

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ОДЕСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**

Кафедра маркетингу та міжнародної логістики

Допущено до захисту
Завідувач кафедри
д.е.н., професор Саснус М.А.

“ ____ ” _____ 20__ р.

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА
на здобуття освітнього ступеня магістра
зі спеціальності 075 «Маркетинг»
за освітньою програмою «Маркетинг і міжнародна логістика»
на тему: «Стратегія логістики вантажного комплексу ТОВ
«Міжнародний аеропорт Одеса»»

Виконавець
Студент 6 курсу 3 групи ЦЗФН
Тімченко Марина Олександрівна
(прізвище, ім'я, по батькові)

/підпис/

Науковий керівник
к.е.н., доцент
(науковий ступінь, вчене звання)
Жарська Ірина Олександрівна
(прізвище, ім'я, по батькові)

/підпис/

Одеса 2024

ЗМІСТ

ВСТУП	5
РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ЛОГІСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ	
ПІДПРИЄМСТВА	7
1.1 Загальна сутність транспортної та логістичної діяльності.	7
1.2. Основні принципи логістичної діяльності вантажного авіатransпортного підприємства.	14
1.3. Теоретичні основи логістичних концепцій розвитку аеропортів як ланок глобальних мереж поставок	26
РОЗДІЛ 2 АНАЛІЗ ЛОГІСТИЧНИХ ПРОЦЕСІВ У ТОВ «МІЖНАРОДНИЙ АЕРОПОРТ ОДЕСА»	40
2.1 Організація логістики в компанії.....	40
2.2 Дослідження зовнішнього середовища.....	48
2.3 Дослідження елементів логістичної системи	59
РОЗДІЛ 3 ПРОПОЗИЦІЇ ЩОДО ВДОСКОНАЛЕННЯ ЛОГІСТИКИ В ТОВ «МІЖНАРОДНИЙ АЕРОПОРТ ОДЕСА»	72
3.1 Заходи з підготовки та навчання персоналу на перевезення небезпечних вантажів	72
3.2 Підвищення ефективності транспортної логістики.....	79
3.3 Оптимізація тарифів на надання послуг	83
ВИСНОВОК.....	89
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	92

АНОТАЦІЯ

Тімченко М.О. «Стратегія логістики вантажного комплексу ТОВ «Міжнародний аеропорт Одеса»»

Кваліфікаційна робота на здобуття освітнього ступеня магістра зі спеціальності «075 Маркетинг» за освітньою програмою «Маркетинг та міжнародна логістика».- Одеський національний економічний університет. – Одеса, 2024.

У роботі розглядаються теоретичні аспекти управління логістикою в транспортному секторі. Визначено мету, завдання, об'єкти, основні напрямки та процес управління логістичними процесами.

Наведено організаційно-економічну характеристику «Міжнародний аеропорт Одеса». Проаналізовано логістичну систему «Міжнародний аеропорт Одеса», складські комплекси і спеціалізовану техніку. Проаналізовано вплив логістичних витрат на структуру ціни продукції окремо за видами. Проведено конкурентний аналіз та SWOT-аналіз.

Запропоновано вдосконалення організаційної структури підприємства і створення спеціалізованого логістичного підрозділу. Проаналізовано доцільність запровадження окремого напрямку з упаковки вантажів і розраховано відповідні тарифи.

Ключові слова: логістика, ланцюги поставок, запаси, склад, дистрибуція, витрати, інформаційні технології, транспортування, вантажі

ANNOTATION

Timchenko M.O. “Logistics Strategy of the Cargo Complex of LLC “Odesa International Airport””

Qualification work for obtaining a master's degree in the specialty “075 Marketing” under the educational program “Marketing and International Logistics”.- Odessa National Economic University. – Odesa, 2024.

The work considers theoretical aspects of logistics management in the transport sector. The goal, objectives, objects, main directions and the process of managing logistics processes are determined.

The organizational and economic characteristics of “Odesa International Airport” are given. The logistics system “Odessa International Airport”, warehouse complexes and specialized equipment are analyzed. The impact of logistics costs on the price structure of products is analyzed separately by type. A competitive analysis and SWOT analysis are conducted.

Improvement of the organizational structure of the enterprise and the creation of a specialized logistics unit are proposed. The feasibility of introducing a separate direction for cargo packaging was analyzed and the corresponding tariffs were calculated.

Keywords: logistics, supply chains, inventories, warehouse, distribution, costs, information technologies, transportation, cargo

ВСТУП

Актуальність дослідження визначається значною роллю логістики у забезпеченні успішної діяльності транспортних підприємств в умовах глобалізації економіки та посилення конкуренції. Особливу увагу це дослідження приділяє логістичним процесам «Міжнародний аеропорт Одеса», транспортного підприємства, що зіткнулося із необхідністю оптимізації своїх логістичних операцій для підвищення ефективності та конкурентоспроможності на ринку. Враховуючи особливості міжнародного транспортного ринку та воєнного стану в Україні, ефективне управління логістикою стає ключовим фактором успіху.

Мета дослідження – аналіз та розробка ефективних логістичних стратегій для ТОВ «Міжнародний аеропорт Одеса», що дозволять підприємству оптимізувати управління ланцюгами поставок, підвищити ефективність внутрішніх операцій та відповідати зростаючим вимогам ринку.

Завдання дослідження включають:

1. Вивчення специфіки логістичних процесів у транспортному секторі та на ТОВ «Міжнародний аеропорт Одеса» зокрема.
2. Аналіз сучасних викликів та тенденцій в логістиці, що впливають на діяльність транспортних підприємств.
3. Розробка пропозицій щодо оптимізації логістичної системи ТОВ «Міжнародний аеропорт Одеса».
4. Оцінка ефективності запропонованих логістичних рішень та їх впливу на загальну продуктивність підприємства.

Об'єктом дослідження є логістичні процеси ТОВ «Міжнародний аеропорт Одеса», а предметом – стратегії та методи оптимізації логістики в контексті транспортного ринку.

Методологія дослідження базується на комплексному підході, включаючи аналіз фахової літератури, вивчення внутрішніх документів

підприємства, проведення інтерв'ю з ключовими фахівцями та аналіз даних діяльності підприємства. Також будуть використані методи порівняльного та системного аналізу для оцінки поточного стану логістичних операцій та ідентифікації потенціалу для їх покращення.

Інформаційна база дослідження охоплює наукову літературу з логістики та управління ланцюгами поставок, звіти та аналітичні матеріали, що стосуються транспортного сектору та логістичних систем, а також внутрішню документацію та операційні дані ТОВ «Міжнародний аеропорт Одеса». Важливу роль відіграє також аналіз ринкових тенденцій, вивчення досвіду інших транспортних підприємств та використання кращих практик у галузі.

Очікується, що результати дослідження дозволять ТОВ «Міжнародний аеропорт Одеса» значно підвищити ефективність своїх логістичних процесів, оптимізувати витрати, покращити рівень задоволеності клієнтів та зміцнити свої конкурентні позиції на ринку. Рекомендації, розроблені на основі цього дослідження, будуть спрямовані не тільки на вирішення поточних логістичних проблем, але й на формування стратегічного бачення розвитку логістичної системи підприємства у майбутньому.

РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ЛОГІСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА

1.1 Загальна сутність транспортної та логістичної діяльності.

Транспорт є історичною категорією, оскільки транспорт розвивається разом із розвитком цивілізації.

Протягом усієї історії людства транспорт відігравав важливу роль, задовольняючи потребу в переміщенні. Саме слово «транспорт» у перекладі з латинської мови «transporto» означає: переносити, перевозити, переміщувати.

Транспорт з'явився в глибоку давнину. Без переміщення людини, знарядь та предметів праці неможливі ні виробництво продуктів споживання, ні будь-яка інша цілеспрямована діяльність.

За первіснообщинного ладу потреби в транспорті були мінімальними. Для цього періоду характерні найпростіші транспортні засоби: в'ючні тварини, плоти, човни та ін. Першими технічними засобами сухопутного транспорту були прості жердини, які пізніше трохи видозмінилися і отримали найменування коромисел. Іншим найдавнішим засобом транспортування слід визнати волокушу, що складалася з двох зв'язаних між собою жердин, на які укладався вантаж. З часом волокуші трансформувалися в сани, які дійшли до нашого часу. Як найдавніші транспортні засоби для переміщення людей і вантажів по воді застосовувалися плаваючі дерева (іноді кора) і плоти з них, а пізніше - човни.

Подальшого розвитку транспорт набув у рабовласницькому суспільстві. Завдяки розвитку землеробства і скотарства, відкриттю методів отримання і обробки металу збільшувалася продуктивність праці й разом із тим відбувався її розподіл. Збільшення обсягів продукції вже саме по собі потребувало розвитку засобів транспорту. З виникненням приватної власності й поділом людей на класи стали розвиватися держави, що призвело до збільшення транспортних потреб.

Розселення людей на великих територіях, зокрема на берегах річок і морів, будівництво міст, збір податків і данини, поширення обміну і торгівлі, завойовницькі й оборонні війни – усе це сприяло порівняно швидкому розвитку кораблебудування і водного транспорту.

Одним із найважливіших винаходів людини є колесо. По-перше, тому що воно не має аналога в природі, по-друге, тому що колісний екіпаж слугує людству багато тисячоліть і залишається основою всіх видів сучасного наземного транспорту.

Наступним логічним кроком у розвитку сухопутного транспорту стало створення штучних наземних доріг. Це була видатна подія в історії людства, оскільки ці дороги можна було прокласти в будь-яку точку суші. Римські дороги охоплювали десятки тисяч кілометрів, їх залишки збереглися і дотепер.

У рабовласницькому суспільстві засоби транспорту поряд із засобами виробництва належали рабовласникам. У ті часи транспорт не був самостійною галуззю, і у сфері обміну був одним цілим з торгівлею. Отож, власники товарів – купці були також і власниками засобів перевезення товарів.

За часів феодалізму сформувалися нові умови для розвитку матеріального виробництва, а також транспортної системи. Розширення видобутку сировини, збільшення видів і обсягів продукції ремесел, розвиток сільського господарства й поява товарного виробництва підвищили значення транспорту як для виробничих потреб, так і для зовнішньої й внутрішньої торгівлі. Зростав обсяг перевезень, проводилися роботи з розширення морських і річкових комунікацій, а також штучних шляхів сполучення. На морському транспорті з'явилися вітрильні судна. У європейських країнах було створено тип кільового вітрильного корабля, здатного здійснювати тривалі морські й океанські переходи. У період розкладання феодалізму й виникнення капіталізму транспорт відокремлюється в самостійну галузь людської діяльності.

Подальший розподіл праці, розвиток техніки, ремесел, зростання міст і торгівлі, наявність вільних від феодалної залежності робочих рук сприяло виникненню мануфактур, тобто дрібних промислових закладів, заснованих на ручній праці й найпростішій техніці, для випуску різних товарів.

Спеціалізація виробництва в рамках мануфактурної форми своєю чергою пришвидшила накопичення досвіду й істотно підвищила продуктивність праці й обсяг продукції. Однак мануфактури не змогли задовольнити швидко зростаючий внутрішній і зовнішній ринок у товарах, що ними поставляються. У результаті мануфактурне виробництво стало витіснятися машинним.

Промислова революція, що охопила у другій половині XVIII ст. услід за Англією багато країн Європи, вплинула на темпи зростання виробництва й торгівлі, особливо коли було налагоджене виробництво машин за допомогою самих машин. Однак транспорт, що перейшов у спадщину від феодалного періоду, у вигляді гребних і вітрильних судів (особливо на дрібних внутрішніх ріках), а також в'ючних тварин і візків, що рухалися ґрунтовими дорогами, виявився не в змозі забезпечити потреби машинного виробництва. Тому разом із промисловістю почав швидко розвиватися й транспорт на принципово новій технічній основі. Парова машина дозволяла створити транспортну саморушну одиницю теоретично будь-якої потужності, яка не залежала від погодних умов. Пристосована для обертового руху, вона стала основою технічного прогресу на всіх видах транспорту. І вже через декілька років з'явилися перші пароплави, паровози, парові сухопутні екіпажі, а значно пізніше й парові літаки. Поряд із нарощуванням парку рухомого складу інтенсивно розвивалися мережі всіх шляхів сполучення.

