в удовлетворительном состоянии, тем самым портились у клиентов впечатления о грузоперевозках, а у остальных (55%) опрошенных, таковых инцидентов не наблюдалось.

На вопрос «Вы когда-нибудь пользовались услугами рекламаций?» респонденты единогласно выбрали вариант – нет.

Многие граждане РК, не довольны логистической системой, а именно – 65%, 35% – отметили вариант, что их все устраивает.

По мнению 35% респондентов, самой главной проблемой, с которой сталкиваются логистические компании является низкие надежность обслуживания и готовность к выполнению заказов и запросов потребителей логистических услуг, 20% опрошенных

выбрали вариант – высокая себестоимость товаров и услуг, 15% – отсутствие маркетинговых стратегий функционирования транспортного комплекса, 20% граждан отметили, что наиболее существенной проблемой

являются – высокие тарифные ставки на отправку и только 10% отметили вариант – низкое качество логистического сервиса (Рисунок 4).

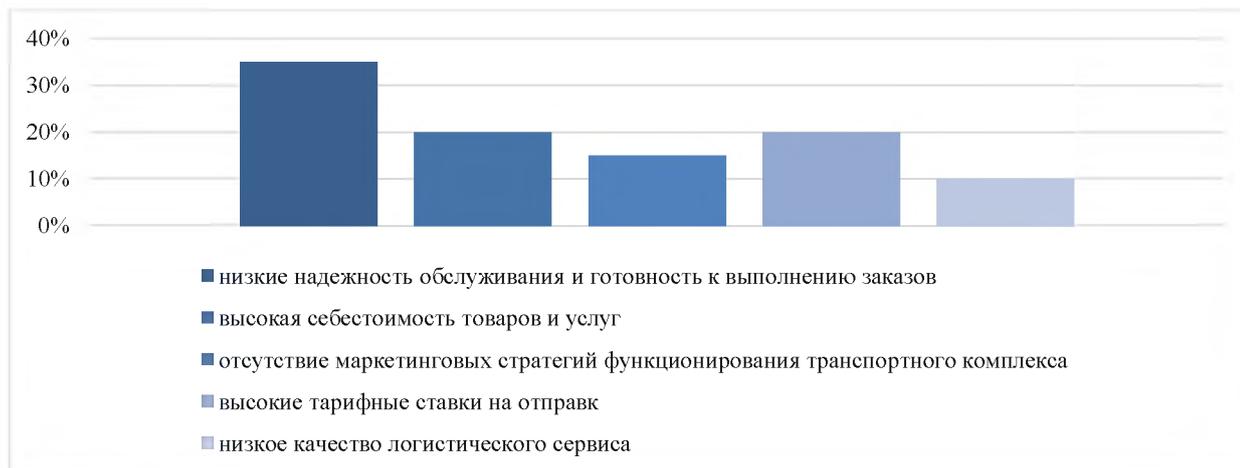


Рис. 4 – Анализ ответов респондентов

Индустрия грузовых авиаперевозок постоянно сталкивается с новыми проблемами. Некоторые из наиболее насущных проблем для грузовых авиаперевозок включают:

1 Рост электронной коммерции: рост электронной коммерции и влияние растущей конкуренции со стороны автомобильных и железнодорожных перевозчиков. С другой стороны, достижения в области технологий создали возможности для грузовых авиаперевозок. Например, дроны могут доставлять товары прямо к порогу клиентов, устраняя необходимость в грузовике для доставки или складе. Кроме того, достижения в области анализа данных могут помочь грузоотправителям оптимизировать свои процессы доставки и выявить потенциальные проблемы на раннем этапе. Рост электронной коммерции и более широкое использование мобильных устройств для совершения покупок привели к увеличению

количества посылок, доставляемых авиатранспортом [3].

Спад в международной торговле: спад в международной торговле и усиление регулирования отрасли грузовых перевозок.

2 Технологические изменения: сектор авиаперевозок также претерпевает технологические изменения, такие как достижения в контейнерных перевозках, автоматизация самолетов и передовые авиационные технологии. Эти изменения открывают новые возможности для компаний, которые могут успешно адаптировать свой бизнес.

