

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ФАКУЛЬТЕТ МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН
КАФЕДРА МІЖНАРОДНИХ ЕКОНОМІЧНИХ ВІДНОСИН І БІЗНЕСУ

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ
Завідувач випускової кафедри
_____ Л. М. Побоченко
« _____ » _____ 2022 р.

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

(ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА)

ВИПУСКНИКА ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ БАКАЛАВРА
ЗА СПЕЦІАЛЬНІСТЮ 292 «МІЖНАРОДНІ ЕКОНОМІЧНІ ВІДНОСИНИ»
ОСВІТНЬО-ПРОФЕСІЙНОЮ ПРОГРАМОЮ
«МІЖНАРОДНІ ЕКОНОМІЧНІ ВІДНОСИНИ»

Тема: «Тенденції розвитку світового ринку логістичних послуг в авіаційній галузі»

Виконавець: Новицька Карина Дмитрівна, група МЕВ-401

(підпис виконавця)

Керівник: к.е.н., доцент, доцент кафедри міжнародних
економічних відносин і бізнесу ФМВ НАУ
Прокоп'єва Аліна Анатоліївна

(підпис керівника)

Нормоконтролер: Соколова Зоя Сергіївна

(підпис нормоконтролера)

Київ – 2022

НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет міжнародних відносин

Кафедра міжнародних економічних відносин і бізнесу

спеціальність 292 «Міжнародні економічні відносини»

освітньо-професійна програма «Міжнародні економічні відносини»

ЗАТВЕРДЖУЮ
Завідувач кафедри
_____ Побоченко Л.М.
«__» _____ 20__ р.

ЗАВДАННЯ

на виконання кваліфікаційної роботи

Новицької Карини Дмитрівни

1. Тема роботи «Тенденції розвитку світового ринку логістичних послуг в авіаційній галузі» затверджена наказом ректора «19» квітня 2022 р. №399/ст.
2. Термін виконання роботи: з 09 травня 2022 року по 19 червня 2022 року.
3. Вихідні дані до роботи: дослідження направленості впливу факторів зовнішнього середовища на економічну стійкість авіакомпаній України, звіти національних організацій: Міністерство транспорту і зв'язку України, Міністерство інфраструктури України, Державний комітет статистики.
4. Зміст пояснювальної записки: теоретичні засади світового ринку логістичних послуг в авіаційній галузі, аналіз світового ринку логістичних послуг в авіаційній галузі, розробка рекомендацій щодо удосконалення світового ринку логістичних послуг в авіаційній галузі.
5. Перелік обов'язкового ілюстративного матеріалу: у роботі розміщено 15 таблиць та 5 рисунків.
6. Презентація основних результатів кваліфікаційної роботи в електронному вигляді. Розроблена презентація в Microsoft Office Power Point, складає 25 слайдів.

6. Календарний план-графік

№ пор .	Завдання	Термін виконання	Відмітка про виконання
1.	Вивчити літературні джерела з предмету дослідження та написати заяву про затвердження теми кваліфікаційної роботи	29.03.2022	Виконано
2.	Затвердити план дослідження та отримати завдання до виконання кваліфікаційної роботи	29.04.2022	Виконано
3.	Розкрити теоретичні засади світового ринку логістичних послуг в авіаційній галузі	03.05.2022 – 10.05.2022	Виконано
4.	Провести аналіз світового ринку логістичних послуг в авіаційній галузі	11.05.2022 – 17.05.2022	Виконано
5.	Розробка рекомендацій щодо удосконалення світового ринку логістичних послуг в авіаційній галузі	18.05.2022 – 24.05.2022	Виконано
6.	Написати реферат, вступ, висновки та оформити список використаних джерел і додатки	25.05.2022 – 27.05.2022	Виконано
7.	Оформити кваліфікаційну роботу та пройти перевірку на плагіат	28.05.2022	Виконано
8.	Попередній захист кваліфікаційної роботи	07.06.2022	Виконано
9.	Передати кваліфікаційну роботу рецензенту для рецензування (за 10 днів до захисту)	04.06.2022	Виконано
10.	Передати кваліфікаційну роботу науковому керівникові для написання відгуку (за 7 днів до захисту)	07.06.2022	Виконано

8. Дата видачі завдання: « 20 » квітня 2021р.

Керівник кваліфікаційної роботи

_____ (підпис керівника)

Прокоп'єва А.А.

(П.І.Б)

Завдання прийняв до виконання

_____ (підпис випускника)

Новицька К.Д.

(П.І.Б)

РЕФЕРАТ

Пояснювальна записка до кваліфікаційної роботи «Тенденції розвитку світового ринку логістичних послуг в авіаційній галузі»: 85 сторінок, 15 таблиць, 5 рисунків, 94 літературних джерел.

Перелік ключових слів (словосполучень): ЛОГІСТИЧНІ ПОСЛУГИ, СВІТОВИЙ РИНОК, АВІАЦІЙНА ГАЛУЗЬ, МІЖНАРОДНА ЛОГІСТИКА, ЛОГІСТИЧНИЙ АУТСОРСИНГ, АВІАПЕРЕВЕЗЕННЯ, ЛОГІСТИЧНИЙ МЕНЕДЖМЕНТ.

Об'єкт дослідження: тенденції розвитку світового ринку логістичних послуг.

Предмет дослідження: тенденції розвитку світового ринку логістичних послуг в авіаційній галузі.

Мета кваліфікаційної роботи: дослідження тенденцій розвитку світового ринку логістичних послуг в авіаційній галузі та її значення у глобалізації країни.

Методи дослідження: індукція, дедукція, системний аналіз, інформаційне моделювання, абстрагування, дослідження документів та реєстрів обліку за формою та змістом, статистичні та аналітичні розрахунки, порівняння, групування, балансовий, абстрактно-логічний.

Значущість виконаної роботи та висновки: подальше здійснення моніторингу економічного середовища та відслідковування змін, що відбуваються в ньому, прогнозування наслідків прямого і непрямого впливу сукупності зовнішніх і внутрішніх факторів, що визначають умови функціонування та розвитку її учасників.

Рекомендації щодо використання результатів: матеріали дипломної роботи рекомендується використовувати для застосування при написанні звітів щодо розвитку світового ринку логістичних послуг в авіаційній галузі.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	6
РОЗДІЛ 1	
ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ СВІТОВОГО РИНКУ ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ В АВІАЦІЙНІЙ ГАЛУЗІ.....	6
1.1. Сутність логістичних послуг в авіаційній галузі.....	6
1.2. Фактори впливу на функціонування логістичних послуг в авіаційній галузі.....	13
РОЗДІЛ 2	
АНАЛІЗ СВІТОВОГО РИНКУ ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ В АВІАЦІЙНІЙ ГАЛУЗІ.....	32
2.1. Аналіз логістичних послуг авіаційної галузі в Україні.....	32
2.2. Тенденції розвитку світового ринку логістичних послуг в авіаційній галузі в Україні.....	46
2.3. Вплив пандемії коронавірусу на світовий ринок логістичних послуг в авіаційній галузі.....	51
РОЗДІЛ 3	
РОЗРОБКА РЕКОМЕНДАЦІЙ ЩОДО УДОСКОНАЛЕННЯ СВІТОВОГО РИНКУ ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ В АВІАЦІЙНІЙ ГАЛУЗІ.....	54
3.1. Шляхи удосконалення світового ринку логістичних послуг в авіаційній галузі.....	54
3.2. Оцінка запропонованих заходів щодо удосконалення світового ринку логістичних послуг в авіаційній галузі.....	67
ВИСНОВКИ.....	74
СПИСОК БІБЛІОГРАФІЧНИХ ПОСИЛАНЬ ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	76

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. Глобалізація світової економіки вимагає належного логістичного управління. Підприємства з різних країн виходять на світовий ринок, керовані бажанням розвивати ринок. Процеси міжнародної торгівлі, які постійно розвиваються, вимагають відповідних логістичних послуг. У зв'язку з розвитком міжнародних економічних зв'язків межі в економічній діяльності підприємств усуваються, однак залишаються серйозні перешкоди для розвитку міжнародної логістики – численні торговельні, фінансові, митні та інші обмеження, що впливають із системних відмінностей, економічних та соціальний рівень, рівень життя населення тощо.

Крім того, міжнародна логістика повинна враховувати конкуренцію та обмеження розподільних мереж міжнародних корпорацій.

Міжнародний ринок логістичних послуг розвивається надзвичайно швидко. За оцінками експертів, тільки ринок контейнерних перевезень оцінюється в 800 мільярдів доларів. і продовжує збільшувати витрати. На жаль, розвиток ринку логістичних послуг в Україні відбувається не так швидко, але перспектива є, оскільки ринок логістичних послуг у сфері товарно-складської логістики поживається. Почали активно розвиватися оператори логістичного аутсорсингу, оскільки в умовах кризи, скорочення виробництва та зниження попиту на товари виникла потреба знизити витрати на логістику, підвищити гнучкість, підвищити рівень обслуговування всіх учасників ланцюга поставок. Проте існує ряд проблем, які гальмують розвиток ринку логістичних послуг, зокрема: відсутність належного державного підходу до логістичних проблем; загострення конфліктів між суб'єктами на ринку логістичних послуг на тлі посилення конкуренції; порушення договору; низький рівень логістичних послуг тощо. Уповільнення розвитку вітчизняного ринку логістичних послуг порівняно з міжнародними тенденціями в цій галузі, недостатнє використання пропускнуої спроможності, втрата конкурентних позицій оновлюють дослідження сучасного стану ринку логістичних послуг.

Перехід України до сталого економічного розвитку, її інтеграція з європейським та світовим співтовариством потребує запровадження сучасних практик взаємодії держави та бізнесу, а також бізнесу та суспільства, які б посилили взаємну відповідальність усіх учасників суспільного життя, створили умови для подальшого стабільного розвитку суспільства з урахуванням максимально широкого кола інтересів.

Тому основними завданнями гравців ринку логістичних послуг мають бути модернізація економіки та підвищення конкурентоспроможності за рахунок підвищення якості логістичних послуг в умовах екологічності та інновацій; підвищення конкурентоспроможності логістичних послуг з метою визнання українського бізнесу на світовій арені як соціально відповідального, сприяння його інтеграції з міжнародними ринками; застосування інструментів захисту ресурсів та енергоефективності, «екологізації» бізнесу та економіки в цілому.

Сучасні тенденції розвитку ринку логістичних послуг доводять зростаючий інтерес науковців та практиків до вивчення як вітчизняного, так і світового досвіду логістичного управління та розроблення практичного інструментарію вирішення конкретних логістичних завдань для підвищення конкурентоспроможності логістичних послуг і зростання показників ринку логістики. Зокрема, про це свідчать роботи відомих вітчизняних учених, а саме праці М.Ю. Григорак, Є.В. Крикавського, Н.В. Чернописької, С.С. Лисої, О.В. Авраменко, В.Є. Качуровського, Т.Г. Гапчака, О.Л. Матвієнко. Щоб прискорити розвиток ринку логістичних послуг в Україні, важливо з'ясувати причини, які стримують його розвиток.

Об'єктом дослідження є тенденції розвитку світового ринку логістичних послуг.

Предметом дослідження є тенденції розвитку світового ринку логістичних послуг в авіаційній галузі.

Завданням дослідження є:

- визначити сутність логістичних послуг в авіаційній галузі;
- дослідити фактори впливу на функціонування логістичних послуг в авіаційній галузі;

- висвітлити критерії та показники ефективності логістичних послуг в авіаційній галузі;
- провести аналіз логістичних послуг авіаційної галузі в Україні;
- дослідити тенденції розвитку світового ринку логістичних послуг в авіаційній галузі в Україні;
- визначити вплив пандемії коронавірусу на світовий ринок логістичних послуг в авіаційній галузі;
- розробити шляхи удосконалення світового ринку логістичних послуг в авіаційній галузі;
- дати оцінку запропонованих заходів щодо удосконалення світового ринку логістичних послуг в авіаційній галузі.

Методи дослідження: індукція - застосування при зборі, систематизації та обробки необхідної інформації; дедукція - у процесі теоретичного дослідження; системний аналіз - для деталізації об'єкта дослідження; інформаційне моделювання - забезпечення дослідження нормативно-довідковими матеріалами; абстрагування - застосування при формуванні узагальнених висновків системного аналізу і синтезу; дослідження документів та реєстрів обліку за формою та змістом - для виявлення їхньої відповідності щодо інформації адекватним вимогам стандартів; статистичні та аналітичні розрахунки - для дослідження графічної облікової інформації; порівняння - застосовуються для зіставлення даних підприємства у динаміці; групування - для визначення залежності одних показників від інших; балансовий – при визначенні зв'язків та взаємозалежності; абстрактно-логічний - при формуванні теоретичних висновків і закономірностей.

Інформаційною базою дослідження стали праці вчених, наукові публікації в періодичних виданнях, статистичні матеріали, довідкова література, законодавчі та нормативно-правові акти України, звітні документи підприємства.

Структура кваліфікаційної роботи. Кваліфікаційна робота складається із вступу, трьох розділів, висновків та списку бібліографічних посилань використаних джерел. В роботі розміщено 15 таблиць та 5 рисунків. Список бібліографічних посилань використаних джерел включає 94 найменування на десяти сторінках.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ СВІТОВОГО РИНКУ ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ В АВІАЦІЙНІЙ ГАЛУЗІ

1.1. Сутність логістичних послуг в авіаційній галузі

Більшість логістичних операцій, які переміщуються від джерела до споживача, здійснюються за допомогою різноманітних транспортних засобів. Робота транспортних компаній, як і всіх інших учасників вантажопотоку, повинна бути спрямована на досягнення рівномірного економічного результату в логістичному ланцюжку. У цьому ланцюжку основною функцією транспорту є транспортна, тобто зміна місця розташування вантажів за принципом економії (зменшення витрат і часу), при цьому зростає значення часу - з'являються логістичні концепції, які вимагають скорочення товарних запасів, у тому числі товарно-матеріальних цінностей на дорозі), що значно скорочують використання ресурсів матеріально-товарних, тобто «пов'язаного» капіталу.

Велику роль у логістиці відіграє транспортний сектор, що пов'язано не тільки з великою часткою транспортних витрат у загальній структурі витрат логістики, а й з тим, що без транспорту неможливо сприяти потоку матеріалів. Зі становленням і розвитком ринкових відносин суть перевезень вантажів у нашій країні істотно змінилася. Нове поняття «транспортна послуга». Споживачі вибирають між різними видами транспорту для тих видів, які можуть надати високоякісні логістичні послуги за найменших витрат [76].

В даний час актуальними стають завдання збільшення обсягів перевезень та підвищення економічної ефективності багатьох вітчизняних експедиторів та пасажирських і вантажних перевізників. І не тільки на домашній території. Як свідчить зарубіжний досвід, якісного «стрибка» у сфері транспорту можна досягти лише за рахунок використання нових технологій організації транспортних процесів,

які відповідають високим сучасним вимогам і міжнародним стандартам, наприклад, шляхом розширення логістичного мислення та принципів логістичної науки. Це пов'язано з тим, що транспортна логістика як нова методологія організації та оптимізації раціональних вантажопотоків, їх переробка в спеціальних логістичних центрах дозволяє підвищити ефективність цих потоків, зменшити непродуктивні витрати та вимагає від сучасних транспортних працівників відповідності вимогам замовників, які стають все більш вимогливими. Безсумнівно, що авіація має найбільші перспективи розвитку серед усіх видів транспорту, а повітряний транспорт, у свою чергу, буде однією з головних ланок логістичного ланцюга.

Основними суб'єктами авіаційної логістики є авіатранспортні компанії. Як і в інших сферах логістики, авіакомпанія, з метою максимізації прибутку, повинна мінімізувати витрати на доставку товару, не втрачаючи при цьому якості та швидкості доставки товару в зазначене місце до зазначеного покупця. Спосіб доставки вантажів повітряним транспортом зазвичай дорожчий за автомобільний, залізничний або морський транспорт, але до переваг цього виду транспорту будуть відноситися такі аспекти, як швидкість і надійність зберігання вантажу [59].

Основними перевагами повітряного транспорту є:

1. Швидкість. Якщо транспортні відстані значні, найкращим транспортним рішенням є повітряний транспорт. Тут потрібно враховувати як швидкість подолання відстані від місця відправлення до місця отримання, так і швидкість отримання товару.

2. Відстань. Завдяки повітряному транспорту можна переміщувати вантажі на великі відстані, оскільки це іноді надто довго або неможливо зробити наземним або водним транспортом.

3. Надійність. Під час повітряного транспорту ймовірність пошкодження вантажу зведена до мінімуму. Ця перевага досягається завдяки самій специфічності повітряного транспорту та його надійності. По-друге, коли вам потрібно перевезти швидкопсувні вантажі, дуже важливий час як фактор забезпечення доставки товару покупцеві в належному стані. Підвищена надійність також забезпечується системою

безперервного моніторингу, що дозволяє перевіряти розташування та стан вантажу, незалежно від його поточного розташування [31].

Виходячи з цих переваг, все більше і більше компаній, як приватних, так і державних, обирають подорожі повітряним транспортом. І все ж є серйозні проблеми у сфері авіап перевезень. На закінчення можна розділити їх на три області.

1. Розмитнення та розмитнення якщо не через специфіку товару, то через тривалість процедури оформлення всіх документів, рахунків-фактур та митної інформації.

2. Специфіка товарів і вантажів. При цьому враховуються різні фактори, такі як вага, габарити вантажу, митні відносини між країною придбання та країною продажу, необхідність декларування певних товарів тощо.

3. Організація всієї логістичної системи. Дуже важливо правильно розрахувати маршрут, оптимізувати витрати і врахувати всі можливі проблеми.

4. Висока вартість авіатранспорту. Перевезення вантажів повітряним транспортом здійснюється з максимальним навантаженням на літак. Це мінімізує витрати. Оптимально доставляти дрібні продукти у великій кількості. А польоти за пропущеними маршрутами можуть бути відкладені на невизначений термін до повного завантаження літака. Цікавою особливістю є розрахунок вартості послуг з транспортування вантажів. З одного боку, чим більше вантажу на борту, тим більший прибуток; з іншого боку, у літака є обмеження місткості, тому вартість авіавантажу розраховується як відношення ваги до зазначеного об'єму. Він складається з кількох складових: вартість транспорту (авіап перевезення); вартість надбавок (паливо, аеропорт, охорона); витрати на обробку вантажів в аеропортах (завантаження, розвантаження, формальності).

5. Структура доставки. Повітряний транспорт нерозривно пов'язаний з системою аеропорту, неможливо відправити літак в пункт призначення, де немає відповідних умов для посадки. Також є можливість особистої доставки товару клієнту. Однак цей недолік полягає і в інших видах доставки, крім автомобілів [62].

Оскільки повітряні перевезення здійснюють авіакомпанії, ця послуга повинна бути адаптована до логістичних вимог для оптимального функціонування, просто –

щоб дістатися до популярних «повітряних потоків». Вантажні лінії постійно відстежують поточну ситуацію на основних споживчих ринках, оскільки вона безпосередньо впливає на коливання вантажопотоків – джерело доходу для вантажних перевізників. «Включення» в регулярні вантажопотоки між основними споживчими ринками є однією з головних умов стабільної роботи авіакомпанії.

Однак моделювання оптимальної маршрутної мережі залежить не тільки від побажань перевізників і тенденцій на світовому споживчому ринку. Авіакомпанія бореться з низкою проблем у своїй роботі. Почати варто лише з того, що всі невійськові пасажирські та вантажні літаки, які літають над територією не лише України, а й інших країн, зобов'язані використовувати певні маршрути. При цьому з точки А в точку Б перейти найкоротшим шляхом майже ніколи не вдається. Причиною таких труднощів є недосконалість або навіть недостатнє оснащення території країни засобами спостереження, зв'язку та управління потоками повітряного руху. Щорічно фінансові втрати авіакомпаній через недостатню кількість повітряних маршрутів, у тому числі надмірне та непотрібне споживання палива, становлять приблизно 70 мільйонів доларів. Саме тому у світовій практиці набуває популярності ідея «відкритого неба», яка вже може бути реалізована в Західній Європі та США, де вже активно використовуються безперервні поля спостереження, зв'язку та управління повітряними потоками [75].

Сезонні проблеми також є однією з найважливіших проблем авіаційної логістики. Авіакомпанія може придбати нові додаткові літаки та перевозити вантажі в певний сезон, але при зміні сезону ці транспортні засоби, на жаль, не можна буде використовувати. Найбільш насичені сезони в більшості країн одночасно.