Протягом усієї попередньої історії транспортні засоби (судна, візки, тварини й ін.), як правило, належали власникові вантажу, що здійснював перевезення. За капіталізму, у міру того, як збільшувалися підприємства, ускладнювалася техніка й технологія виробництва й різко зростав обсяг продукції, власнику підприємства ставало дедалі складніше утримувати

власне складне й дороге транспортне господарство, що іноді й не могло бути раціонально використане через специфіку кожного виробництва. У зв'язку із цим незабаром транспорт виділився в самостійну галузь, яка займалася перевезенням вантажів і пасажирів для будь-якого клієнта за певну плату [1,с.12].

У період другої світової війни почали активно впроваджуватись принципи логістики, коли в багатьох країнах вивчалися властивості операцій, пов'язаних з управлінням матеріальними потоками. У цей період було проведено дослідження, що стосувалося проблем військового постачання та тилового забезпечення фронту, розроблено математичні методи й моделі, які з часом дістали назву «дослідження операцій».

Першим автором праць з логістики вважають французького військового фахівця початку ХХ століття А. Г. Джоміні, який визначив логістику як «практичне мистецтво руху військ». Разом з тим Джоміні стверджував, що логістика стосується не тільки перевезення, але охоплює й широке коло інших питань: планування, управління, постачання, визначення місць дислокації військ, будівництво мостів, шляхів тощо.

В розвинутих країнах внаслідок енергетичної кризи концепція логістики сформувалася наприкінці 70-х років, як розвиток ідей системного підходу до організації управління. Нині у країнах Західної Європи майже 98% часу виробництва товару припадає на проходження його каналами матеріально-технічного забезпечення (доставка сировини та транспортування готової продукції і головним чином зберігання). Власне виробництво займає лише 2 % сумарного часу, а транспортування — 5 %. Очевидно, що резерви треба шукати серед цих 98%. Крім того, у західноєвропейських країнах витрати на всі види діяльності, пов'язаної з матеріально-технічним забезпеченням, становлять близько 13 % вартості валового національного продукту. Структура цих витрат така: на транспортування припадає 41 % зазначених витрат, на зберігання товару — 21 %, на матеріальні запаси — 23 %, на адміністративні витрати — 15 %.

Пошук шляхів скорочення витрат відбувається у напрямі вдосконалення управління постачанням, збутом та зберіганням товарів, покращення маркетингової діяльності, поглиблення взаємодії постачальників, споживачів та посередників, удосконалення технології руху матеріальних потоків і т. ін.

Намагання мінімізувати сумарні витрати, підвищити якість не випадкове. У країнах з розвинутою ринковою економікою на сектор розподілу, як правило, припадає близько 1/3 валового національного продукту. При цьому майже половина цього показника припадає на зберігання запасів матеріальних ресурсів. За даними Ради з управління матеріальним розподілом США, зростання продуктивності праці в логістичній діяльності забезпечує скорочення корпоративних витрат на 10—20 %. Аналогічна ефективність спостерігається й у ряді інших країн.

В основі скорочення витрат полягає відмова від мінімізації витрат окремих напрямів діяльності фірм (зберігання запасів, збут, постачання, транспортування і т. ін.), тому що вона дає лише обмежену економію і сприяє приховуванню неефективних сфер цієї діяльності. Відомо, що будь-яка зміна витрат в одному з видів діяльності, буде це перевезення, складування чи виробництво, обов'язково впливає на суміжні процеси, але не обов'язково адекватно. Так, дуже часто спроба максимально знизити витрати на перевезення стає задорогою для фірми в цілому, якщо її транспортний підрозділ домагається їх скорочення, приносячи у жертву швидкість і особливо надійність доставки. Однак досягти мінімізації сумарних витрат на виробництво і сферу обігу вдалося не одразу.

Як економічний критерій логістики у 60—70-х роках був прийнятий мінімум сумарних витрат на усі логістичні операції. Такий підхід давав змогу досягти раціонального співвідношення витрат та прибутків шляхом пошуку економічних компромісів між інтересами усіх структурних підрозділів фірм на стратегічному, організаційному та оперативному рівнях. У стратегічному напрямі вирішуються такі проблеми, як вибір постачальника та видів систем розподілу. Наступний рівень — рішення та

способи організації виробництва і ринку, включаючи можливості відправлень та частоту відвантажень. На оперативному рівні конкретизуються та деталізуються організаційні заходи, наприклад, вибір маршруту та виду транспорту залежно від розміру партій вантажу та виконуються інші аналогічні завдання. На кожному із зазначених рівнів спеціалісти в галузі логістики, намагаються збалансувати витрати, запаси матеріальних ресурсів і якість обслуговування. Збільшуючи витрати на одні операції з метою більшого зниження витрат на інші операції, досягалися мінімальні витрати на всю логістичну систему. Характерним прикладом цього є зростання витрат на транспортування та суттєве зниження витрат на управління запасами та складування.

В кінці 70-х років, завершуючи період класичної логістики, відбулися зміни в її концепції. Якщо раніше акцент робився на компромісах між функціями логістики однієї фірми, то надалі почали виділятися компроміси між фірмами.

На початку 80-х років настав новий період розвитку логістики, що називається періодом неологістики, чи логістики другого покоління. Логістика в цей період характеризується розширенням сфери дії за межі традиційних функцій. Необхідність такого розширення обґрунтовувалася тим, що жоден із структурних підрозділів фірми традиційно не мав достатніх можливостей та ресурсів, щоб одноосібно належним чином реагувати на зміни зовнішніх умов та самостійно ефективно працювати. Необхідні були спільні зусилля всієї фірми чи підприємства.

Новий підхід на основі всього підприємства полягав у тому, що логістичні системи мали створюватися та керуватися з максимальною ефективністю діяльності всієї фірми, а не тільки системи логістики. Тому велику увагу почали приділяти міжфункціональним компромісам.

Отже, можна констатувати, що логістика залежно від її сучасного рівня розвитку є комплексним (системним) методом розробки стратегій і механізму оптимізації господарчих зв'язків на основі міжфірмених чи

міжфункціональних економічних компромісів.

Як зазначалося раніше, конкурентоспроможність фірм значною мірою залежить від якості логістичного обслуговування. Особливо якщо вони застосовують сучасні методи досягнення виробництва товарів, що звільняють значну частку зворотних коштів, шляхом синхронізації роботи виробничих підрозділів фірм та логістичних структур, надійність постачань, швидкість відвантаження та перевезення, відповідну партійність відправлень вантажів.

Відмінною рисою логістики є широке застосування засобів інформатики та комунікацій. Вони дають змогу на високому рівні контролювати усі основні та допоміжні процеси сфери розподілу. Автоматична система контролю чітко відслідковує такі показники, як наявність напівфабрикатів та випуск готової продукції, обсяг постачання матеріалів та комплектуючих, ступінь виконання замовлень, просування товарів від виробника до споживача та інші. Важливу роль відіграє і комп'ютеризація операцій, пов'язаних з оформленням замовлень, швидкість та точність яких впливає на частку балансу фірм, що відображає рух готівкових коштів, та як результат відбивається на обігу капіталу.

Під впливом логістики транспортна політика ряду західних країн зазнала ліберальних змін і перш за все стосовно автомобільного та повітряного транспорту, як найбільш пристосованим до перевезення вантажів дрібними партіями, що дає можливість скоротити запаси матеріальних ресурсів і підвищити швидкість їх обертання. Перехід від жорсткого державного контролю до дерегулювання транспорту проявився у знятті регламентації з тарифів і напрямів капітальних вкладень, усуненні ліміту кількості автотранспортних та авіакомпаній, ліквідації ряду ліцензій, обмежуючих комерційну та експлуатаційну діяльність перевізників.

Одні автори публікацій розглядають логістику насамперед як науку, що допомагає оптимізувати кооперативні зв'язки. Інші вважають основним

середовищем застосування логістики внутрішньовиробничі процеси з обов'язковим включенням питань планування завантаження обладнання, визначення розміру партій запуску деталей. Одні автори відокремлюють як основу логістичного підходу транспортне обслуговування, інші ж ставлять у центрі регулювання та планування виробничого процесу складське господарство. Так, французькі фахівці з логістики трактують її як «сукупність різноманітних видів діяльності з метою одержання з найменшими витратами необхідної кількості продукції у встановлений час та у встановленому місці, де існує конкретна потреба у цій продукції». На думку ряду інших західних спеціалістів, логістика — це інтеграція процесу перевезень з виробничою сферою, що включає вантажно-розвантажувальні операції, зберігання та транспортування товарів, а також необхідні інформаційні процеси. Німецький професор Пфоль припускав, що логістика — це «процес планування, реалізації та контролю ефективних й економних з точки зору витрат переміщення та зберігання матеріалів, напівфабрикатів та готової продукції, а також пов'язаної з ними інформації про постачання товарів від місця виробництва до місця споживання згідно з вимогами клієнтури».[2,с.9]

Різнманітність визначень пов'язана з тим, що логістика як наукова дисципліна перебуває у стадії формування, і її базова термінологія ще не уніфікована. На мій погляд, логістика вирішує питання, що стосуються матеріальних та інформаційних потоків з товароруку (сировини, матеріалів, запасних частин), тобто з поставок. Загальним для всіх фахівців з логістики є системний розгляд виробничих процесів та їх транспортно-складського забезпечення з урахуванням сфери товарообороту.

1.2. Основні принципи логістичної діяльності вантажного авіатранспортного підприємства.

Велика частина логістичних операцій при переміщенні від джерела до споживача здійснюється за допомогою різних транспортних засобів. Робота

транспортних підприємств, як і будь-яких інших учасників товароруку, повинна бути націлена на отримання єдиного економічного результату в логістичному ланцюзі. У цьому ланцюзі основна функція транспорту полягає в перевезенні, тобто в зміні місцезнаходження товарів при дотриманні принципу економічності (скорочення вартісних і часових витрат), причому значимість фактора часу зростає – з’являються логістичні концепції, що вимагають скорочення запасів (у тому числі і запасів, що знаходяться в дорозі), які істотно обмежують використання матеріальних і товарних ресурсів, тобто «зв’язують» капітал. 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. Споживачі поміж різними способами транспортування вибирають такі види транспорту, які можуть забезпечити високу якість логістичного обслуговування з найменшими витратами. 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. 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. [3,с.1] 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.

Основними **перевагами** використання авіаційного транспорту в глобальних ланцюгах поставок є:

- розширення доступу до основних ринків і забезпечення глобалізації виробництва;
 - підвищення продуктивності і ефективності ланцюгів поставок за рахунок скорочення термінів і своєчасності доставки, що дає можливість значно скорочувати товарні запаси;
 - здатність швидко і надійно переміщати товари через кордони, зменшення ризиків втрати товару;
 - стимулювання інновацій, оскільки повітряний транспорт сприяє ефективній співпраці компаній з різних країн і використовує новітні технології;
 - краще використання ефекту масштабу за рахунок ефективних мереж повітряних ліній і консолідації вантажопотоків;
 - краща мобільність і ефективність контактів між продавцями, покупцями і споживачами, що сприяє зростанню рівня логістичного сервісу.
- [4,с.14]

Виходячи з вище зазначених переваг, все більше компаній, як приватних, так і державних, вдаються до допомоги авіап перевезень. І все ж, у сфері вантажних авіап перевезень є суттєві **проблеми**. Узагальнивши, можна класифікувати їх за такими напрямками.

1. *Митне оформлення і митниця*, якщо не через специфіку вантажів, то через тривалість процедури оформлення всіх документів, накладних і митних відомостей.

2. *Специфіка товарів і вантажів*. Тут враховуються різні фактори, такі як вага, габарити вантажу, митні відносини між країною-покупцем і країною-продавцем, необхідне декларування деяких товарів тощо

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

4. *Висока вартість авіап перевезень*. Транспортування вантажів повітряним транспортом здійснюється при максимальному завантаженні літака. Це дозволяє мінімізувати витрати. Малогабаритну продукцію оптимально доставляти у великому обсязі. А рейси незатребуваними маршрутами можуть відкладатися на невизначений термін в очікуванні повного завантаження літака. Розрахунок вартості послуг при авіап перевезенні вантажів має цікаву особливість. З одного боку, чим більше вантажу на борту, тим більший прибуток; з іншого боку, літак має обмеження по вантажопідйомності, тому вартість вантажного авіап перевезення розраховується як відношення ваги до певного обсягу. Вона складається з декількох складових: вартість перевезення (авіафрахт); вартість надбавок (паливні, аеропортові, за безпеку); вартість обробки вантажу в аеропортах (навантаження, вивантаження, оформлення документів).