3 Отрасль быстро растет: отрасль быстро растет, но не хватает квалифицированных рабочих, чтобы справиться с возросшим спросом.

4 Аэропорты VS Спрос: не хватает аэропортов для удовлетворения возросшего спроса на грузовые авиаперевозки. Эти проблемы, вероятно, продолжат создавать

серьезные проблемы для отрасли грузовых авиаперевозок в будущем.

5 Рост доставки посылок: рост доставки посылок и растущий спрос на услуги грузовых авиаперевозок. Для решения этих задач крупные авиакомпании и экспедиторы все чаще обращаются к инновационным технологиям. Например, компании по доставке посылок используют дроны для быстрой и эффективной доставки посылок. Кроме того, грузоотправители также используют контейнерные перевозки для перевозки крупных предметов по воздуху. Несмотря на эти проблемы, индустрия грузовых авиаперевозок по-прежнему быстро растет, и ожидается, что в будущем она будет расти еще больше.

6 Выбросы и расход топлив: Авиаперевозчики все чаще стремятся сократить выбросы и расход топлива, что приводит к переходу на более легкие самолеты.

7 Ценовые войны: Операторы грузовых авиаперевозок все чаще конкурируют за одно и то же место в самолете, что приводит к ценовым войнам и снижению маржи.

8 Пассажирские и грузовые авиалинии: введение новых пассажирских самолетов и грузовых авиалиний привело к усилению конкуренции за имеющиеся возможности, что привело к снижению фрахтовых ставок на внутренние и международные перевозки.

9 Использование дронов: Все более широкое использование дронов для доставки грузов ставит перед операторами грузовых авиаперевозок новые задачи в области безопасности и защиты.

10 Отсутствие инфраструктуры: Мировой рынок грузовых авиаперевозок в настоящее время страдает от недостатка инфраструктуры, что приводит к задержкам и увеличению затрат для грузоотправителей. Это привело к тому, что такие компании, как UPS и FedEx, инвестировали в свои соб-

ственные системы доставки, что привело к сокращению числа перевозчиков, работающих в отрасли.

11 Правила безопасности: Многие страны ввели строгие правила, чтобы повысить безопасность и обеспечить своевременную доставку товаров в пункт назначения. Это привело к увеличению затрат для перевозчиков, поскольку они должны соответствующим образом адаптировать свои операции авиакомпаний.

12 Онлайн-доставка: растущая популярность онлайн-покупок создает трудности для некоторых грузовых авиаперевозчиков, поскольку все больше и больше грузов отправляются через онлайн-каналы, а не через традиционные процедуры бронирования вручную.

13 Расходы на топливо: Авиакомпании также сталкиваются с растущими расходами на топливо, что увеличивает стоимость доставки товаров по воздуху. Чтобы компенсировать эти растущие расходы на доставку, авиакомпании стремятся увеличить пассажиропоток. Однако это оказывается трудным, поскольку потребители все чаще предпочитают покупать товары в Интернете на месте.

14 Изменение климата: Еще одной серьезной проблемой, стоящей перед отраслью, является изменение климата. По мере повышения глобальной температуры воздушные грузоперевозки будут становиться все более сложными и дорогими для воздушного транспорта. Это может оказать значительное влияние на экономику, поскольку больше всего пострадают предприятия, которые сильно зависят от авиаперевозок [4].

По мере выхода из пандемии COVID-19 цепочки поставок продолжают сталкиваться с проблемами. Многие поставщики изо всех сил пытаются удовлетворить спрос, вызванный кризисом COVID-19. В отрасли

авиаперевозок во время пандемии наблюдается огромный всплеск спроса на авиаперевозки. Авиационная промышленность и авиационная промышленность борются из-за высоких цен на топливо. Управление цепочками поставок находится под давлением из-за нарушения работы производственных линий и логистических сетей. Чтобы смягчить последствия пандемии, правительства по всему миру приняли различные меры для поддержки процесса восстановления. К ним относятся помощь авиакомпаниям, налоговые льготы для производителей и государственные субсидии для малого бизнеса. Однако нет никаких гарантий, что эти меры сработают, и еще неизвестно, как долго они продлятся [5].

