Старые коммуникации, такие как водопровод, канализация, электрические сети работают неэффективно, при этом затрачивается большое количество энергии, которую в последующем оплачивают потребители. Также одна из проблем в том, что граждане потребляют с каждым годом большое количество электроэнергии, которые превосходят заложенный потенциал мощности сетей. Большая нагрузка приводит к сбоям в процессе эксплуатации и отключениям. В связи с этим, среди населения, происходят недовольства качеством предоставляемых услуг. Что в дальнейшем приводит к задолженностям по оплате за коммунальные услуги. Отсюда следует, что коммунальная инфраструктура нуждается в скорейшей модернизации.

Таким образом основной причиной возникновения задолженностей собственников жилых домов по платежам является неудовлетворенность качеством предоставляемых услуг. Взаимодействие с управляющей компанией по вопросам оплаты за коммунальные услуги носит формальный характер, и часто строится на попытке обеих сторон отстоять собственные интересы, неготовность доверять противоположной стороне, в условиях существования серьезных рисков, которые несут как собственники жилых помещений так и управляющая компания. [4] Потребители остаются недовольными качеством предоставляемых услуг, что в последующем ведет в дебиторской задолженности. Отсюда следует, что необходимо выстраивать принципиально иные формы коммуникаций в процессе предоставления коммунальных услуг, повышающих уровень ответственности и доверия между всем субъектами жилищно-коммунальной системы.

1. Постановление Правительства РФ от 06.05.2011 N 354 (ред. от 09.09.2017) "О предоставлении коммунальных услуг собственникам и пользователям помещений в многоквартирных домах и жилых домов" [Электронный ресурс]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_114247/
2. Правила предоставления коммунальных услуг собственникам и пользователям помещений в многоквартирных домах и жилых домов. - М.: Проспект, 2015. – 238 с.
3. Здания жилые многоквартирные. Свод правил. - М.: Проспект, 2016. – 834 с.
4. Карлина А.А. Реализация инициатив населения, как особый вид услуг муниципальных органов власти // Вестник Университета (Государственный университет управления) 2009. № 32 С. 164-167.
5. Юдина Е.В. Проблемы создания товариществ собственников жилья: юридические аспекты // Проблемы в российском законодательстве. - 2014. - № 2. - С. 97 - 99.

Челмакин Д.О.

Авиационная логистика в РФ

Государственный Университет Управления

doi: 10.18411/lj-25-12-2017-32

ids: 000001:lj-25-12-2017-32

Аннотация

В своей статье автор рассмотрел тенденции и особенности развития авиационной логистики в Российской Федерации.

Ключевые слова: авиация; авиационная логистика; логистика.

Россия - самая большая страна на этой планете. Соответственно на таком огромном просторе нужна хорошо и обильно развитая логистика, адаптированная к международной логистике [1,2], в соответствие с миссией, целями, задачами, функциями, интегральной логикой, принципами и методами, технологиями и операциями [4]. Многие ситуации доставки грузов осложнены тем, что до конкретных мест практически невозможно добраться автотранспортом или нет железнодорожного сообщения. А что остаётся в таких ситуациях? Авиация как тяжёлая транспортная, так и легкая, и сверхлёгкая. Авиационная логистика является самым быстрым способом перевозки

грузов на большие расстояния, поэтому необходимо осуществлять логистический консалтинг [5] и выбирать оптимальные варианты.

Грузовая авиация является новейшим и наименее востребованным видом транспорта. Главным преимуществом является скорость доставки. Там, где другим транспортным средствам нужны дни и недели, самолету достаточно нескольких часов. Перевозка самолетом – самый дорогостоящий и наиболее безопасный способ транспортировки. Главным достоинством авиаперевозок можно назвать скорость. И, как ни странно, грузовые авиаперевозки завоевывают все большую популярность. Если вам необходимо осуществить, например, доставку из США груза, требующего соблюдения температурного режима и следующего в Россию, то использование авиационного транспорта является наилучшим решением. Чаще всего международные грузовые авиаперевозки используются в тех случаях, когда сроки доставки являются самым важным критерием. Существуют группы товаров, для которых такой способ транспортировки является наиболее самым целесообразным, например, скоропортящиеся, дорогостоящие товары, фармацевтическая продукция и многие другие.