Як наслідок, можна з упевненістю стверджувати, що сектор повітряного транспорту та суміжні галузі мають великі перспективи розвитку, у тому числі на міжнародному рівні. Сектор авіаційних вантажів має стати одним із стратегічних напрямів розвитку всієї авіаційної галузі, а тому мати дуже конкретну та значну державну підтримку. Проте основні перспективи галузі все ще пов'язані з необхідністю вдосконалення діяльності авіакомпаній, у тому числі, зокрема,

оптимізації роботи всієї логістичної системи цієї галузі в транспортному сегменті ринку послуг.

1.2. Фактори впливу на функціонування логістичних послуг в авіаційній галузі

Першочерговим завданням авіакомпанії є виявлення та вивчення факторів зовнішнього та внутрішнього середовища, які впливають та можуть вплинути на економічну ефективність підприємства. На авіакомпанію впливають фактори внутрішнього та зовнішнього середовища, необхідно визначити чіткі орієнтири її діяльності та представити мету діяльності. Завдання та головна мета механізму управління — забезпечити таку взаємодію підприємства із середовищем, яка б підтримувала її потенціал на рівні, необхідному для досягнення цілей, а отже давала можливість розвитку в довгостроковій перспективі.

Підприємства цивільної авіації розташовані та діють у зовнішньому середовищі, і кожна їхня діяльність можлива лише тоді, коли зовнішнє середовище пов'язане з її реалізацією. Зовнішнє середовище є джерелом сил для підприємств, які мають у своєму розпорядженні ресурси, які є необхідною умовою підтримання внутрішнього потенціалу підприємства на належному рівні.

Ресурси зовнішнього середовища обмежені, до того ж їх захоплюють підприємства та організації інших галузей економіки. Ймовірно, що в якийсь момент підприємство не зможе отримати необхідні ресурси із зовнішнього середовища, що послабить потенціал компанії та багато негативних наслідків.

На сьогоднішній день авіакомпанії стикаються з конкретними проблемами:

- адаптуватися до змін факторів середовища, щоб мати можливість досягати стратегічних цілей без втрати потенціалу;
- виживати в довгостроковій перспективі;
- бути конкурентоспроможним на ринку повітряних послуг.

Усі фактори, що впливають на діяльність авіакомпаній та галузі в цілому, поділяються на 4 види: економічні, цінові, сервісні та маркетингові. Кожен фактор містить елементи, які можуть пригнічувати або стимулювати ріст.

1. Економічний фактор, що стимулює зростання: економічне зростання країни та світу, нові верстви населення, які прагнуть подорожувати, а також фактори, що гальмують зростання - нерівномірність економічного розвитку, зміни споживчої поведінки, інфляція, нестабільність ВВП;

2. Ціновий фактор представлений в основному інгібіторами зростання – зростанням цін для покриття та збільшення поточних витрат, витрат на зниження шуму та забруднення.

3. Фактор обслуговування - розширення маршрутної мережі, підхід до клієнта, нові можливості та привабливість деяких літаків.

4. Маркетинговий фактор – відсутність валютних та транспортних обмежень, витрати на проїзд, недостатня місткість літака.

Беручи до уваги фактори, що стимулюють і гальмують зростання авіаперевезень, кожна авіакомпанія прагне розробити стратегію підприємства, яка включає фактор і дослідження в розробку маркетингової політики компанії.

Для розробки маркетингової політики авіакомпанії враховують фактори конкуренції на ринку повітряних перевезень. Найважливішими зовнішніми факторами, які необхідно не тільки вивчити, а й передбачити вплив кожного з них на діяльність компанії, є:

1. Політико-правові фактори: політична нестабільність в країні, недосконалість законодавчої бази, що регулює діяльність авіації у сфері комерційних прав: зміна регуляторної політики та вплив на конкурентне середовище; авіакомпанія має внутрішні джерела інформації з усіма державними органами країни для отримання змін до законодавчої бази авіакомпанії, недостатньої уваги до державної підтримки, візового режиму та військово-політичної ситуації в країні.

2. Податкова система, що має безпосередній вплив на діяльність і діяльність авіакомпанії: високі тарифи, тарифи між країнами, перерахування коштів до

загального фонду державних підприємств, частина чистого прибутку державних підприємств, високі процентні ставки.

3. Технологічні фактори, що пов'язані з експлуатацією повітряних суден, мають чітко відповідати вимогам ICAO, SARPs (Стандартів та Рекомендованої практики), введення сучасних систем збору, оброблення та розподілу польотних даних, впровадження автоматизованої системи віщання метеоінформації VOLMET, вдосконалення методів метеозабезпечення та введення в дію супутникової системи розповсюдження метеорологічної інформації SADIS.

4. Соціокультурні чинники: збільшення кількості кваліфікованих спеціалістів завдяки підвищеній увазі молоді до навчання, вміння поповнювати кадри висококваліфікованою та невибагливою робочою силою, вивчати та використовувати зарубіжний досвід та використовувати ефективні методи управління людськими ресурсами. , реальний грошовий дохід.

5. Економічні фактори: поточна економічна ситуація, знецінення готівки, зниження купівельної спроможності населення, недостатнє зростання інвестицій для сталого зростання створюють загрозу стабільному розвитку підприємства та його розширенню.

Загалом вплив факторів непрямого впливу навколишнього середовища в цілому досить сприятливий. Найбільшу загрозу для підприємства становлять економічні фактори. Для подолання негативного впливу економічних факторів необхідно орієнтуватися на сильні сторони підприємства. Технологічні, політичні та соціальні фактори дають компанії помірні можливості розвитку, які вона здатна реалізувати, якщо правильно спрямовує свої сильні сторони та вміє їх використовувати для посилення своїх слабких сторін.

Найбільш істотний вплив на стан підприємства має зовнішнє середовище прямого впливу. Вивчення зовнішнього середовища прямого впливу спрямоване на аналіз стану його елементів, з якими підприємство перебуває в безпосередній взаємодії. Слід підкреслити, що компанія зі свого боку може суттєво впливати на характер і зміст цієї взаємодії, завдяки чому може активно брати участь у створенні додаткових можливостей та протидії загрозам для свого подальшого існування.

Авіакомпанії-прогнози мають на меті об'єднати довгострокові та короткострокові фактори в одну систему з метою створення прогнозу поведінки факторів зовнішнього середовища, який може бути використаний як основа для прогнозування повітряного руху. Зазвичай такі прогнози включають відсоток можливих відхилень таких параметрів, як ціни акцій і валют, ціни на нафту тощо [62].

Внутрішнє маркетингове середовище авіакомпанії — це сукупність факторів, бізнес-процесів, послуг, споживачів, які беруть участь у створенні кінцевого продукту підприємства або впливають на вартість чи якість обслуговування.

Внутрішнє середовище авіакомпанії складається з двох типів факторів. Перший включає фактори, які не залежать від авіакомпанії: зростання ринку, конкуренція, ціни та витрати.

Особливістю формування внутрішнього середовища авіакомпаній другого типу є вивчення структури споживчого ринку за такими критеріями:

- структура пасажирських перевезень. Потужність і завантаженість маршрутів, обсяг пасажиропотоку, кількість пасажирів, які користуються повітряним транспортом за певний період; Прямі, транзитні та ділові пасажирів;

- мотивація пасажирів. Домінуючі ознаки, що характеризують повітряний транспорт, критерії, якими керуються пасажирів при виборі авіаподорожі;

- потреба в пасажирських перевезеннях. Зроблено прогноз потенційного пасажиропотоку, розраховано економічну рентабельність прямих і транзитних рейсів;

- типи повітряних суден на маршрутах, які будуть виконуватися.

Після визначення факторів, що впливають на розробку стратегії та визначення характеру їх впливу, проаналізуйте кожен з них і визначте сильні та слабкі сторони авіакомпанії, можливості та загрози, які є або можуть з'явитися в зовнішньому середовищі, а також прогнозувати тенденції і зміни. Для аналізу конкурентного середовища авіакомпанії, визначення її частки на ринку авіаперевезень, а також для аналізу факторів, що впливають на діяльність авіакомпанії, доцільно використовувати один із найпоширеніших методів аналізу зовнішнього середовища

компанії. в ринкових умовах - SWOT-аналіз. Цей метод полягає в аналізі зовнішнього середовища і зіставленні його з внутрішніми можливостями авіакомпанії.

В результаті визначаються ключові фактори успіху компанії, а також сильні та слабкі сторони конкуренції. SWOT-аналіз для авіакомпанії слід проводити у п'ять кроків. На першому етапі досліджуються сильні сторони авіакомпанії - її конкурентні переваги в таких сферах, як тарифна політика авіакомпаній, технологічний прогрес, кваліфікація персоналу, рентабельність активів, географічне розташування, інфраструктура, система управління (включаючи маркетинг), сила входу. і вийти з конкурсу. системи тощо. До наявних конкурентних переваг авіакомпанії можна віднести її вигідне географічне розташування та розгалужену інфраструктуру представництв компанії. На другому етапі SWOT аналізу досліджуються слабкі сторони авіакомпанії. Цей етап починається з аналізу конкурентоспроможності авіаційної продукції на всіх ринках. Для цього необхідно провести аналіз показників конкурентоспроможності продукції для кожного з використаних ринків. Потім аналогічні дані збираються для конкуруючих авіакомпаній. Слабкі сторони авіакомпанії визначаються конкурентними перевагами авіакомпанії, перевіреної на першому етапі. Основними недоліками авіакомпанії порівняно з конкурентами можуть бути: відсутність єдиної інформаційної системи, застарілий флот, нестабільність показників якості обслуговування клієнтів, неефективна робота деяких авіакомпаній, а також неефективне розміщення робочої сили тощо. На третьому кроці SWOT-аналізу необхідно дослідити макроекономічні фактори авіакомпанії (політичні, економічні, технологічні, ринкові тощо), щоб спрогнозувати стратегічні та тактичні загрози авіакомпанії та вчасно запобігти збиткам. Ці загрози включають загальне зниження світового попиту на авіаперевезення, низьку купівельну спроможність українського населення, зростання цін на традиційних курортах та посилення конкуренції з провідними авіакомпаніями світу. На четвертому етапі аналізу слід вивчити стратегічні та тактичні можливості авіакомпанії (капітал, активи тощо), необхідні для запобігання загрозам, зменшення слабких сторін та збільшення сильних сторін авіакомпанії.

Категорія можливостей, якими може скористатися авіакомпанія, — це зростання попиту на авіап перевезення в Україні та на європейських ринках, а також можливість розширення внутрішнього ринку авіап перевезень в Україні на регіони, де зараз домінують місцеві авіакомпанії. На останньому, п'ятому етапі SWOT-аналізу переваги мають узгоджуватися з можливостями побудови окремих розділів стратегії авіакомпанії [31].

Тому для формування стратегії авіакомпанії ці фактори впливають на розвиток компанії та можуть впливати на її діяльність. Негативний вплив кожного з них може призвести до банкрутства компанії, сильні конкуренти можуть не тільки проводити обмежувальну цінову політику, а й зірвати спроби компанії розширити ринок авіапослуг для пасажирів.

Поєднання взаємопов'язаних транспортних засобів, що задовольняють потреби економіки та населення у перевезеннях вантажів і пасажирів, утворюють своєрідну транспортну систему країни. Складається з лінійних елементів (з'єднують усі види транспорту), точкових елементів (навантажувальні та розвантажувальні концентраційні пункти), рухомого складу (вагони, локомотиви тощо), транспортного обслуговування. До пунктів належать пункти зв'язку (залізничні станції, річкові пристані, річкові та морські порти, автовокзали, аеропорти) та вузли зв'язку (з'єднують різні або ідентичні шляхи зв'язку).

Щільність населення та кругові міграції відіграють важливу роль у формуванні транспортної системи. Серед природних умов найбільший вплив мають рельєф і клімат. Повітряний транспорт особливо залежить від клімату і в меншій мірі від водного та наземного. Поступово зменшується вплив природних умов на розвиток науково-технічного прогресу.

Державна транспортна політика – це комплексна програма заходів у сфері різноманітних програм транспортно-дорожнього комплексу (ТДК), зокрема:

- його технічна модернізація,
- адаптація до ринкових умов,
- інституційні перетворення у сфері форм власності, економічних відносин, систем управління, інтеграції з європейськими та світовими

транспортними системами, кадрової та соціальної політики, економічної безпеки держави тощо.

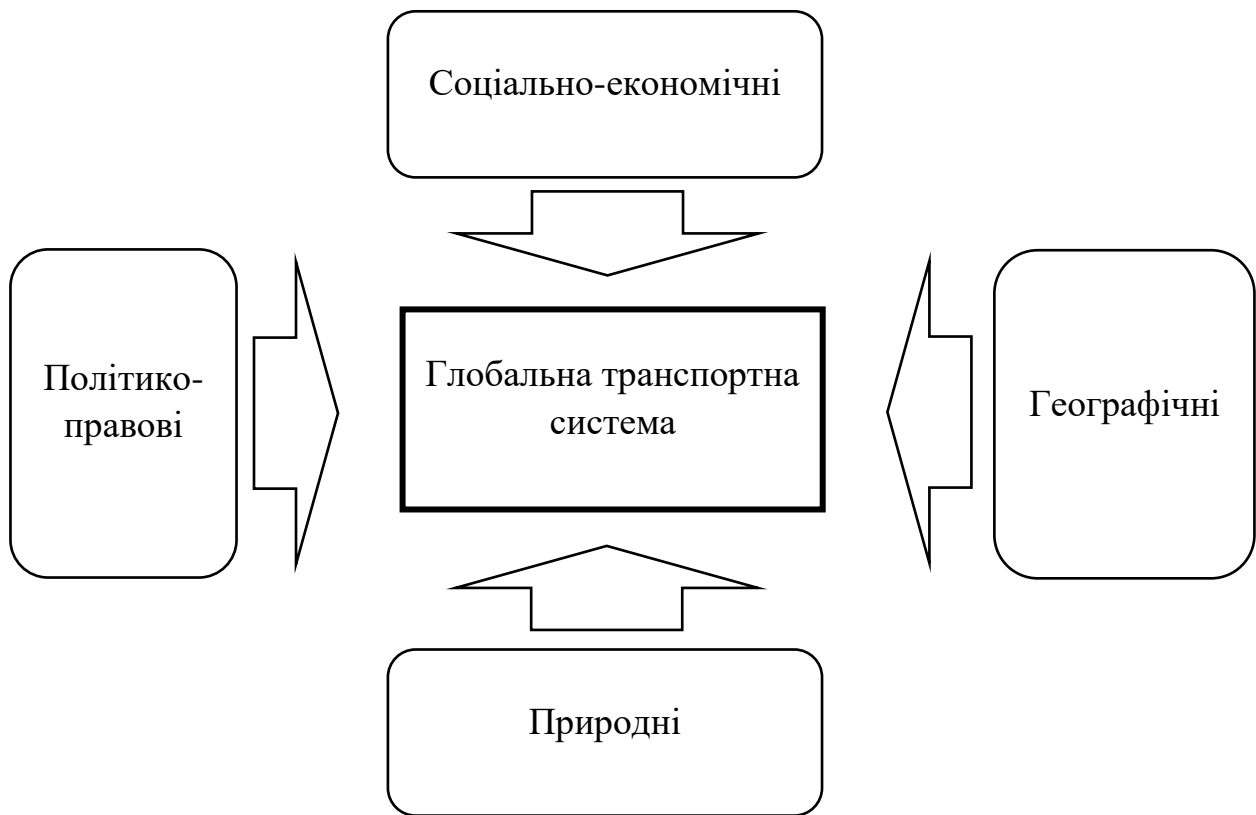


Рис. 1.1. Фактори впливу на глобальну транспортну систему

Примітка. Побудовано автором за даними Зеркалов Д. В. Транспортна система України. К. : Основа, 2016. – с. 138.

В останні роки значно посилилася глобалізація економіки, що призвело до збільшення темпів зростання транснаціональних транспортних потоків на територіях, що з'єднують Західну Європу зі Східною Європою, країни Азії, Тихого океану та Африки.

Транспорт є найважливішою і найпотужнішою галуззю будь-якої країни світу. На структуру транспортного комплексу країни впливає багато факторів, найважливіші з яких наведені на рис. 1.2.:



Рис. 1.2. Фактори впливу на транспортний комплекс країни.

Примітка. Побудовано автором за даними Зеркалов Д. В. Транспортна система України. К. : Основа, 2016. – с. 139.

Оскільки метою відкритих економічних систем (транспортних компаній) є забезпечення їхнього виживання в динамічному середовищі, вони мають такі характеристики:

- а) схильність до ентропії. Щоб не допустити «виснаження», компанія повинна постійно контролювати зовнішнє середовище, адаптуватися до змін, що відбуваються в ньому, знаходити нові ресурси для розвитку;
- б) синергія, тобто транспортна компанія як одна система отримує більший ефект, ніж той, якого могли б досягти його підрозділи, що працюють автономно;

в) взаємозалежність підсистем, тобто структурні одиниці взаємопов'язані: зміни, що відбуваються в одній з них, викликають зміни в інших і системі в цілому.

Отже, цінність транспорту для кожної країни надзвичайно висока. Воно виконує важливі економічні, оборонні, соціально-політичні та культурні функції в державі. Економічна роль транспорту передусім ґрунтується на тому, що він є органічною частиною кожного виробництва, здійснює безперервні та масові поставки всіх видів сировини, палива та продукції від точок виробництва до пунктів споживання, а також здійснює поділ праці, спеціалізації та кооперації у виробництві. Без транспорту немислимі раціональне розміщення виробництва, освоєння нових територій і природних ресурсів.

1.3. Критерії та показники ефективності логістичних послуг в авіаційній галузі

Планувати та оцінювати діяльність транспортної системи регіону неможливо без набору показників для вимірювання розмірів та якості її роботи. На жаль, наразі немає чіткого підходу до кількості та складу показників, які повною мірою характеризують роботу регіональної транспортної системи, а не окремих її елементів, тому розглянемо деякі підходи, які існують на даний момент. Нині кожен вид транспорту має свою систему показників, що відображають його специфіку. Проте існує група показників, однакова для всіх видів транспорту та для національних органів планування та обліку. До цієї групи входять переважно показники діяльності транспорту. Розрізняють кількісні (об'ємні) і якісні показники. Цей поділ досить умовний, оскільки, в принципі, кожен кількісний показник характеризується відомою якістю, і навпаки. Однак ця класифікація діє і сьогодні.

До категорії кількісних показників належать [75]:

– перевезення вантажів - загальна кількість вантажу, що завантажується і перевозиться рухомим складом окремих видів транспорту (залізничні вагони, літаки, вантажні автомобілі, річкові та морські судна), вимірюється в тоннах;

– вантажообіг - загальний обсяг транспортних робіт, що вимірюється тонно-кілометрами і дорівнює сумі добутків вантажу, що перевозиться, відповідно до транспортної відстані кожного вантажу;

– пасажирський транспорт - загальна кількість пасажирів, що перевозяться рухомим складом окремих видів транспорту (автобуси, тролейбуси, трамваї, метро, пасажирські залізничні вагони, річкові та морські судна, літаки);

– пасажирообіг - загальна кількість пасажирських робіт, що вимірюється пасажирокілометрами і є сумою добутків кількості пасажирів (груп пасажирів) на відстань їх перевезення.

Включення цих показників зазвичай є кумулятивною сумою для кожного дня, декади, місяця, кварталу та року. На практиці в деяких міністерствах транспорту середньоденна робота обчислюється відповідно за декаду, місяць, квартал і рік.

Слід пам'ятати, що обсяг транспортної роботи по переміщенню вантажів частіше оцінюється за швидкістю виходу вантажу, а в деяких випадках і за темпом прибуття вантажу. Загалом для кожного виду транспорту обсяги перевезень, відправлення та прибуття вантажів за більш-менш тривалий період приблизно однакові (без урахування експорту та імпорту). Однак для відповідних підрозділів, таких як окремі залізниці, річкові та морські вантажні перевезення, транспортні відділи та підприємства, кількість вантажів, що перевозяться, відвантажуються та прибувають, зазвичай буде різною, оскільки обсяг перевезених вантажів включає не тільки товари, відвантажені з цього підрозділу, але й отримані з підрозділів сусідніх підрозділів, а також переведені в сусідні підрозділи. Для таких одиниць необхідно підтримувати ставки експорту та імпорту, а також норми транзиту та місцевого перевезення. Під імпортом розуміється кількість тонн вантажу, отриманого протягом розрахункового періоду для клієнтів, які перебувають у транспортній одиниці. Експорт – це кількість тонн вантажу, вивезеного від клієнтів за межі транспортної одиниці.