5. *Структура доставки*. Авіатранспорт нерозривно пов'язаний з системою аеропортів, немає можливості відправити літак у пункт призначення, де немає відповідних умов для посадки. Також виключена можливість доставки вантажу клієнту особисто. Втім, цей недолік також властивий і іншим видам доставок, окрім автомобільних.

Авіавантажі істотно відрізняються за своїми фізичними та вартісними характеристиками. Пункт відправки та доставки може перебувати в будь якій точці світу, у більшості випадків – це товари, які пересилаються

від продавця до покупця або від вантажовідправника до вантажоодержувача. Вантажем можуть стати особисті речі, подарунки, благодійна допомога, зразки продукції та обладнання, медичні препарати, тварини.

Це може бути вантаж малого ризику (відправляється вже перевіреним вантажовідправником) і вантаж високого ризику (наприклад, підозріла відправка із невідомого джерела, яка викликає сумніви або фігурує у розвідці).

Вантажі проходять цілий ряд структур із різними обов'язками, всередині яких експлуатанти повітряних суден, експрес перевізники, поштові оператори, транспортні агенти, вантажовідправники, вантажоодержувачі, транспортні компанії і агенти з наземної обробки вантажів. Додаткова складність полягає у тому, що в різних країнах або регіонах, у яких вони знаходяться, ці структури називаються по-різному.

Авіаційні перевезення діляться на декілька **типів**, нижче наведено деякі з них:

1. Прості авіаперевезення або «генеральні перевезення». Вони допускають транспортування генерального вантажу в пункт призначення, а замовником такої послуги є власник товарів, які перевозяться. Основна перевага цих перевезень – високий рівень оперативності.

2. Попутні перевезення - це використання вільного транспорту, який прямує у потрібному напрямку. Основна перевага даного формату транспортування вантажів - це низька вартість.

3. Човникові перевезення - в авіації такий формат прийнятий для пасажирського транспортування. Ообливістю човникових перевезень є повернення транспортного засобу у пункт відбуття без пасажирів на борту.

4. Збірні перевезення - це найпоширеніший формат транспортування штучних вантажів. При такому транспортуванні товари від різних відправників консоліднуються на складі та відправляються у міру накопичення їх оптимального обсягу. Такі перевезення несуть незначні транспортні витрати. Перевагами є: економічність, зручність і безпека.

5. Поштові вантажі. Спочатку вони консолідувалися у відділеннях зв'язку з метою подальшої доставки у певний пункт призначення. Доставка пошти відбувалася у міру накопичення необхідного для економного перевезення вантажів.

Послуги авіадоставки вантажів здійснюється двома основними способами:

- шляхом включення вантажу у збірну партію авіавантажів (68%);
- шляхом організації чартерного рейсу (32%)

Перший спосіб є поширенішим. Він передбачає доставку одним літаком у одному напрямку дрібногабаритних товарів різних вантажовідправників. За рахунок такої дії, цей спосіб стає дешевшим, у порівнянні з організацією чартерного рейсу.

Послуги із авіап перевезення вантажів чартерами використовується у тих випадках, коли неможливо здійснити відправку вантажу регулярними рейсами. При цьому між власником вантажу, фрахтувальником та авіап перевізником укладається договір чартерного рейсу, у якому передбачаються усі деталі щодо доставки вантажу. Такий спосіб авіап перевезень вантажів є більш індивідуальним, але в той самий час більш дорогим.

Авіатранспортні компанії в умовах гострої конкуренції докладають значних зусиль для того, щоб знизити свої витрати. Компанії намагаються досягти ефекту мінімізації витрат завдяки оптимальному поєднанню декількох видів транспорту у ланцюжку змішаного сполучення, де участь повітряного транспорту на дальні відстані можуть призвести до зниження сукупних витрат.

Таким чином, наприклад, в деяких напрямках поєднать повітряні та морські перевезення, такі повітряно-морські перевезення можуть скоротити транспортні витрати (у порівнянні із чисто повітряним транспортуванням) на 50%, а у порівнянні з прямими морськими перевезеннями - на 75%. Дані перевезення найчастіше застосовуються в напрямках Західна Європа,

Далекий Схід, Західна Європа - США, Західна Європа - Австралія, Японія - Західна Європа. Сучасна практика з організації міжнародних повітряних перевезень сформована так, що авіакомпанії не працюють із вантажовідправниками неспосередньо, а переважно будуть із ними свої відносини через транспортно-експедиторські компанії.

Сьогодні, транспортно – експедиційне обслуговування включає в себе великий комплекс послуг і операцій, які виконуються під час приймання вантажів на складах, заведення їх на станції, порти, доставка до складу одержувача, оформлення документів. Тобто, це повний комплекс виконаних транспортно-експедиційними підприємствами (ТЕП) операцій по прийманню вантажу до перевезення, експедируванню і видачі його вантажоодержувачу. При цьому відправники й одержувачі звільняються від виконання робіт, пов'язаних з оформленням відправлення і одержування вантажів (табл.. 1.1).

Таблиця 1.1.

Основні учасники процесу транспортного експедирування

Учасник процесу	Визначення згідно з функціями
Клієнт	споживач послуг експедитора (юридична або фізична особа), який за договором транспортного експедирування самостійно або через представника, що діє від його імені, доручає експедитору виконати чи організувати або забезпечити виконання визначених договором транспортного експедирування послуг та оплачує їх, включаючи плату експедитору;
Перевізник	юридична або фізична особа, яка взяла на себе зобов'язання і відповідальність за договором перевезення вантажу за доставку до місця призначення довіреного їй вантажу, перевезення вантажів та їх видачу (передачу) вантажоодержувачу або іншій особі, зазначеній у документі, що регулює відносини між експедитором та перевізником;
Експедитор	суб'єкт господарювання, який за дорученням клієнта та за його рахунок виконує або організовує виконання транспортно-експедиторських послуг, визначених договором транспортного експедирування;
Учасники транспортно-експедиторської діяльності	клієнти, перевізники, експедитори, транспортні агенти, порти, залізничні станції, об'єднання та спеціалізовані підприємства залізничного, авіаційного, автомобільного, внутрішнього водного та морського транспорту, митні брокери та інші особи, що виконують роботи (надають послуги) при перевезенні вантажів.

Джерело: складено автором на основі [10]

Транспортно-експедиційний сервіс включає не тільки власне перевезення вантажів від відправника до отримувача, але й велику кількість допоміжних операцій, трансакцій з вантажопереробки, страхування, зберігання, охорони, все те, що супроводжує потоки товарів та послуг через національні кордони та середині країни.

Робота експедитора по відправленню вантажу починається після отримання заявки від клієнта у письмовому вигляді. Після отримання заявки, експедитор зв'язується із різними авіакомпаніями із метою з'ясування найвигіднішої ставки авіафрахту.

Слід зазначити, що у даний час існує тенденція до укладання угод між авіакомпаніями і експедиторськими фірмами. Згідно такого роду угод, авіакомпанія перевозить вантажі, які надаються експедиторською фірмою за спеціальними тарифами, що є нижчими, ніж звичайні. Проте клієнтові оголошується ставка авіафрахт, що включає в себе тариф авіакомпанії і додаткову певну надбавку. В подальшому це є доходом експедитора.

Надалі клієнт отримує тарифи від експедиторської фірми на здійснення послуг із транспортування вантажу. Якщо тарифи влаштовують клієнта, то він дає згоду, сповіщає про це експедитора і експедитор починає роботу з вантажем. При цьому, за бажанням клієнта, обсяг послуг, які надаються експедиторською фірмою, може бути різним. Наприклад, експедитор може почати роботу із вантажем безпосередньо в аеропорту, у цьому випадку доставку вантажу бере на себе клієнт. Проте такого роду ситуації зустрічаються рідко. Найчастіше експедитор сам забирає вантаж у свого клієнта та доставляє його в аеропорт.

Крім того, за бажанням клієнта, можливе здійснення також експедирування по прибуттю у пункті призначення. У цьому випадку експедитор зв'язується з партнером у пункті призначення, з'ясовує вартість здійснення експедирування по прибуттю та надалі оголошує клієнтові повну вартість пакету послуг.

Експедитор повинен отримати у клієнта документи, які є необхідними для роботи із вантажем. Вантаж відправляється із додатком рахунку-фактури, сертифіката якості та гарантійних свідоцтв, і також документів, які підтверджують вагу, обсяг вантажу, число місць в упаковці тощо. Якщо фірма не є зареєстрована в аеропорту, то знадобляться документи, необхідні для її реєстрації. Після отримання від клієнта усіх необхідних документів, здійснюється замовлення рейсу.

При відправленні вантажу авіатранспортом експедитор зобов'язаний забезпечити належну упаковку, яка є необхідна для перевезення товару у повітрі, за винятком випадків, якщо торгові звичаї допускають відправку товару без упаковки. Крім того, експедитор забезпечує укладання вантажу у спеціальний контейнер перевізника.

Вантажовідправник інформує про відправку товару шляхом пересилання авіанакладної. Пересилка також є можлива через канали електронного зв'язку. Часто експедиторські фірми використовують у своїх інтересах та в інтересах вантажовідправників ряд міжнародних звичаїв комерційного та правового характеру. Перш за все, це стосується вантажної авіаційної накладної, як документа, який відображає наявність договору перевезення вантажу. Зокрема, експедитори підтримали ідею авіакомпаній не надавати авіанакладної функцій товаророзпорядчого документа. Як наслідок, на даний час, зі схвалення Міжнародної Торгової палати, банки, у якості розрахункового документа, приймають не тільки документи, які видаються авіакомпаніями (Master Air Waybill, MAWB), але й накладні, виписані експедиторськими фірмами.

Таким чином авіанакладна стає документом, який:

- підтверджує наявність Договору перевезення;
- документом, який обґрунтовує суму провізної плати;
- страховим сертифікатом;
- документом, згідно з яким вантаж проходить митну очистку.

Ще при зародженні вантажних перевезень, авіатранспортні компанії передали функції з їх залучення та організації транспортування експедиторам. З метою уніфікації та полегшення управління діяльністю вантажних агентів (так називаються експедитори, що забезпечують авіап перевезення вантажів в міжнародному сполученні) ІАТА (міжнародна авіатранспортна асоціація) створила Всесвітню організацію вантажних агентів і ввела правило «призначення» вантажних агентів ІАТА. Призначення експедитора агентом ІАТА досить почесно. Однак стати агентом ІАТА не просто, адже експедитори повинні довести цій організації свою фінансову стабільність та компетентність в роботі.

Робота експедитора, пов'язана із прибуттям вантажу, є дуже складною. Важливими навичками у цій діяльності є володіння митною, товарною і вантажною класифікаціями, які побудовані на основі гармонізованої системи опису і кодування товарів. Операції з експедирування прибулого у пункт призначення вантажу, полягають у наступному:

- інформування одержувача про прибуття вантажу;
- здійснення імпорного митного оформлення;
- оплата та доплата провізних платежів;
- доставка вантажу до складу одержувача.

Робота експедитора із імпорним вантажем починається після одержання повідомлення про його відправку. Як правило, по електронній пошті приходить копія авіанакладної із зазначенням усіх параметрів вантажу. Після цього, підрозділ експедиторської компанії, який займається питаннями митного оформлення, отримує документи, які супроводжували вантаж.

Після отримання документів, експедитор сповіщає одержувача про факт прибуття вантажу. При цьому необхідно якомога в найкоротший термін забезпечити експедиторів усіма необхідними документами, з метою уникнення платного зберігання вантажу в аеропорту.

Вантаж в аеропортах безоплатно зберігається протягом двох днів. Далі проводяться митне очищення вантажу та його відправка до складу одержувача.

Нормативними документами, що регламентують транспортно-експедиторську діяльність, є:

- Закон № 1955. (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2004, № 52, ст.562) Цей Закон визначає правові та організаційні засади транспортно-експедиторської діяльності в Україні і спрямований на створення умов для її розвитку та вдосконалення.

