

ЛОГІСТИКА ОРГАНІЗАЦІЇ ТЕХНІЧНОГО ПЕРЕОСНАЩЕННЯ АВІАКОМПАНІЙ УКРАЇНИ

Вступ. Сьогодні за прогнозами Міжнародної організації цивільної авіації (ІСАО) обсяг світових регулярних авіаційних перевезень в найближчі п'ять років буде зростати щорічно в середньому на 5%. Даний процес залежатиме від наступних факторів:

- світового економічного росту та обсягу торгівлі;
- зміни цін на паливо;
- урядових рішень в частині економічного регулювання діяльності авіакомпаній [1].

Що ж стосується цивільної авіації України, то вона зберігає найвищі за останні п'ять років темпи зростання перевезень серед інших видів транспорту. Пасажиропотоки аеропорти України за дев'ять місяців 2006 року зросли на 14,5% і становили 5,7 млн. пасажирів, 3,5 млн. пасажирів припадає на аеропорт „Бориспіль”.

На третину зросли перевезення на внутрішніх лініях: 11 українським авіакомпаніям було затверджено розклад руху за 20 внутрішніми повітряними лініями.

У літній період 2006 року ІАТА визначила 14 українських авіакомпаній перевізниками за 124 маршрутами до 43 країн.

Одночасно 48 іноземних авіакомпаній виконували міжнародні регулярні перевезення до України за 89 маршрутами з 27 країн світу.

Стабільні обсяги зростання пасажирських авіаперевезень, як на міжнародних так і на внутрішніх авіалініях забезпечили провідні вітчизняні авіакомпанії – „Аеросвіт”, „Міжнародні авіалінії України” та „Донбас-Аеро”, на частку яких нині припадає близько 75% усіх пасажирських перевезень.

Основними ознаками розвитку сучасних ринків авіаційних послуг є загальна інтеграція, глобалізація і орієнтація на споживача на фоні посилення конкурентної боротьби. За даних умов однією з дієвих стратегій стає активне використання досягнень науково – технічного прогресу з метою підвищення якості та безпеки перевезень.

За даних умов виникає необхідність комплексного дослідження здійснення технічного переоснащення авіапідприємств в експлуатації авіаційної техніки та використання технологій.

Знос авіаційної техніки, що експлуатується в Україні, перевищує 70 %. Більшість авіакомпаній виконують регіональні пасажирські перевезення на фізично та морально застарілих Як – 42 і Ан – 24. Вік машин від 25 до 35 років, ці моделі не виробляються з 80 – х [2]. Окрім цього, літаки радянського виробництва створюють перевізникам інші проблеми:

- низька паливна ефективність;
- високий рівень шуму;
- значні викиди в атмосферу шкідливих речовин;
- не достатній рівень комфорту для пасажирів та ін.

Так, наприклад, 48 місний Ан – 24, використовує тону палива за годину польоту на швидкості не більше 450 км/год. При тому, що за останні роки в Україні керосин подорожчав майже в двічі. Авіакомпанії не в довзі вимушені будуть відмовлятися від їх експлуатації через надмірні витрати палива. 102 місний Як – 42, що розвиває швидкість до 740 км/год., за годину польоту витрачає 2,5 – 2,6 т. керосину [2].

На нашу думку саме помірковане здійснення технічного переснащення може значно покращити стан основних фондів в авіаційній галузі, та без зайвих витрат підвищити рівень її конкурентоспроможності, що надасть базу для подальшого розвитку. Технічне переоснащення має певні переваги над новим будівництвом, оскільки надає можливість за досить короткий термін вдосконалити накопичені у минулому основні засоби, або якщо вдосконалення не надасть бажаного результату, чи є економічно не доцільним замінити їх на нові, що відповідають необхідним вимогам. Процес технічного переоснащення потребує

відповідної організації, надати інструментарій для удосконалення даного процесу можливо з використанням методів логістики.

Аналіз досліджень та публікацій. На сьогоднішній день в літературі розроблено загальні теоретичні основи логістики, визначена мета її функціонування, а також досліджені основні методи логістичної системи [3, 4, 5]. Доведено економічну доцільність використання логістичного управління потоковими процесами на підприємствах різних сфер діяльності. [6, 7] Питання логістики на транспорті підіймали такі вчені, як Міротін Л.Б., Смахов О.О., та інші. Більшість наукових праць розглядають логістичні потоки, як спосіб забезпечення підприємства робочою силою, сировиною, матеріалами та іншим оборотним капіталом. На нашу думку, застосування логістичних методів потребує також процес технічного переоснащення підприємств в рамках формування основного капіталу, як засобу виробництва товарів та надання послуг. Особливо корисною дана методика стане для технічного переоснащення української авіації.