Періодично в колах транспортних спеціалістів йдуть дискусії про пріоритетність цих показників у вантажних і пасажирських перевезеннях. Довгий час домінуючим показником ефективності перевезень вважалися тонно-кілометрові

перевезення, оскільки вони відображають механічні характеристики транспорту та сукупність інших важливих показників (попит на рухомий склад, витрата палива, кількість складського персоналу, чисельність ремонту тощо). Однак ще кілька років тому основним показником вважався обсяг перевезень (у тоннах), а як допоміжна оцінка зберігалася продуктивність перевезень. Основним аргументом для цього було бажання запобігти спробам низки компаній збільшити роботу на тонно-кілометрі, переважно за рахунок міжміського транспорту, часто невиправданих інтересами держави. За аналогією з вантажообігом у пасажирських перевезеннях основним показником є пасажирообіг [32].

При оцінці ефективності роботи транспорту з використанням цих показників, особливо економічних показників витрат і продуктивності, слід уважно враховувати: грошове технічне оснащення (основні засоби); забезпечення трудовими ресурсами всіх підрозділів і служб, задіяних у транспортному процесі; складність виконуваної роботи; організація; технології та інші умови, що істотно впливають на виконання роботи. Це важливо при порівнянні рівня витрат і продуктивності в часі або при порівнянні економічної ефективності різних видів транспорту. Тільки в цьому випадку остаточні висновки будуть досить об'єктивними.

Перелік усіх показників транспортних систем регіонів, наданих офіційною статистикою України, включає 26 показників [78], а саме: автомобільні перевезення вантажів, тонн; роботи автомобільного транспорту, т.км.; середня відстань перевезення однієї тонни вантажу автомобільним транспортом, км; перевезення пасажирів автобусами, людей; перевезення пасажирів автобуса, прох.-км; кількість автобусних поїздок на душу населення поточного населення, в середньому за рік, шт.; відправлення пасажирів поїздом, людей; перевезення пасажирів трамваєм, пасажирів; перевезення пасажирів метро, людей; перевезення пасажирів тролейбусним транспортом, людей; приватні вантажівки, агрегати; пасажирські автобуси, агрегати; пасажирські автобуси приватної власності, од.; пасажирські вагони, агрегати; постачання населення автомобілями особистого майна, од.; машини, тролейбусні агрегати; трамвайні вагони, агрегати; вагони метро, агрегати;

службова довжина залізниць загального користування, км; щільність залізниць загального користування, км / 1000 км²; довжина доріг загального користування, км; щільність доріг загального користування з твердим покриттям, км/1000 км²; експлуатаційна довжина тролейбусних колій загального користування (розрахована в одному напрямку), км; експлуатаційна довжина трамвайних колій (у розрізі одноколійних), км; експлуатаційна довжина колій метро загального користування (двоколійний розрахунок), км; діяльність підприємств транспорту та зв'язку: транспортна діяльність (обсяг реалізації, грн.); організація перевезень вантажів (обсяг реалізації, грн.); послуги з організації подорожей (обсяг реалізації, грн.); діяльність поштового зв'язку (обсяг реалізації, грн.); рентабельність операційної діяльності транспортних і телекомунікаційних компаній.

Автори методики оцінки функціонування регіональної транспортнологістичної системи українські вчені О. П. Кравченко та Є. П. Медведєв [62]. Автори вважають, що транспортна система регіону - це сукупність суб'єктів транспортної системи, об'єднаних у ланцюги і логістичні канали і об'єднаних в єдиний процес управління матеріальними, інформаційними, фінансовими, сервісними та іншими потоками, створеними або переданими в регіон. з метою оптимальної та раціональної організації їх пересування в транспортному комплексі з мінімальними логістичними витратами та максимальним корисним ефектом для всіх учасників системи при збереженні необхідного рівня обслуговування. Ретельну оцінку та визначення загального рівня ефективності транспортної системи регіону можна провести за допомогою рекомендованої системи показників, кожен з яких виражається співвідношенням (індексом) результатів, витрат і ресурсів транспортної системи.

Під показником часу виконання замовлення розуміють скорочення часу виконання логістичних операцій у кожній ланці і, відповідно, у всьому ланцюжку поставок. Розглянемо час транзиту товару в ланцюжку поставок на прикладі наземної доставки з Європи: розмитнення товару постачальником - 1 день; доставка автотранспортом по Україні - 1-3 дні; імпордне розмитнення - 1 день; оформлення вантажу на центральному складі - 2 дні, доставка автомобільним транспортом на

регіональні склади - 1-3 дні, оформлення вантажу на регіональному складі - 2 дні; доставка автотранспортом продукції замовнику з регіонального складу - 1 день. Загальний час доставки товарів у цьому ланцюжку поставок становить від 9 до 13 днів залежно від країни доставки та місцезнаходження споживача в Україні. Висококонкурентні ринки вимагають, щоб продукція доставлялася кінцевому споживачеві якомога швидше, використовуючи як міжнародні, так і внутрішні ланцюги поставок.

В кожній ланці ланцюга поставок утворюються витрати, сума яких по всьому ланцюгу визначається як загальні логістичні витрати.

Н.К. Мойсеєва пропонує об'єднати витрати в наступні групи:

- операційні витрати, тобто є витрати на виконання логістичних операцій (транспортування, вантажопереробка та зберігання продукції і т.п.);
- витрати, пов'язані з адмініструванням логістичних систем (управлінські та трансакційні витрати);
- витрати на компенсацію логістичних ризиків (страхування, брак, втрачена вигода від відсутності товарів і т.п.). [59, с. 140]

Загальновідомим є те, що знаходження та підтримання оптимального балансу між якістю виконання логістичних операцій та величиною загальних логістичних витрат є однією з найважливіших завдань логістик-менеджерів.

А. Харрисон і Р.В.Хоук пропонують використовувати вісім показників оцінки ефективності ланцюгів поставок:

- вхідний потік: вчасно та в повному об'ємі – критерій оцінки отриманих поставок – в повній мірі, вчасно та у відповідності до вимог;
- вихідний потік: вчасно і в повному об'ємі – критерій оцінки виконання замовлень клієнта – в повній мірі, вчасно та у відповідності до вимог;
- внутрішній відсоток браку: критерій відповідності процесу технічним вимогам і контролю якості;
- коефіцієнт введення нової продукції: критерій оцінки чутливості ланцюга поставок до нової продукції;

- скорочення витрат: критерій оцінки беззбитковості розробки продукції та процесів;

- швидкість обороту товарних запасів: критерій оцінки потоку товарів у ланцюгу поставок;

- час із моменту замовлення до моменту доставки: критерій чутливості ланцюга поставок до процесів;

- гнучкість бюджету: критерій, що показує, наскільки легко наскільки легко структурувати ланцюг поставок для отримання фінансових переваг. [75,с.262]

Віддаючи належне детальному підходу до визначення критеріїв ефективності, тим не менш ми вважаємо за необхідне об'єднати перші три критерії в показник якості обслуговування, а критерії швидкості обороту товарних запасів і гнучкості бюджету – віднести до фінансових показників ланцюга поставок.

С.В. Саркісов виділяє чотири варіанти виникнення доданої вартості:

- додана вартість, пов'язана з процесом виробництва, наприклад, сировина і матеріали, що надходять на відповідні склади підприємства харчової промисловості по одній ціні, в процесі виробничої діяльності перетворюються на готову продукцію та надходять на склад готової продукції підприємства вже по іншій, більш високій, ціні;

- додана вартість, пов'язана з процесом переміщення продукції, виникає в процесі транспортування товарів;

- додана вартість, пов'язана з процесом споживання продукції, виникає в процесі ефективного управління матеріальними потоками та запасами сировини, матеріалів і готової продукції. Даний варіант створення додаткової вартості формулюється як сім основних правил логістики:

1R (right product) - потрібний товар;

2R (right quality) - необхідної якості;

3R (right quantity) - в необхідній кількості;

4R (right time) - в потрібний час;

5R (right place) - в потрібне місце;

6R (right customer) – потрібному споживачеві;

7R (right costs) – з оптимальним рівнем витрат.

- додаткова вартість, пов'язана зі зміною власності на товар, виникає в процесі впливу маркетингової діяльності підприємства, сприяючи просуванню та збуту товарів на ринках. [29, с.21]

На нашу думку, до даних варіантів виникнення додаткової вартості слід додати ще дві:

- додаткова вартість, пов'язана з перетворенням виробничого асортименту в торгівельний. На склад оптової компанії готова продукція підприємства харчової промисловості надходить з виробництва по одній ціні, а відпускається згідно заявок споживачів по іншій ціні;

- додаткова вартість, пов'язана з певними складськими операціями, в результаті яких виконується передпродажна підготовка товарів (наклейка стікерів) або виготовляються промонабори для рекламних акцій.

Ми поділяємо точку зору С. Пароліні, який стверджує, що для ланцюга поставок додаткову вартість слід розглядати як чисту цінність, отриману кінцевими користувачами, і як чисту цінність, придбану партнерами по ланцюгу поставок, що беруть участь у створенні цінності. При цьому чиста цінність являє собою різницю між тією цінністю, що споживачі приписують продукції, та ціною, яку вони фактично заплатили. [82, с. 121] Поділ поняття «додаткова вартість» на дві різні категорії: цінність для клієнтів і цінність для учасників ланцюга поставок дозволяє керівникам підприємств харчової промисловості по-різному оцінювати ці показники та розробляти різні заходи по підвищенню цінності.

При оцінці ефективності роботи транспорту з використанням цих показників, особливо економічних показників витрат і продуктивності, слід уважно враховувати: грошове технічне оснащення (основні засоби); забезпечення трудовими ресурсами всіх підрозділів і служб, задіяних у транспортному процесі; складність виконуваної роботи; організація; технології та інші умови, що істотно впливають на виконання роботи. Це важливо при порівнянні рівня витрат і продуктивності в часі або при порівнянні економічної ефективності різних видів

транспорту. Тільки в цьому випадку остаточні висновки будуть досить об'єктивними.

Слід відзначити той факт, що на створення додаткової вартості в ланцюгу поставок суттєвий вплив має фактор часу. Часом, що збільшує цінність, є той час, який витрачено на виконання логістичних операцій, що створюють вигоди для потенційних споживачів. З іншого боку, часом, що не збільшує цінність, є той час, який витрачено на здійснення логістичних операцій, відмова від виконання яких не призведе до зниження вигід для споживача.[22, с.128] Хотілося б підкреслити важливість не тільки фактору часу, але й набору логістичних операцій, що збільшують або залишають незмінною цінність для споживача. По аналогії з часом, ми можемо відмовитись від логістичних операцій, що не створюють цінність.

К.Ф. Кросс і Р.Л. Лінч пропонують додати фінансові показники оцінки ефективності ланцюгів поставок. [54, с.282] У першу чергу, до фінансових показників оцінки ефективності ланцюгів поставок слід віднести об'єм оборотних активів. За оцінками зарубіжних вчених оборотні активи, «заморожені» в понаднормативних запасах продукції, можуть займати від 25% до 40 % фінансових витрат компаній, що зумовлює необхідність пильної уваги до даної проблеми керівників комерційних структур. Основоположний вплив на використання оборотних активів підприємства мають три фактори. В першу чергу, це налагоджена взаємодія відділів маркетингу, закупок, фінансів, виробництва, логістики і продажів підприємства харчової промисловості, при координуючій ролі логістики. Другий фактор – це впровадження концепції управління ланцюгами поставок, що дозволяє значно скоротити час обігу активів та знизити рівень виробничих запасів і готової продукції в усіх учасників ланцюга: постачальників, підприємств харчової промисловості та споживачів. Найважливіший вплив на ефективність використання оборотних активів має впровадження на підприємстві харчової промисловості системи управління виробничими запасами та запасами готової продукції.

Одним із важливих показників ефективності логістики є критерії потужності ланцюгів поставок, що включають в себе можливість учасників ланцюга підтримувати максимально можливу швидкість матеріального потоку. Загальна

швидкість матеріального потоку по всьому ланцюгу поставок дорівнює мінімальній швидкості найпроблемнішої ланки. Наприклад, якщо за встановленням додаткових виробничих ліній на підприємстві харчової промисловості не вживатимуться заходи зі збільшення пропускної здатності складу готової продукції та залученню додаткових транспортних засобів, то дане підприємство матиме проблеми з вантажопереробкою та доставкою продукції споживачам. На потужність ланцюга поставок також має вплив і продуктивність кожної її ланки.

Надання послуг транспортної та складської логістики – це сервіс який замовляє Замовник (Компанія) у Виконавця (Логістична компанія). Тобто, ризики та відповідальність покладені на Логістичну компанію. Компанія-виконавець, яка має забезпечити належний сервіс та організацію процесів контрольної-розподільчої логістики, приймання вантажу, консолідації та обслуговування вантажу, збір замовлень, доставку вантажів. Важливим етапом плідних та взаємовигідних партнерських відносин є опис умов та ключових показників ефективної діяльності (КПЕД). Від визначення необхідних КПЕД залежить те, на скільки ефективним буде рівень наданих послуг для Виконавця та на скільки Договір буде ефективно мотивувати Виконавця й відповідно забезпечувати той рівень сервісу, який необхідний Замовнику.

З кожним роком зростає логістика транспортного складського господарства в Україні та світі, зростає комп'ютеризація суспільства, набирає обертів і значення електронна комерція, зростають торговельні потоки між країнами та регіонами.

Ризик апетиту — це рішення про рівень ризику, який організація готова піти (в особі вищого керівництва) для досягнення своїх цілей. Схильність до ризику – це баланс між потенційними вигодами від інвестування (реакція на ризик) і ризиками, які неминуче призводять до змін. Внутрішній ризик – це відомий (виявлений та оцінений) ризик з очікуваними наслідками, для якого обрано тип відповіді «прийняти», тобто не інвестувати та вживати жодних дій щодо зменшення, пом'якшення тощо, пов'язаних із ризиком.

У логістиці в управлінні ризиками важливо виділяти такі поняття:

Direct Supply (DS) – Пряма поставка (ПП) – Доставка вантажу напряму від постачальника до замовника, силами власної, або найнятої транспортної логістики.

ReAllocated Cross Docking (PAXD) – Перехресне консолідування складської логістики (ПКСЛ) – Доставка вантажу здійснюється від постачальника, який сам збирає замовлення до Замовника, силами власної, або найнятої транспортної логістики, через Розподільчий Центр (РЦ). Запас на РЦ мінімальний.

Brake Bulk Cross-Docking (BVXD) – Перехресне передислокування складської логістики (ППСЛ) – Доставка вантажу здійснюється від постачальника до Замовника, силами власної, або найнятої транспортної логістики, через Консолідаційно-Розподільчий Центр (КРЦ), який збирає замовлення. Запас на КРЦ мінімальний.

Central Stock (CS) – Центральний Склад (ЦС) – Доставка вантажу здійснюється від постачальника до Замовника, силами власної, або найнятої транспортної логістики, через КРЦ за допомогою великого запасу вантажу. Як правило, така схема використовується для імпортного вантажу.

Розрахунок ключових показників діяльності транспортної компанії спирається на використання інформації фінансової звітності, даних BIG DATA, КПЕД, звітності Корпоративного управління, комерційної звітності для управління, внутрішніми даними щодо показників діяльності та виконання цілей компанії, продуктивності підрозділів, посад та компанії в цілому, розрахунку поточних і майбутніх витрат, а також прогнозування та ефективного планування бюджетів витрат та інвестицій на рівні майбутніх періодів, аналіз попередніх/історичних відхилень – недоотримання прибутку, та перевищення витрат. При побудові КПЕД враховано важливість поєднання фінансових «жорстких», детермінованих показників з не фінансовими «м'якими» для формування збалансованої системи оцінювання [75].

Існує багато підходів до класифікації ризику та складності, небажаних наслідків, але для транспортних компаній пропонується визначати ризик апетиту 3 способами: 1) високий; 2) середній; 3) низький. Тому зв'язок між впливами та ймовірністю показується при визначенні межі ризику з низькими наслідками, помірним ризиком та ризиком з високими наслідками.

Цей інструмент використовується для полегшення візуалізації та передачі інформації вищому керівництву і може бути офіційним документом, що затверджує рішення щодо управління ризиками.

КПЕД визначається за трьома рівнями: транспортний засіб, тара транспортного засобу та складська тара. Розглянемо детальніше:

- на рівні транспортних засобів (автомобіль, поїзд, літак, корабель) враховуються вантажопотоки, що відображають тоннажність транспортних засобів;
- на рівні транспортного контейнера (контейнер, вантажівка, баржа) враховується тоннаж транспортного контейнера;
- на рівні складської тари визначається піддон, ящик, предмет, артикул.

Тож, необхідно враховувати тип складської логістики: пряма, перехресне передислокування, перехресна консолідація, центральний склад. І в кожному випадку має значення власні або орендовані потужності. При виборі підрядників значну перевагу мають ті, хто має власні резервні приміщення (склад, автотранспорт).

Висновки до розділу 1

Отже, можна з упевненістю стверджувати, що сектор повітряного транспорту та суміжні галузі мають великі перспективи розвитку, у тому числі на міжнародному рівні. Сектор авіаційних вантажів має стати одним із стратегічних напрямів розвитку всієї авіаційної галузі, а тому мати дуже конкретну та значну державну підтримку. Беручи до уваги фактори, що стимулюють і гальмують зростання авіаперевезень, кожна авіакомпанія прагне розробити стратегію підприємства, яка включає фактор і дослідження в розробку маркетингової політики компанії. З кожним роком зростає логістика транспортного складського господарства в Україні та світі, зростає комп'ютеризація суспільства, набирає обертів і значення електронна комерція, зростають торговельні потоки між країнами та регіонами. У той же час проблеми ризик-менеджменту транспортних компаній стають все більш актуальними.

РОЗДІЛ 2

АНАЛІЗ СВІТОВОГО РИНКУ ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ В АВІАЦІЙНІЙ ГАЛУЗІ

2.1. Аналіз логістичних послуг авіаційної галузі в Україні

Минуло багато часу з моменту здобуття нашою державою незалежності, а логістика вже пройшла етапи свого становлення і зараз активно розвивається. Загалом ринок логістичних послуг демонструє позитивну динаміку, але порівняно з подібними ринками розвинених країн спостерігається затримка (у рівні розвитку логістичних компаній, обсягах та якості пропонованих послуг, фінансуванні галузі тощо). і, як наслідок, зниження конкурентоспроможності вітчизняних підприємств на світовому ринку логістичних послуг.

Однією з найважливіших галузей економіки є транспорт, що свідчить про ефективне функціонування виробничо-господарської діяльності країни. Для забезпечення стабільного процесу в галузі існує велика кількість судноплавних і транспортних компаній, інтегрованих логістичних операторів, інформаційних брокерів та ін. Серед цих учасників ринку найбільшу частку ринку займають судноплавні компанії.

Згідно зі ст. 1 Закону № 1955 транспортно-експедиторська діяльність — підприємницька діяльність із надання транспортно-експедиторських послуг з організації та забезпечення перевезень експортних, імпорتنних, транзитних або інших вантажів [31]; транспортно-експедиторська послуга – робота, що безпосередньо пов'язана з організацією та забезпеченням перевезень експортного, імпортного, транзитного або іншого вантажу, за договором транспортного експедитування» [62].

До видів транспортно-експедиторської послуг відноситься:

- організація охорони та експертизи вантажів;
- забезпечення оптимального транспортного обслуговування;

- організація перевезень вантажів за допомогою різних видів транспорту;
- залучення інших транспортних засобів та ін [31].

Таким чином експедиторська діяльність являє собою сукупність різних послуг пов'язаних з перевезенням вантажу. Проте існує ще декілька класифікацій транспортних послуг, зокрема:

1. За об'єктом транспортної процедури:

- пасажирські;
- вантажні за призначенням: імпорتنі; експортні; транзитні;
- вантажні за особливістю транспортування: наливні; насипні; контейнерні; тарно-штучні; навальні.

2. За суб'єктом транспортної операції залежно від виду споживача, якому буде надаватись послуга:

- зовнішньогалузеві;
- внутрішньогалузеві

3. За видом діяльності:

а) перевізні:

- за видом транспорту: водні, залізничні, автомобільні, повітряні, змішані;
- за територіальною ознакою: внутрішньодержавні та міжнародні;
- за періодичністю: регулярні та нерегулярні;
- за видами сполучень: прямі та непрямі;
- за видом транспортно-технологічної системи: пакетні. контейнерні; ролкерні

та ін.

б) неперевізні:

- комплексно-експединційні:

1. Послуги з відправки (прийом, маркування і пакування вантажів, оформлення відповідної документації).

2. Послуги по супроводу вантажу (забезпечення цілісності вантажів в дорозі, організація необхідних перевантажень і безпосереднє транспортування).