Экологические проблемы становятся все более важными, поскольку мир все больше осознает ущерб, причиняемый загрязнением. В настоящее время компании начинают предпринимать шаги по уменьшению своего воздействия на окружающую среду и обеспечению устойчивого производства продукции. Например, многие компании переходят на возобновляемые источники энергии, пытаясь сократить выбросы углерода. Другие компании предпринимая шаги для обеспечения того, чтобы отходы перерабатывались или использовались повторно [6].

Задачи для эксплуатантов аэропортов и администрации аэропортов: для улучшения воздушного транспорта необходимо разработать новые технологии и улучшить инфраструктуру аэропортов. Важно, чтобы эти инициативы продолжались, чтобы будущее грузовых авиаперевозок было безопасным, эффективным и устойчивым. Кроме того, необходимо улучшить инфраструктуру аэропорта, чтобы грузы перевозились безопасно, эффективно и с минимальными затратами.

Индустрия грузовых авиаперевозок является чрезвычайно важной частью мировой экономики, ежедневно обрабатывая более миллиона тонн грузов. Это высококонкурентный и быстрорастущий сектор, перед которым стоят задачи и возможности, которые окажут серьезное влияние на его будущий рост. Авиакомпании всегда ищут способы сократить расходы и повысить эффективность, поэтому в последние годы в отрасли грузовых авиаперевозок наблюдается значительный рост. Перед отраслью грузовых авиаперевозок стоит множество проблем, но есть и много возможностей для предприятий, которые могут извлечь из них выгоду. Есть много возможностей для индустрии грузовых авиаперевозок. К числу наиболее перспективных направлений относятся:

– одной из проблем, стоящих перед отраслью, является увеличение числа самолетов, используемых для грузовых перевозок. Средняя авиакомпания теперь перевозит примерно в два раза больше пассажиров, чем всего несколько лет назад, и им необходимо найти способы перевозки всего этого груза. Это побудило авиакомпании инвестировать в новые и более крупные самолеты, которые лучше подходят для рынка грузовых авиаперевозок. Кроме того, новые технологии, такие как дроны и автоматизированные грузовики, сделали авиаперевозки еще более эффективными;

– еще одна область, в которой индустрия грузовых авиаперевозок может расти, – это дополнительные рейсы в районы с высоким спросом на грузоперевозки. Многие аэропорты по всему миру уже используют специальные грузовые маршруты, и ожидается, что эта тенденция сохранится. Эти маршруты позволяют грузу миновать перегруженные пассажирские терминалы и добираться до пункта назначения намного

быстрее, чем традиционные пассажирские перевозки;

– в индустрии грузовых авиаперевозок также есть много возможностей, потому что это чрезвычайно безопасный вид транспорта. Операторы воздушных судов могут всегда рассчитывать на надежные поставки, а это значит, что они могут больше сосредоточиться на обслуживании пассажиров, а не на логистике. Это привело к увеличению спроса на грузовые перевозки во всех отраслях, что сделало отрасль грузовых авиаперевозок одним из наиболее устойчивых секторов с точки зрения роста;

– одной из ключевых возможностей для индустрии грузовых авиаперевозок является рост электронной коммерции. Все больше и больше предприятий используют авиаперевозки для быстрой и дешевой доставки своей продукции клиентам, минуя традиционные каналы сбыта. Это создало возможности для новых поставщиков логистических услуг, которые могут помочь операторам управлять таким наплывом трафика [7].

Грузовые авиаперевозки являются важной частью мировой экономики, и индустрия грузовых авиаперевозок быстро растет. Перед отраслью грузовых авиаперевозок стоит множество проблем и возможностей, поэтому хорошей идеей будет создать собственную компанию по грузовым авиаперевозкам [8].

Обсуждения и результаты. Несмотря на все вышеперечисленные проблемы, отрасль авиагрузоперевозок по-прежнему быстро развивается. Авиакомпании исследуют вопрос о распределении расходов по сравнению с оценкой эффективности, что также позволяет использовать сектору грузовых авиаперевозок. Чтобы увеличить спрос на грузовые авиаперевозки, компания должна развивать инновационные технологии и на-

ходить новые возможности для перевозки грузов.