Мета статті. З огляду на все вище зазначене метою даної роботи є уточнення теоретичної основи побудови інформаційно – логістичних систем комерційної діяльності авіаційних підприємств. А також розкриття логістичного інструментарію організації технічного переоснащення в авіації та формування логістичної системи його здійснення.

Виклад основного матеріалу.

В нових умовах глобальної економіки, зорієнтованої на кінцевого споживача, стає особливо актуальною головною метою логістики – повне задоволення потреб користувача товарів, робіт, послуг. Для її досягнення, необхідно з'єднати в одне ціле та постійно узгоджувати діяльність всіх учасників процесу. Для досягнення стабільної рентабельності авіапідприємство повинно обирати та комбінувати ресурси. На думку багатьох авторів до ресурсного потенціалу підприємства в основному відносяться оборотні активи. На нашу думку процес відновлення та технічного переоснащення основних засобів також потребує системних структурних перетворень, в рамках законів логістики.

Для ефективної реалізації логістичного управління авіаційним підприємством функціональна підсистема, якою керують, має бути представлена як сукупність потокових процесів (малюнок 1). В даному випадку потік – це економічна величина, що характеризує систему структурно взаємопов'язаних елементів, які виступають як єдине ціле під впливом динамічних змін за певний період часу.

Тоді, основні потоки при здійсненні технічного переоснащення авіаційного підприємства діляться на матеріальні, інформаційні та фінансові. Подальші дослідження потребують уточнення даних понять з позиції технічного переоснащення. Під матеріальним потоком, з даної точки зору слід розуміти частину основного капіталу, що знаходиться в уречевленій формі, розглядається в процесі різноманітних логістичних операцій та відноситься до відповідного інтервалу часу. До фінансового потоку відноситься частина основних засобів, що знаходяться в формі грошових коштів, розглядається в процесі різноманітних логістичних операцій та відноситься до відповідного інтервалу часу. Інформаційний потік при здійсненні технічного переоснащення перебуває у формі інформаційних ресурсів відносно основного капіталу, що відновлюється. Його також слід розглядати у процесі різноманітних логістичних операцій та відповідного інтервалу часу. Інформаційний потік здійснює взаємозв'язок між потоковими процесами логістичної системи.

Впорядкована сукупність елементів, що знаходяться у певних зв'язках та відносинах один з одним, та утворює певну цілісність є логістичною системою. На запропонованій схемі логістичним каналом є сукупність авіаційних підприємств, куди входять: авіакомпанії, авіаремонтні заводи та виробники авіаційної техніки. Саме цей канал здійснює доведення матеріального потоку деталей та обладнання від виробника до підприємства - експлуатанта авіаційної техніки. При цьому закономірно структурованими та функціонально організованими елементами даної системи є фінансові, інформаційні та матеріальні потоки, за допомогою яких відбувається технічне переоснащення авіакомпаній.