3. Послуги прибуття (контроль за прибуттям, інформування про надходження вантажів, організація розвантаження транспортних засобів, оформлення документів, звіт перед вантажовідправником та інші).

Розвиток транспортно-експедиторських послуг позитивно впливає на розвиток ринкових відносин.

Таблиця 2.1

Динаміка зовнішньої торгівлі (експорту-імпорту) транспортних послуг за 2013–2020 рр.

Показники	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Всього експорт транспортних послуг, тис. дол. США	828714 7,0	7981835, 8	6101923, 5	5263155, 3	5300545, 6	5861405, 6	5851423, 3	9109918, 8
У тому числі за видами: морський	109940 4,5	1022311, 9	850878,8	735935,8	661619,1	612112,3	523257,5	595914,5
річковий	63091, 2	40378,9	46342,3	44494,8	Нд.	Нд.	Нд.	Нд.
повітряний	148509 6,8	1299127, 1	1071262, 5	853618,5	882840,3	1091775, 1	1221610, 7	1419720, 8
залізничний	157425 9,6	1531936, 7	1098830, 7	751254,1	561118,6	580897,5	538914,8	501656,6
автомобільний	447267 ,2	438958,6	459623,7	249071,0	237949,1	273773,7	304438,0	338836,2
Всього імпорт транспортних послуг, тис. дол. США	171347 5,7	1689764, 2	1376552, 3	1153393, 5	989274,8	1213073, 6	1464807, 2	1559143, 8
У тому числі за видами: морський	196404 ,7	187805,3	243651,7	191729,0	141180,7	222770,1	222986,3	273781,9
річковий	372,6	162,0	Нд.	600,8	351,1	Нд.	Нд.	531,9
повітряний	635913 ,1	628311,8	431037,6	466937,6	357465,0	452397,3	695720,1	757823,3
залізничний	641973 ,3	626276,8	431305,2	287002,5	259877,0	297715,4	282974,7	262715,5
автомобільний	193566 ,8	194866,5	189804,7	91845,4	114860,7	132793,4	142892,5	156984,1

Примітка. Складено автором за даними Державної служби статистики України.

За даними Державної служби статистики України у 2020 році експорт транспортних послуг становив 9109,9 млн дол. США, найбільшу питому вагу у структурі експорту транспортних послуг займає повітряний транспорт – 15,6%, морський – 6,5%, залізничний – 5,5%, автомобільний – 3,7%. Імпорт транспортних послуг за аналогічний період склав 1559,14 млн дол. США, в тому числі повітряний – 48,6%, морський – 17,6%, автомобільний – 10%. Українська транспортно-логістична мережа охоплює країни Європи, Європейського Союзу, Азії, Африки, Америки, Австралії та Океанії. За даними 2019 року простежується позитивна динаміка під час експорту послуг морського (107,0%), повітряного (110,7%), автомобільного (101,6%) транспорту та скорочення експорту послуг залізничного транспорту (-22,6%). Імпорт транспортних послуг має тенденцію до зростання, але за усіма показниками нижчий, ніж експорт.

Альтернативою виміру інституціональних особливостей національної та світової економіки з формуванням глобальних логістичних систем стало визначення ефективності діяльності у сфері логістики. Рішення даного питання запропонував Міжнародний Банк Реконструкції та Розвитку у своєму дослідженні логістичної діяльності в рамках глобальної економіки [29, с. 34]. Починаючи з 2007 року, Світовий банк оприлюднює індекс ефективності логістики (LPI – Logistic Performance Index), який визначає легкість здійснення поставок товарів і стан торгової логістики на національному та міжнародному рівнях. Показник вимірює ефективність роботи ланцюгів постачань у міжнародній торгівлі й оцінюється кожні 2 роки серед 160 країн світу.

Індекс оцінює такі підіндикатори:

- ефективність роботи митних органів;
- якість інфраструктури;
- простоту організації міжнародних постачань товарів;
- компетенцію в логістиці;
- можливість відстеження товару впродовж усього ланцюжка поставок;
- дотримання термінів поставки товару [82, с. 310].

Найефективнішу логістику має Німеччина, яка останні роки очолює рейтинг, а величина LPI – 4.19. Проаналізуємо позицію України згідно з Індексом ефективності логістики та вплив підіндексів на її формування у табл. 2.2:

Таблиця 2.2

Позиція України в рейтингу Індeksu ефективності логістики за 2007–2020 рр.

Індекс ефективності логістики	2007	2010	2012	2014	2016	2020
Місце України в рейтингу	73	102	66	61	80	66
Бали України в рейтингу	2,55	2,57	2,85	2,98	2,74	2,83
Митниця	2,22	2,02	2,41	2,69	2,30	2,49
Інфраструктура	2,35	2,44	2,69	2,65	2,49	2,22
Міжнародні поставки	2,53	2,79	2,72	2,95	2,59	2,83
Логістична компетентність	2,41	2,59	2,85	2,84	2,55	2,84
Відстеження товару	2,53	2,49	3,15	3,20	2,96	3,11
Своєчасність	3,31	3,06	3,31	3,51	3,51	3,42

Примітка. Складено автором за даними Світового банку.

Згідно з даними рейтингу 2007–2020 рр. позиція України за показником Індeksu ефективності логістики коливається, що можна пояснити зміною методики оцінювання LPI у 2010 році, політичною та економічною ситуацією 2013–2014 рр., а також політичною нестабільністю (за даними [32, с. 20] політичні ризики оцінюються на рівні 7–8 балів за 10-ти бальною шкалою), що свідчить про високий рівень невизначеності у 2016 році, невідповідність податкового та митного законодавств міжнародним вимогам тощо. У 2020 році вітчизняна логістика становила 2,83 бала і піднялася на 14 позицій (66 місце проти 80 у 2016 році та 61 у 2014 році). За останні два роки аналізованого періоду поліпшилися чотири підіндикатори з 6, а ситуація щодо якості інфраструктури (-0,27 бали, 119 місце) своєчасністю доставки вантажів (-0,09 бали, 56 місце) дещо погіршилася. Україна за методикою LPI належить до групи країн з обмеженим рівнем розвитку логістичного середовища і значно відстає від країн-лідерів [86]. Позицію України у порівнянні з

найближчими географічними сусідами за даними агрегованого показника LPI 2021–2020 рр.

Для України процес оцінка логістичного потенціалу, також базується на деяких економічних показниках. Слід зазначити, що такі стратегії найкраще розробляються в європейських країнах.

Однак Україна значно відстає від провідних західних країн у процесі стратегічного планування соціально-економічного розвитку, а також у реалізації цієї стратегії. Низькі показники, виражені в міжнародних показниках, свідчать про ефективність стратегії економічного розвитку в контексті європейських інтеграційних процесів.

Таблиця 2.3

Місце України у міжнародних рейтингах

Назва рейтингу	Місце України в рейтингу						
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Індекс глобальної конкурентоспроможності	89	82	73	84	76	79	85
Індекс ведення бізнесу	147	149	152	137	112	96	83
Індекс економічної свободи	162	164	163	161	155	162	166
Індекс інвестиційної привабливості	2,57	3,28	2,18	2,12	1,87	2,57	2,88

Примітка. Складено автором за даними World Economic Forum, Світового банку та The Heritage Foundation.

Згідно з таблицею, видно, що Україна має низький рівень конкурентоспроможності - 85 місце, а її позиція погіршилась порівняно з 2016, коли вона зайняла 73 місце.

Аналіз динаміки основних показників індексу глобальної
конкурентоспроможності України

Назва рейтингу	Місце України в рейтингу						
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Базові вимоги	102	98	79	79	87	101	102
Розмір ринку	38	38	38	38	38	45	47
Інфраструктура	68	71	65	68	68	69	75
Макроекономічна стабільність	132	112	90	107	105	134	128
Ефективність ринку товарів та послуг	129	129	117	124	112	106	108
Ефективність ринку праці	54	61	62	84	80	56	73
Рівень розвитку фінансового ринку	119	116	114	117	107	121	130
Конкурентоспроможність бізнесу	100	103	91	97	99	91	98
Інновацій та розвитку	88	93	79	-	92	72	73

Примітка. Складено автором за даними Міністерства інфраструктури України.

Як видно з таблиці 2.4 у де-яких показниках Україна втрачає свої позиції, ось наприклад, розмір ринку в Україні зменшився, що демонструють втрачені позиції, Україна опустилась на 9 пунктів, інфраструктура погіршилась на 7 позиції, але макроекономічна стабільність покращувалась, але після 2016 знову почала втрачати позиції і на даний момент вона підвищилась лише на 4 пункти у порівнянні з 2014 роком. У системі складових глобального показника конкурентоспроможності найгірша ситуація виявилась у рівні розвитку фінансового ринку та макроекономічної стабільності.

Щодо Індексу економічної свободи, то слід зазначити, що у 2020 році наша країна посіла 166 місце серед 180 країн і вважається країною з економічною кризою. Іншими словами, Україна займає останнє місце серед 43 країн Європи. Загальний результат України нижчий від середньосвітового показника і за класифікацією

належить до групи країн із «вільною економікою». Слід зазначити, що крім України, до цього списку входять ще 25 країн, у тому числі пострадянські країни, такі як Білорусь, Узбекистан та Туркменістан.

З компонентів Індексу економічної свободи лише один показник (свобода від корупції) показав позитивну тенденцію, один (фінансова свобода) залишився незмінним, а інші показники - негативною.

Таблиця 2.5

Динаміка індексу економічної свободи України за 2019-2020 р.

Категорія економічної свободи			
Назва категорії	2019 р.	2020 р.	Зміни
Права власності	25,0	41,4	+16,4
Свобода від корупції	26,0	29,2	+3,2
Фіскальна свобода	78,6	78,6	0
Державні витрати	30,6	38,2	+7,6
Свобода бізнесу	56,8	62,1	+5,3
Свобода ринку праці	47,9	48,8	-0,9
Монетарна свобода	66,9	47,4	-19,5
Свобода торгівлі	85,8	85,9	+0,1
Свобода інвестицій	20,0	25,0	+5
Фінансова свобода	30,0	30,0	0
Місце у світовому рейтингу	162	166	+4
Індекс економічної свободи	46,8	48,1	+1,3

Примітка. Складено автором за даними Wall Street Journal та Heritage Foundation.

Як було сказано вище, індекс економічної свободи обчислюється як середнє арифметичне з десяти економічних свобод. Однак у 2020 році при обчисленні індексу економічної свободи були враховані два інші компоненти, а саме індекс

судової діяльності, який становив 22,6 балів, та індекс фінансового стану 67,9 бала. Ці компоненти показника економічної свободи не були обчислені у 2019 році.

Відповідно до дванадцяти категорій економічної свободи Україна належить до країн світу: права власності - 123, свобода від корупції - 154, фіскальна свобода - 100, державні витрати - 161, свобода підприємництва - 111, свобода ринку праці - 146, грошова свобода - 184, свобода торгівлі - 54, свобода інвестицій - 165, фінансова свобода - 160. За отриманими результатами слід визначати внесок кожної з чотирьох груп у показник економічної свободи.

Для оцінки функціонування логістичних підприємств на території України, необхідно провести PEST та SWOT аналіз економіки України.

На першому етапі оцінки та аналізу економіки України використовується аналіз PEST. Це один із популярних методів аналізу макросередовища. Цей аналіз іноді називають STEP-аналізом. Це простий і зручний метод вивчення зовнішнього середовища, який можна ефективно використовувати для вивчення економіки кожної країни. Аналіз шкідників включає визначення переліку політичних (політичних), економічних (економічних), соціальних (технічних) та технологічних (технологічних) факторів навколишнього середовища, які безпосередньо та опосередковано впливають на бізнес [78, с. 91–96]. Аналіз PEST також є інструментом довгострокового стратегічного планування і готується протягом 3-5 років, щорічно оновлюючи дані.

PEST-аналіз - це послідовність певних етапів, серед яких виділяють наступні:

- виявлення факторів для аналізу. На цьому етапі необхідно скласти перелік факторів, які можуть мати прямий чи опосередкований вплив на майбутні результати економічного розвитку країни, які поділяються на 4 групи: політичні, економічні, соціальні та технологічні [72, с. 48].

- визначення ступеня впливу факторів. Визначивши фактори, що впливають на бізнес, необхідно визначити силу впливу кожного фактора в масштабі. Найпоширенішою є 5-бальна шкала, згідно з якою чим більша кількість за шкалою, тим сильніше чинник впливає на розвиток економіки.

- оцінка ймовірності зміни фактора. На цьому етапі ймовірність коливань оцінюється за 5-бальною шкалою, де «1» означає мінімальну ймовірність зміни факторів навколишнього середовища, а «5» означає максимальну ймовірність [23, с. 66].

- оцінка реальної значущості факторів. Наступним кроком є оцінка впливу кожного окремого фактора, обраного для аналізу. У цьому випадку необхідно чітко визначити фактори, які можуть безпосередньо впливати на компанію, і постійно контролювати їх.

- складання підсумкової таблиці PEST. Останнім етапом аналізу є приведення всіх обчислень до матричної форми.

Фактори аналізу PEST перераховані та проаналізовані в таблиці 2.6:

Таблиця 2.6

Фактори для PEST-аналізу української економіки 2021 рік

Фактор	Стан/прояв фактору	Тенденція розвитку фактору	Характер впливу фактору на економіку України
1. Економічний фактор			
Рівень інфляції	У 2020 році рівень інфляції зменшився на 5,7% і складає - 4,1%	Падіння	«+» – середній темп знецінення грошей; «-» – можлива дефляція
Рівень безробіття	8,6 %	Падіння	«-» неплатоспроможне населення
Приріст ВВП в 2019	3,3 %	Зростання	«+» - підвищення виробництва; «+» – покращення привабливості країни як країни для інвестування.
Зростання заробітної плати	У 2020 році зарплата збільшилась на 10,8 % порівняно з 2019 роком	Зростання	«+» – підвищення платоспроможності населення та їх купівельної спроможності;
2. Політико правові фактори			
Зовнішня політика	Підписана угода про асоціацію з ЄС, розпочато процес виходу з СНД	Зростання	«+» – співробітництво та лояльні відносини з європейськими країнами; «-» – погіршення відносин с країнами СНД
Політична дестабілізація	Нестабільна політична ситуація	Падіння	«-» – протиріччя між політичними силами, «-» – низький рівень довіри наряду до влади

Військовий конфлікт на території країни, анексія Криму	Напружені дипломатичні відносини з Російською Федерацією	Зростання	«-» – втрата територій; «-» – військові дії на території України; «-» – непередбачуваність розвитку подій; «-» – ризики для інвесторів
3. Соціокультурні фактори			
Демографічна структура населення	Кількість населення України скоротилось і на 01.01.2020 р. - 41902416 осіб	Падіння	«-» – скорочення населення і трудового потенціалу країни
Мова	Протистояння державницьких та проросійських настроїв	Стабілізація	«+» – простота спілкування при ділових зустрічах завдяки єдиній державній мові; «-» – загострення політичного конфлікту через заборону російської мови
Менталітет	Характерні риси для українців: демократичність, емоційність, індивідуалізм, миролюбність, уміння вести господарство.	Зростання	«+» – для країни з розвинутою індивідуалістичною культурою легше впроваджувати інновації; «+» – потужний потенціал розвитку різних сфер господарювання
4. Технологічні фактори			
Рівень розвитку ІТ	Ринок ІТ-послуг є розвинутим	Зростання	«+» – можливість використання комп'ютерних технологій у діяльності; «+» – швидкість обміном інформацією;
Доступ до новітніх технологій	У країні вільний доступ до новітніх технологій.	Зростання	«+» – швидкість обміном інформацією;

Джерело: Стратегія сталої логістики та План дій для України. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/files/Logistics.pdf>

Ймовірність групових (наприклад, економічних) факторів оцінюється шляхом присвоєння їй деякої ваги від 0 (низька ймовірність) до 1 (висока ймовірність). Сума ймовірностей прояву для кожної групи факторів повинна бути рівною одиниці.

Ступінь впливу (значення) цього чинника на розвиток економіки України визначається п'ятибальною шкалою:

5- сильний вплив, серйозна небезпека;

1 - відсутність удару, незначні загрози.

Загальний вплив групи факторів на розвиток економіки України визначається множенням ймовірності прояву цього чинника на силу його впливу та обчислюється загальна та зважена оцінка для даної країни (табл. 2.7). Узагальнена оцінка вказує на ступінь впливу на економіку України та визначає необхідність визначення способів реагування на поточні та прогнозовані екологічні фактори.

Таблиця 2.7

Загальна оцінка факторів впливу на Українську економіку

Фактор	Ймовірність прояву фактору, P (0÷1)	Значимість фактору, I (1÷5)	Загальна оцінка впливу фактору, P×I	Засоби реагування на прояв фактору
1. Економічні фактори				
Рівень інфляції	0,3	4	1,2	Зміцнення економічних зв'язків з ЄС
Рівень безробіття	0,3	5	1,5	Стимулювання розвитку малого та середнього бізнесу
Приріст ВВП	0,2	5	1	Підвищення виробництва
Зростання заробітної плати	0,2	4	0,8	Розвиток інфраструктури
Рівень інфляції	0,3	4	1,2	Зміцнення економічних зв'язків з ЄС
Рівень безробіття	0,3	5	1,5	Стимулювання розвитку малого та середнього бізнесу
Приріст ВВП	0,2	5	1	Підвищення виробництва
Зростання заробітної плати	0,2	4	0,8	Розвиток інфраструктури
2. Політико-правові фактори				
Зовнішня політика	0,4	5	2	Закінчення військового конфлікту, повернення Криму та східних областей
Політична дестабілізація	0,2	3	0,6	Формування довіри народу до влади
Військовий конфлікт на території країни, анексія Криму	0,4	5	2	Налагодження відносин з іншими країнами

3. Соціокультурні фактори				
Демографічна структура населення	0,2	4	0,8	Розширення ринків праці
Мова	0,5	4	2	Лібералізація мовного законодавства
Менталітет	0,3	3	0,9	Розвиток малого та середнього бізнесу завдяки заохоченню індивідуалізму
4. Технологічні фактори				
Рівень розвитку ІТ	0,3	4	1,2	Використання ІТ технологій для своєї діяльності
Доступ до новітніх технологій	0,3	4	1,2	Розвиток інновацій
Оновлення науково-технічної бази	0,4	4	1,6	Фінансування розвитку науки, оновлення устаткування наукових центрів

Примітка. Складено автором за даними Державної служби статистики України.

Загальна оцінка впливу :

Економічні фактори = $1,2 + 1,5 + 1 + 0,8 = 4,5$

Політико-правові фактори = $2 + 0,6 + 2,5 = 4,6$

Соціокультурні фактори = $0,8 + 2 + 0,9 = 3,7$

Технологічні фактори = $1,2 + 1,2 + 1,6 = 3,12$

Тому аналіз PEST показує, що найважливішими чинниками є: економічні та політико-правові. Для сталого розвитку економіки України рекомендується приділяти найбільшу увагу економічним та політичним факторам та розробити ефективну стратегію їх стабілізації.

Щоб більш детально з'ясувати, які загрози та недоліки, плюси та мінуси існують в економіці України, необхідно провести SWOT-аналіз економічного потенціалу даної території та країни. Цей метод характеризується як поєднання всіх результатів тесту. SWOT-аналіз дозволяє оцінити порівняльно якісні позитивні та негативні риси країни. Цей метод дає відповідь на питання про перспективні сфери

розвитку, а також дає можливість застерегти від негативних наслідків економічного розвитку [27, с. 126].