Отрасль грузовых авиаперевозок является одним из наиболее быстрорастущих секторов экономики со средним годовым темпом роста более 5,5%. Тем не менее, отрасль грузовых авиаперевозок также сталкивается со многими проблемами, включая увеличение стоимости авиаперевозок, нехватку квалифицированных пилотов и авиатехников, а также ужесточение правил. Если вы заинтересованы в работе в авторитетной грузовой компании, вы должны быть готовы к сложному и полезному опыту. Вам нужно будет хорошо разбираться в авиационных технологиях и процедурах, иметь отличные коммуникативные и организаторские навыки, а также уметь справляться со стрессом. Возможности, доступные в этой области, безграничны; одни компании ориентированы на глобальные перевозки, другие специализируются на конкретных видах перевозок.

Отрасль грузовых авиаперевозок испытывает повышенный спрос в результате роста мировой торговли. Это привело к разработке новых и инновационных способов перевозки грузов, в том числе по воздуху.

Увеличение спроса на грузовые авиаперевозки в результате расширения глобальной транспортной инфраструктуры. В результате расширения глобальной транспортной инфраструктуры в отрасли грузовых авиаперевозок наблюдается повышенный спрос. Это привело к тому, что компании инвестируют в новые технологии и расширяют свою деятельность. Кроме того, некоторые крупные авиакомпании начинают предлагать грузовые перевозки в качестве дополнительной услуги. В результате индустрия грузовых авиаперевозок готова к дальнейшему росту.

Индустрия грузовых авиаперевозок постоянно ищет новые способы повышения

эффективности и безопасности грузовых перевозок. Один из способов сделать это – разработать новые технологии для обработки авиагрузов и отслеживания грузов. Это может помочь обеспечить своевременную доставку грузов воздушным транспортом без каких-либо происшествий или задержек. Кроме того, это может упростить отслеживание местонахождения отдельных пакетов.

По мере того, как мир становится все более цифровым, предприятия ищут способы повысить эффективность и сократить расходы. Авиагрузоперевозки не являются исключением: благодаря достижениям в области технологий и новым методам доставки авиаперевозки становятся все более желательным вариантом. Одним из способов повышения эффективности является использование технологий для отслеживания поставок от получения до доставки. Эта информация может быть использована для оптимизации маршрутизации и минимизации задержек. Кроме того, использование электронного обмена данными (EDI) может ускорить процесс обмена информацией между перевозчиками и грузоотправителями [9].

Индустрия грузовых авиаперевозок постоянно ищет новые и инновационные способы упаковки и транспортировки грузов. Это особенно верно в свете различных проблем, с которыми в настоящее время сталкивается отрасль, таких как глобальная экономическая нестабильность и растущая зависимость от воздушного транспорта. Один из способов, которым индустрия грузовых авиаперевозок пытается решить эти проблемы, — это разработка новых упаковочных решений. Одним из примеров этого является использование многоразовых контейнеров вместо традиционных транспортных ящиков. Это не только уменьшает коли-

чество отходов, но и позволяет доставлять грузы быстрее и дешевле, чем если бы они перевозились в традиционных коробках. В то же время индустрия грузовых авиаперевозок также должна быть осторожна, чтобы не слишком полагаться на новые технологии. Если что-то пойдет не так с доставкой, например, тогда это может быть трудно исправить без доступа к сложному оборудованию или запасным частям. Следовательно, индустрия грузовых авиаперевозок должна продолжать разрабатывать надежные протоколы безопасности, чтобы гарантировать, что грузы будут доставлены в целостности и сохранности [10].