Воздушный транспорт отличается меньшей величиной постоянных издержек по сравнению с железными дорогами, водным транспортом или трубопроводами. Только у автотранспорта постоянные издержки ниже. Государство обычно финансирует строительство, оборудование и техническое обслуживание взлетно-посадочных полос и аэропортов, а финансирование складских мощностей и погрузочно-разгрузочных терминалов берут на себя местные муниципалитеты. Постоянные издержки воздушного транспорта сводятся лишь к затратам на покупку самолетов и, при необходимости, специализированного оборудования грузовой переработки и контейнеров. С другой стороны, в воздушном транспорте весьма велики переменные издержки, которые состоят из расходов на керосин, техническое обслуживание самолетов и оплату труда летного и наземного персонала. Несмотря на то, что тарифы на авиаперевозки намного выше, они могут значительно уменьшить затраты по следующим пунктам:

1. Страхование. Страховые премии обычно вдвое меньше, чем для морской транспортировки, к примеру, 0,3% от стоимости груза по сравнению с 0,7%.

2. Таможенные пошлины могут взиматься с веса брутто, который, как правило, меньше для воздушных отправок (затрачивается меньше упаковочных материалов), чем для морских.

3. Упаковка намного легче, проще и дешевле для воздушной транспортировки.

4. Складские расходы. Во многих случаях авиаперевозки могут значительно снизить и даже исключить необходимость складского хранения, без которого не обойтись в случае с морской транспортировкой. В складские расходы входит не только аренда склада на любом из концов перевозки, но и связанные с этим налоговые и страховые расходы, а также расходы в связи с тем, что товар может устареть во время хранения на складе. Данный элемент затрат может иметь решающее значение при принятии решения в пользу авиаперевозок.

5. Финансовые расходы. Если обязательство покупателя осуществить оплату возникает при доставке товара в помещения покупателя, при перевозке товара по воздуху продавец получит платёж намного быстрее.

Даже тогда, когда стоимость морской транспортировки ниже, по соображениям конкуренции продавец может выбрать использование авиатранспорта. Таким образом, продавец-экспортёр запчастей может прийти к выводу, что пока его скорость доставки не будет такой же как у местных продавцов он не сможет конкурировать с ними, а добиться такой же скорости можно только используя авиатранспорт.

Авиаперевозка является одним из главных звеньев логистической цепи. Всеми тонкостями и проблемами авиаперевозки занимается авиакомпания, предоставляющая данную услугу. Как и в других отраслях логистики, авиакомпании требуется

минимизировать затраты на доставку груза, для получения максимальной прибыли, при этом не потеряв качество и скорость доставления грузов в назначенное место к конкретному покупателю. Способ доставки грузов самолётом является, как правило, более дорогостоящим, в отличие от доставки автомобильным, железнодорожным или морским транспортом, но преимуществами данного вида транспортировки будут такие аспекты как скорость и надёжность сохранности грузов. Возможно, конечно, использование морского транспорта, но время, затраченное на доставку, будет несоизмеримо потенциальной прибыли после реализации доставленного груза. Таким образом получается, что в некоторых отдельных, но весьма нередких случаях, авиаперевозки остаются единственным возможным путём транспортировки в логистической цепи поставок.

Основными преимуществами авиаперевозок являются:

1. Скорость. Если расстояния перевозки очень большие, то самолёты – лучшее решение. Здесь рассматривается как скорость преодоления самого расстояния из пункта отправки до пункта получения, так и скорость получения груза: это может осуществиться в день отправки.

2. Расстояние. Благодаря авиаперевозкам удаётся перемещать грузы на большие расстояния, ведь сделать это по суше или по воде иногда бывает либо слишком долго, либо вообще невозможно.