Стан економіки України оцінювали за допомогою методу SWOT-аналізу в таблиці 2.8:

Таблиця 2.8

SWOT-аналіз економіки України станом на 2020 рік

	Можливості	Загрози
	1 Розвиток економічного співробітництва з ЄС дозволить підвищити економічне зростання 2. Налагодження міцних економічних зав'язків з країнами Азії дозволить розширити експорт та імпорт 3. Залучення іноземних інвестицій	1. Загроза підвищення рівня інфляції 2. Поширення коронавірусної інфекції COVID-19 3. Нестабільна політична ситуація 4. Дестабілізація курсу гривні 5. Конфлікт з РФ 6. Корупція та слабка судова система
Сильні сторони	Сильні сторони і можливості	Сильні сторони і загрози
1. Сприятливе географічне розташування 2. Високий науково-технічний потенціал 3. Наявність висококваліфікованого робочого персоналу 4. Наявність великої кількості природних ресурсів	1. Розвиток економічного співробітництва з країнами Азії та Європи, використання транзитного потенціалу 2. Розвиток високотехнологічного виробництва 3. Залучення іноземних інвестицій для розробки копалин	1. Якісний менеджмент дозволить уникнути загрози інфляції. 2. Ефективна боротьба з корупцією дозволить залучити іноземні інвестиції в розвиток національної економіки 3. Закінчення воєнного конфлікту надає можливість стабілізувати економічну ситуацію та поглибити процеси євроінтеграції
Слабкі сторони	Слабкі сторони і можливості	Слабкі сторони і загрози
1. Слабкий рівень росту ВВП 2. Застаріла науково-технічна база 3. Зростання зовнішнього боргу 4. Зростання темпів інфляції	1. Розвиток виробництва і підвищення обсягів ВВП 2. Розширення економічних зв'язків з іншими країнами. 3. Поліпшення стан науково-технічної бази 4. Проведення демонополізації економіки - боротьба з картельними угодами, зняття бар'єрів для конкуренції, - а також обмеження зростання тарифів рівнем річної інфляції	1. Фінансування системи охорони здоров'я для ефективної боротьби з пандемією 2. Розробка програми виходу із економічної кризи, викликаной новим вірусом 3. Заручення підтримкою провідних демократичних держав для відновлення територіальної цінності України

Примітка. Складено автором.

Таким чином, аналіз SWOT економіки України показує, що сьогодні існує ціла низка проблем, які перешкоджають ефективному розвитку економіки. Проблеми пов'язані із зовнішніми та внутрішніми чинниками. До зовнішніх факторів відносяться напружені відносини із сусідньою країною, поширення нового вірусу COVID-19, який спричинив безпрецедентні заходи - суворий карантин та припинення багатьох галузей виробництва, що спричинило уповільнення економічного зростання та загрозу дефолту. Внутрішня - високий рівень корупції, політична дестабілізація, що сприяє непередбачуваності економічного розвитку, росту інфляції. Україна має необхідний потенціал для боротьби зі слабкими сторонами та загрозами. Основною стратегією для українського уряду має бути належне використання цього потенціалу.

2.2. Тенденції розвитку світового ринку логістичних послуг в авіаційній галузі в Україні

У несприятливих умовах розвитку авіаційної галузі України, посилення конкуренції, зростання споживчого попиту на послуги одним із основних шляхів забезпечення конкурентоспроможності вітчизняних авіакомпаній, підвищення якості їх обслуговування, удосконалення виробничих та організаційних процесів є активне інноваційне впровадження.

Основними проблемами міжнародної логістики є:

– отримання дозволів на здійснення міжнародних перевезень, зокрема під час встановлення місячної квоти, з яких 60% отримані онлайн, призвело до того, що більшість перевізників не змогли виконати свої зобов'язання перед замовниками. Найбільше не вистачає квот на перевезення в такі країни як Австрія, Італія, Польща, Румунія, Туреччина, Угорщина, Фінляндія. За даними Укртрансбезпеки станом на 15 вересня 2020 року українським перевізникам оформлено та видано 15927 (99,5%) дозволів, у тому числі універсальних Євро-3, Євро-5, Євро-6, при квоті у 2020 році 16000 шт. [76];

- проблеми у правильності класифікації імпортованих та експортованих товарів;
- правильність декларування митної вартості товарів та правильність визначення країни походження товару;
- труднощі під час проходження митного контролю підприємствами з Держпродспоживслужбою, що пов'язано з ускладненою й тривалою процедурою фітосанітарного та ветеринарного контролю, обтяжливим контролем товарів у дерев'яній тарі;
- нерозвинена транспортна інфраструктура, зокрема незадовільний стан доріг, найвища смертність на дорогах у Європі;
- висока логістична вартість транспортування, приблизно на 40% більше, ніж у країнах ЄС; – зношеність пасажирських і вантажних вагонів;
- низький потенціал використання річок (3%) та низька частка, менше 1%, річкового транспорту в структурі транспортних послуг;
- закриті аеропорти, які мають невизначене функціонування тощо.

За дослідженнями Горошко К. О., Аляб'євої О. М. основними тенденціями світової логістики є:

- розвиток аутсорсингу логістики, зважаючи на тенденцію концентрації міжнародних компаній на діяльності, пов'язаній із ключовими компетенціями та аутсорсингом непрофільних напрямів у своїй роботі;
- посилення позицій міжнародних логістичних компаній на ринку транспортних послуг;
- скорочення логістичного ланцюга, оптимізація часу доставки вантажу та мінімізація витрат; – зростання ролі інновацій у технологічному процесі перевезень вантажів;
- зростання цін на паливне та мастильні матеріали [58, с. 74]. Узагальнюючи дослідження, слід зазначити, що під час побудови логістичних систем на національному рівні необхідно звернутися до міжнародного досвіду, активно

впроваджувати та використовувати сучасні системи управління логістичними структурами, приймати комплексні логістичні рішення тощо.

На інноваційну діяльність авіакомпаній впливає ряд особливостей:

- відсутність стадії дослідно-конструкторських робіт із розроблення авіатехніки: авіакомпанії використовують наявні повітряні судна, авіоніку, системи продажу послуг та інші технічні засоби, розроблені спеціалізованими дослідно-конструкторськими інститутами

- специфічна функціональна спрямованість авіакомпаній на повітряні перевезення пасажирів і вантажів та диверсифікація їх діяльності;

- використання нових дорогих літаків у поєднанні з обмеженими фінансовими ресурсами, стимулювання лізингу;

- нестабільна кон'юнктура ринку повітряного транспорту та сильна конкуренція в авіаційній галузі [67].

Зазначимо, що в 2015-2020 роках ринок авіатранспорту в Україні був нестабільним, (табл. 2.9):

Таблиця 2.9

Показники діяльності авіаційної галузі України за 2015–2020 рр.

Показник	Одиниці виміру	Роки						Відхилення 2015/2020	
		2015	2016	2017	2018	2019	2020	Од.	%
Перевезено пасажирів	млн. ос.	6,1	7,5	8,1	8,1	6,5	6,3	0,2	3
Перевезено вантажів та пошти	тис. т	87,9	92,1	122,6	99,2	78,7	69,1	-18,8	-21
Виконано комерційних рейсів	тис.	98,9	105,3	106,1	96,0	74,8	66,3	-32,6	-33

Примітка. Складено автором за даними Державної авіаційної служби України.

Протягом 2015 р. український ринок авіаперевезень почав демонструвати стабільні темпи відновлення втрачених в період кризи позицій, успішно розвивався ринок як пасажирських, так і вантажних авіаперевезень. Позитивна тенденція

нарощування обсягів надання авіапослуг зберігалася і протягом 2016–2017 рр., у результаті чого в 2017 р. обсяги перевезення пасажирів становили 8 106,3 тис. ос. (на 33% більше порівняно з 2014 р.), перевезення вантажів – 122,6 тис. т (на 39% більше проти показників 2014 р.). Із погіршенням політичної, економічної та соціальної ситуації в країні після подій 2018 р. авіаційна галузь знову увійшла в кризовий стан. Протягом 2018–2020 рр. щорічно спостерігалось зменшення обсягів виконуваних авіаперевезень, попит на послуги зменшувався, погіршувався фінансово-економічний стан авіакомпаній, які втрачали свої позиції на ринку. За даний період обсяги перевезення пасажирів зменшилися на 22%, обсяги перевезення вантажів – на 30%. У підсумку результати діяльності галузі в 2020 р. мали гірші показники порівняно з 2015 р.: обсяги перевезення пасажирів зросли всього на 3% проти показника 2015 р., обсяги перевезення вантажів зменшилися на 21%, кількість виконаних комерційних рейсів зменшилася на 33%.

Таблиця 2.10

Показники діяльності авіаційної галузі в Україні та світі за 2015–2020 рр.

Показник	Роки						Відхилення 2015/2020 (+/-)
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
Пасажиропотік, млн. ос.							
У світі (IATA)	2 681	2 845	2 977	3 129	3 299	3 513	+31%
СНД	75,5	86,1	98,3	105,3	110,3	107,2	+42%
Україна	6,1	7,5	8,1	8,1	6,5	6,3	+3%
Вантажопотік, млн. т							
У світі (IATA)	43,6	43,3	42,6	43,2	45,4	46,4	+6%
СНД	1,221	1,299	1,406	1,441	1,478	1,441	+18%
Україна	0,088	0,092	0,123	0,099	0,079	0,069	-21%

Примітка. Складено автором за даними Державної авіаційної служби України та Міжнародної асоціації повітряного транспорту.

Для порівняння: у 2015-2020 рр. обсяг пасажирських перевезень авіакомпаніями-членами ІАТА збільшився на 31%, країн СНД на 42% (табл. 2.10), обсяг перевезень вантажів авіакомпаніями ІАТА збільшився на 6%, країн СНД на 18%.

Нині основними напрямками розвитку виробництва авіатранспорту в українських авіакомпаніях є: розвиток нових рейсів, покращення комерційної нерухомості та розширення традиційного транспорту, обмеження або відмова від перевезень через несприятливі умови. За схемою, показаною на рис. 2.1, найпоширенішими нововведеннями для вітчизняних авіакомпаній є модернізація літаків, організація та продаж транспорту.

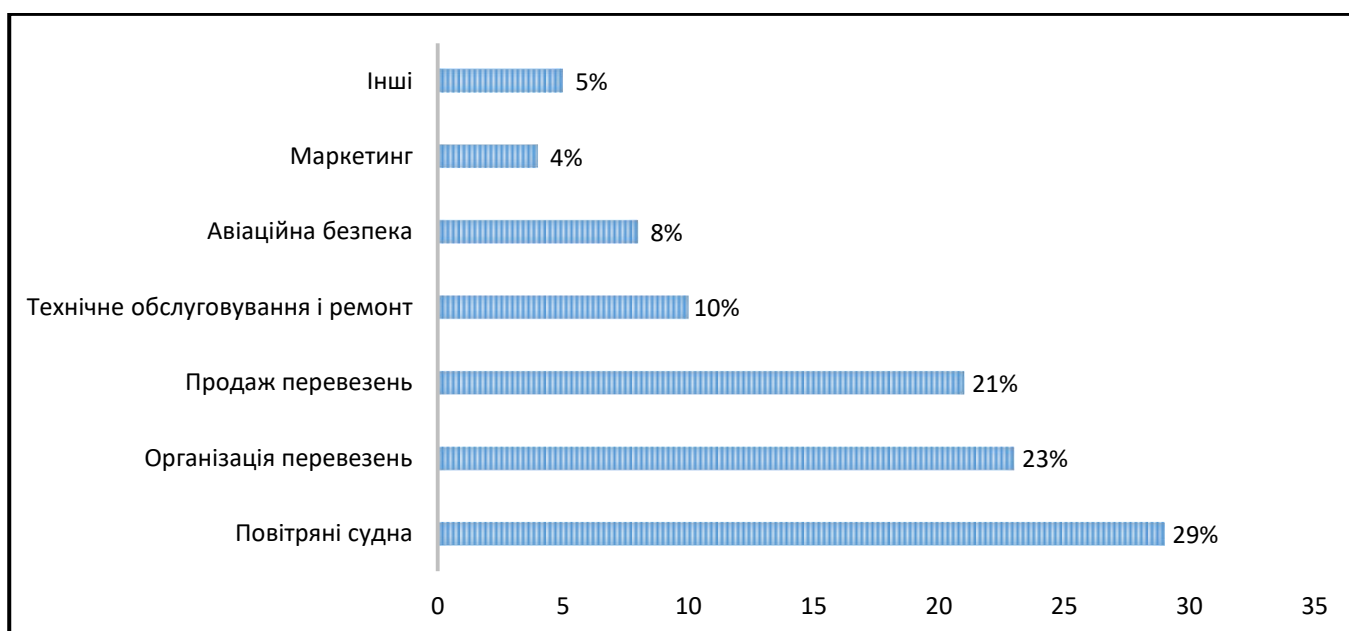


Рис. 2.1. Напрями інноваційної діяльності вітчизняних авіакомпаній за 2010–2020 рр, (%)

Примітка. Побудовано автором за даними Цимбалістова О.А. Проблеми системного підходу в економіці / О.А. Цимбалістова // Тенденції розвитку та шляхи стимулювання інноваційної активності авіакомпаній в Україні. – 2020. - №1(57)

Отже, авіаційна промисловість – єдина сфера оборонно-промислового комплексу України, яка, незважаючи на всі негаразди, певною мірою зберігає свій науково-технічний потенціал, достатній для нарощування розвитку та виробництва

авіаційної техніки, у тому числі регіональної пасажирської та транспортної авіації, двигуни та авіаційні агрегати, обладнання та авіаційне обладнання. Але авіаційна галузь залежить від участі держави в цьому процесі, тобто від забезпечення державних преференцій. Авіаційні країни захищають авіаційну галузь, замовляючи літаки, а також надаючи державні гарантії, знижуючи витрати на кредити, забезпечуючи експортні та кредитні ризики та сприяючи лізинговим операціям.

2.3. Вплив пандемії коронавірусу на світовий ринок логістичних послуг в авіаційній галузі

Сучасні умови на ринку вантажних перевезень характеризуються посиленням конкуренції, зниженням прибутків, зростанням і появою нових вимог до якості послуг, що надаються. Кон'юнктура ринку стає дедалі складнішою для логістичних і судноплавних компаній. Особливо це стосується автомобільних перевізників.

Нині автомобільна транспортна система України нараховує понад 9,1 млн одиниць транспорту, в тому числі до 1,3 млн вантажних автомобілів та до 850 тис. одиниць мототранспорту.

На українському ринку комерційних перевезень нині загалом здійснює діяльність до 56,3 тис. перевізників, у використанні яких – понад 154 тис. одиниць вантажних транспортних засобів.

За даними офіційної статистики, на ринку вантажних перевезень за 2021 р. вантажообіг усіх видів транспорту становив 338,9 млрд. т км, що проти такого ж періоду 2020 р. становить 102,1% від обсягу вантажообігу (табл. 2.11). Останніми роками зростання частки імпортованих товарів на ринку України, збільшення обсягів торгівлі через Інтернет перекрили зменшення внутрішніх перевезень вітчизняних товарів і забезпечили рівень вантажних перевезень.

Окремим викликом для транспортної галузі став карантин, введений у березні 2020 року у зв'язку з COVID-19.

Динаміка вантажообігу та перевезення вантажів по Україні за 2020 р. та
січень-квітень 2021 р.

Вид транспорту	Вантажообіг			Кількість вантажу		
	млн т км		2020 у % до 2019	млн т		млн т км 2020
	2020	2021		2020	2021	
Транспорт загалом, у тому числі:	338885,2	90606,0	102,1	674,5	184,8	108,0
– залізничний	181844,7	56822,8	97,6	312,9	96,8	97,1
– автомобільний	48831,5	13520,1	114,7	242,7	57,6	129,7
– водний	3386,9	840,7	100,7	6,1	1,3	109,2
– трубопровідний	104528,1	19340,2	105,3	112,7	29,1	103,0
– авіаційний	294,0	82,2	86,6	0,1	0,02	92,7

Примітка. Складено автором за даними Державної авіаційної служби України.

У контексті пандемії COVID-19 основними тенденціями в Європейському Союзі є:

- обмеження внутрішнього та міжнародного сполучення;
- зменшення кількості транспортних засобів на дорозі шляхом
- режим самоізоляції;
- відсутність обмежень на переміщення вантажів у вихідні дні;
- зниження ставки на тарифні перевезення в Європі [82].

ЄС розробив рекомендації щодо сприяння безперервному переміщенню товарів, доступу до товарів і основних послуг у рамках Трансєвропейської транспортної мережі (TEN-T), яка охоплює Україну. Рекомендації мають допомогти тим, хто в небезпеці доставляє свої потреби з міста в місто, країни в країну: продукти харчування, засоби індивідуального захисту, ліки та будь-які інші товари. Таким чином, у рекомендаціях конкретно зазначено [31]:

а) реєстрація водіїв вантажівок для перетину кордонів на дорогах транс'європейських мереж доріг, включаючи час на всі медичні огляди та огляди, не повинна перевищувати 15 хвилин;

б) під час митного оформлення водії не повинні залишати кабіни своїх вантажних автомобілів, у тому числі при заповненні бланків та бланків, а прийом,

перевірка та повернення паперових документів працівниками національного контролю повинні триматися на мінімальній безпечній відстані;

в) надати час очікування та можливість вільного пересування представникам усіх транспортних компаній: водіям, льотчикам, водіям, а також членам їх екіпажу за умови, що жодна з них не має ознак захворювання.

Підвищення курсу валют та пандемія призвели до відмови від оновлення парку 90% логістичних компаній [75]. Це призвело до зростання попиту на послуги з ремонту та технічного обслуговування автопарку.

Таким чином можна зробити висновок, що пандемія COVID-19 допомагає слабким гравцям вийти з ринку логістики, який є «ідеальним штормом». Малі та деякі середні гравці залишають ринок найближчим часом через численні банкрутства, поглинання та злиття. З іншого боку, логістичні компанії зі стабільною позицією на ринку зможуть збільшити свою частку на ринку. З метою зміцнення своїх конкурентних позицій на ринку компанії, що займаються транспортною логістикою, почнуть об'єднуватися в спільноту для обміну послугами між собою, тобто кооперації, що дозволить їм розробляти унікальні пропозиції для клієнтів.

Висновки до розділу 2

Тож, аналіз SWOT економіки України показує, що сьогодні існує ціла низка проблем, які перешкоджають ефективному розвитку економіки. Проблеми пов'язані із зовнішніми та внутрішніми чинниками. До зовнішніх факторів відносяться напружені відносини із сусідньою країною, поширення нового вірусу COVID-19, який допомагає слабким гравцям вийти з ринку логістики, який є «ідеальним штормом». Внутрішня - високий рівень корупції, політична дестабілізація. Україна має необхідний потенціал для боротьби зі слабкими сторонами та загрозами. Основною стратегією для українського уряду має бути належне використання цього потенціалу.

РОЗДІЛ 3

РОЗРОБКА РЕКОМЕНДАЦІЙ ЩОДО УДОСКОНАЛЕННЯ СВІТОВОГО РИНКУ ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ В АВІАЦІЙНІЙ ГАЛУЗІ

3.1. Шляхи удосконалення світового ринку логістичних послуг в авіаційній галузі

Транспорт і зовнішньоекономічна діяльність тісно пов'язані між собою і мають значний вплив один на одного. Узагальнення досвіду іноземних компаній показує, що витрати на розподіл товарів становлять такі: 46% автомобільного транспорту за межі регіону, 26% - зберігання, 10% - підтримка на необхідному рівні товарних запасів, 6% - доставка та отримання товари, 4% - упаковка, 3% - виконання замовлення [31].

Під транспортною логістикою розуміють функціональну сферу логістики, яка оптимізує логістичні операції на шляху матеріальних потоків від постачальника до кінцевого одержувача, що здійснюється з використанням транспортних засобів [62]. До завдань транспортної логістики входять питання, пов'язані з організацією руху вантажів громадським транспортом. Транспортна діяльність у ринкових відносинах має розвиватися за такими напрямками:

- поглиблене дослідження попиту з використанням транспортних балансів регіонів;
- підвищення якості та надійності обслуговування клієнтів;
- удосконалення всього комплексу вантажно-розвантажувальних і складських робіт;
- надання інформаційних, експедиторських послуг;
- підвищення рівня договірних відносин;
- розвиток сервісу;
- створення підприємств, що входять до складу різних об'єднань, акціонерних товариств, лізингових компаній тощо;

- створення компаній-посередників у сфері постачання рухомого складу, логістики, маркетингу та реклами;
- широке використання контейнерів [22].

Міжнародна транспортна логістика – це процес організації та управління міжнародним ланцюгом поставок. Цей ланцюжок включає постачання сировини, необхідної для виробництва, управління матеріальними ресурсами на міжнародному підприємстві, постачання готової продукції на склади та розподільні центри, сортування, переробку, пакування та розподіл продукції в містах споживання. До основних конкретних завдань транспортної логістики належать [22]:

- створення міжнародних транспортних систем, транспортних коридорів і транспортних мереж;
- вибір транспортного засобу;
- вибір типу транспортного засобу;
- здійснення транспортних процесів із застосуванням різних видів транспорту;
- використання раціональних маршрутів доставки;
- формування міжнародної транспортної системи;
- виконання умов поставки товарів за зовнішньоекономічними договорами;
- забезпечення технологічної єдності транспортно-складського процесу;
- спільне планування транспортного процесу зі зберіганням і виробництвом;
- забезпечення мінімальної кількості часу на митні процедури;
- контроль та управління рухом вантажів і транспортних засобів.