Создать новые способы авиаперевозки грузов: индустрия грузовых авиаперевозок всегда ищет новые и инновационные способы перемещения товаров по всему миру. Перед отраслью стоит множество проблем и возможностей, но некоторые из наиболее насущных проблем включают растущий спрос со стороны мировой экономики, улучшение инфраструктуры и стандартов безопасности, а также расширение доли рынка среди традиционных перевозчиков. Одним из способов решения этих проблем является разработка новых способов транспортировки. Такие технологии, как дроны, могут помочь уменьшить заторы на основных воздушных трассах. Кроме того, разработка новых способов доставки, чтобы обеспечить более экономичный вариант для небольших предприятий или тех, кто находится в отдаленных районах. Разработка других инновационных методов доставки, таких как автономные грузовики, чтобы сделать доставку быстрее и дешевле. Все чаще используется программное обеспечение для управления отгрузками; и работа с другими видами транспорта, таких как железнодорожный или морской, для повышения эффективности. Несмотря на множество проблем, с ко-

торыми сталкивается отрасль грузовых авиаперевозок, существует также множество возможностей для инноваций, которые могут помочь поддерживать рост в долгосрочной перспективе.

Внедрение программ ACC3, RA3 2 и KC3 3, несомненно, повысило безопасность цепочки поставок в сообществе авиаперевозок, но также добавило сложности, затрат и привело к дублированию усилий.

Национальные органы применяют разные подходы к реализации программы ACC3: некоторые государства-члены сами проводят валидацию, в то время как другие возлагают бремя и расходы на авиаперевозчика. Кроме того, некоторые из них дают операторам время на то, чтобы отреагировать на результаты, в то время как другие немедленно принимают меры [10].

Программа также вызвала проблемы с доступом к местам нахождения в третьих странах, где авиакомпании и обработчики пытались провести проверки, но им было отказано в доступе в аэропорты, в результате чего авиакомпаниям приходилось объяснять соответствующим властям, почему проверки не были проведены, и ставилась под угрозу способность авиакомпаний проводить проверки. свои собственные программы обеспечения качества как с точки зрения безопасности, так и с точки зрения безопасности.

Нынешняя глобальная пандемия COVID-19 еще больше подчеркнула необходимость того, чтобы отрасль грузовых авиаперевозок была гибкой, быстро реагировала на обслуживание рынков за пределами своих обычных сетей, снижая затраты и повышая эффективность.

В настоящее время ЕС реализует новую программу таможенной безопасности до прибытия товаров для импорта товаров, подкрепленную крупномасштабной систе-

мой предварительной информации о грузах до загрузки (PLACI), которая называется Система контроля импорта 2 (ICS2). Это основной результат Таможенного кодекса Союза.

Целью новой системы ICS2 является использование проверки товаров на основе анализа рисков для раннего выявления потенциальных угроз безопасности (сценарий «бомба в коробке») для рейсов, направляющихся в ЕС, и граждан ЕС, тем самым помогая властям ЕС вмешиваться на раннем этапе цепочки поставок до того, как целевые товары будут загружены на самолет, направляющийся в ЕС. Таким образом, ЕС присоединяется к нескольким странам, включая Соединенные Штаты, которые уже внедрили свою систему ACAS PLACI в 2019 году, а также Канаду и Великобританию, которые соответственно планируют внедрить свои собственные системы PACT и PreDICT PLACI в ближайшем будущем [11].

Информация об отдельных поставках будет подаваться в ICS2 посредством электронных сообщений в форме сводных деклараций о ввозе (ENS) или ее подмножеств и проверяться до того, как посылки можно будет загрузить на самолет, который доставит их в ЕС. Почтовые операторы авиапочты и экспресс-перевозчики должны будут соблюдать ICS2 Release 1, начиная с марта 2021 года; на грузовые авиаперевозки повлияет последующая версия 2 в марте 2023 года [12].

Множественная подача PLACI: ответственность, уведомления о направлении: Множественная подача является основной особенностью ICS2, что означает, что разные участники цепочки поставок могут подавать данные для сводной декларации о въезде. Для участника цепочки поставок подача ICS2 может быть как обязательной, так и необязательной в зависимости от пе-

ревозимых товаров, например, экспедитор является владельцем данных внутренней накладной и может сообщать эти данные ENS непосредственно в систему ICS2 вместо того, чтобы это делал транспортная авиакомпания; однако, независимо от этого, авиакомпания должна сообщать свой собственный минимальный набор данных авиатранспортной накладной для ENS.