3. Надёжность. При перевозках по небу вероятность повреждения груза сводится к минимуму. Это преимущество достигается, благодаря самой специфике авиатранспорта и его надёжностью. Во-вторых, когда нужно перевезти живые или скоропортящиеся товары, временной показатель имеет очень большое значение в качестве фактора уверенности в том, что груз будет доставлен к покупателю в нужном состоянии. Повышенная надёжность обеспечивается также системой непрерывного мониторинга, позволяющей проверить геологическое нахождение и состояние груза вне зависимости от его текущего положения.

Исходя из выше обозначенных преимуществ, всё больше компаний, как частных, так и государственных, прибегают к авиаперевозкам. И всё же, в сфере грузовых авиаперевозок есть существенные проблемы. Обобщив, можно классифицировать их по четырём направлениям.

1. Таможня. Если не из-за специфики грузов, то из-за продолжительности процедуры оформления всех документов, накладных и таможенных ведомостей.

2. Специфика товаров и грузов. Здесь учитываются различные факторы, такие как вес, габариты груза, таможенные отношения между страной-покупателем и страной-продавцом, необходимое декларирование некоторых товаров и так далее.

3. Организация всей логистической системы. Очень важно правильно рассчитать маршрут, оптимизировать затраты и учесть все сложности, которые могут возникнуть в связи с перевозкой грузов. Все эти аспекты сложно контролировать без должной детализации и проработки всей логистической схемы специалистами, работающими в штате фирм или привлечённых в качестве наёмных консультантов.

4. Высокая стоимость. Транспортировка грузов воздушным транспортом осуществляется при максимальной загрузке самолета. Это позволяет свести издержки к минимуму. Малогабаритную продукцию оптимально доставлять в большом объеме. А рейсы по невостребованным маршрутам могут откладываться на неопределенный срок в ожидании полной загрузки самолета. Расчет стоимости услуг при авиаперевозке грузов имеет интересную особенность. С одной стороны, чем больше груза на борту, тем больше прибыль; с другой стороны, самолет имеет ограничения по грузоподъемности, поэтому стоимость грузовой авиаперевозки рассчитывается как отношение веса к определенному объему. Она складывается из нескольких составляющих: авиафрахт; стоимость надбавок (топливные, аэропортовые, за безопасность); стоимость обработки груза в аэропортах (погрузка, выгрузка, оформление документов).

Грузоперевозки авиатранспортом в общей структуре грузооборота занимают менее 1%. Тем не менее, и на их товарную структуру повлияли внешнеэкономические события начала 2014 года. По информации Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА), в целом в мире в апреле 2014г. был зафиксирован рост грузовых авиаперевозок по сравнению с апрелем прошлого года. Грузооборот, выраженный в тонно-километрах, увеличился на 3,2%. Однако в отчете ассоциации особо отмечается, что увеличение по сравнению с предыдущими месяцами было незначительным. Апрельские показатели грузооборота были чуть ниже показателей января этого года и на 1,1% ниже по сравнению с мартом 2014г. Это связано с замедлением темпов роста мировой экономики в начале 2014года, особенно на рынках развивающихся стран, и в результате, снижением деловой активности. Замедление развития мировой экономики негативно сказалось на перевозках воздушным транспортом и по России. Министерство транспорта РФ говорит о спаде грузооборота на 5,8% (по данным за январь-март 2014г.)

Об этом спаде свидетельствуют и данные Росавиации. За январь-апрель грузооборот снизился на 6,2% и составил 1511529 тыс. т-км. Показатель снизился как по внутренним, так и по международным перевозкам. Основные показатели представлены на рисунке ниже [6].

Рис. 1. Источник: <http://www.studfiles.ru/preview/5836584/page:2/>

На снижение грузооборота по международным перевозкам повлиял и спад внешней торговли России в данном периоде. По мнению экспертов, одним из приоритетных направлений является увеличение грузопотока компаний путем более тесного взаимодействия с пассажирскими перевозками при формировании грузовых отправок. Так, несмотря на осложнения в экономике в начале 2015года, наилучшие показатели для отрасли характерны для воздушных грузоперевозок. Несмотря на то, что на их долю в общем грузообороте приходится около 1%, их грузооборот вырос на 13,4%.