Транспортно-логістична стратегія ЄС називається «Єврологія» і розглядається як інфраструктурна основа та важливий елемент процесу європейської інтеграції. Процес створення єдиної транспортної системи зафіксований у всіх основних документах ЄС, починаючи з Римського договору (1957 р.) [59].

Концептуальні основи інтеграції європейського транспорту та логістики розвивалися поступово. Так, концепція європейських транспортних осей (1983 р.) передбачала створення швидкісних залізниць і внутрішніх водних шляхів. Перший мав 23 тисячі. км залізничних колій, 10 тис. км. з них нові лінії для поїздів зі швидкістю до 250 км/год і 18 тис. км. - для нових вантажних поїздів до 200 км/год.

Сьогодні швидкісна залізниця широко використовується в країнах старого ЄС, а найближчим часом планують запровадити її і в нових – Центральній Європі та країнах Балтії. Програма модернізації передбачає розширення та поглиблення водних шляхів, оснащення їх новими шлюзами та дамбами, модернізацію річкових портів та перетворення їх на транспортно-логістичні центри інтермодальних перевезень [59].

Географічне положення України як транзитної країни та розвиток міжнародної торгівлі визначають особливу роль транспортних послуг у зовнішньоекономічній діяльності. Транспорт розглядається як елемент макрологічної системи міжнародної торгівлі. В Україні діють 33 аеропорти, 20 державних морських торговельних портів, вісім річкових портів, шість залізниць, понад 90 авіаційних та 150 судноплавних компаній різних форм власності, понад 75 тис. осіб. підприємства, які перебувають на балансі автомобільного транспорту [75].

Через територію України проходять чотири панєвропейські транспортні коридори (РЕС), чотири трансконтинентальні транспортні коридори (ТСТС), також Україна належить до Чорноморської транспортної зони (BlackSeaPETrA) [54].

Приєднання України до міжнародних транспортних організацій та структур, ратифікація низки міжнародних договорів, конвенцій та інших документів, що стосуються організації транспорту та транспортних систем, були першими кроками, які започаткували інтеграцію транспортно-дорожнього комплексу України з європейською транспортною системою. Інтеграцію України до європейської транспортно-логістичної системи стосуються наступні державні документи [32]:

- Програма будівництва та експлуатації національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні (1998 р.);
- Комплексна програма визнання України транзитною країною на 2001-2010 рр. (2001 р.);
- Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньострокову перспективу та до 2020 року (2001);
- План дій Україна-Європейський Союз, Політика сусідства (2005);
- Програма формування профспілок, політика сусідства (2006);

– Програма створення мережі логістичних центрів у системі міжнародних транспортних коридорів України тощо.

Сучасний стан українського логістичного ринку, а також проблеми транспортної логістики країни дозволяють прогнозувати розвиток транспортної логістики України. Прогнози для ринку логістики:

– економічна криза загострила конкуренцію та прискорила процес консолідації логістичного ринку;

– посилюються вимоги до якості послуг, зростає попит на комплексні послуги, посилюється тенденція до перерозподілу попиту у великих, середніх та вузькоспеціалізованих компаніях;

– експерти прогнозують майбутню стабілізацію ринку з динамікою 3-5%;

– розвиток контрактної логістики протягом наступних трьох-п'яти років;

– збільшення обсягів роздрібної торгівлі як ключового фактора розвитку транспортної галузі та ринку логістики;

– подальший розвиток транспортної інфраструктури;

– зростання ринку малотоннажних та експрес-посилок за рахунок збільшення електронної комерції;

– основними критеріями при виборі перевізника будуть якість та швидкість виконання замовлення за оптимальної вартості [29].

Тому існуюча транспортна інфраструктура потребує подальшої модернізації. Для реалізації завдань підвищення ефективності національної транспортної системи та якості транспортних послуг необхідно створити законодавчо врегульовані умови стимулювання припливу вітчизняних та іноземних інвестицій у проекти транспортної інфраструктури, підвищення інвестиційної привабливості транспорту шляхом забезпечення конкурентного середовища, що складається з основних експедиторів; забезпечення узгодженого розвитку транспорту з суднобудівною, автомобільною та авіаційною галузями; удосконалення нормативно-правового регулювання, спрямованого на забезпечення рівних і сприятливих умов для учасників транспортно-логістичного ринку; будівництво та модернізація

транспортно-складської інфраструктури, вантажних терміналів, створення сприятливих технічних, правових, організаційних, фінансово-економічних умов для розвитку інтермодального транспорту.

Логістичне обслуговування – це процес створення переваг для компанії. Ефективна організація всіх процесів повинна охоплювати весь логістичний ланцюжок, створювати узгодженість між усіма ланками. Для вітчизняних підприємств впровадження ефективних логістичних послуг може стати значною конкурентною перевагою. Це пов'язано з тим, що українські компанії лише опосередковано займаються питанням логістичних послуг. Тим не менш, сучасні споживачі нині потребують більшої уваги та вищого рівня обслуговування, виходячи з досвіду роботи з іноземними компаніями, які мають досить високий рівень обслуговування [22].

Використання логістики значно підвищує ефективність як в обігу, так і у виробництві. Було встановлено, що зниження логістичних витрат на 1% дорівнює майже 10%-му збільшенню продажів завдяки моніторингу матеріального потоку, за даними Промислової асоціації США - на 50%. На думку експертів, використання логістики дозволяє скоротити запаси на 30-50%; скоротити час руху продукту на 25-45%; зменшити багаторазове зберігання в 1,5-2 рази; зменшити витрати на автомобільний транспорт на 7-20%, залізничний - на 5-12%. Завдання логістики повинні бути поставлені таким чином, щоб їх вирішення призвело до створення адаптованої до конкретних умов гнучкої логістичної системи, яка швидко враховує зміни зовнішніх факторів.

З економічної точки зору впровадження ефективної системи логістичного обслуговування також має свої переваги. Очевидно, що задоволення потреб споживачів у якісних логістичних послугах та подальша співпраця з тими ж клієнтами у стратегічній довгостроковій перспективі може збільшити майбутні прибутки в кілька разів.

Сучасна авіаційна логістика базується на 12 основних принципах [54]:

1. Систематичність. Генерування потоків, вибір рухомих і змінних об'єктів як окремої керованої підсистеми та застосування до цього системного підходу.

2. Складність. Створення всіляких опор для руху потоків за певних умов; координація діяльності прямих і непрямих учасників потоку ресурсів і продуктів; здійснення централізованого контролю за виконанням завдань, що стоять перед логістичними структурами компаній.

3. Науковий. Посилити принцип розрахунку на всіх етапах управління потоками, від планування до аналізу.

4. Специфіка. Чітко визначте конкретний результат як ціль для зміщення потоку відповідно до технічних, економічних та інших вимог.

5. Конструктивність. Розклад потоку, безперервно відстежуйте рух і зміну кожного об'єкта потоку та швидко регулюйте його рух.

6. Надійність. Забезпечення надійності та безпеки руху, резервування зв'язку та технічних засобів для можливої зміни траєкторії потоку.

7. Нестабільність. Здатність адекватно реагувати на коливання попиту; свідоме створення резервних потужностей, які поповнюються відповідно до раніше розроблених планів резервування підприємства.

8. Інтеграція. Наявність інтегративних ознак свідчить про те, що властивості системи хоч і залежать від властивостей елементів, але не повністю ними визначаються.

9. Продуктивність. Здатність логістичної системи при заданому рівні розвитку ринкових відносин, технології виробництва, з даними суб'єктів цієї системи, досягти мінімально мінімальних логістичних витрат.

10. Гнучкість. Вбудовані в логістичну систему механізми, що дозволяють прогнозувати тенденції зовнішньоекономічного середовища та ініціювати відповідні дії.

11. Чесність. Сприяння впровадженню управлінського впливу на всі структурні елементи логістичної системи, розвитку інформаційного співробітництва між ними, спрямованого на досягнення цілей логістики.

12. Профілактика. На відміну від девіантної (лат. deviation) концепції управління, яка не спрямована на попередження відхилень, дисбалансів та можливого усунення

їх негативних наслідків, у логістиці допускається лише концепція превентивного менеджменту, яка запобігає цим проблемам.

До основних конкретних завдань авіаційної логістики належать:

- створення міжнародних транспортних систем, транспортних коридорів і транспортних мереж;
- вибір транспортного засобу;
- вибір типу транспортного засобу;
- здійснення транспортних процесів із застосуванням різних видів транспорту;
- використання раціональних маршрутів доставки;
- формування міжнародної транспортної системи;
- виконання умов поставки товарів за зовнішньоекономічними договорами;
- забезпечення технологічної єдності транспортно-складського процесу;
- спільне планування транспортного процесу зі зберіганням і виробництвом;
- забезпечення мінімальної кількості часу на митні процедури;
- контроль і управління рухом вантажів і транспортних засобів [59].

До числа найбільших авіакомпаній світу на основі доходів пасажиро-кілометрів в 2021 р. нині включають: American Airlines, Southwest Airlines, Delta Air Lines, Deutsche Lufthansa, United Intercontinental Holdings, China Southern Airlines і Air France-KLM (рис. 3.1).

У 2021 р. American Airlines була авіакомпанією з найвищою вартістю бренду, за якою йшли Delta, United і Emirates Airlines. Emirates Airlines мав оціночну вартість бренду понад 6 млрд дол США, будучи однією з найбільш потужних авіакомпаній з перевезення вантажів. Крім того, Ryanair і Southwest Airlines зробили революцію в сфері авіаперевезень з впровадженням інноваційних бізнес-моделей з низьким рівнем тарифів, які залучають зростаючу клієнтську базу [62].

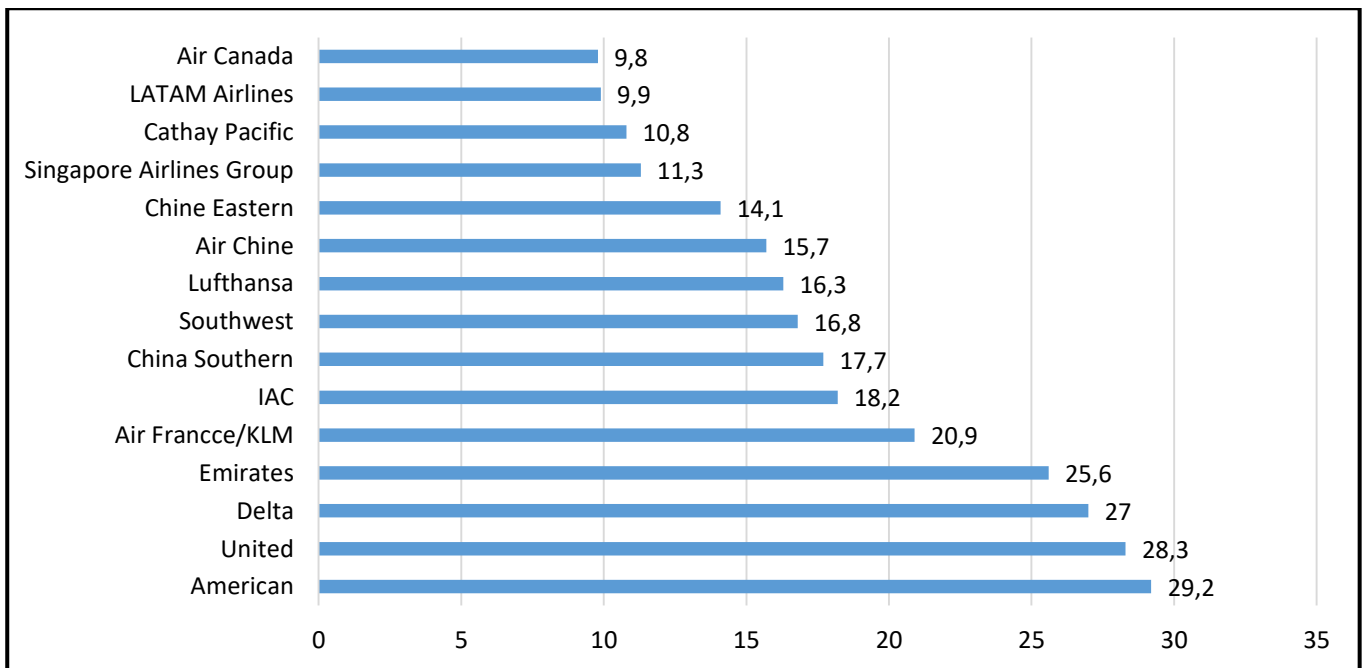


Рис. 3.1. ТОП-15 авіакомпаній світу на основі доходів пасажиро-кілометрів в 2021 р., (млрд. дол. США).

Примітка. Побудовано автором за даними Leading airlines worldwide in December 2021, based on revenue passenger kilometers (in billions).

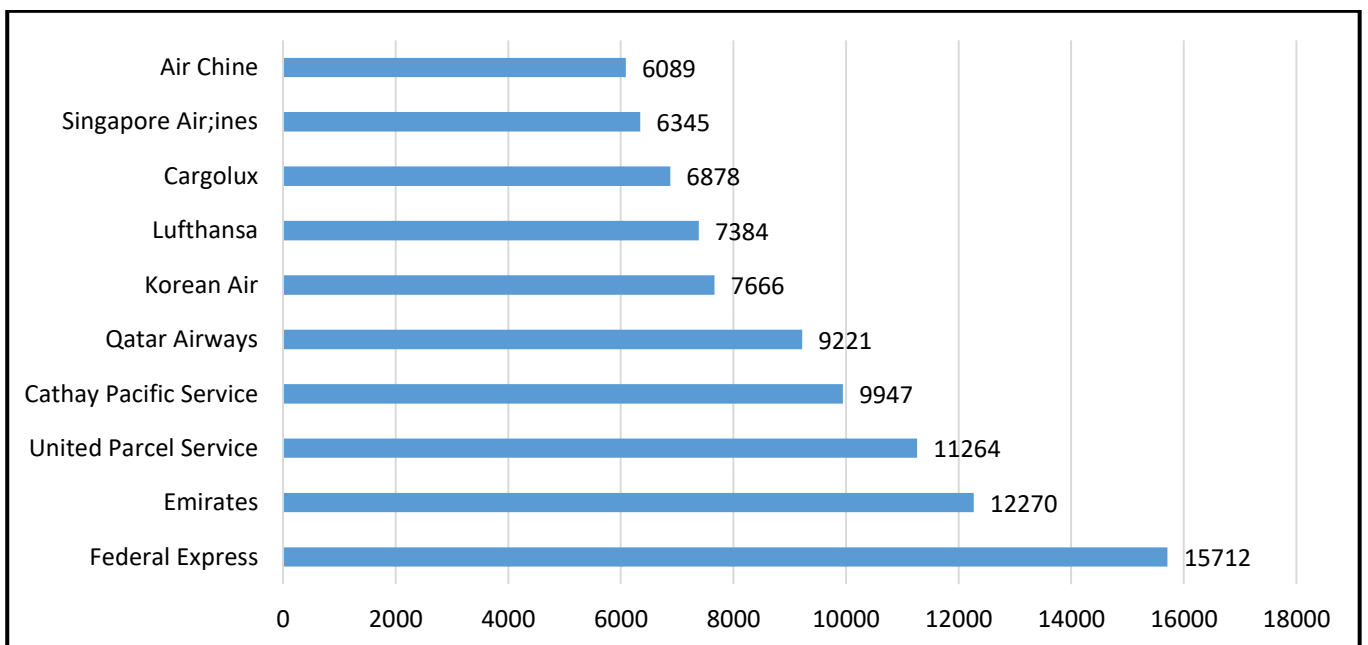


Рис. 3.2. ТОП-10 авіакомпаній світу за міжнародними та внутрішніми вантажними перевезеннями в 2021 р., (млн тонно-кілометрів).

Примітка. Побудовано автором за даними Leading airlines worldwide by international and domestic freight tonne-kilometers in 2021.

Що стосується напрямків інноваційної діяльності українських підприємств, то більше половини підприємств з технологічними інноваціями придбали машини, пристрої та програмне забезпечення для виробництва нових або значно покращених продуктів і послуг. Майже третина працювала над впровадженням нових або значно покращених продуктів чи процесів, таких як техніко-економічні обґрунтування, тестування, розробка програмного забезпечення для поточних потреб, технічне обладнання, організація виробництва тощо.

До основних причин, що гальмують інноваційну діяльність українських авіакомпаній, можна віднести:

- слабкий попит на інновації на внутрішньому ринку та висока конкурентоспроможність авіакомпаній на міжнародних ринках;
- відсутність вільних фінансових ресурсів для цілеспрямованого розвитку інноваційної продукції;
- недостатня державна підтримка, незважаючи на існування Національної стратегії розвитку авіаційної промисловості до 2025 року;
- необхідність модернізації приблизно 80% виробничих потужностей авіакомпаній;
- відсутність необхідної системи економічної інтеграції авіакомпаній;
- Недостатнє матеріально-технічне забезпечення інноваційної діяльності.

У разі активного використання високотехнологічної продукції підприємства, які активно використовують інновації, протягом останніх п'яти років збільшують прибуток на 15%.

Основною метою логістичної діяльності у сфері інноваційних підприємств є забезпечення конкурентоспроможності вітчизняної продукції авіакомпаній. Але разом з цим ми виділяємо другорядні цілі, які сприяють досягненню мети, а саме:

- підвищення якості продукції, що випускається авіаційними підприємствами, шляхом диверсифікації та модернізації;
- підвищення ефективності управління кожним структурним підрозділом підприємства;

- зміцнення виробництва та підвищення інноваційного потенціалу підприємств;

- доступ на міжнародні ринки;

- створення додаткових робочих місць.

Ми пропонуємо наступні шляхи підвищення інноваційності авіакомпаній шляхом покращення їх логістичних операцій:

- забезпечення розвитку та побудови інтегративних логістичних структур авіаційних компаній, що забезпечуватимуть впровадження інновацій та технологічних переваг;

- підвищення єдності конструкторських, виробничих і сервісних підприємств шляхом розробки пакету інженерно-реконструкційної підтримки виробництва літаків з метою оптимізації витрат та швидшого повернення інвестицій;

- запровадження методичного підходу до визначення ефективності взаємовідносин між учасниками логістичного ланцюга авіакомпаній, який, виходячи з моделі сукупних середніх виробничих витрат, дозволить краще враховувати специфіку наукомісткого та технологічного виробництва;

- забезпечення впровадження технології CALS з метою економії транзакційних витрат логістичного ланцюга;

- створення умов на державному рівні для інноваційного розвитку авіаційних компаній.

Розвиток транспортних мереж особливо важливий в інтеграційних об'єднаннях, головною метою яких є забезпечення вільного руху товарів, послуг і робочої сили. Сьогодні ЄС залишається одним із центрів світової економіки, який має значний транспортний потенціал і надає достатнього значення розвитку єдиної транспортної системи.

Починаючи з 1992 року, коли головною подією для розвитку авіаційних мереж стало прийняття третього пакету заходів щодо лібералізації ринку повітряних перевезень, ринок повітряного транспорту ЄС став найбільшим вільним ринком послуг повітряного транспорту у світі. Нині ринок повітряного транспорту ЄС

характеризується відносно високим ступенем лібералізації, також завдяки запровадженню політики «відкритого неба».

Закономірності розвитку авіатранспортної мережі ЄС проаналізовано на основі даних за 2021 р. в табл 3.1

Таблиця 3.1

Зовнішня торгівля авіаційними транспортними послугами ЄС

Показник	Експорт			Імпорт			Торговий оборот		
	2015	2018	2021	2015	2018	2021	2015	2018	2021
Загальний обсяг зовнішньої торгівлі послугами пасажирських перевезень, млрд. є	1306,6	1558,9	1683,1	1565,0	1721,7	1798,0	2871,6	3280,6	3481,2
Обсяг зовнішньої торгівлі послугами пасажирських перевезень авіаційних компаній, млрд. є	320,4	423,2	430,4	255,6	324,6	348,8	576,0	747,8	779,2
Загальний обсяг зовнішньої торгівлі послугами вантажних перевезень, млн. т.	530,2	571,6	615,0	1797,4	1625,9	1625,2	2327,6	2224,5	2240,3
Обсяг зовнішньої торгівлі послугами вантажних перевезень авіаційних компаній, млн. т	9,8	10,4	10,1	3,5	3,8	3,4	13,3	14,3	13,5

Примітка. Складено автором за даними Світлана Таран, Павло Яворський, Юлія Павицька, Інна Омельченко, Марина Бучко / Аналіз торгівлі послугами між Україною та ЄС в рамках ПВЗВТ. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://kse.ua/wp-content/uploads/2021/11/Final-DCFTA-services-2021-11-11.pdf>

На європейському ринку авіаційної продукції лідирують ті компанії, які зосередили свій інтелектуальний, науково-технічний і промисловий потенціал у вигляді потужних інтегрованих структур. Трансформація європейського ринку дозволила об'єднати новітні технології кількох країн для створення більш конкурентоспроможної конструкції літака. Основне виробництво авіаконструкцій в ЄС представлено країнами.