К сожалению, при многократной подаче документов от лица, подающего заявку PLACI, не требуется информировать авиакомпанию, а это означает, что авиакомпания не имеет прозрачности и не знает, должны ли данные накладной дома включаться в ее собственную декларацию ENS для ICS2. Этот аспект обязательства между авиакомпанией и другим заявителем перед ICS2 в сценарии с несколькими заявителями остается неуточненным, поэтому в следующих руководствах ЕС ICS2 следует доработать множественную регистрацию, чтобы предоставить больше деталей процесса, определить ответственных сторон и определить свои обязательства во избежание недоразумений и ошибок. Действительно, авиационная отрасль сталкивается с проблемами в других системах PLACI, которые она не желает воспроизвести в проекте EU ICS2. Четкие процессы, поддерживаемые регулирующими органами, могут иметь большое значение для предотвращения таких осложнений.

Множественная подача также ставит вопрос о том, как авиакомпания должна быть уведомлена другим участником регистрации ICS2 о результатах их проверки анализа рисков, выполненной последним. Авиакомпания должна знать, получила ли партия «Оценка завершена» от ICS2 и может быть загружена на самолет, или же партия получила «Направление» от ICS2 и ее не следует загружать в самолет. Будущие руководства

по ICS2 должны включать рекомендуемые стандартные процессы для уведомлений между несколькими подателями и ICS2, чтобы избежать недопонимания между ними, а также с национальными органами и, следовательно, оптимизировать процесс ICS2 [13].

Принципы PLACI были согласованы ВТАМО, ИКАО, ИАТА, а также национальными таможенными органами и определены в рамках ВТАМО SAFE Framework, устанавливая минимум 7+1 элементов данных, необходимых для проверки анализа рисков властями, и поддерживая множественную регистрацию. Несмотря на эти глобальные стандарты, авиакомпании сталкиваются с различными требованиями к данным и форматам, которые необходимо вводить в разные системы PLACI.

Поэтому Европейская комиссия должна поддерживать использование стандартных ответов систем PLACI. Наличие множества различных процессов реагирования в каждой стране – это бремя, которое будет только увеличиваться для авиакомпаний, поскольку в будущем будет развернуто больше протоколов программ PLACI. Четкие стандарты, согласованные и рекомендованные различными национальными органами [13].

Выводы. Разрешение на свободную конкуренцию или «открытое небо» для грузовых авиаперевозок может быть важным, но недостаточным, если большая часть грузов перевозится небольшими партиями на пассажирских самолетах. Либерализация пассажирских перевозок с целью включения пятой свобод оказалась более сложной задачей, особенно в странах с национальным перевозчиком и ограниченным пассажиропотоком. Также важно расширить роль консолидаторов, особенно крупных интеграторов, таких как UPS, и международных экспедиторов, специализирующихся на авиапе-

ревозках, таких как Kelly Logistics, а также местных экспедиторов с международными связями.

Ожидается, что в краткосрочной перспективе более высокие цены на топливо приведут к замедлению роста грузовых авиаперевозок или даже к возможному спаду. В долгосрочной перспективе объем перевозок должен продолжать расти, но авиаперевозки будут все больше интегрироваться в мультимодальные цепочки поставок, обеспечивающие лучший баланс между затратами и временем.

Авиаперевозки также откроют новые рынки, предоставляя быстрые и надежные услуги по первоначальной доставке продукции. Авиаперевозки будут и впредь поддерживать производственную деятельность, особенно обмен образцами и доставку важнейших запасных частей и дорогостоящих

материалов. Наконец, возрастет значение авиаперевозок для поддержки обратной логистики, включая ремонт и гарантийное обслуживание электроники и других потребительских товаров высокого класса.

Тем не менее, ожидается, что авиагрузоперевозки будут сокращаться в качестве механизма минимизации товарно-материальных запасов и поддержки производства «точно в срок». Для этих видов деятельности более высокая стоимость транспорта компенсирует преимущества минимизации запасов в цепочке поставок. Хотя для потенциальных экспортеров важно иметь доступ к услугам авиаперевозок, они также должны управлять своими цепочками поставок, чтобы обеспечить конкурентоспособный баланс стоимости, скорости и надежности поставок.

