

DOI 10.53364/24138614_2023_29_2_44
UDC 004:656.7.025

¹Сосунова Д. Ю*, ¹Алекперова Г.Д., ¹Керимов Б. А.
¹Национальная Авиационная Академия, г.Баку, Азербайджан.

*E-mail: dana0912011@mail.ru

ЦИФРОВАЯ ТРАНСФОРМАЦИЯ – ЗАЛОГ РАЗВИТИЯ ГРУЗОВЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК

ЦИФРЛЫҚ ТРАНСФОРМАЦИЯ – ЖҮК АВИАТАСЫМАЛДАРЫН ДАМУЫДУҢ КЕПІЛІ

DIGITAL TRANSFORMATION IS THE KEY TO THE DEVELOPMENT OF AIR CARGO TRANSPORTATION

Аннотация. В статье детально рассмотрены все возможности, предоставляемые коридором для стран региона, которая показывает, что реализация этого коридора приведет к расширению региональных транспортных сетей и будут стимулировать взаимные экономические связи между странами региона.

Ключевые слова: международный транспортный коридор, транспортный коридор, ТРАСЕКА, «Север – Юг», развитие, Зангезурский коридор.

Аңдатпа. Мақалада дәліздің аймақ елдері үшін беретін барлық мүмкіндіктері егжей-тегжейлі қарастырылған, бұл дәлізді жүзеге асыру өңірлік көлік желілерінің кеңеюіне әкелетінін және аймақ елдері арасындағы өзара экономикалық байланыстарды ынталандыратынын көрсетеді.

Түйін сөздер: халықаралық көлік дәлізі, көлік дәлізі, ТРАСЕКА, Солтүстік-Оңтүстік, даму, Зәңгезүр дәлізі.

Abstract. The article examines in detail all the opportunities provided by the corridor for the countries of the region, which shows that the implementation of this corridor will lead to the expansion of regional transport networks and will stimulate mutual economic ties between the countries of the region.

Keywords: international transport corridor, transport corridor, TRACECA, North-South, development, Zangezur corridor.

XXI век невозможно представить без цифровизации, мы используем технологии нового поколения повсюду: как в быту, так и на производстве. Исходя из этого, можно сделать вывод, что цифровая трансформация неизбежна для всех отраслей – будь то экономика или транспорт.

Цифровая трансформация представляет собой процесс, который компании применяют для внедрения высоких технологий во все сферы бизнеса, коренным образом меняя способы предоставления ценности для клиентов. Организации внедряют инновационные digital-технологии для осуществления культурных и операционных изменений, которые позволяют лучше адаптироваться к меняющимся требованиям клиентов.

В настоящее время инновационные проекты обширно применяются и в мировой гражданской авиации. Так, в сфере пассажирских авиаперевозок уже используются разные современные технологии, такие как: биометрическая система распознавания, системы онлайн-

регистрации и бронирования и др. При этом необходимо отметить, что на сегодняшний день внедрение digital-технологий в грузовых перевозках все еще идет в замедленном темпе, так как компании продолжают отдавать предпочтение проверенным существующим методам. Основным препятствием для их внедрения выступают финансовые вложения. Однако время диктует свои правила, и стремительно увеличивающийся грузооборот в воздушном сообщении вносит свои коррективы.

Так, например, всемирные аналитики Boeing в исследовании World air cargo forecast 2020-2039 делают прогноз, что мировой объем грузовых авиаперевозок будет расти на 4% в год в течение ближайших 18 лет, то есть с 264 млрд тонно-километров (т/км) в 2019-м увеличатся до 578 млрд т/км в 2039-м. Следовательно, digital-трансформация – это будущее авиации [4].

Первые шаги в этом направлении стали приниматься еще во время пандемии, которая благотворно повлияла на грузоперевозки в воздушном секторе, так как они непрерывно продолжали свою работу. По результатам полутора лет оказалось, что с последствиями коронавируса успешнее и быстрее других справлялись авиаперевозчики, внедряющие цифровизацию. К числу таких авиакомпаний относилась ZetAvia, выполняющая чартерные рейсы в страны Ближнего Востока, Европу и Африку на грузовых самолетах [5].

Сегодня мировые гиганты также не отстают в этой тенденции, наоборот, занимают лидирующие позиции. Так, почти все digital-тренды внедряются именно ими, чему свидетельствует статистика, собранная инновационным центром Lufthansa (рисунок 1) [2].