Основні представники авіапромисловості ЄС

Назва	Діяльність	Країна
Airbus	Розроблення та виробництво основних лайнерів	Франція
Cobham Plc	Виробництво та обслуговування авіаобладнання	Великобританія
Dassault Aviation	Вироблення і експортування бойових літаків	Франція
European Aeronautic Defence and Space	Виробництво та обслуговування військових літаків	Нідерланди
ITP Group	Наукові дослідження, проектування, розробка, виробництво і технічне обслуговування двигунів	Італія
Pilatus Aircraft Ltd	Розроблення та виробництво турбогвинтових літаків з одним двигуном	Швейцарія
Safran Aircraft Engines	спеціалізується на виробництві авіаційних і ракетних двигунів	Франція
Safran Helicopter Engines	виробництва і підтримує малі газові турбіни та інші літальні апарати системи вторинні потужності.	Франція
Vulcanair	Виробництво літаків італійського дизайну та авіації загального призначення	Італія
Rolls-Royce Holdings	Спеціалізується на виробництві обладнання для атомних станцій, авіадвигунів, суднового та енергетичного обладнання	Велика Британія
Finmeccanica (Leonardo S.p.A.)	Виробництво та обслуговування літаків та гелікоптерів	Італія

Примітка. Складено автором за даними Майорова І.М. Сучасні інтеграційні ланцюги постачання в міжнародному бізнесі [Електронний ресурс] / І.М. Майорова. — Режим доступу: economu.kpi.ua/files/files/22_kpi_2019.doc

Варто зазначити, що за Індустрії 4.0 дістане подальшого розвитку поділ компаній, котрі надають логістичні послуги, на операторів різного рівня. Так, зараз, залежно від ступеня інтегрованості діяльності логістичного провайдера з діяльністю замовника та логістичних послуг, які пропонує даний провайдер, виокремлюють наступні рівні логістики [32]:

– First Party Logistics – 1PL або логістика першої сторони. На даному рівні всі логістичні операції та управління ними підприємство здійснює самостійно без залучення будь-яких сторонніх організацій;

– Second Party Logistics – 2PL або логістика другої сторони. На даному рівні управління логістичним ланцюгом постачання здійснює саме підприємство, а вже базові логістичні послуги, такі як транспортування чи складське зберігання, виконує на замовлення даного підприємства стороння організація;

– Third Party Logistics – 3PL або логістика третьої сторони. На даному рівні стороння організація вже майже цілком виконує для підприємства цілий ряд логістичних послуг. Так, окрім базових логістичних послуг, передбачається надання послуг із митного оформлення вантажів, маркування вантажів та інші;

– Fourth Party Logistics – 4PL або логістика четвертої сторони. Окрім організації та управління логістичним ланцюгом постачання продукції підприємства-замовника, логістичні оператори даного рівня можуть надавати йому певні консультаційні послуги стосовно оптимізації його виробничої чи збутової діяльності. У даному випадку підприємство займається лише виробництвом продукції та маркетингом, а усією логістичною діяльністю займається логістичний провайдер, котрий, у свою чергу, працює за принципом подвійного аутсорсингу. Даний принцип полягає у тому, що 4PL оператор використовує склади та транспортні засоби 3PL операторів і при цьому здійснює управління цілим ланцюгом постачання, розвиваючи власні інформаційні технології та ресурси;

– Fifth Party Logistics – 5PL або логістика п'ятої сторони. 5PL-провайдер уже є представником електронного бізнесу. Для даних логістичних операторів характерний високий рівень інтелектуалізації діяльності, що, у свою чергу, передбачає виникнення і функціонування складних інтелектуальних систем управління міжнародними логістичними мережами.

Отже, за Індустрії 4.0 зазначені рівні надання логістичних послуг зазнають подальшого розвитку, трансформації та дістане подальшого розвитку поділ компаній, котрі надають логістичні послуги, на операторів різного рівня. На європейському ринку авіаційної продукції лідирують ті компанії, які зосередили свій інтелектуальний, науково-технічний і промисловий потенціал у вигляді потужних інтегрованих структур. Внаслідок повсюдного використання інтернету речей та підвищення інтелектуальної складової усіх речей, зокрема устаткування та його компонентів, безпосередньо самої продукції, транспортних засобів, оператори початкових рівнів відійдуть на задній план.

3.2. Оцінка запропонованих заходів щодо удосконалення світового ринку логістичних послуг в авіаційній галузі

Транспортний сектор відіграє головну роль у логістиці, яка пов'язана не тільки з великою часткою транспортних витрат у загальній структурі логістичних витрат, а й з тим, що просування матеріального потоку неможливо без транспортування. З формуванням і розвитком ринкових відносин сутність транспортування вантажів у нашій державі значно змінилося. З'явилося нове поняття «транспортний сервіс». Споживачі поміж різними способами транспортування вибирають такі види транспорту, які можуть забезпечити високу якість логістичного обслуговування з найменшими витратами.

Немає сумніву, що серед усіх видів транспорту саме авіація має найбільші перспективи розвитку, а авіаперевезення, в свою чергу, будуть однією з головних ланок логістичного ланцюга. Основним суб'єктом авіалогістики є авіатранспортні підприємства. Як і в інших галузях логістики, авіатранспортному підприємству для отримання максимального прибутку необхідно мінімізувати витрати на доставку вантажу, при цьому не втративши якість і швидкість доставлення вантажів в призначене місце до призначеного покупця. Спосіб доставки вантажів літаком є, як правило, дорожчим, на відміну від доставки автомобільним, залізничним або морським транспортом, але перевагами даного виду транспортування будуть такі аспекти як швидкість і надійність збереження вантажів

Реалізації завдань, пов'язаних з управлінням транспортною логістикою, значно полегшує постійне, послідовне виконання трьох бізнес-процесів:

1. Планування: визначте, що, куди і коли буде доставлено. Визначаються необхідні ресурси та їх джерела, транспортні засоби, кількість паливно-мастильних та витратних матеріалів, а також безпосередні виконавці та оптимально розподілені ресурси для досягнення цієї мети.

2. Контроль: під час транспортної діяльності підприємства постійно контролюється виконання планів та виявляються відхилення. Чим раніше ми

отримаємо інформацію про негативні відхилення, тим швидше будуть вжиті необхідні заходи для їх нейтралізації, а отже, мінімізації можливих втрат.

3. Аналіз: після доставки товару проводиться аналіз, чи він пройшов за планом, детально аналізуються причини та наслідки відхилень. Виявлені позитивні відхилення (приховані резерви) дають змогу забезпечити більш жорсткі умови планування в майбутньому.

Негативні відхилення підлягають більш детальному аналізу: вони є наслідком помилок планування або проявом форс-мажору. У будь-якому випадку, такий аналіз дозволяє покращити процеси управління транспортною логістикою від циклу до циклу. На кожному етапі необхідно постійно збирати інформацію для глобального аналізу компанії та прийняття стратегічно важливих управлінських рішень.

Варто зазначити, що за Індустрії 4.0 дістане подальшого розвитку поділ компаній, котрі надають логістичні послуги, на операторів різного рівня. Так, зараз, залежно від ступеня інтегрованості діяльності логістичного провайдера з діяльністю замовника та логістичних послуг, які пропонує даний провайдер, виокремлюють наступні рівні логістики [32]:

- First Party Logistics – 1PL або логістика першої сторони. На даному рівні всі логістичні операції та управління ними підприємство здійснює самостійно без залучення будь-яких сторонніх організацій;

- Second Party Logistics – 2PL або логістика другої сторони. На даному рівні управління логістичним ланцюгом постачання здійснює саме підприємство, а вже базові логістичні послуги, такі як транспортування чи складське зберігання, виконує на замовлення даного підприємства стороння організація;

- Third Party Logistics – 3PL або логістика третьої сторони. На даному рівні стороння організація вже майже цілком виконує для підприємства цілий ряд логістичних послуг. Так, окрім базових логістичних послуг, передбачається надання послуг із митного оформлення вантажів, маркування вантажів та інші;

- Fourth Party Logistics – 4PL або логістика четвертої сторони. Окрім організації та управління логістичним ланцюгом постачання продукції підприємства-замовника, логістичні оператори даного рівня можуть надавати йому певні

консультаційні послуги стосовно оптимізації його виробничої чи збутової діяльності. У даному випадку підприємство займається лише виробництвом продукції та маркетингом, а усією логістичною діяльністю займається логістичний провайдер, котрий, у свою чергу, працює за принципом подвійного аутсорсингу. Даний принцип полягає у тому, що 4PL оператор використовує склади та транспортні засоби 3PL операторів і при цьому здійснює управління цілим ланцюгом постачання, розвиваючи власні інформаційні технології та ресурси;

– Fifth Party Logistics – 5PL або логістика п'ятої сторони. 5PL-провайдер уже є представником електронного бізнесу. Для даних логістичних операторів характерний високий рівень інтелектуалізації діяльності, що, у свою чергу, передбачає виникнення і функціонування складних інтелектуальних систем управління міжнародними логістичними мережами.

За Індустрії 4.0 зазначені рівні надання логістичних послуг зазнають подальшого розвитку та трансформації. Внаслідок повсюдного використання інтернету речей та підвищення інтелектуальної складової усіх речей, зокрема устаткування та його компонентів, безпосередньо самої продукції, транспортних засобів, оператори початкових рівнів відійдуть на задній план.

Класифікувати новітні рівні логістики, що виникають і виникатимуть в умовах Індустрії 4.0, можна наступним чином [32; 86]:

– Sixth Party Logistics – 6PL або логістика шостої сторони – логістика, що передбачає використання штучного інтелекту в управлінні логістичними мережами;

– Seventh Party Logistics – 7PL або логістика сьомої сторони – рівень логістики, за якої автономні роботи будуть спроможні самостійно створювати та тестувати альтернативні логістичні мережі постачання та обирати найкращу мережу;

– Eighth Party Logistics – 8PL або логістика восьмої сторони – за допомогою штучного інтелекту можливим стане аналіз результатів конкурентів тощо;

– Ninth Party Logistics – 9PL або логістика дев'ятої сторони – передбачає появу краудсорсингу управління у логістиці;

— Tenth Party Logistics – 10PL або логістика десятої сторони. На даному рівні логістичним мережам поставок цілком ймовірно буде притаманна самосвідомість і вони зможуть працювати абсолютно самостійно, без втручання людини в будь-які логістичні процеси.

Одними з найбільш важливих проблем авіалогістики також є сезонні проблеми. Авіакомпанія може отримати нові додаткові літаки і буде возити вантажі протягом певного сезону, але при зміні сезону дані транспортні засоби, на жаль, неможливо використовувати. Найбільш завантажені сезони припадають на один і той же час у більшості країн.

В даний час стають актуальними завдання підвищення обсягів перевезень, зростання економічної ефективності роботи численних вітчизняних пасажирських і вантажних експедиторів і перевізників. І не тільки на внутрішніх напрямках. Судячи з зарубіжного досвіду, якісного «стрибка» в області транспорту можна домогтися тільки за рахунок застосування нових технологій організації процесів перевезень, які відповідають високим сучасним вимогам і міжнародним стандартам, наприклад, за рахунок розширення логістичного мислення і принципів логістичної науки. Це пов'язано з тим, що транспортна логістика в якості нової методології організації та оптимізації раціональних вантажопотоків, їх обробки в спеціальних логістичних центрах дає можливість забезпечувати зростання ефективності цих потоків, зменшення непродуктивних витрат та вимагає від працівників транспорту бути сучасними, гранично відповідати запитам клієнтів, які стають все більш вимогливими.

Однак моделювання оптимальної маршрутної мережі залежить не тільки від бажань перевізників і тенденцій на світовому ринку споживання. У своїй роботі авіакомпанія стикається з достатньою кількістю проблем. Варто почати тільки з того, що всі невійськові літаки, пасажирські та вантажні, що пролітають над територією не тільки України, а й інших держав, зобов'язані дотримуватися певних трас. При цьому, майже ніколи не виходить пройти з пункту А в пункт Б по найкоротшому шляху. Причиною подібних труднощів є недосконалість або, навіть,

відсутність забезпечення території країни засобами спостережень, зв'язку та управління потоками повітряного руху. Щороку фінансові втрати авіакомпаній внаслідок недостатньої оптимальності повітряних трас, і в тому числі внаслідок надмірної і непотрібної витрати палива, складають близько 70 мільйонів американських доларів. Саме тому у світовій практиці набуває популярності ідея «відкритого неба», яка вже може бути здійснена в Західній Європі і США, де вже активно використовуються суцільні поля спостережень, зв'язків і управлінських повітряними потоками.

Показником ефективного застосування методу удосконалення логістичних послуг є досягнення ієрархії цілей, а саме:

- забезпечення виживання підприємства в складних економічних умовах та нестабільному кризовому середовищі;
- стабілізація грошових потоків;
- забезпечення високого рівня конкурентоспроможності підприємства та його готовності адаптуватися до мінливих смаків споживачів;
- економія ресурсів у виробничих масштабах;
- безвідходна технологія виробництва;
- визначення напрямку та методів забезпечення розвитку підприємства;
- максимальна ефективність використання організаційного та управлінського потенціалу підприємства.

Таким чином, процес диверсифікації – це процес розширення господарської діяльності підприємств і одночасного розвитку різних, не пов'язаних між собою видів виробництва, розширення асортименту та асортименту продукції в межах одного підприємства, в результаті чого виробництво утворюється в складні багатofункціональні комплекси, що виробляють продукцію або надавати послуги різного призначення та характеру.

В таблиці 3.2 представлено економічні розрахунки після впровадження диверсифікації.

Таблиця 3.2

Розрахунок плинних (ковзних) середніх та середньої абсолютної величини їх зміни (тис. грн)

Показники	2017	2018	2019	2020	2021
Всього доходів логістичних послуг у світі тис. дол.	29 274	31 244	31 652	44 066	65 242
Плинні (ковзні) середні	$(29\,274 + 31\,244) / 2 = 30259$				
		$(31\,244 + 31\,652) / 2 = 31448$			
			$(31\,652 + 44\,066) / 2 = 37859$		
				$(44\,066 + 65\,242) / 2 = 54654$	
					$(65\,242 + 69842) / 2 = 67542$
Усереднена абсолютна величина зміни плинних (ковзних) середніх	$[(31448 - 30259) + (37859 - 31448) + (54654 - 37859) + (67542 - 54654)] / 4 = 9320,75$				

Примітка. Складено автором за даними Міжнародної асоціації повітряного транспорту.

Для прогнозування суми доходів, який в Україні може згенерувати доходи логістичних послуг Y_t , можна скористатися лінійною функцією $Y_t = a + b \times t$, де a – теоретичний базовий рівень часового ряду, у нашому випадку він дорівнює 67542 тис. грн; b – усереднена абсолютна величина зміни плинних (ковзних) середніх, що дорівнює 9320,75 тис. грн; t – період, на який здійснюється прогноз (1-й, 2-й, 3-й, 4-й рік відповідно). Отже, $Y_0 = 67542$ тис. грн. Розрахунок прогнозованих даних на період до 2026 року наведено у табл. 3.3.

Як видно з таблиці 3.3 прогнозується суми доходів логістичних послуг, що демонструє ефективність управління та раціональний розподіл грошових коштів.

Розрахунок прогнозованих доходів логістичних послуг

Рік	T	$Y_t = a + b \times t$	Y_t , тис. грн
2022	0	Теоретичний базовий рівень	67542
2023	1	$67542 + 9320,75 \times 1$	76862,75
2024	2	$67542 + 9320,75 \times 2$	86183,5
2025	3	$67542 + 9320,75 \times 3$	95504,25
2026	4	$67542 + 9320,75 \times 4$	104825

Примітка. Складено автором.

Тож, реалізації завдань, пов'язаних з управлінням транспортною логістикою, значно полегшує постійне, послідовне виконання трьох бізнес-процесів: планування, контроль, аналіз. Негативні відхилення підлягають більш детальному аналізу: вони є наслідком помилок планування або проявом форс-мажору. У будь-якому випадку, такий аналіз дозволяє покращити процеси управління транспортною логістикою від циклу до циклу. На кожному етапі необхідно постійно збирати інформацію для глобального аналізу компанії та прийняття стратегічно важливих управлінських рішень.

Висновки до розділу 3

Отже, істотний вплив на розвиток глобального логістичного менеджменту в світі здійснюють такі фактори, як потреба в зниженні логістичних витрат і поліпшенні логістичного сервісу; необхідність розширювати обсяги продажів за рахунок освоєння нових ринків, зокрема за кордоном, що вимагає продуманих логістичних стратегій і рішень стосовно підвищення якості продукції (сервісу); поява міжнародних логістичних посередників з розвиненою глобальною інфраструктурою, включаючи технічні засоби та інформаційні технології, які забезпечують досягнення стратегічних логістичних рішень транснаціональних корпорацій; розвиток компаній з широким міжнародним поділом праці, який підкріплений сучасними інформаційно-комп'ютерними технологіями.

ВИСНОВКИ

У процесі діяльності учасників логістичного ринку необхідно здійснювати моніторинг економічного середовища та відслідковувати зміни, що відбуваються в ньому, прогнозувати наслідки прямого і непрямого впливу сукупності зовнішніх і внутрішніх факторів, що визначають умови функціонування та розвитку її учасників. Гравці ринку логістичних послуг також змушені скористатися досвідом сучасної логістики, вивчити принципи роботи на ринку логістичних послуг, зокрема стандарти та вимоги клієнтів щодо якості логістичних послуг.

Нові фактори та пошук переваг в конкурентній боротьбі дали потужний імпульс розвитку в 1990-х рр. інтегрованої міжнародної логістики. Сьогодні істотний вплив на розвиток глобального логістичного менеджменту в світі здійснюють такі фактори, як потреба в зниженні логістичних витрат і поліпшенні логістичного сервісу; необхідність розширювати обсяги продажів за рахунок освоєння нових ринків, зокрема за кордоном, що вимагає продуманих логістичних стратегій і рішень стосовно підвищення якості продукції (сервісу); поява міжнародних логістичних посередників з розвиненою глобальною інфраструктурою, включаючи технічні засоби та інформаційні технології, які забезпечують досягнення стратегічних логістичних рішень транснаціональних корпорацій; розвиток компаній з широким міжнародним поділом праці, який підкріплений сучасними інформаційно-комп'ютерними технологіями та системами, які є основою екстенсивної функціональної інтеграції між партнерами в міжнародних логістичних ланцюгах; подальший розвиток процесів міжнародної торгівлі, зокрема, в рамках Конференції Організації Об'єднаних Націй з торгівлі та розвитку (United Nations Conference on Trade and Development — UNCTAD), дерегулювання транспорту, зменшення екологічного навантаження і впровадження інновацій в інфраструктурі міжнародних логістичних послуг.

У ході даного дослідження виявлено, що однією з характерних рис розвитку міжнародних логістичних систем в умовах Індустрії 4.0 є бурхливий розвиток інформаційних технологій, а еволюція логістики та логістичних мереж тісно пов'язана саме із впровадженням високих технологій. Так, ефективність функціонування логістичної системи будь-якого підприємства визначається, головним чином, інформаційною системою, що існує на даному підприємстві, а також на підприємствах по усьому ланцюжку поставок. Таким чином, переваги Індустрії 4.0 та інтернету речей будуть відчуватися практично протягом усього ланцюга створення вартості в логістиці, включаючи як складські операції, так і безпосередньо вантажні перевезення та доставку «останньої милі». Технології інтернету речей безпосередньо впливатимуть на такі області, як операційна ефективність, безпека, якість обслуговування клієнтів, а також формування нових бізнесмоделей. За рахунок Індустрії 4.0 та технологій інтернету речей компанії нарешті отримають змогу контролювати стан активів, посилок і людей у режимі реального часу. Проведене дослідження дозволяє зробити висновок і про те, що, хоч в умовах Індустрії 4.0 логістичні 3PL та 4PL оператори поступово відходять на задній план, максимального розвитку набувають 5PL-провайдери, починають з'являтися 6PL та 7PL-провайдери, однак усе ж таки логістичні компанії різних видів досі паралельно розвиваються в умовах глобалізації та впливу Індустрії 4.0 і, не зважаючи на те, що спочатку різний ступінь інтеграції логістичних компаній проявляв себе на ринку разом з черговим етапом розвитку логістики у світі, жоден з видів компаній на сьогоднішній день не можна назвати вмираючим. Кожна із компаній зайняла своє місце на міжнародному логістичному ринку та знайшла свого ключового споживача.