Литература

1. Абильтпатта Е., Каирова Ш.Г. Проблемы развития авиатранспортной системы в Республике Казахстан (на примере авиакомпании «air Astana») <https://cyberleninka.ru/article/n/problemy-gazvitiya-aviatransportnoy-sistemy-v-respublike-kazahstan-na-primere-aviakompanii-air-astana> – дата обращения 09.09.2022 г.
2. Григорьев М. Н. Коммерческая логистика: теория и практика : учебник для вузов / М. Н. Григорьев, В. В. Ткач, С. А. Уваров. – 3-е изд., испр. и доп. – Москва : Издательство Юрайт, 2022. – 507 с.
3. Аникин Б. А. Логистика производства: теория и практика : учебник и практикум для вузов; ответственный редактор Б. А. Аникин. – Москва : Издательство Юрайт, 2021. – 454 с.
4. Global economy on firmer ground, but with divergent recoveries amid high uncertainty. World Economic Outlook. [Electronic resource] – URL: <https://www.imf.org/en/Publications/WE0/Issues/2021/03/23> – дата обращения 11-15.09.2022 г.
5. Канке А. А. Логистика : учебное пособие. – 2-е изд., испр. и доп. – Москва : ФОРУМ : ИНФРА-М, 2022. – 384 с.
6. Гязова М.М. Теория и практика исследования и прогнозирования развития рынка грузовых авиационных перевозок /М.М. Гязова, М.В. Силуянова// СТИН. –2020. – №. 3 – С. 5-8.
7. Долгосрочные аэрокосмические прогнозы Федерального авиационного управления США на 2015, 2020 и 2025 финансовые годы [Электронный ресурс].-URL: <http://www.aero.data.faa.gov> – дата обращения 24.09.2022 г.

8. Проблемы и перспективы развития грузовых авиаперевозок [Электронный ресурс]. – URL: https://spravochnick.ru/logistika/problemy_i_perspektivy – дата обращения 24.09.2022 г.
9. ICAO Air Transport Reporting Form A and A-S plus ICAO estimates. [Electronic resource] – URL: <https://www.icao.int/annual-report-2019/Documents> – дата обращения 01.10.2022 г.
10. Trends that are reshaping the future of air freight [Electronic resource] – URL: <https://ajot-com.translate.goog/news/trends-that-are-reshaping-the-future-of-air-freight> – дата обращения – 01.10.2022 г.
11. Nascimento Pinto. How these trends are shaping up the future of logistics. [Electronic resource] – URL: www.stattimes.com – дата обращения – 01.10.2022 г.
12. Challenges and opportunities facing the air cargo industry [Electronic resource] – URL: <https://www-the-cargoblog-com.translate.goog/challenges-and-opportunities-facing-the-air-cargo-industry> – дата обращения -15.10.2022 г.
13. Siluyanova M.V., Gyazova M.M. Condition-Based Economic Assessment of Airplane Engines // Russian Engineering Research – Vol. 40, № 8. 2020.– p. 663-665.