- Цивільний кодекс, у якому глава 65 «Транспортне експедирування» (статті 929 — 935) .Статті присвячені особливостям документування транспортного експедирування;

- Господарський кодекс, який визначає особливості договору транспортного експедирування, що укладається між суб'єктами господарювання (ст. 316);

- Закон про транспорт (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1994, № 51, ст.446). Нормативні акти, які визначають умови перевезень, порядок використання засобів транспорту, шляхів сполучення, організації безпеки руху, охорони громадського порядку, пожежної безпеки, санітарні та екологічні вимоги, що діють на транспорті, є обов'язковими для власників транспорту і громадян, які користуються послугами транспорту та шляхами сполучення.

- Умови та правила АМЕУ (Асоціації міжнародних експедиторів України). Місія асоціації це-Захист прав експедиторів в органах державної влади,запровадження світових стандартів якості послуг,підвищення рівня кваліфікації спеціалістів галузі,боротьба із хабарництвом в галузі транспортних перевезень,інтеграція українських компаній в світовий ринок,консультації законодавчих органів щодо стану галузі.

- Правила ДОПОГ. Організація процесу контролю та перевезення небезпечних вантажів як по дорогах країни так і в міжнародному напрямках, який би відповідав всім сучасним вимогам безпеки.

- Стандарти IATA (міжнародна авіатранспортна асоціація). Міжнародна асоціація повітряного транспорту (IATA) створила глобальні комерційні стандарти, на яких побудована авіатранспортна галузь, координує та представляє інтереси авіатранспортної галузі в таких сферах, як забезпечення безпеки польотів, реалізація польотів, тарифна політика, техобслуговування, авіаційна безпека, зазначено, що стандарти IATA, пов'язані з авіаперевезеннями, постійно оновлюються відповідно до сучасних реалій.

- Incoterms (International Commercial Terms) — це міжнародні комерційні терміни, які були розроблені Міжнародною торговою палатою (ICC) для стандартизації та полегшення міжнародної торгівлі. Вони визначають обов'язки покупця та продавця у процесі доставки товарів, а також чітко розмежовують витрати, ризики та відповідальність сторін у різних точках транспортування товару.

Основні цілі Incoterms:

1. Уніфікація торгових умов: Incoterms встановлюють загальноприйняті правила для міжнародних і внутрішніх торгових операцій, що знижує ризики непорозумінь між сторонами контракту.

2. Визначення відповідальності: Вони чітко визначають, хто (покупець чи продавець) несе відповідальність за витрати, ризики та формальності (митні процедури, страхування, завантаження тощо) на різних етапах транспортування товарів.

3. Мінімізація юридичних ризиків: Використання Incoterms допомагає уникати правових суперечок, оскільки вони стандартизують терміни і обов'язки, прийняті на міжнародному рівні.

4. Забезпечення прозорості: Вони чітко визначають моменти переходу ризиків і відповідальності за товар від продавця до покупця, що полегшує планування і управління ризиками.

5. Адаптація до змін: Incoterms регулярно оновлюються (остання версія — Incoterms 2020), щоб відповідати сучасним умовам міжнародної торгівлі, включаючи нові форми доставки, такі як контейнерні перевезення та електронна комерція.

1.3. Теоретичні основи логістичних концепцій розвитку аеропортів як ланок глобальних мереж поставок

Більшість дослідників вважають логістику бізнес-концепцією, що базується на залученні окремих взаємопов'язаних елементів в загальний процес з метою запобігання нераціонального витрачання ресурсів організації. Логістична система ефективно працює на споживача тоді, коли основні її елементи, такі, як закупівлі, виробництво, зберігання, транспортування і розподіл, діють як єдиний чітко налагоджений механізм. За даними Європейської логістичної асоціації, застосування логістичних розробок здатне скоротити час виробництва товарів на 25%, знизити собівартість виробництва продукції до 30%, скоротити обсяги матеріально-технічних запасів від 30 до 70%.

Концепція логістики як спільної діяльності економічно пов'язаних груп найбільш яскраво проявляється при переміщенні потоку продуктів і послуг з метою управління ними колективно і є їх природною еволюцією в розвитку управлінського менеджменту.

Основна ідея логістики полягає в розгляді всіх стадій відтворення - постачання, виробництва, збуту, включаючи транспортування і зберігання - як єдиного і безперервного процесу трансформації та руху продуктів праці та інформації, що визначає цей рух, і відноситься перш за все до підприємства або до ланцюгів постачання.

Логістична концепція підприємства вимагає встановлення партнерських відносин зі споживачами (клієнтами) і постачальниками. Вона також передбачає виключення всього «зайвого» (з точки зору профільної

діяльності) і прискорення всього «необхідного». Структурна схема логістичної концепції представлена на рис. 1

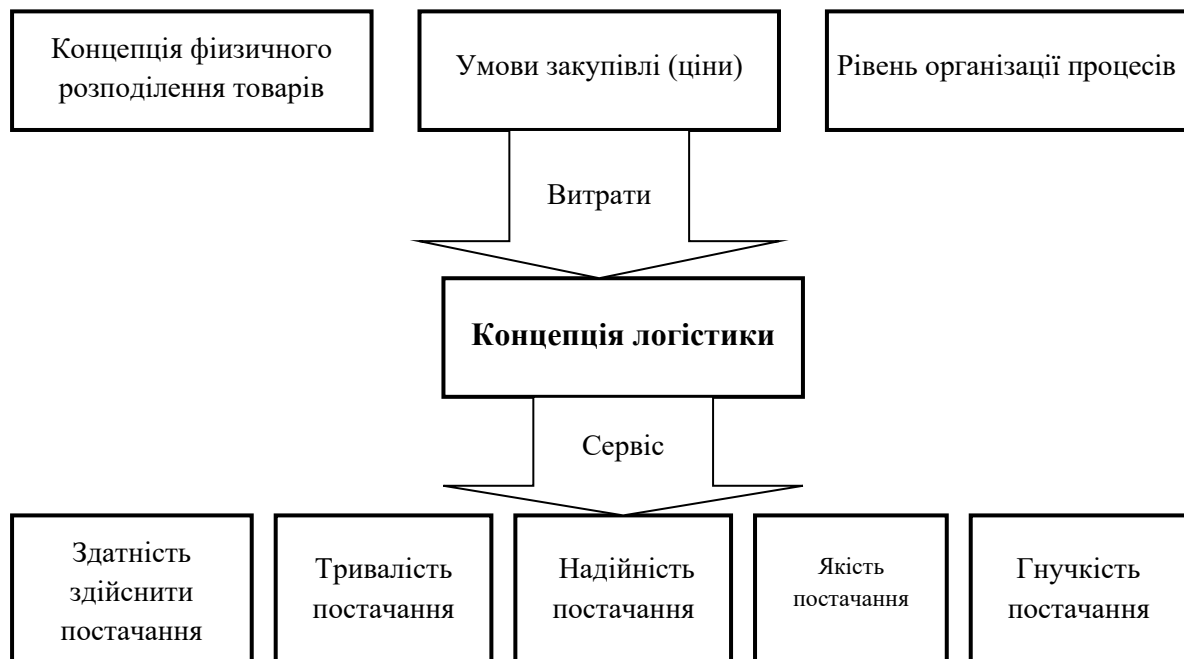


Рис. 1.2 Структурна модель логістичної бізнес-концепції

Джерело: [4]

Концепція логістики істотно змінила пріоритети в діяльності підприємства, основними серед яких стали:

- прагнення до найбільш швидкого задоволення попиту і можливість реагування без зволікання на зміну ринкового попиту, в тому числі за рахунок створення вільних потужностей;
- мінімізація термінів проходження оборотних коштів через підприємство;
- досягнення високої якості продукції, що випускається;
- підвищення надійності поставок продукції і якості сервісного обслуговування;

Одночасно досягти всіх цілей неможливо, тому логістика повинна працювати на цілі конкретного ланцюга поставок. Головною метою сучасної логістичної концепції управління є збалансування рівня якості «логістичного

сервісу» і величини логістичних витрат для підвищення конкурентоспроможності підприємств. Обираючи логістичну концепцію управління для розробки альтернатив раціональної організації закупівель і розподілу, вітчизняні підприємства можуть досягти зниження рівня витрат і поліпшення якості постачань; підвищити можливості адаптації підприємств до запитів ринку; гарантувати певний сервіс споживачам і, тим самим, отримати додаткові конкурентні переваги на ринку.

Отже, логістична бізнес-концепція проголошує необхідність виявляти індивідуальні потреби споживачів і відповідати на них, спрямовуючи наявні ресурси на їх повне задоволення. Основоположна ідея полягає в тому, що найбільшого успіху досягають ті компанії, всі продуктивні дії яких у поєднанні дозволяють виправдати очікування споживачів. Оскільки логістика забезпечує запити споживачів, пов'язані з часом і місцем наявності продуктів, а також до супутніх послуг, можна стверджувати, що управління логістикою – це управління обслуговуванням споживачів.

Але сьогодні завдання стоїть так, що логістичні інструменти та розрахунки рівня раціональності операцій повинні бути присутні і в ядрі виробничого процесу будь-якого підприємства, у тому числі аеропорту, який має розглядатися як логістична система (ЛС).

Проблеми формування і розвитку логістичних систем різних підприємств є добре дослідженими в наукових працях вітчизняних та зарубіжних вчених. Основними принципами таких систем є :

- узгодженість інформаційних, ресурсних, технічних та інших характеристик логістичної системи;
- для досягнення єдиної мети елементи логістичної системи розглядаються як взаємопов'язані та взаємодіючі (системний підхід);
- для досягнення глобальних цілей системи узгоджуються локальні цілі функціональних елементів логістичної системи (загальносистемна оптимізація);

– логістична система повинна стійко працювати у разі допустимих відхилень параметрів та факторів внутрішнього та зовнішнього середовища(принцип стійкості та адаптивності).

Разом з тим досвід випереджаючих економік та фірм-резидентів цих економік свідчить сьогодні вже і про те, що для ефективного функціонування логістичної системи необхідно формувати управлінський механізм, який стоїть семантично «вище» за ЛС. Завдання цього ієрархічно-координованого управлінського механізму тому, щоб кібернетично чутливо реагувати на потреби зміни пріоритетів діяльності ЛС, контролювати та оновлювати зміст логістичних операцій, спрямовувати орієнтацію логістичних механізмів та потоків на нові цілі. Цей управлінський механізм стає проявом надсистеми управління логістичною діяльністю підприємства.

Такий управлінський механізм може існувати як особливий формат стратегічного управління. Але він може виникнути на підприємстві, на якому вже створена базова логістична система. При цьому базова ЛС повинна обов'язково володіти властивістю інтегрованості, тому що із зростанням нестабільності зовнішнього середовища все більше відчувається потреба підприємства в стратегічному управлінні, яке можна розглядати як управління за результатами. Інтегрована логістична система повинна легко адаптуватися до змін внутрішнього та зовнішнього середовища. А стратегія, своєю чергою, описує принциповий образ дій, який обраний для досягнення поставлених цілей. При цьому логістична концепція оптимізації повинна проникати і у формат стратегічного управління.

Логістична стратегія реалізується як динамічна інституціалізація технологій прийняття рішень та образів еволюційних цілей фірми, які спрямовують розвиток ЛС підприємства. Вона представляє узагальнену модель дій, необхідних для досягнення поставлених цілей шляхом координації та розподілу ресурсів підприємства.

На основі аналізу існуючих підходів до визначення логістичної системи, спираючись на загальну теорію систем і методологічні принципи

логістики і об'єднуючи об'єктний і процесний підходи до управління, під логістичною системою розуміють сукупність взаємопов'язаних і взаємодіючих автономних саморегульованих систем, що мають задану структуру, що виконують функції переміщення матеріальних і супутніх потоків, що діють відповідно до визначених механізмом, інтегрованих на принципах синхронізації і оптимізації поточкових процесів, об'єднаних спільними цілями щодо задоволення потреб споживачів. У запропонованому визначенні, на відміну від раніше використовуваних, об'єднані об'єктно-суб'єктний і процесний підходи до управління логістичною системою; відображені характеристики системи, що визначають склад, структуру, функції; врахований механізм функціонування окремих підсистем і системи в цілому; для більш ефективного досягнення мети управління логістичною системою запропонована інтеграція елементів системи на принципах синхронізації і оптимізації поточкових процесів.[5.с.42]

У процесі еволюції логістики в бізнесі виникли й отримали інтенсивний розвиток такі логістичні концепції / технології, як:

- RP - Requirements / resource planning (планування потреб / ресурсів);
- JIT-Just-in-time (точно в строк);
- LP - Lean Production («худе» виробництво).