Основной рост при этом пришелся на перевозки между Россией и странами дальнего зарубежья (+20,2%), несмотря на то, что именно торговля с данной группой стран сократилась больше всего. Это связано с несколькими причинами. Из-за взаимных санкций между РФ и ЕС часть дорогостоящих и скоропортящихся грузов, которые раньше шли из Европы, теперь доставляются из более дальних стран на авиатранспорте. При этом произошло значительное усиление российской компании «ЭйрБриджКарго», специализирующейся на грузовых авиаперевозках. Ее грузооборот за январь-февраль 2015года увеличился на 43,2%, остальные авиаперевозчики либо снизили свои

операционные показатели, либо остались на уровне предыдущего года. За два месяца на «ЭйрБриджКарго» пришлось 73% всего российского грузооборота. Рейсов же иностранных компаний в Москву и из Москвы в силу политических и экономических причин убавилось.

Также рост международного грузооборота по воздуху связывают с реализацией программ модернизации авиаперевозок. За год было приобретено 126 воздушных судов, на рынке появился дискаунтер «Победа», а в нескольких регионах были завершены работы по реконструкции взлетно-посадочных полос и вводу в эксплуатацию новых аэровокзальных комплексов. Внутренние перевозки при этом значительно сократились – на 18,6% [7].

Рис. 2. Источник: <http://www.np-srv.ru/stati/65/>

Структура доставки. Все самолеты привязаны к системе аэропортов, нет возможности отправить самолет куда-то, где нет подходящих условий для посадки. Также исключена возможность доставки груза на руки клиенту. Впрочем, этот недостаток также свойственен и прочим видам доставок, кроме автомобильных.

Поскольку авиаперевозки предоставляются авиакомпаниями, то для оптимального функционирования эту услугу нужно корректировать и подстраивать в соответствие с логистическими требованиями, проще говоря – попадать в популярные «воздушные потоки». Грузовые авиакомпании непрерывно отслеживают текущую ситуацию на главных рынках потребления, потому что именно от этого напрямую зависят колебания грузовых потоков – источников дохода в бизнесе грузовых перевозчиков. «Влиться» в регулярные грузопотоки между основными рынками потребителей – одна из главнейших причин стабильной работы авиакомпании. Однако моделирование оптимальной маршрутной сети зависит не только от желаний перевозчиков и тенденций на мировом рынке потребления. В своей работе авиакомпания сталкивается с достаточным количеством проблем. Стоит начать только с того, что все невоенные самолёты, пассажирские и грузовые, пролетающие над территорией не только Российской Федерации, но и других государств, обязаны придерживаться определенных трасс. При этом, почти никогда не получается проследовать из пункта А в пункт Б по самому короткому пути.

Причиной подобных трудностей в России является несовершенство или, даже, отсутствие снабжения территории страны средствами наблюдений, связи и управления потоками воздушного движения. Каждый год финансовые потери авиакомпаний из-за недостаточной оптимальности воздушных путей, в том числе и на чрезмерный и ненужный расход топлива, составляют около 70 миллионов американских долларов. Не удивляет факт того, что в мировой практике стал чётко заметен переход к идее «открытого неба», которая может быть осуществлена в Западной Европе и США, где уже имеются и активно используются сплошные поля наблюдений, связей и управлений воздушными потоками.

Одними из наиболее важных проблем также являются сезонные проблемы. Авиакомпания может получить новые дополнительные самолеты и будет возить грузы в такой сезон, но в дальнейшем при смене сезона данный суда, к сожалению, невозможно использовать. Самые загруженные сезоны приходятся на одно и то же время. Например, предновогодний период – большое количество грузов, все отправляют и получают подарки, рейсы забиты, и авиакомпании поднимают цены. Но сразу после праздников самолеты летают практически пустыми, а тарифы, что логично, тут же падают.

На таблице указан среднестатистический индекс сезонности авиационных грузоперевозок. Пик грузооборота объемом в 200млн тонн достигается в период с июля по октябрь [7].