References

1. Abil'patta E., Kairova SH.G. Problemy razvitiya aviatransportnoj sistemy v Respublike Kazahstan (na primere aviakompanii "air Astana") [Elektronnyj resurs]. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/problemy-razvitiya-aviatransportnoj-sistemy-v-respublike-kazahstan-na-primere-aviakompanii-air-astana> – date of application – 09.09.2022
2. Grigor'ev M. N. Kommercheskaya logistika: teoriya i praktika : uchebnik dlya vuzov. – 3-e izd., ispr. i dop. – Moskva : Izdatel'stvo YUrajt, 2022. – 507 s.
3. Anikin B. A. Logistika proizvodstva: teoriya i praktika : uchebnik i praktikum dlya vuzov; otvetstvennyj redaktor B. A. Anikin. – Moskva : Izdatel'stvo YUrajt, 2021. – 454 s.
4. Global economy on firmer ground, but with divergent recoveries amid high uncertainty. World Economic Outlook. [Electronic resource] – URL: <https://www.imf.org/en/Publications/WE0/Issues/2021/03/23> – date of application 11-15.09.2022
5. Kanke A. A. Logistika : uchebnoe posobie. – 2-e izd., ispr. i dop. – Moskva : FORUM : INFRA-M, 2022. – 384 s.
6. Gyazova M.M. Teoriya i praktika issledovaniya i prognozirovaniya razvitiya rynka gruzovyh aviacionnyh perevozok // STIN. –2020. – №. 3 – S. 5-8.
7. Dolgosrochnye aerokosmicheskie prognozy Federal'nogo aviacionnogo upravleniya SSHA na 2015, 2020 i 2025 finansovye gody [Elektronnyj resurs]. URL: <http://www.apo.data.faa.gov> – date of application –24.09.2022
8. Problemy i perspektivy razvitiya gruzovyh aviaperevozok [Elektronnyj resurs]. – URL: https://spravochnick.ru/logistika/problemy_i_perspektivy – date of application – 24.09.2022
9. ICAO Air Transport Reporting Form A and A-S plus ICAO estimates. [Electronic resource] – URL: <https://www.icao.int/annual-report-2019/Documents> – date of application – 01.10.2022
10. Trends that are reshaping the future of air freight [Electronic resource] – URL: <https://ajot-com.translate.goog/news/trends-that-are-reshaping-the-future-of-air-freight>
11. Nascimento Pinto. How these trends are shaping up the future of logistics. [Electronic resource] – URL: www.stattimes.com – date of application 01.10.2022.

12. Challenges and opportunities facing the air cargo industry [Electronic resource] – URL: <https://www-the-cargoblog-com.translate.google.com/challenges-and-opportunities-facing-the-air-cargo-industry> – date of application 15.10.2022.

13. Siluyanov M.V., Gyazova M.M. Condition-Based Economic Assessment of Airplane Engines // Russian Engineering Research – Vol. 40, № 8. 2020. – p. 663-665.

Приложение 1

Здравствуйтесь, потратьте, пожалуйста, несколько минут своего времени на заполнение следующей анкеты.

Укажите пожалуйста Ваш возраст _____, Пол _____

1. Как часто Вы пользуетесь услугами логистической компании?

- А) Несколько раз в месяц
- Б) Один раз в месяц
- В) Один раз в три месяца
- Г) Один раз в полгода
- Д) Один раз в год

2. Каким образом Вы заказывали услуги в логистической компании?

- А) Лично
- Б) По телефону
- В) По электронной почте
- Г) Посредством сайта транспортной / курьерской компании

3. Довольны ли Вы системой заказов логистической компании?

- А) Да, доволен
- Б) Нет, не доволен
- В) Не знаю

4. Какой вид перевозки Вы выбрали?

- А) Посылка
- Б) Бандероль
- В) Чрезмерное отправление

5. Вам кажется цена данного вида перевозки приемлемой?

- А) Да
- Б) Нет

7. Как Вы оцениваете систему отслеживания отправок?

- А) Хорошо

- Б) Средне
- В) Плохо

9. Товар прибыл в полном составе и хорошем состоянии?

- А) Да
- Б) Нет

10. Вы когда-нибудь пользовались услугами рекламаций?

- А) Нет
- Б) Да

11. Оцените, пожалуйста, насколько Вы довольны логистикой в Казахстане?

- А) Доволен
- Б) Не доволен

12 По Вашему мнению, с какими проблемами сталкиваются логистические компании в РК?

- А) Высокая себестоимость товаров и услуг.
- Б) Низкие надежность обслуживания и готовность к выполнению заказов и запросов потребителей логистических услуг.
- В) Отсутствие маркетинговых стратегий функционирования транспортного комплекса.
- Г) Высокие тарифные ставки на отправку
- Д) Низкое качество логистического сервиса

Благодарю, за уделенное время!

Сведения об авторе:

Абдрашева Аида Аманкоскызы – магистрант 2-го курса, НАО «Евразийский Национальный Университет имени Л.Н. Гумилева», г.Астана, Казахстан, aida.abdrasheva@gmail.com

About the author:

Abdrasheva Aida Amankoskyzy – 2nd year master degree student in L.N. Gumilyov Eurasian National University, Astana, Kazakhstan, aida.abdrasheva@gmail.com