Серед інших логістичних концепцій, більшість яких появилось в останній час, можна вказати наступні:

- Supply chain management - SCM-«Управління ланцюгом (ланцюгами) поставок»);
- Time-based logistics - «Логістика в реальному масштабі часу»;
- Value added logistics - «Логістика доданої вартості»;
- E-logistics - «Електронна логістика»;
- Virtual logistics - «Віртуальна логістика».

Коротко зупинимось на концепціях Time-based logistics і Value added logistics. Щоб бути конкурентоспроможною на ринку, підприємству необхідна гнучкість і динамічність, тобто швидка адаптація до мінливих

умов ринкового середовища і попиту на продукцію. Таким чином, важливе значення набуває фактор часу. Концепція Time-based logistics спрямована на оптимізацію всіх фаз життєвого циклу виробу в часі: науково-дослідних і дослідно-конструкторських розробок, поставок сировини і матеріалів, виробництва, обробки замовлення та доставки готової продукції споживачам, виконання після продажного сервісу і т.д.

Для скорочення тривалості повного логістичного циклу передбачена інтеграція з логістичними посередниками в системах дистрибуції. Логістика в її сучасному вигляді немислима без інформаційних технологій.

Важко уявити собі формування і організацію роботи ЛС без інтенсивного обміну інформацією в реальному часі, без швидкої реакції на потреби ринку. Сьогодні практично неможливо забезпечити конкурентну якість товарів і послуг без інформаційних систем і програмних комплексів для аналізу, планування й підтримки прийняття комерційних рішень в ЛС.

Сучасні інформаційні технології відкрили епоху конкуренції в режимі реального часу, створили можливість підвищення оперативності і точності виконання логістичних операцій і функцій. Логістичні менеджери можуть тепер отримувати більш точну та оперативну інформацію про продажі, а значить, можуть приймати адекватні рішення з управління логістичними функціями.

Своєчасна і повна інформація підвищує точність або зовсім позбавляє від необхідності робити прогнози (ці прогнози стають набагато більш точними), а також від необхідності підтримувати в логістичних ланцюгах і каналах значні страхові запаси. З цих позицій ЛС повинна будуватися на основі сучасних інформаційних систем і технологій: MRPII / ERP / CSRP / APS; новітніх технологій управління і моделювання логістичних бізнес-процесів: CALS і CASE; інтернет-рішень, мобільного і електронного бізнесу; електронного документообігу та EDI технологій; WAP-протоколів безпроводного зв'язку; систем сканування штрихкодів і автоматичної ідентифікації вантажів; супутникових систем зв'язку та навігації, що

дозволяють відслідковувати товарно-транспортні потоки в реальному масштабі часу. Застосування концепції «Логістика в реальному масштабі часу» дозволить прискорити виконання логістичних операцій, зменшити потребу у фінансових ресурсах.

Концепція Value added logistics - «Логістика доданої вартості» - заснована на досить простій ідеї: будь-яка логістична операція додає вартість продукту або послуги. Однак додавання вартості ще не означає додавання цінності (корисності) з позицій споживача. Концепція Value added logistics визначає логістичний сервіс як процес створення істотних вигод, що містять додану вартість, у логістичному ланцюзі найбільш ефективним, з точки зору споживача, способом. Головне - визначити (специфікувати) потреби клієнта в логістичних послугах і включити в логістичний процес тільки ті операції / функції, які дійсно виконуються з мінімальними витратами ресурсів.[6.с.2]

Отже, описані вище теоретичні положення логістики як сучасної бізнес-концепції, мають бути покладені в основу стратегії розвитку аеропорту з точки зору його місця і ролі в мережі глобальних ланцюгів поставок.

Виділяють два виміри логістичної мережі: поперечну та поздовжню. З одного боку, інфраструктура, організація та інформація є трьома первинними поперечними системами логістичної мережі.

Інфраструктурна мережа є основою для організації, і інформаційна мережа об'єднує інфраструктуру та організацію.

З іншого боку, попит споживачів, операції та клієнтська мережа є трьома суттєвими поздовжніми системами логістичної мережі. Ці підмережі спільно вирішують проблеми поліпшення якості логістики. Таким чином, аеропорт фактично є ланкою 6 підмереж, які впливають на діяльність аеропорту, його сталий розвиток та покращення продуктивності і якості послуг за рахунок співпраці з регіональною економікою (рис. 1.2).

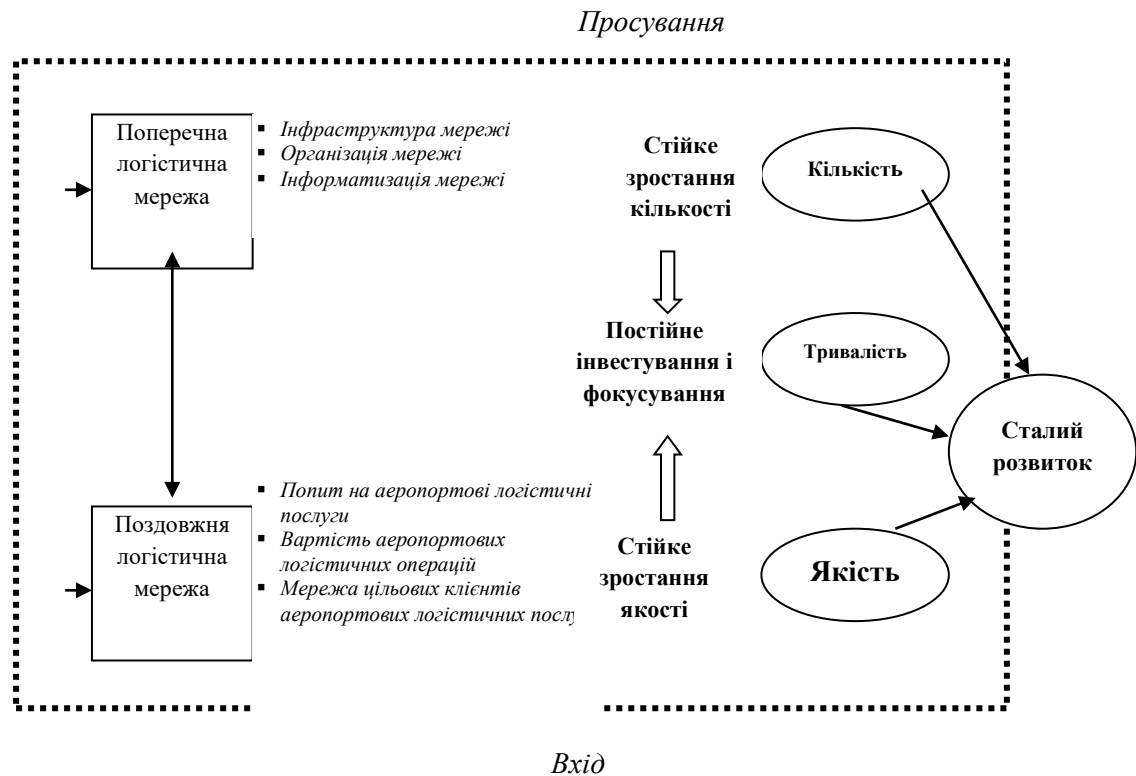


Рис. 1.3 Модель сталого розвитку аеропорту як важливої ланки глобальної логістичної мережі

Джерело: [5.с 48])

Ефективність функціонування аеропорту як важливої ланки логістичної мережі визначається балансом між витратами (ресурсами) і рівнем якості обслуговування споживачів. Мережевий принцип формування сучасного термінально-логістичного комплексу аеропорту передбачає наявність певної ієрархії і специфіки функціонального призначення для кожного з типів об'єктів мережі. Здійснення єдиної технічної, технологічної, тарифної та інвестиційної політики розвитку аеропорту як ланки логістичної мережі є важливою умовою формування ефективної логістичної системи і дозволяє стандартизувати технологічні процеси і номенклатуру послуг, уніфікувати обладнання, забезпечити «прозорість» ціноутворення, включаючи розрахунок «наскрізних» тарифів, застосовувати сучасні інвестиційні механізми, в тому числі державно-приватного партнерства. Наявність інтегрованої системи інформаційного забезпечення є важливою умовою

оперативно-диспетчерського управління, взаємодії процесів, визначення оптимальних ланцюгів поставок, надання клієнтам максимально можливого обсягу інформаційно-консультаційних послуг тощо.

Структура логістичних компаній ▪ Авіаперевізники (авіакомпанії) ▪ Глобальні експрес-інтегратори ▪ Комплексні логістичні сервіс-провайдери ▪ Експедитори ▪ Підприємства суміжного сервісу	Вузол: аеропорт ▪ Локація, клас аеропорту ▪ Повітряний простір, слоти та інші авіаційні ресурси ▪ Підтримка регіональних індустріальних партків і прилеглих територій ▪ Аеропортові операції і сервіс ▪ Митниця, карантинна інспекція та інші контролюючі служби
Авіаційні та наземні мережі ▪ Кількість регулярних авіаліній ▪ Кількість чартерних авіаліній ▪ Множина міжнародних, внутрішніх і регіональних маршрутів ▪ Швидкісні автобани, водні шляхи, залізничні колії	Інформаційні технології ▪ Впровадження електронного фрахту ▪ Інформаційна платформа ▪ Конвергенція електронної комерції

Рис. 1.4 Структурна об'єктно-процесна модель логістичної системи аеропорту

Джерело: [5.с 48])

В представлений моделі всі компоненти взаємозалежні. Аеропорт може залучити більше авіакомпаній лише шляхом вдосконалення інфраструктури та послуг. Авіакомпанії поліпшують доступність аеропорту. Розгалужені мережі повітряних та наземних сполучень є ключем до залучення інших логістичних компаній. Кластери логістичних послуг є основою для розвитку логістики аеропортів і безпосередньо визначають ступінь розвитку логістики аеропортів. Інформаційні технології - це зв'язок між аеропортами та постачальниками логістичних послуг. Це також може ефективно покращити всю ефективність.

Наявність дистрибуційних та промислових потужностей в складі об'єктів інфраструктури аеропорту дозволить створити умови для суттєвого розширення спектру послуг, що надаються, в тому числі з доданою

вартістю/цінністю, в сегменті зберігання і розподілу вантажів, а також обумовлює взаємну зацікавленість в ефективній діяльності виробників промислової продукції і операторів логістичного ринку. Для виробників - зниження витрат на основі оптимізації транспортних технологій, ланцюгів поставок, товарних запасів, структури виробничих фондів тощо.

Для логістичних операторів - використання ефекту масштабу при концентрації транспортних потоків в місцях їх масової генерації і погашення, широкі можливості з надання послуг з доданою вартістю/цінністю.

Сукупність і взаємодія зазначених рішень, сконцентрованих в межах логістичної мережі з участю аеропорту створюють сприятливе середовище для організації великої кількості логістичних бізнес-процесів, визначають синергетичний ефект.

Також розглядають аеропорт як транслогістичну платформу, яка об'єднує різні види транспорту в системі мультимодальних перевезень, а також формує умови для ділової активності шляхом розвитку взаємопов'язаних і взаємодоповнюючих виробництв, супутніх видів діяльності, поєднанню конкуренції і співпраці, розвиненої інфраструктури. Сучасний аеропорт – це простір мережевої взаємодії / кооперації компаній, в якому логістика забезпечує координацію бізнес-процесів.

Технологічну основу транслогістичної платформи утворюють розвинена транспортна інфраструктура як основа для сполучення всіх видів транспорту і організації мультимодальних перевезень, складське і термінальне господарство, ІТ-інфраструктура, що забезпечує функціонування бізнес-процесів і контроль в реальному режимі часу. Організаційним каркасом є мережеві контракти, довгострокове обслуговування, маршрутизація і чіткі графіки руху, гнучкі тарифи, електронний документообіг, автоматизація базових митних процедур при транскордонних перевезеннях.