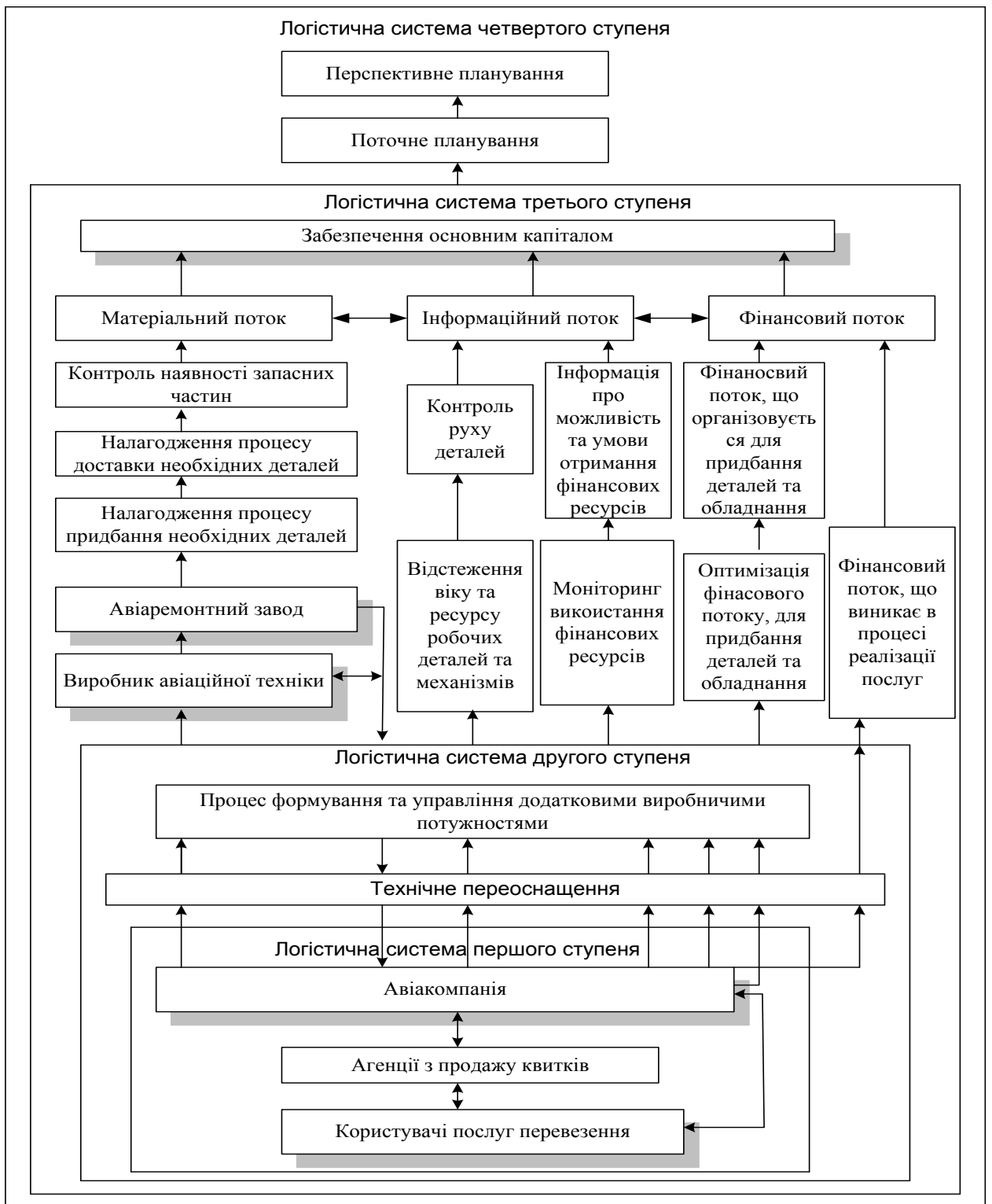


Рис 1. Логістична система здійснення технічного переоснащення авіакомпаній.

Запропонована система складається з чотирьох рівнів, що розглядаються як єдине ціле в рамках системного підходу. Логістичною системою першого ступеню повноти охоплення компонентів є взаємодія авіакомпаній та пасажирів інших користувачів послуг перевезення. Якщо раніше вона здійснювалась через виключно агентів з продажу квитків, то на сьогоднішній день з'явилась можливість налагодження прямої взаємодії через всесвітню мережу Інтернет, використовуючи послуги провайдерів.

Класична економічна література до логістичної системи другого ступеня повноти охоплення компонентів відносить обробку замовлень, обслуговування споживачів, зберігання готової продукції на підприємстві та управління внутрішньозаводськими запасами. Оскільки сфера послуг, до якої відносяться послуги перевезення авіаційним транспортом має свою специфіку, наприклад, відсутність у даного виду товарів матеріальної форми, то, на нашу думку логістична система другого ступеня охоплення має включати, окрім обслуговування споживачів послуг перевезення, процес формування та управління додаткових перевізних потужностей.

Для логістичної системи третього ступеня повноти охоплення компонентів характерно розширення їх діяльності до рамок управління процесом постачання сировини та необхідних матеріалів для здійснення процесу перевезення. На нашу думку, в рамках даної логістичної системи доцільним буде також здійснення управління процесом формування не тільки оборотного, але і основного капіталу. Дана функція викликана необхідністю постійного контролю якості авіаційної техніки, розширенням її перевізних потужностей. На думку авторів, на ряду з функціями управління процесами закупівлі паливо – мастильних матеріалів, бортового харчування та іншої сировини, необхідно здійснювати контроль за процесом технічного переоснащення авіаційної техніки у короткостроковій перспективі. Мається на увазі контроль необхідного запасу комплектуючих в ангарах авіакомпаній, налагодження процесу відстеження віку, якості та ресурсу робочих деталей та механізмів. Налагодження процесу придбання, доставки та установки деталей та комплектуючих, ресурс яких майже вичерпаний, чи заміна яких є доцільною з позицій економічності або міркувань безпеки. Даний процес, як правило, ускладнюється появою нового елемента в системі управління, оскільки заміна деталей та комплектуючих може здійснюватись не самою авіакомпанією, а авіаремонтним заводом. В даному випадку з'являється необхідність контролю руху деталей від виробників авіаційної техніки на авіаремонтний завод, а потім їх доставка до авіакомпанії. Даний процес ускладнюється високотехнологічністю авіаційного обладнання і має свої особливості. Так при здійсненні технічного переоснащення авіаційної техніки можливі випадки завчасного не виявлення технічних дефектів. І тоді ланцюжок виробник авіаційної техніки – авіаремонтний завод – авіакомпанія має властивість замикатись у відповідне коло. Наприклад, нова деталь двигуна завчасно замовляється і надходить на авіаремонтний завод, де її встановлюють та тестують на відповідному обладнанні. При проходженні тестування двигун повертається до авіакомпанії і встановлюється на літак, де знову ж таки відбувається перевірка у вигляді контрольного запуску та польотів. Якщо справність двигуна не викликає сумнівів, логістичний ланцюг завершено, коли ж тестування, які проводить авіакомпанія говорять про неполадки в роботі механізму, двигун повертається на авіаремонтний завод і процес починається знову.