СПИСОК БІБЛІОГРАФІЧНИХ ПОСИЛАНЬ

ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. А.Харрисон, Р.В.Хоук, Управление логистикой. Разработка стратегии логистических операций.-Д.: Баланс Бизнес Букс, 2017 .- 368 с.
2. Авраменко О.В. Напрямки розвитку логістичного менеджменту в Україні. Бізнес Інформ. 2017. № 9. С. 262–267.
3. Ахметова Ш. Д. Современное состояние транспортной системы / Ш. Д. Ахметова, К. Д. Ахметов // Индустриальноинновационное развитие транспорта, транспортной техники и машиностроения : Труды междунар. науч.-практ. конференции. – 2018. – С. 64–66.
4. Бичікова Л. А. Тенденції розвитку сфери транспортних послуг / Л. А. Бичікова // Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки. – 2020. – Т. 2, № 6. – С. 33–37.
5. Булгакова Ф. С. Аналіз транспортної системи в сучасному національному господарстві України / Ф. С. Булгакова // Науковий вісник. Фінанси, банки, інвестиції. – 2018. – № 2. – С. 158–160.
6. Вініченко І.І., Городко М.В. Логістичний підхід в управлінні сільськогосподарськими підприємствами / І.І. Вініченко, М.В. Городко // Інвестиції: практика та досвід. — № 24. — 2016. — С. 11—16.
7. Волошин Ю. О. Конституційно-правові засади самоорганізації національних меншин в Україні : дис. канд. юр. наук : 12.00.02 / Волошин Ю. О. – Київ, 2001. – 220 с.
8. Волошин, Ю. О. Конституційно-правове забезпечення європейської міждержавної інтеграції: теоретико-методологічні аспекти. К. : Логос, 2010. – 428 с.
9. Волошин, Ю. О. Проблема міждисциплінарності у визначенні категорії «інтеграція» та її роль у розвитку національного. Вісник Інституту законодавства Верховної Ради України. – 2011. – № 4. – С. 16–23.

10. Воронов В.И. Международная логистика пространств и границ: основные аспекты формирования понятия, миссии, целей задач, функций, интегральной логики, принципов и методов / В.И. Воронов, А.В. Воронов // Управление. — 2015. — Т. 3. — № 2. — С. 27—36.
11. Гаджинський А.М. Логистика: учебник для высших и средних специальных заведений / А.М. Гаджинський. — [6-изд., перераб. и доп.]. — М.: Издательско-торговая корпорация "Дашков и К0", 2018. — 408 с.
12. Гиг Джон Ван Прикладная общая теория систем: пер. с англ. / Гиг Джон Ванв. 2-х книгах. Кн. 1. — М.: Мир, 1981. — 247 с.
13. Григорак М.Ю. Інтелектуалізація ринку логістичних послуг: концепція, методологія, компетентність : монографія. Київ : Сік Груп Україна, 2017. 513 с.
14. Дикань В.Л. Актуальность улучшения системы комбинированных перевозок в международной транспортной сети. Вісник економіки транспорту і промисловості. Харків. 2016. № 13. С. 13–20.
15. Зеркалов Д. В. Транспортна система України. К. : Основа, 2016. – 704 с.
16. Зорина Т.Г. Международная логистика: учебное пособие / Т.Г. Зорина, М.А. Слонимская. — Минск: БГЭУ, 2017. — 244 с.
17. Комарницький І. М., Питуляк Н. С., Когут І. В. Механізми формування логістичних центрів. Вісник «Львівська політехніка»: проблеми економіки та управління. 2017. № 582. С.190–196.
18. Кочеткова А. А., Полозова Е.К. Системный анализ основных проблем и тенденций грузовых авиационных перевозок. Молодой ученый. 2016. №9. С. 633–636.
19. Крикавський Є. Логістика та розвиток організації / Є. Крикавський, Н. Гринів, І. Таранський. — Львів: "Львівська політехніка", 1999. — 549 с.
20. Крикавський Є.В. Нова парадигма логістики: стратегічний статус. Наукові праці ДонНТУ. Серія «Економічна». 2016. № 4(48). С. 240–247.
21. Кузьменко А.В. Досвід та закономірності формування світової транспортно-логістичної інфраструктури. Науковий огляд. 2015. № 7 (17). С. 5 – 18.

22. Кулик В.А., Онищенко О.В. Транспортно-логістичний кластер: формування, функціонування, аналіз діяльності. Монографія. Кременчук : «Кременчуцька міська друкарня», 2016. 228 с.
23. М.Кристофер. Логистика и управление цепочками поставок.- СПб.: Питер, 2019.-316 с.
24. Макаренко М. В. Сутність транспортної інфраструктури та її місце у ринкових відносинах / М. В. Макаренко, О. А. Слободян // Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління». – 2016. – Ч. 1, вип. 21–22. – С. 6–12.
25. Маковоз О. В. Основні аспекти розвитку транспортної систем України / О. В. Маковоз, А. С. Глазкова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2018. – № 43. – С. 50–52.
26. Мандра В. В. Аналіз світового досвіду управління транспортно-логістичним центром. Економічний аналіз : зб. наук. праць. Тернопіль : Видавничо-поліграфічний центр Тернопільського національного економічного університету «Економічна думка», 2016. Том 24. № 2. С. 92–97.
27. Моисеева Н.К. Экономические основы логистики: Учебник.- М.: ИНФРА-М, 2018.-528 с.
28. Мостенська Т.Л., Новак В.О., Луцький М.А., Міненко М.А. Менеджмент: Підручник - К.: Сузір'я, 2007. – 690с.
29. Мягих І.М. Основні напрямки вдосконалення механізму управління інтегрованими бізнес-структурами (ІБС) авіапідприємств / І.М. М'ягих // Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія Економічні науки. – 2016. – Випуск 6. Частина 3. – С. 46-50.
30. Ніколаєва А.М. Підвищення конкурентоспроможності підприємств м'ясної промисловості на основі логістичного підходу. Доповідь на Міжнародній науково-практичній конференції «Логістичні системи: глобальний, національний, регіональний та локальний виміри», Луцький національний технічний університет, травень 2020 року, г.Луцьк

31. Новак В. О., Луцький М.Г. , Макаренко Л.Г. Інформаційне забезпечення менеджменту: навч. пос. – К.: Кондор, 2006. – 462 с. (Гриф Міністерства освіти і науки України. Лист № 14\18.2- 6 від 10.01.06 р.)
32. Окландер М.А. Контуры экономической логистики / М.А. Окландер. — К.: Наукова думка, 2000. — 176 с. 7.Смиричинський В.В. Основи логістичного менеджменту: навч. посібник [Текст] / В.В. Смиричинський, А.В. Смиричинський. — Тернопіль: Економічна думка, 2016. — 240 с.
33. Онищенко О. В. Сучасні тенденції розвитку ринку малобюджетних авіаперевезень. Економіка: проблеми теорії та практики. Випуск 246: В 5 т. Т. V. Дніпропетровськ : ДНУ, 2018. С.1068–1075.
34. Пасічник А.М., Кутирєв В.В. Світовий досвід створення транспортно-логістичної інфраструктури стан та перспективи застосування в Україні. Вісті Автомобільно-дорожнього інституту: науково-виробничий збірник / ДВНЗ «ДонНТУ» АДІ. Горлівка. 2020. № 2(13). С. 121–128.
35. Питуляк Н. С. Зарубіжний досвід функціонування логістичних центрів. Маркетинг інновацій і інновації в маркетингу: збірник тез доповідей Четвертої міжнародної науково- практичної конференції (29 вересня – 1 жовтня 2018 року). Суми: Сумський державний університет. 2018. С. 175–177.
36. Пічкурова З.В. Високотехнологічна складова українського експорту в умовах глобальної конкуренції / З.В. Пічкурова // Стратегія розвитку України (економіка, соціологія, право): наук. журн. – К.: НАУ, 2017. – № 2. – С. 84-91.
37. Побоченко Л.М. Втрати міжнародних авіакомпаній від пандемії COVID-19. Національні економічні стратегії розвитку в глобальному середовищі: XII міжнародна науково-практична конференція, 14 травня 2021 року: тези доп. – К., 2021.– С.38–42.
38. Побоченко Л.М. Інноваційна складова транснаціоналізації економічної діяльності в умовах глобалізаційних перетворень// Стратегія розвитку України (економіка, соціологія, право). – 2018.– №2. – С. 71-77.

39. Побоченко Л.М. Світовий ринок авіаційних перевезень та вплив на нього COVID-19 // Стратегія розвитку України (економіка, соціологія, право). – 2020.– №1. – С. 77-83.
40. Подреза С.М. Гуріна Г.С. Дослідження направленості впливу факторів зовнішнього середовища на економічну стійкість авіакомпаній України / С.М. Подреза, Г.С. Гуріна // Стратегія розвитку України. Економіка, соціологія, право. – НАУ. – 2011. – Том 1. № 4. – С. 115-118.
41. Полякова О.М., Шраменко О.В. Сучасні тенденції розвитку транспортно-логістичної інфраструктури в Україні і світі. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2017. № 58. с. 126–134.
42. Прокоп'єва А.А. Вплив пандемії COVID-19 на розвиток двостороннього Україно-Польського співробітництва / А.А. Прокоп'єва // Національні економічні стратегії розвитку в глобальному середовищі: міжнародна науково-практична конференція, м. Київ, 14 мая 2021 г.: тези доп. - К.: «КОМПРИНТ», 2021. – С. 58-60.
43. Прокоп'єва А.А. Перспективи розвитку авіаційного транспорту в Україні в контексті глобальних змін. / А.А. Прокоп'єва // Стратегія розвитку України (соціологія, економіка, право). – 2014. – №1. – с. 47-59.
44. Прокоп'єва А.А. Світова економічна криза 2020 у контексті забезпечення економічної безпеки України.//36.науково-практичної конференції студентів, аспірантів і викладачів. Підсекція «Міжнародні відносини» (25 – 27 березня), ДУІТ, м. Київ, – 2020.– с.292-294.
45. Родников А.Н. Логистика: Терминологический словарь.-М.: ИНФРА. - 2017.-352 С.
46. С.В.Саркисов. Управление логистическими цепями поставок.-М.: Дело,2016.-368 с.
47. Сирийчик Т., Фургаліські А., Клімкевич Ч., Камола М., Дяченко Т., Пугачов М.,Філіпенко О. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу / За ред. Марчіна Свенціцькі. – К.: Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2020. – 102 с.

48. Смахов А. А. Основы транспортной логистики: [учеб. для вузов ж.-д. транспорта] Москва: Транспорт, 1995. 197 с.
49. Соколова О. Є. Сучасний стан та перспективи розвитку логістичної інфраструктури аеропортів України. Десята міжнародна науково-практична конференція «Ринок послуг комплексних транспортних систем та прикладні проблеми логістики». К. : Міністерство транспорту і зв'язку України, 2008. С.60–64.
50. Стратегии развития транспортного комплекса Украины: вызовы и возможности (Проблемы управления, экономики, экологии и права по развитию транспортного комплекса Украины): Материалы II Всеукраинской научно-практической конференции (19-20 апреля 2018 г.) - Одесса, вид. ИПРЭЭИ НАН Украины - 208 с
51. Тарнавська Н.П., Сивак Р.Б. Організаційні та інфраструктурні передумови створення міжнародного логістичного центру. Бізнес–Інформ. 2016. № 13. С. 29–35.
52. Титюхин Н. Логистика. Инструмент повышения конкурентоспособности транспортного рынка России. Логинфо. 2019. № 1–2. С. 9–13.
53. Токмакова І.В. Перспективи розвитку транспорно-логістичного бізнесу в Україні. Вісник економіки транспорту та промисловості. Харків: УкрДАЗТ. 2017. № 34. С. 228–230
54. Тошина Н.М. Дослідження ринку авіаперевезень та формування маркетингової логістичної стратегії авіапідприємств [Текст] // Питання економіки. – № 5. – 2020
55. Третьяк В. П. Управління розвитком соціальної інфраструктури України в умовах глобалізації : монографія / В. П. Третьяк. – Х. : ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2019. – 317 с.
56. Трифонов Ю.В. Оптимизация решений в сфере транспортно-логистического менеджмента / Ю.В. Трифонов, В.С. Громницкий, М.Ю. Золотов // Вестник Нижегородского государственного университета им. Н.И. Лобачевского. — 2020. — № 5 (2). — С. 211—214.

57. Тхор С. О. Перспективи розвитку транспортного комплексу України / С. О. Тхор // Інвестиції: практика та досвід. – 2017. – № 1. – С. 54–56.
58. Фоменко Г. Р. Развитие транспортной системы в городах / Г. Р. Фоменко, К. Р. Сабитова // Транспорт. Транспортные сооружения. Экология. – 2016. – № 2. – С. 88–96.
59. Цимбалістова О.А. Проблеми системного підходу в економіці / О.А. Цимбалістова // Тенденції розвитку та шляхи стимулювання інноваційної активності авіакомпаній в Україні. – 2020. - №1(57)
60. Чернописька Н.В., Шандрівська О.Є. Тенденції та перспективи ринку логістичних послуг України. Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Серія «Логістика». 2017. № 735. С. 244–249.
61. Чухрай Н.І. Використання збалансованої карти результатів при оцінюванні функціонування ланцюга поставок. Доповідь на Міжнародній науково-практичній конференції «Логістичні системи: глобальний, національний, регіональний та локальний виміри», Луцький національний технічний університет, травень 2020 року, г.Луцьк
62. Эмирова А. Е. Исторические аспекты интеграции транспортных систем / А. Е. Эмирова // Экономика и менеджмент на транспорте : сб. науч. трудов. – 2017. – Вып. 8. – С. 216– 221.
63. Энциклопедия безопасности авиации \ Кулик Н.С., Харченко В.П., Луцкий М.Г., Корченко А.Г. та ін. - К.: Техника, 2018. 1000 с.
64. Яковенко В. Г. Обґрунтування необхідності розвитку міжнародних транспортних коридорів в Україні / В. Г. Яковенко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2019. – № 35. – С. 118–121.
65. Cross K.F., Lynch R.L. Measure Up!: Yardsticks for Continuous Improvement. 2nd. Ed. Oxford: Blackwell Publishers, 1995, 436 с.
66. Leading airlines worldwide by international and domestic freight tonne-kilometers in 2021. The Statistics Portal Statista [Electronic resource]. – Access: <https://www.statista.com/statistics/269901/top-10-airlines-worldwide-for-cargo-transported/>

67. Leading airlines worldwide in December 2021, based on revenue passenger kilometers (in billions). The Statistics Portal Statista [Electronic resource]. – Access: <https://www.statista.com/statistics/269617/top-15-airlines-worldwide-by-number-of-passengers/>
68. Parolini C. The Value Net: A Tool for Competitive Strategy. Chichester: Wiley, 1999, 362 с.
69. <http://ukrstat.gov.ua> – офіційний сайт Державного комітету статистики.
70. <https://avia.gov.ua/> - офіційний сайт Державної авіаційної служби України.
71. <https://mtu.gov.ua/> - офіційний сайт Міністерства інфраструктури України.
72. <https://www.iata.org/> - офіційний сайт Міжнародної асоціації повітряного транспорту.
73. <https://www.worldbank.org/uk/country/ukraine> - офіційний сайт Світового банку.
74. Аналіз ринку логістики в Україні. 2018 р. [Електронний ресурс] — Режим доступу: <https://pro-consulting.ua/ua/issledovanie-rynka/analiz-rynka-logistiki-ukrainy2018-god>
75. Бикмаев А.В. Основные аспекты международной логистики в деятельности промышленных предприятий / А.В. Бикмаев. [Электронный ресурс] — Режим доступу: https://interactive-plus.ru/ru/article/461528/discussion_platform
76. Воронов А.В. Формирование понятия, миссии, целей, задач, функций, интегральной логики: принципов и методов международной фармацевтической логистики / В.И. Воронов, А.В. Воронов // Современные проблемы науки и образования. — 2018. — № 6. [Электронный ресурс] — Режим доступу: <http://www.science-education.ru/ru/article/view?id=-16823>
77. Дащенко Н.М. Розвиток логістичних центрів на сучасному етапі Управління проектами, системний аналіз і логістика. 2019. № 6. [Электронний ресурс] — Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/Upsal/2019_06/09dnmcps.pdf

78. Захарова О. В Особливості процесу інтеграції національних транспортних систем до світового господарства [Електронний ресурс]. - Режим доступу:http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/prvs/2017_3/1294.pdf
79. Качуровський В.Є., Гапчак Т.Г., Матвієнко О.Л. Сучасні тенденції розвитку європейського ринку логістичних послуг. Аутсорсінг. «4-PL». [Електронний ресурс]. — Режим доступу:<http://socrates.vsau.org/repository/card.php?lang=en&id=4192>.
80. Концепція Національної стратегії соціальної відповідальності бізнесу в Україні. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://svb.ua/sites/default/files/201108_konceptsiya_nacionalnoyi_strategiyi_svb.pdf
81. Корнійко Я.Р. . Сучасний розвиток транспортної системи України [Електронний ресурс]. - Режим доступу:jrn1.nau.edu.ua
82. Крещенко О.В. Підвищення ефективності системи управління з питань здійснення постачання на підприємствах / О.В. Крещенко // Університетські наукові записки. — 2016. — № 3— 4. — С. 445—449. [Електронний ресурс] — Режим доступу: <http://nbuv.gov.ua>
83. Лиса С.С. Ринок логістичних послуг в Україні: динаміка, структура перспективи. [Електронний ресурс] — Режим доступу: [http://tr.knteu.kiev.ua/files/2017/24\(tom2\)/6.pdf](http://tr.knteu.kiev.ua/files/2017/24(tom2)/6.pdf) (дата звернення: 04.03.2019).
84. Логістичний ринок України: логістичні оператори нарощують свою частку в сегменті складської логістики. [Електронний ресурс] — Режим доступу: <https://logist.fm/publications/logistichniy-rinok-ukrayini-logistichni-operatori-naroshchuyut-svoyu-dolyu-v-segmenti>
85. Майорова І.М. Сучасні інтеграційні ланцюги постачання в міжнародному бізнесі / І.М. Майорова. [Електронний ресурс] — Режим доступу:economy.kpi.ua/files/files/22_kpi_2018.doc
86. Мандрик І. П., Маковецька Л. О. Перспективні напрями розвитку транспортної системи України в контексті процесів європейської інтеграції economies [Електронний ресурс]. - Режим

доступу: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/natural/nvnu/misnarod_vidnos/2020_4/R2/Mandryk.pdf

87. Палант О. Ю. Детермінанти розвитку транспортної системи України / О. Ю. Палант // Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності. – 2016. [Електронний ресурс] – Режим доступу : journals.uran.ua/index.php/2225-6407/article/.../21834

88. Побоченко Л.М. Вплив COVID-19 на авіаційні перевезення в світі. The Fifteenth International Scientific Conference "AVIA-2021". – Kyiv, Ukraine. – April 20-22, 2021. – Kyiv. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://conference.nau.edu.ua/index.php/AVIA/AVIA2021/schedConf/presentations>

89. Савенко С. В. Развитие транспортно-логистических центров в европейском регионе. [Электронный ресурс] — Режим доступу: <http://transportinform.com/logistika/315-razvitie-transportno-logisticheskikhcentrov.html>.

90. Світлана Таран, Павло Яворський, Юлія Павицька, Інна Омельченко, Марина Бучко / Аналіз торгівлі послугами між Україною та ЄС в рамках ПВЗВТ. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://kse.ua/wp-content/uploads/2021/11/Final-DCFTA-services-2021-11-11.pdf>

91. Стратегія сталої логістики та План дій для України. Проект для розгляду. [Электронный ресурс] — Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/files/Logistics.pdf>

92. Транспортно-логистические центры: зарубежный опыт. [Электронный ресурс] — Режим доступу: <http://www.elc-ua.com/ru/news/60>.

93. Федорук Є.І. Державне регулювання логістичної сфери в агропромисловому комплексі України. Актуальні проблеми державного управління. 2017. № 1(51). [Электронный ресурс] — Режим доступу: <http://www.kbuara.kharkov.ua/e-book/apdu/2017-1/doc/2/03.pdf>

94. Эмирова А. Е. Трансформация транспортных систем в условиях глобализации мировой экономики // Научный журнал НИУ ИТМО. Серия «Экономика и экологический менеджмент». – 2014. – № 1 [Электронный ресурс]. – Режим доступу : economics.ihbt.ifmo.ru/file/article/11160.pdf