Впровадження принципів логістики у виробничій та комерційній діяльності аеропортів внесло багато змін в організацію аеропортових

процесів, а також багато змін в сфері координації та співпраці всіх елементів авіаперевезень. Роль логістики полягає в дослідженні та оптимізації процесів в окремих підсистемах інтегрованої логістичної системи аеропорту і в узгодженні операцій не тільки в аеропортах.

Співпраця з авіаперевізниками і співпрацюють аеропортами має привести до збільшення пропускної здатності транспортної системи в цілому. Проблема полягає не тільки в оперативному, а також на стратегічному рівні в створенні політики повітряного транспорту, законодавстві, концептуальних рамках, а також проблема полягає в реалізації використання найсучасніших знань в області логістики і сучасних технологій в авіації.

У результаті узагальнення тенденцій розвитку авіатранспортних ланцюгів поставок виокремлено чотири групи компаній, які відіграють зростаючу роль при наданні авіатранспортних послуг вантажовідправникам або клієнтам транспортно-експедиційних підприємств:

- 1) поштові компанії, що здійснюють авіаперевезення поштових відправлень – листів, бандеролей, посилок;
- 2) міжнародні кур'єрські компанії, які здійснюють кур'єрську доставку пошти і вантажів;
- 3) міжнародні експрес-компанії або інтегратори, які здійснюють авіаційні експрес-перевезення у глобальному масштабі;
- 4) авіаційні вантажні експедитори, які можуть здійснювати як організацію авіаційного перевезення, так і саме перевезення власними або орендованими повітряними суднами.[7.с 220]

Різні учасники ланцюгів поставок мають різні вимоги до аеропорту. ZPL-оператори (наприклад, Kuehne+Nagel, Schenker) вимагають великих обсягів складських приміщень та паркувальних місць для автомобілів, зазвичай, поблизу аеропортів. Вантажоперевізники (наприклад, CargoJet) вимагають великих обсягів приміщень для вантажообробки в аеропортах, а також забезпечення особливих умов зберігання (температурного режиму, схоронності небезпечних вантажів). Експедитори беруть участь в управлінні

ланцюгами поставок комерційних товарів і часто мають офісні операції або склади поблизу аеропортів. Експедиторам у першу чергу доручено реалізувати економічну ефективність за рахунок консолідації товарів від різних клієнтів у єдиний повітряний вантаж або шляхом деконсолідації товарів у місці призначення для доставки на вантажівках.

При інтегрованих процесах ланцюга поставок один суб'єкт (інтегратор) несе відповідальність за переміщення вантажу – від відправника вантажу (вантажовідправника) до одержувача (вантажодержувача). Прикладами такого підходу є компанії FedEx, UPS, DHL (названі «інтеграторами»), які мають складні внутрішні логістичні платформи і гарантують своїм клієнтам доставку «від дверей до дверей».

У процесі експедирування вантажів рух товарів забезпечують різні компанії: логістичні компанії на кшталт 3PL, кур'єри та перевізники. Зазвичай компанія, яка спеціалізується на логістиці (експедитор), організовує збір, митний огляд, зберігання, перевезення, консолідацію/деконсолідацію і доставку товару з використанням авіаперевізників. Повітряний вантаж у цьому випадку є частиною процесу ланцюга поставок.

Авіаційні перевезення можуть здійснювати як спеціалізовані авіакомпанії, так і пасажирські. Ідентифікація ключових учасників, їх відповідних клієнтських баз та оптимальних характеристик є необхідною для розуміння балансу між характеристиками попиту та пропозицією вантажоперевезень, що допомагає визначити стратегію сервісного обслуговування споживачів і забезпечення ефективності функціонування аеропорту як важливої ланки ланцюгів поставок за участю авіаційного транспорту. Отже, розвиток глобальних ланцюгів/мереж поставок та електронної комерції створює нові можливості для міжнародної інтеграції аеропортів та впровадження інноваційних механізмів мережевої партнерської взаємодії. Усе вищенаведене свідчить про необхідність, з одного боку, розпаралелювання окремих процесів у часі, а з іншого – пошуку джерел

зменшення витрат ресурсів і часу для здійснення необхідних операцій у ланцюгу експрес-доставки за участю компаній-партнерів.

Узагальнення процесів авіаційних експрес-перевезень дозволило визначити такі проблеми:

- для доставки вантажів та відправлень до аеропорту або з аеропорту експрес-перевізники використовують пріоритетно автомобільний вид транспорту;

- переважна більшість експрес-вантажів доставляється не вантажними, а пасажирськими літаками; - при організації авіаційних експрес-перевезень провідну роль відіграють посередники – експедитори, агенти з продажу авіаційних перевезень, хендлінгові агенти, кур'єрські та поштові служби.

Найбільша проблема стосується авіаперевізників, які мають недостатню кількість провізних потужностей для задоволення попиту на експрес-доставку в режимі реального часу, низька частотність рейсів і невеликі потоки вантажів (максимум 1-1,5 т) [7.с 224].

Процедури митного оформлення «документів» і «посилок» у кожній країні світу, у тому числі в Україні, є різними. Залежно від характеру вантажу митні органи вимагають від відправника (при експорті з України) або одержувача (при імпорті в Україну) додаткові документи для митного оформлення згідно з Митним кодексом України. Саме тому компанії-інтегратори створюють власну інфраструктуру, яка дозволяє мінімізувати відносини клієнта з митницею. З цією метою компанія надає додаткові послуги: переклад інвойсів, допомога в отриманні дозвільної документації; оплата митних платежів з депозиту компанії від імені клієнта.

Основними причинами затримок при митному оформленні вантажів є тривалість оплати митних платежів (митного збору, митного тарифу, ПДВ на імпорт та акцизного збору), необхідність отримання дозволів на ввезення/вивезення окремих товарів на територію України, а також невідповідність окремих вантажів правилам перевезення (наприклад, наявність у листах грошових знаків).

Висновки до 1-го розділу

Сучасні аеропорти є великими діловими та комерційними магнітами, які сприяють розвитку прилеглих територій. Компанії кластеризуються поблизу основних аеропортів через доступність, швидкість та здатність аеропортів забезпечувати глобальну мережу поставок нової економіки та підключення до корпоративних клієнтів на національному та міжнародному рівнях. Аеропортоцентрична концепція розвитку міст і мегаполісів вимагає адекватної логістичної діяльності.

Логістична мережі міської території повинна належним чином обслуговувати бізнес, пов'язаний з аеропортом. Крім того, район аеропорту надає величезний потенціал для вантажних транспортних компаній та виробників розвивати частину свого бізнесу в регіоні з метою підвищення продуктивності праці та зменшення кінцевої вартості своєї продукції. Ці заходи можуть змінити міську логістичну мережу відповідно до масштабів діяльності.

Забезпечення ефективної логістики є комплексним завданням, яке вимагає глибокого розуміння внутрішніх та зовнішніх факторів, інноваційного підходу, адаптації до змінних умов та постійного оновлення стратегій. Це дозволяє компаніям не тільки ефективно управляти своїми логістичними операціями, але й підтримувати конкурентоспроможність та сталий розвиток у довгостроковій перспективі.

РОЗДІЛ 2 АНАЛІЗ ЛОГІСТИЧНИХ ПРОЦЕСІВ У ТОВ «МІЖНАРОДНИЙ АЕРОПОРТ ОДЕСА»

2.1 Організація логістики в компанії

Об'єктом дослідження у кваліфікаційній роботі є ТОВ «Міжнародний аеропорт Одеса», яке створене та діє згідно з положеннями Цивільного кодексу України, Господарського кодексу України, Повітряного кодексу України, Закону України «Про господарські товариства» та іншого чинного законодавства України. (табл. 2.1).

Основною метою діяльності Товариства є забезпечення повноцінної реалізації транзитного, науково-технічного та інтелектуального потенціалу міста Одеси та його територіальної громади, держави Україна в цілому, завдяки забезпеченню ефективного функціонування Міжнародного аеропорту Одеса, зміцненню його матеріально-технічної бази, впровадженню високотехнологічних процесів безпеки польотів, обслуговування повітряних суден і пасажирів, розбудові інфраструктури аеропорту у відповідності до найвищих міжнародних стандартів.

Це сприятиме:

- підвищенню рівня безпеки польотів та авіаційної безпеки, створенню умов для експлуатації за участю Міжнародного аеропорту Одеса сучасних повітряних суден підвищеної маси та пасажиромісткості, підвищенню інтенсивності руху повітряних суден;
- збільшенню пропускної спроможності Міжнародного аеропорту Одеса та зменшенню часу на обслуговування пасажирів та повітряних суден в аеропорту;
- підвищенню категорій аеродрому Міжнародного аеропорту Одеса відповідно до вимог ІКАО та забезпечення польотів повітряних суден у складних метеоумовах;

- розвитку інфраструктури міста Одеси та розвитку міжнародного туризму в Одесі та Україні:
- створенню додаткових робочих місць:
- збільшенню надходжень до бюджету міста Одеси та Державного бюджету України;
- створенню сприятливого інвестиційного клімату для розвитку авіаційної галузі України за подальшої інтеграції держави в економічне світове співтовариство.

Таблиця 2.1

Характеристика ТОВ «Міжнародний аеропорт Одеса»

№	Коротка назва	Характеристика
1	Назва	ТОВ «Міжнародний аеропорт Одеса».
2	Організаційно-правова форма	Товариство з обмеженою відповідальністю
3	ЄДРПОУ	37947040
4	Юридична адреса	65054, Україна, Одеська обл., місто Одеса, вулиця Центральний Аеропорт, будинок, 2
5	Статутний капітал	473 402 196 ₴
6	Код КВЕД	52.23 Допоміжне обслуговування авіаційного транспорту
7	Види діяльності	33.13 Ремонт і технічне обслуговування електронного й оптичного устаткування 35.30 Постачання пари, гарячої води та кондиційованого повітря 41.20 Будівництво житлових і нежитлових будівель 42.11 Будівництво доріг і автострад 42.99 Будівництво інших споруд 46.90 Неспеціалізована оптова торгівля 47.99 Інші види роздрібної торгівлі поза магазинами 51.21 Вантажний авіаційний транспорт 52.24 Транспортне оброблення вантажів 52.29 Інша допоміжна діяльність у сфері транспорту 55.20 Діяльність засобів розміщування на період відпустки та іншого тимчасового проживання 56.29 Постачання інших готових страв 68.20 Надання в оренду й експлуатацію власного чи орендованого нерухомого майна 71.20 Технічні випробування та дослідження 77.39 Надання в оренду інших машин, устаткування та товарів, н.в.і.у. 79.11 Діяльність туристичних агентств 79.90 Надання інших послуг бронювання та пов'язана з цим діяльність 81.21 Загальне прибирання будинків 85.59 Інші види освіти, н.в.і.у.
8	Адреса	буд. 1, вул.Садова, с.Розквіт, Березівського р-ну, Одеської області
9	Статутний фонд	50000грн
10	Дата державної реєстрації	08.11.2011р

Джерело: складено автором

Предметом діяльності Товариства є:

- Підготовка та організація заходів, спрямованих на залучення інвестицій в будь-який об'єкт та майно.
- Розробка та реалізація інвестиційних проектів, забезпечення ефективного управління процесом їх реалізації.
- Діяльність у сфері інжинірингу, в тому числі розробка і реалізація інвестиційних проектів, бізнес-планів, фінансових планів, проектів реконструкції і модернізації виробництва техніко-економічних обґрунтувань, програм середньо та довгострокового розвитку щодо підприємств і будь-якого майна.
- Надання складських послуг та зберігання вантажів, багажу та пошти.
- Організація митних складів, митних ліцензійних складів, надання послуг митно-ліцензійних складів та складів тимчасового зберігання.
- Надання транспортно-експедиційних послуг.
- Забезпечення обслуговування зльотів та посадок повітряних суден, здійснення наземного обслуговування повітряних суден.
- Забезпечення стоянок повітряних суден.
- Здійснення оперативних форм технічного обслуговування повітряної техніки тощо.

Статутний капітал підприємства та інформація про його засновників наведені у табл.2.2. Організаційна структура ТОВ «Міжнародний аеропорт Одеса» наведена у додатку Б.