Рис. 3. Источник: <http://www.bibliofond.ru/view.aspx?id=731006>

Проблемой на сегодняшний день является и перманентное увеличение стоимости техобслуживания в аэропортах. На фоне постоянно растущей цене топлива, все сложнее поддерживать окупаемость воздушных перевозок. Существуют ещё несколько причин. Во-первых, состав парка самолётов грузовых авиакомпаний, как правило, находится в состоянии хронического физического и морального устаревания – он редко обновляется. Старые самолёты, которые почти не простаивают, потребляют в разы больше топлива, чем более молодые и современные, технически оснащённые, самолёты. Большая часть грузовых самолетов была выпущена в те годы, когда о цене на топливо и об экологии беспокоились в последнюю очередь, в настоящее время требуется внедрения инновационных технологий в логистике и на транспорте [8].

Подводя итог отмечу, что сфера грузовых авиаперевозок и связанные с ней отрасли имеют огромную перспективу развития и распространения, включая работу на международном уровне. Отрасль грузовых авиационных перевозок должна стать одним

из стратегических направлений развития авиационной отрасли в целом и иметь вполне конкретную и значительную государственную поддержку, особенно в России.

1. Воронов В.И. Международная логистика (Электронный ресурс). Вестник университета (Государственный университет управления). 2014. с.700.
2. Воронов А.В., Воронов В.И., Лазарев В.А. Вестник университета (Государственный университет управления) 2008. №1. С. 55
3. Воронов В.И., Лазарев В.А., «Некоторые задачи моделирования логистических цепей» Вестник Самарского государственного аэрокосмического университета им. академика С.П. Королёва (национального исследовательского университета). 2005. № 1 (7). С. 42-49.
4. Воронов В.И., Воронов А.В. Международная логистика пространств и границ: основные аспекты формирования понятия, миссии, целей задач, функций, интегральной логики, принципов и методов. Управление. 2015. Т.3 № 2. С. 27-36.
5. Воронов В.И., Пичейкина А.С. Основные аспекты логистического консалтинга. Вестник университета (Государственный университет управления). 2007. Т. 1. № 19. С 151-159.
6. <http://www.bibliofond.ru/view.aspx?id=731006>
7. <http://www.np-srv.ru/stati/65/>
8. Воронов В.И., Кривоносов Н.А. Савостьянок Г.Н., Кожанова В.В. Инновационные технологии в логистике. Научно-аналитический журнал: «Инновации и инвестиции» № 4, 2015– стр. 2-4.

Челмакин Д.О.

Основные аспекты развития логистики интернет-торговли в России

Государственный Университет Управления

doi: 10.18411/lj-25-12-2017-33

idsp: 000001:lj-25-12-2017-33

Аннотация

В исследовательской работе автор рассмотрел основные аспекты развития и проблемы электронной коммерции в России.

Ключевые слова: интернет-торговля, электронная коммерция, логистика, аутсорсинг, аутсорсеры.

Электронная торговля, электронная коммерция, бизнес-интернет эффективно и интенсивно развивающиеся на основе современных достижений информационных технологий [1,2], с 1995 года значительно опережают по годовым темпам объемов роста обороты традиционной торговой отрасли и распространению во времени и пространстве по всем странам и континентам [3-6].

По-настоящему качественная и удобная система интернет-торговли поступательно только начинает относительно полноценно развиваться в нашей стране. С ростом популярности и распространения современных гаджетов, это направление становится всё более популярным и наиболее перспективным вектором развития магазинов в целом, а также интернет-магазинов.

Главный вопрос, который беспокоит всех ритейлеров — организовывать свою логистическую цепочку поставок [7] или применять наиболее эффективно современные концепции управления (аутсорсинг) и пользоваться услугами специальных аутсорсеров [8,9]. Сложно ответить однозначно, но большинство мнений сходится в одном пока нельзя. Поскольку в России господствует идея, что лучше строить весь бизнес своими руками и силами. По мнению Михаэля Пёчке, главного исполнительного директора Bertelsmann (Arvato) в России, это связано с тем, что большинство наших бизнесменов не готово отдавать столь важную часть своего дела на аутсорсинг. «В России принято создавать строгую иерархию, как государства, так и предприятия. Многие просто боятся, что поток не работает, если ритейлер сам не всё не контролирует, поэтому и создаёт