

**Тимкович І. І.**, старший викладач,  
Навчально-науковий Юридичний інститут  
**Світлична А. О.**, студентка,  
Факультет менеджменту та логістики,  
Навчально-науковий інститут Економіки та менеджменту,  
Національний авіаційний університет, м. Київ

## **ОКРЕМІ ПИТАННЯ ЛОГІСТИКИ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ**

У сучасних динамічних умовах розвитку світової економіки своєї актуальності набуває вирішення питання логістики, і не лише для суб'єктів закордонного, а й вітчизняного бізнесу. Логістика в практичній господарській діяльності дозволяє мінімізувати товарні запаси, а в ряді випадків взагалі відмовитись від їх використання, дозволяє скоротити час доставки товарів, прискорює процес отримання інформації, підвищує рівень сервісу. Логістика включає в себе управління транспортом, складським господарством, запасами товарів, кадрами, інформаційними системами, комерційною діяльністю та іншими галузями. Принципова новизна логістичного підходу – органічний взаємозв'язок, інтеграція вищевикладених галузей у цілісну систему. Огляд навчально-методичної літератури, наукових публікацій свідчить, що питання ефективності використання різних видів транспорту в логістичних системах, класифікація транспортної складової логістичних систем, обґрунтування транспортних тарифів та аналіз факторів, що впливають на вибір транспортних засобів є актуальними в дослідженнях фахівців у галузі логістики [1]. Економіко-логістичне вивчення авіаційних перевезень привернуло увагу Гуріної Г. С. в контексті формування логістичної стратегії авіакомпанії в умовах глобалізації; Смирнова І. Г. щодо особливостей логістики повітряного транспорту в туризмі; Григорак М. Ю. стосовно взаємозв'язку глобальної логістики і перспектив розвитку повітряного транспорту; Катрук К. С. в аспекті проблем та перспектив розвитку авіаційного транспорту в Україні, Цимбалістової О. А. відносно особливостей використання логістики для активізації інноваційності на авіапідприємствах, Позняк О. В. у питаннях управління логістичними витратами авіакомпанії та ін.

Аналізуючи норми національного законодавства, слід зазначити, що в Повітряному кодексі України [2] використовується поняття повітряний транспорт, але не міститься його дефініція. Водночас ст. 32 Закону України «Про транспорт» [3] закріплює вичерпний перелік взаємодіючих між собою суб'єктів різного функціонального призначення, котрі входять до складу авіаційного транспорту, а саме: підприємства повітряного

транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, аерофотозйомки, сільськогосподарські роботи, а також аеропорти, аеродроми, аероклуби, транспортні засоби, системи управління повітряним рухом, навчальні заклади, ремонтні заводи цивільної авіації та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу авіаційного транспорту.

Припускаємо, що на результативність і прибутковість діяльності цього виду транспорту, на попит його послуг з боку споживачів впливають не лише організаційно-управлінські, технологічні, ергономічні, інноваційні та інші фактори, але й умови політичного і економічного характеру. Цікавими у зв'язку з цим є статистичні дані. Так, за інформацією Державної авіаційної служби України, у 2015 р. на ринку пасажирських та вантажних перевезень працювали 33 вітчизняні авіакомпанії. Упродовж 2015 року було виконано 66,3 тис. комерційних рейсів (за 2014 р. – 74,8 тис.). Кількість перевезених пасажирів скоротилась порівняно з попереднім роком на 2,7 % та склала 6302,7 тис. чол. А обсяги перевезень вантажів та пошти склали 69,1 тис. тонн (за 2014 рік – 78,7 тис. тонн). Спад попиту на авіаперевезення у 2015 р. є продовженням негативних тенденцій 2014 р., які, перш за все, сформувались в результаті нестабільної військово-політичної та економічної ситуації в країні, до яких необхідно додати ще й припинення з 25.10.2015 р. повітряного сполучення між Україною та РФ [4]. Заслужовує на увагу, що у I півріччі 2016 р. на ринку пасажирських та вантажних перевезень працювало 28 вітчизняних авіакомпаній. Упродовж вказаного періоду українськими авіакомпаніями виконано 34,1 тис. комерційних рейсів (за I півріччя 2015 р. – 31,1 тис. рейсів). Кількість перевезених пасажирів збільшилась порівняно з аналогічним періодом минулого року на 19,4 % та склала 3259,7 тис. чоловік. Обсяги перевезень вантажів та пошти зросли на 13,1 % та склали 38,9 тис. тонн [5].

Проведений нами огляд спеціалізованих джерел і наукових публікацій економістів, фахівців у галузі логістики, надав нам можливість виділити переваги та недоліки повітряного транспорту з позицій його ефективності доставки вантажів і перевезення пасажирів. Так, серед позитивних аргументів на користь цього виду транспорту слід назвати: найвищу швидкість доставки; можливість доставки вантажів у будь-який район, у тому числі туди, де немає інших видів транспорту; доставка дорогого та швидкопсувного вантажу, найкраще його збереження, короткі маршрути перевезень. А недоліками повітряного транспорту є дуже висока собівартість перевезення й залежність від погодних умов; відсутність регулярності перевезень і високий ступінь зносу основних засобів; пасивна інвестиційна ситуація, повільний процес становлення нормативної-правової бази в сфері логістики повітряного транспорту,

відсутність розвитку логістичних центрів, як основних об'єктів в організації транспортних перевезень та екологічні проблеми.

Відтак, вважаємо, що логістичний показник розвитку повітряного транспорту України – один з найважливіших, зважаючи на умови глобалізації основних процесів суспільної життєдіяльності людства та процеси інтеграції нашої держави до європейської та світової економіки. Безумовно, що протягом останніх років транспортна, і в тому числі авіаційна галузі України зазнала суттєвих змін і на даний момент знаходяться в стадії реформування. Саме тому необхідно провести комплексний і детальний аналіз всіх ключових елементів діяльності повітряного транспорту як одного із стратегічних видів транспорту, що відіграє важливу роль у розвитку економіки країни. Тим більше, за прогнозами ІКАО (Міжнародної організації цивільної авіації), у період з 2012 по 2030 р.р. загальний попит на повітряні перевезення у світі щороку зростатиме в середньому на 4-5 % [6].

#### *Література*

1. Логістика [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://pidruchniki.com/18211001/logistika/predmet\\_zavdannya\\_osnovni\\_ponyattya\\_logistiki#36](http://pidruchniki.com/18211001/logistika/predmet_zavdannya_osnovni_ponyattya_logistiki#36)
2. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>
- 3 Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 р. № 232/94-ВР [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/232/94-вр>
4. Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 2015 рік [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://avia.gov.ua/uploads/documents/10581.pdf>
5. Підсумки діяльності авіаційної галузі України за I півріччя 2016 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://avia.gov.ua/uploads/documents/10896.pdf>
6. Щодо удосконалення механізмів державного регулювання ринку авіаційних перевезень в умовах інтеграції України до ЄС. Аналітична записка [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/1496/>