Таблиця 2.2

Інформація про засновників ТОВ «Міжнародний аеропорт Одеса»

Учасник	Розмір частки %	Розмір частки (грн.)
Одеська міська рада	25%	118 350 549,00 грн
ТОВ "Одеса аеропорт девелопмент"	75%	355 051 647,00 грн
Всього:	100%	473 402 196,00 грн

Джерело: складено автором за даними підприємства

Діяльність ТОВ «Міжнародний аеропорт «Одеса» тісно пов'язана с Комунальним підприємством «Міжнародний аеропорт «Одеса» та діє на основі генеральної угоди про основні принципи співробітництва.

Так як аеропорт «Одеса» є в комунальній власності, то вплив на його діяльність мають:

- Органи державної влади;
- Органи місцевого самоврядування.

Отже, органи державної влади та органи місцевого самоврядування, їх посадові особи зобов'язані діяти лише на підставі, в межах повноважень та у спосіб, що передбачений Конституцією та законами України (ч. 2 ст. 19 Конституції України) мають вплив на діяльність аеропорту.

Підприємство є юридичною особою, що має відокремлений баланс, відокремлене майно, рахунки в банках, печатку із зазначенням ідентифікаційного коду та свого найменування, штампи, товарні знаки, організаційну форму та розпорядчі документи, необхідні для організації її роботи.

Ефективність діяльності ТОВ «Міжнародний аеропорт «Одеса» за 2019-2024рр. проаналізуємо за допомогою показників табл. 2.3.-2.4. та даних додатку А.

Таблиця 2.3

Сукупний дохід ТОВ «Міжнародний аеропорт «Одеса»

Роки	Сукупний дохід (Чистий фінансовий результат: прибуток+збиток+Інший сукупний дохід після оподаткування), тис. грн.	Операційні витрати, тис. грн
2019р.	- 99 867,00	500 954,00
2020р.	125 525,00	384 775,00
2021р.	- 479 442,00	402 266,00
2022р.	- 45 676,00	582 214,00
2023р.	- 479 442,00	402 266,00
2024р.	- 145 916,00	

Джерело: складено автором за даними підприємства

Видно, що за виключенням 2020р. компанія отримує збитки за підсумками своєї діяльності, крім того, у 2022р. після початку агресії рф проти України операційні витрати збільшились на 44% порівняно з 2021р.

Таблиця 2.4

Аналітичні фінансові показники

	2019 рік	2020 рік	2021 рік	2022 рік	2023 рік
Коефіцієнт поточної ліквідності	8.23%	12.92%	46.91%	12.72%	6.48%
Коефіцієнт абсолютної ліквідності	0.07%	0.46%	1.05%	0.06%	0.03%
Коефіцієнт швидкої ліквідності	8.01%	12.70%	45.16%	11.82%	5.85%
Коефіцієнт автономії	46.15%	39.93%	36.04%	17.14%	3.99%
Рентабельність активів (ROA)	6.02%	-	-2.02%	-24.41%	-14.72%
Рентабельність власного капіталу (ROE)	13.04%	-	-5.44%	-83.17%	-129.65%
Чиста маржа	31.28%	-	-13.06%	-681.28%	-11 691.30%
Коефіцієнт покриття необоротних активів власним капіталом	47.97%	42.85%	40.18%	17.97%	4.15%
Коефіцієнт заборгованості	45.70%	50.69%	21.93%	35.82%	57.00%

Джерело: складено автором за даними підприємства

У 2021р. компанія залучила найбільшу суму кредитних коштів - 293 925 тис. грн., що обумовило подальше погіршення показників ліквідності, рентабельності активів і власного капіталу та заборгованості.

Варто також відмітити, що у 2021р. різко скоротились виробничі запаси компанії – з 2395 тис. грн. у 2020р. до 8 692 тис. грн.. у 2021р. Надалі розмір виробничих запасів залишився стабільним.

У 2021р. спостерігається також різке збільшення розміру дебіторської заборгованості (з 77 825 тис. грн.. у 2020р. до 163 743 тис. грн.. у 2021р.) та кредиторської заборгованості (з 10 027 тс.грн. у 2019р. до 243 001 тс.грн. у 2021р.).

Коефіцієнт поточної ліквідності зменшився з 46.91% у 2021 році до 6.48% у 2023 році, що свідчить про погіршення здатності підприємства покривати поточні зобов'язання.

Коефіцієнт абсолютної ліквідності: постійно низький (0.03% у 2023 році). Це свідчить про недостатню кількість найбільш ліквідних активів (грошових коштів) для погашення термінових боргів.

Коефіцієнт швидкої ліквідності відчутно впав із 45.16% (2021 рік) до 5.85% (2023 рік), що підкреслює проблеми із покриттям зобов'язань за рахунок швидколіквідних активів.

Рентабельність активів (ROA):

Від позитивного значення 6.02% у 2019 році показник впав до -14.72% у 2023 році. Це свідчить про збитковість підприємства та неефективність використання активів.

Рентабельність власного капіталу (ROE):

Негативний показник -129.65% у 2023 році вказує на серйозні збитки власників капіталу.

Чиста маржа показала катастрофічне падіння, зокрема у 2023 році (-11 691.30%), що свідчить про значні фінансові втрати.

Висновки

1. Зниження ліквідності: підприємство має серйозні труднощі з покриттям поточних зобов'язань, що може призвести до дефолту.

2. Нестабільність фінансової стійкості: висока залежність від позикових коштів і значне падіння коефіцієнта автономії свідчать про критичний стан фінансів.

3. Збитковість діяльності: негативні показники рентабельності та величезні фінансові втрати вказують на необхідність перегляду бізнес-стратегії.

4. Потреба в капіталовкладеннях: низький рівень власного капіталу свідчить про потребу залучення інвесторів або збільшення статутного фонду.

Проаналізуємо ефективність організації логістичної діяльності ТОВ «Міжнародний аеропорт «Одеса», його сильних і слабких сторін за допомогою SWOT – аналізу (табл.. 2.5).

SWOT-аналіз представляє собою узагальнену оцінку управління навколишнім середовищем, в якому функціонує вантажне підприємство.

Ця модель матричного аналізу допомагає виділити ключові перешкоди, що постають перед суб'єктом, в процесі ретельного дослідження чотирьох окремих елементів SWOT.

Абревіатура SWOT походить від англійських слів strengths (сильні сторони), weaknesses (слабкі сторони), opportunities (можливості), threats (загрози).

Успішне застосування методу SWOTаналізу допомагає структурувати наявну інформацію, по-новому поглянути на поточну ситуацію і не лише оцінити можливості, розкрити загрози, але і спробувати на підставі цього отриману інформацію врахувати у майбутніх стратегіях розвитку підприємства.

Міжнародний аеропорт «Одеса» має важливе стратегічне значення в регіоні, але для зміцнення позицій на ринку вантажоперевезень необхідно врахувати виклики, пов'язані з конкуренцією та інфраструктурними обмеженнями.

Розвиток нових технологій і розширення міжнародної співпраці можуть стати ключовими факторами для успішного зростання.

Таблиця 2.5

SWOT – аналіз для ТОВ «Міжнародний аеропорт «Одеса»

Сильні сторони	Слабкі сторони
• Стратегічне розташування: Одеса-важливі транспортний вузол у Південно-Східній Європі з доступом до Чорного моря та великих торгових шляхів. • Поєднання морського та авіа портів дозволяє зробити швидку інтеграцію перевезень. • Наявні можливості для розширення інфраструктури без суттєвих додаткових витрат. • Сучасні склади та обладнання для обробки різних типів вантажів, наприклад стандартні, небезпечні та швидкопсувні. • Митниця МАО працює за спрощеними та швидкими процедурами, що дозволяє ефективно обробляти вантажі та мінімізувати час на їх оформлення. • Наявність висококваліфікованого персоналу забезпечую якісне обслуговування та безпеку на всіх етапах обробки вантажів. • Наявність транспортно-експедиторської компанії на території комплексу. • Підтримка і співпраця з великими логістичними компаніями.	• Вантажний комплекс аеропорта Одеса має меншу пропускну здатність у порівнянні з більшими аеропортами в країні, що може обмежувати обсяг вантажів. • Можлива нестача сучасного вантажно-розвантажувального обладнання може збільшувати час на обробку та знижувати загальну продуктивність. • Незважаючи на модернізацію, деякі аспекти вантажного комплексу можуть бути недостатньо автоматизовані чи ефективні у порівнянні з провідними світовими технологіями, що робить комплекс менш конкурентноспроможним порівняно з іншими вантажними хабами. • Відсутність активної маркетингової стратегії може призводити до втрат потенційних клієнтів. • Нестача майданчиків для перевалки мультимодальних вантажів.
Можливості	Загрози
• Географічне положення, що сприяє розвитку мережі маршрутів. • Відкриття нових торгових шляхів і зміцнення зв'язків з Європою та Азією надає можливості для розвитку вантажоперевезень. • Використання сучасних технологій відстеження вантажів та штучного інтелекту зможуть підвищити ефективність вантажних операцій. • Інвестиції в додаткові послуги зможуть підвищити привабливість комплексу як логістичного хабу. • Впровадження сучасних цифрових технологій для автоматизації митних процесів що дозволить знизити витрати часу на оформлення.	• Великі вантажні комплекси Одеси можуть перетягувати більшу частину вантажопотоків через вищу пропускну здатність і кращу інфраструктуру. • Геополітичні ризики в країні чи регіоні можуть негативно впливати на вантажоперевезення через Одесу. • Можливі зміни в митному, податковому або регуляторному середовищі можуть ускладнити процеси або збільшити витрати. • Недостатня кількість інвестицій/фінансування можуть стримувати розвиток та модернізацію вантажного комплексу

Джерело: розроблено автором

Таким чином, вантажний комплекс має значний потенціал завдяки своєму стратегічному розташуванню, має простір і можливості для розширення своєї інфраструктури і будівництву нових вантажних терміналів.

2.2 Дослідження зовнішнього середовища

Підприємство буде конкурентоспроможним, якщо воно вміє ефективно пристосовувати свою діяльність до зовнішнього середовища, виробляти попереджувальні заходи на вплив різних факторів або вчасно використовувати можливості надані ним. Сучасне зовнішнє середовище підприємств характеризується високим рівнем складності, динамізму і невизначеності. Здатність пристосовуватися до змін – основна умова в підприємстві і інших сферах діяльності.

PEST-аналіз – це маркетинговий інструмент, який виявляє політичні (P - political), економічні (E - economic), соціальні (S - social) і технологічні (T - technological) аспекти зовнішнього середовища, які впливають на діяльність підприємства. Мета цього аналізу виявити фактори зовнішнього середовища, які найбільше впливають на організацію, а також передбачити динаміку впливу цих факторів.

Проведемо **PEST аналіз** для вантажного комплексу Міжнародного аеропорту “Одеса”.

1. Політичні фактори (Political)

- Зміни в законодавстві та регуляції.
- Політична стабільність або зміни в митному законодавстві України дуже впливають на роботу вантажного комплексу. Нові вимоги до сертифікації вантажів або реформи у сфері митниці можуть призводити до додаткових витрат або змін у логістичних процесах.
- Політична та геополітична ситуація.
- Міжнародні санкції та торгові обмеження.
- Ситуація в регіоні, включаючи військові конфлікти може негативно впливати на міжнародні вантажні перевезення через Одесу.

2. Економічні фактори (Economic)

- Загальний економічний стан України та основних міжнародних торгових партнерів має прямий вплив на вантажні перевезення. Зниження економічного зростання може зменшити обсяг міжнародної торгівлі, що призведе до скорочення попиту.
- Високий рівень інфляції або коливання валютних курсів.
- Недостатня кількість інвестицій у розвиток аеропорту та його вантажної інфраструктури може стримувати його інтерес на ринку послуг.
- Операційні витрати (заробітна плата персоналу, витрати на підтримку інфраструктури ,послуги підрядників), також можуть впливати на рентабельність діяльності вантажного комплексу.
- Підвищення ставки банківського процента, ВВП, зміни в податковій системі

3. Соціальні фактори (Social)

- Кваліфікація та професійна підготовка персоналу.
- Різкі зміни в споживчому попиті та глобальних торговельних потоках можуть впливати на вантажопотоки через МАО. Зростання попиту на певні категорії товарів такі як медичні товари або гуманітарна допомога, може стимулювати збільшення обсягу перевезень.
- Підвищення рівня цифровізації потребує спеціалістів, які володіють сучасними навичками, що може вимагати додаткових інвестицій у навчання персоналу.