Залишається логістична система четвертого рівня, вона за ступенем охоплення компонентів розповсюджується на всі елементи та стадії процесу надання послуг, включно з процесами планування та управління авіаційними перевезеннями. Така система надає можливість поєднати результати маркетингових досліджень з операціями планування, надання послуг, забезпечення матеріально – технічними та фінансовими ресурсами. Вона має генерувати попереджувальні дії, а не обмежуватись адекватним реагуванням на відповідні відхилення, тому на думку авторів до логістичної системи четвертого рівня повинно відноситись не тільки поточне а і перспективне планування з урахуванням можливостей технічного переоснащення та тенденцій розвитку ринку авіаційних перевезень.

При цьому слід зазначити, що значні резерви оптимізації поточних процесів залишаються не задіяними, так, як у більшості випадків не враховується їх взаємозв'язок. Запропонована схема передбачає узгодження фінансового та матеріального потоків через їх взаємодію з інформаційним.

Висновки. Революція в інформаційних технологіях та впровадження персональних комп'ютерів, глобалізація авіаційного ринку, зміни в державному регулюванні інфраструктури економіки, підвищення вимог до якості послуг перевезення, посилення

міжнародної конкуренції на фоні росту партнерства та стратегічних союзів, структурні зміни в організації авіаційного бізнесу ставлять нові вимоги до техніки та технологій, що використовує авіаційне підприємство. З даного погляду технічне переоснащення слід розглядати, як необхідний процес від ефективної організації якого залежить конкурентоспроможність української авіації.

Відповідно до мети даного дослідження постає необхідність застосування логістичної системи при здійсненні технічного переоснащення авіації України. Організація зазначеного процесу на основі використання логістичного інструментарію надасть можливість: оптимізувати фінансові витрати на основі узгодження обсягу та руху всіх видів ресурсів, узгодити фінансові потоки з рухом всіх інших видів потоків в логістичній системі та в інших економічних системах, надасть відповідність часу надходження фінансових ресурсів моменту виникнення потреби в них, скоротить часовий розрив, надасть додаткову надійність джерелам залучення ресурсів, надасть можливість адаптуватись до змін зовнішнього та внутрішнього середовища.

Література

1. Право// Постановление совета министров Беларусь от 27 апреля 2006 г. № 557 „Огосударственной программе развития гражданской авиации Республики Беларусь на 2006 – 2010 годы
2. Летать пониже / Нелли Вернер //Украинский деловой еженедельник „Контракты”. – 2006. - №42. <http://www.avia24.com/news>.
3. *Альбрехт Д.* Управление цепью снабжения – существенный фактор успеха в будущем. «Бизнес и логистика – 2001 г.»: Сб. материалов ММЛФ – 2001, Москва – 1 – 4 февраля 2001 г./Сост.: Л.Б. Миротин, Ы.Э Ташбаев. – М.: Координационный совет по логистике, 2001.
4. *Карнаухов С.Б.* В чем может помочь логистика (эффективность и методы организации товародвижения) / С.Б. Карнаухов, М.П. Гордом. – М.: Информцентр – Директора; Газета «Экономика и жизнь», 1996
5. *Каточков В.М.* Логистика концепция коммерческой деятельности производственного предприятия: Монография. – Челябинск: Изд – во ЮУрГУ, 2001 – 124 с.
6. *Каточков В.М.* Методологические вопросы взаимодействия потоковых процессов коммерческой деятельности промышленных предприятий: Монография. - Челябинск: Изд – во ЮУрГУ, 2005 – 176 с.
7. *Бауэрсокс Д.* Логистика. Интегрированная цепь поставок / Д. Бауэрсокс, Д. Клосс: Пер с англ. – М.: Олимп – Бизнес, 2001.