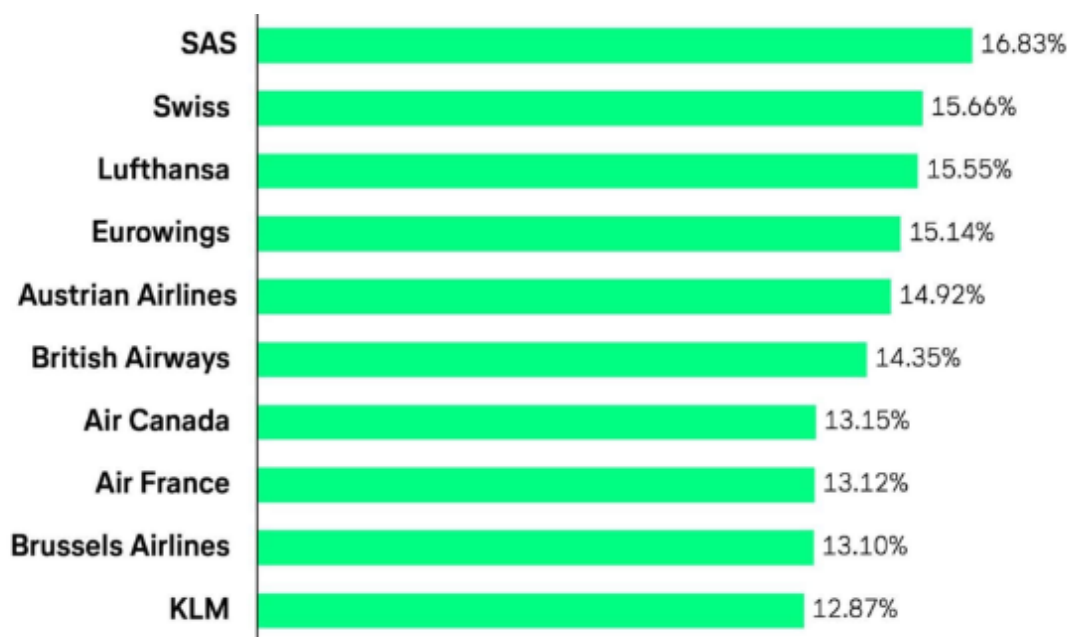


Рисунок 1. Авиакомпании-лидеры в области цифровой трансформации.

В свою очередь, даже небольшие шаги в сторону цифровой трансформации могут значительно сэкономить время и деньги для авиакомпаний. Основным направлением в этом может выступить полный переход на е-документацию. В настоящее время такой проект притворяет в жизнь Международная Ассоциация Воздушного Транспорта – IATA. Цифровизация грузовых документов является частью программы «Упрощение бизнеса», которая нацелена на повышение эффективности грузовых авиаперевозок за счет создания единого информационного пространства и сокращения бумажного документооборота, что поможет снизить или полностью исключить ошибки, возникающие из-за человеческого фактора. Digital-инновации позволят авиатранспортному сектору отказаться от давно

сложившейся практики использования печатных документов в рамках процесса упрощения формальностей при перевозке грузов на глобальном уровне, что будет способствовать созданию бесконтактной среды перевозок и более устойчивой системы международной торговли. Эти последние достижения станут заменой использовавшимся ранее печатных авиагрузовых накладных (AWB), деклараций об опасных грузах (DGD) и деклараций о безопасности грузовой отправки (CSD). [1]

Не смотря на принятие этого проекта, сегодня авиационная отрасль по-прежнему в значительной степени основана на бумажных документах. В зависимости от вида, большинство грузов может перевозиться на основании около 30 документов. Так, примерный вес таких документов, оформляемых при перевозке груза, составляет 20 кг. Помимо возможных ошибок, потерь, данный фактор носит и экономический характер. Проведя небольшие расчеты, можно прийти к выводу, что переход на е-документы значительно сократит расходы авиакомпаниям:

Как известно, основным документом, используемым при авиаперевозках грузов, является авианакладная (AWB). «Домашняя авианакладная» (HAWB) и «Мастер авианакладная» (MAWB) оформляются для перевозки грузов разных классов в одном направлении. Следует отметить, что авиакомпании тратят 5-7 долларов США на выпуск данного документа в бумажном формате. Хранение их в архивах также требует определенных затрат.

Чтобы объяснить сказанное выше, давайте рассмотрим экономическую эффективность рейса Silk Way West Airlines Баку (GYD) - Тяньзинь (TNS). Перевозка 10 тонн груза осуществляется самолетом Boeing 747. Подсчитаем финансовые потери на данном рейсе.

Предположим, что при данной перевозке использовались 1 MAWB и 1 HAWB. Учитывая, что цена каждой составляет 7 и 5 долларов США соответственно, то затраты на выпуск документов составят 12 долларов США. По статистике же ICAO за 2018 год объем грузоперевозок в мире составил 58 млн тонн [3], из этого следует то, что сумма, потраченная на бумажные документы, будет равна 69.600.000 долларам (если 12\$ в 10 тоннах, то: $58.000.000 : 10 = 5.800.000$, $5.800.000 \times 12\$ = 69.600.000\$$).

Получается, что, в среднем, на выпуск авианакладных авиакомпании теряют лишние 70 миллионов долларов. Исходя из этого, делается вывод, что цифровая трансформация просто необходима – не только с точки зрения эргономии, но и с точки зрения экономики.

Поэтому с помощью перехода к электронной документации, одному из видов digital-технологий, будет возможно повышение эффективности и «прозрачности» перевозочного процесса. Также такой подход станет существенным фактором обеспечения конкурентоспособности и рыночной привлекательности воздушных грузоперевозок.

Перечень использованной литературы

1. Последние цифровые инновации в области грузовых авиаперевозок, ИКАО
2. Инновационный центр Lufthansa, фунтов стерлингов
3. icao.int
4. Мировой грузооборот авиаперевозок может увеличиться более чем вдвое (logirus.ru)
5. Цифровизация приобрела первостепенное значение в отрасли грузовых авиаперевозок — Олег Сергеев из vc.ru.

References

1. Latest digital innovations in freight air transportation, ICAO
2. Lufthansa Innovation Hub, Quid
3. icao.int
4. Global air cargo turnover may more than double (logirus.ru)
5. Digitalization has become of paramount importance in the air cargo industry — Oleg Sergeev at vc.ru.