4. Технологічні фактори (Technological)

- Рівень автоматизації та цифровізації.
- Вантажний комплекс МАО потребує впровадження сучасних технологій для забезпечення конкурентоспроможності на міжнародному рівні. Використання автоматизованих систем управління вантажами, цифрового моніторингу, штучного інтелекту

дозволить підвищити ефективність роботи та знизити ризики помилок.

- Кібербезпека та захист даних. Будь-які проблеми із захистом даних або кіберзагрози можуть призводити до втрати довіри з боку клієнтів та партнерів, а також до серйозних фінансових втрат.

PEST-аналіз вантажного комплексу Міжнародного аеропорту “Одеса” вказує на те, що його діяльність значною мірою залежить від зовнішніх факторів, таких як політична стабільність, економічні умови, соціальні тенденції та технологічний прогрес.

Важливою стратегією для забезпечення успішної діяльності є адаптація до змін у цих сферах та активні інвестиції в інновації, інфраструктуру і персонал.

Для ТОВ ТОВ «Міжнародний аеропорт «Одеса» важливо розуміти свою позицію на ринку в порівнянні з конкурентами. Основними з них є ТОВ "Евротермінал", ТОВ "Сільгосппостач", Митний пост "Ліски".

Нижче наведено порівняльний **аналіз основних характеристик** компанії та її основних конкурентів:

1. Митний склад ТОВ "Міжнародний аеропорт "Одеса":

- *Місцезнаходження*- м.Одеса, територія аеропорту
- *Основний напрям діяльності*- обробка авіавантажів
- *Послуги по зберіганню на складі* - короткострокові
- *Обсяг складських площ* – середня площа, але більш розрахована на маленькі партії
- *Додаткові послуги* – експрес оформлення, авіа логістика
- *Інфраструктура* – митний склад, склад тимчасового зберігання, підтримка з боку державних, муніципальних властей і керівництва транспортної галузі
- *Тип клієнтів* – клієнти, яким потрібна швидка логістика

- *Умови складу* – обмежений контроль температури, два митних склада, митний склад тимчасового зберігання, майданчик
- *Наявність додаткових послуг* - немає, лише зберігання на митному складі або складі тимчасового зберігання

2. ТОВ "Євротермінал":

- *Місцезнаходження* – м.Одеса, межа Одеського морського порту
- *Основний напрям діяльності* – мультимодальні вантажі
- *Послуги по зберіганню на складі* – короткострокові
- *Обсяг складських площ* – велика площа для консолідації
- *Додаткові послуги* - консолідація
- *Інфраструктура* – велика площа для зберігання та перевантаження, наявність транспортної естакади, що з'єднує Сухий порт з Одеським портом, що не перетинається з транспортними магістралями міста
- *Тип клієнтів* – морські перевізники, екпортери
- *Умови складу* – придатний для товарів які чутливі до температур
- *Наявність додаткових послуг* - мультимодальна логістика, доставка автомобілів, розміщення іноземних вантажів на митному складі зі збереженням статусу іноземних товарів на період зберігання

3. ТОВ "Сільгоспостач"

- *Місцезнаходження* - Одеський район, с.Усатово
- *Основний напрям діяльності* – обробка різних типів вантажів, зберігання на складі
- *Послуги по зберіганню на складі* – коротко- та довгострокове
- *Обсяг складських площ* – універсальна площа склада
- *Додаткові послуги* – митний режим "Знищення"
- *Інфраструктура* – універсальний склад для різного типу вантажу

- *Тип клієнтів* – універсальні клієнти
- *Умови складу* – контрольовані умови зберігання
- *Наявність додаткових послуг* - маркування, переупаковка, знищення товарів під митним контролем

4. Митний пост "Ліски"

- *Місцезнаходження* - одеський район, с.Усатово
- *Основний напрям діяльності* – залізничні перевезення
- *Послуги по зберіганню на складі* – короткострокові
- *Обсяг складських площ* – велика площа
- *Додаткові послуги* – перевантаження в інший вид транспорту
- *Інфраструктура* – залізнична платформа, контейнерні майданчики, майданчик для перевалки і зберігання сипучих вантажів, критий склад площею 8640 м.кв.
- *Тип клієнтів* – клієнти у яких товар агро або хімічного напрямку
- *Умови складу* – обмежені умови
- *Наявність додаткових послуг* - контейнерний майданчик з можливістю однократного зберігання 3000 контейнерів, обладнаний кранами вантажопідйомністю до 40 тон.

У табл. 2.6 наведено порівняння конкурентних позиції транспортних операторів за основними параметрами надання послуг.

Видно, що ТОВ «Міжнародний аеропорт Одеса» пропонує розгалужену мережу послуг, доступність до розвиненої інфраструктури та високий рівень обслуговування, але при цьому характеризується високим рівнем цін за надані послуги.

На відміну від ТОВ "Євротермінал", який може надавати послуги з мультимодальних перевезень, ТОВ «Міжнародний аеропорт Одеса» та

Митний пост "Ліски" є спеціалізованими операторами авіаційного та залізничного транспорту відповідно.

Таблиця 2. 6

Порівняння параметрів конкурентоспроможності ТОВ «Міжнародний аеропорт Одеса» та його основних конкурентів

Критерій оцінки	Митний склад ТОВ "Міжнародний аеропорт "Одеса"	ТОВ "Евротермінал"	ТОВ "Сільгосппостач"	Митний пост "Ліски"
Швидкість митного оформлення	Дуже висока	Середня	Висока	Середня
Недолік в митному оформленні	Можливі затримки через перевантаження складу та техніки	Швидкість залежить від завантаження техніки	Швидкість обмежується складськими площами	Повільний через специфіку залізничного транспорту
Переваги	Швидкість, доступність для авіа сполучення, розташування в одному місці (концепція «єдиного офісу») всіх задіяних державних служб, а також структур сервісу	Близкість до порту, мультимодальність, розташований в безпосередній близькості від ж/д станцій «Одеса-сортувальна», «Одеса-товарна», «Одеса-Пересип» і «Одеса-порт»	Універсальність	Оптимально для залізничних вантажів
Недолік в локації	Більшість вантажів авіа	Не всі товари можна відправити морськими шляхами	Віддаленість від морського порту	Призначені тільки для залізниці
Цінова політика	Висока вартість послуг	Середня, орієнтовна для великі партії	Гнучка	Економічна
Екологічні ризики	Мінімальні	Ризики пов'язані з герметичністю	Вплив навколишнього середовища, т.к склад знаходиться за межами міста	Низький екологічний ризик

Продовження табл..2.6

Доступність для іншого виду транспорту	Прямий доступ до авіатранспорту,можливість авто доставки	Великий вибір можливостей	Більше Автомобільна логістика	Міжнародна залізнична логістика
Рівень обслуговування	Високий рівень обслуговування для постійних клієнтів,підходить для клієнтів із терміновими вантажами чутливими до часу	Високий рівень обслуговування для великих об'ємів та низький для маленьких партій	Середній рівень так як висока завантаженість складу	Середній рівень через специфіку роботи залізничного транспорту
Переваги для міжнародних клієнтів	Висока орієнтовність завдяки міжнародним авіалініям з можливістю консолідації та авто доставки	Орієнтовність на імпортерів/експортерів через морський порт	Невисока,т.к не має сполучення з іншими видами транспорту,орієнтована на місцеві компанії.	Робота переважно з локальними клієнтами
Залежність від сезону	Немає	Є,через навантаження порту в сезон агро культур	Середня,залежить від специфіки товару	Середня,залежить від обсягу та виду товару
Специфіка вантажів	Товари для швидкої доставки,невеликі партії,швидкопсувні, медицина,живі тварини	Великі партії вантажів або консолідація,що затримує митне оформлення,наявність АвтоХабу	В більшості промислові вантажі,техніка або харчова промисловість	Великогабаритні вантажі або промислова техніка,агро культура
Ризики для клієнтів	Високий ризик затримок або відправка товару частинами через перевантаження літака	Ризик затримок через погодні умови	Середній ризик	Середній ризик
Тип та обсяги вантажу	Малогабаритні, вантажі с температурним контролем	Великогабаритні,обслуговування великих партій	Середні та великі партії	Великогабаритні,сипучі

Джерело: розроблено автором

У таблиці 2.7 наведено порівняння розміру тарифів складських терміналів транспортних операторів окремо за видами послуг.

Таблиця 2. 7

Порівняння тарифних ставок ТОВ «Міжнародний аеропорт Одеса» та його основних конкурентів

Тарифна політика складу, USD	Митний склад ТОВ "Міжнародний аеропорт "Одеса"	ТОВ "Евротермінал"	ТОВ "Сільгоспспостач"	Митний пост "Ліски"
Транспортно-експедційне забезпечення за кожен автомобіль (реєстрація автотранспорту, видача перепусток, постановка на огляд у зоні митного контролю)	49,21 у.о	30 у.о	44,6 у.о	31 у.о
Зважування автотранспорту на митній території	21,14 у.о	12 у.о	14,6 у.о	11,75 у.о
Зберігання автотранспорту	Авто понад 3,5тн з причепом 22,56 у.о за добу	Перша доба безкоштовно, починаючи з 2 доби і по 6 добу включно 12 у.о	Перша доба безкоштовно, 2 та 3 доба орієнтовно 10 у.о	12 у.о за добу
Вивантаження або завантаження вантажу на митному складі	12 у.о/тн	12 у.о	10,2 у.о	2,87 у.о

Джерело: розроблено автором

Як бачимо, тарифи на послуги ТОВ «Міжнародний аеропорт Одеса» є значно вищими за тарифи на послуги його основних конкурентів.

Аналіз конкурентів митних складів і постів в Одесі показує наступне:

1. Митний склад Одеського аеропорту

– Спеціалізується на швидкому митному оформленні товарів, особливо авіавантажів.

- Перевага — близькість до зони вантажного авіаперевезення, що сприяє оперативному обслуговуванню клієнтів.

- Послуги включають зберігання вантажів, їх перевірку та оформлення під митним контролем.

2. ТОВ «Євротермінал»

- Розташований у межах Одеського морського порту.

- Пропонує мультимодальну інфраструктуру для обробки як великих партій товарів, так і збірних вантажів.

- Основні послуги: Зберігання товарів зі статусом іноземного на період митного оформлення. Консолідація та оптимізація витрат на обробку партій.

- Підходить для експортерів і імпортерів, які використовують морські перевезення .

3. ТОВ «Сільгосппостач»

- Знаходиться в Одеському районі (с. Усатове).

- Пропонує послуги зберігання, пакування, маркування, та інші операції, що дозволяють працювати з різними типами вантажів.

- Додатково доступні операції під митним контролем, включаючи знищення товарів і переадресацію партій .

4. Митний пост «Ліски» (філія ЦТС)

- Спеціалізується на залізничних перевезеннях і оформленні вантажів.

- Пропонує послуги зберігання, митного оформлення та обслуговування великих партій.

- Придатний для компаній, що працюють із залізничними вантажами.

Таким чином, «Євротермінал» і «Ліски» вигідні для великих партій, «Сільгосппостач» — універсальний варіант, а аеропорт підходить для швидкого оформлення авіавантажів.

Зробимо оцінку конкурентоспроможності митного складу ТОВ «Міжнародний аеропорт «Одеса» за допомогою методу експертних оцінок (табл. 2.8).

Таблиця 2.8

Оцінка конкурентоспроможності ТОВ «Міжнародний аеропорт «Одеса»

Критерій	Вага	Митний склад ТОВ "Міжнародний аеропорт "Одеса"	ТОВ "Евротермінал"	ТОВ "Сільгоспостач"	Митний пост "Ліски"
Локація	0,25	9	8	7	6
Рівень послуг	0,2	8	9	6	7
Ціна послуг	0,15	6	8	7	9
Інфраструктура	0,2	8	9	6	7
Процеси	0,1	7	8	5	6
Репутація	0,1	8	9	6	7
Загальний бал		7,8	8,6	6,5	7,2

Джерело: розроблено автором

За даними таблиці побудуємо багатокутник конкурентоспроможності.

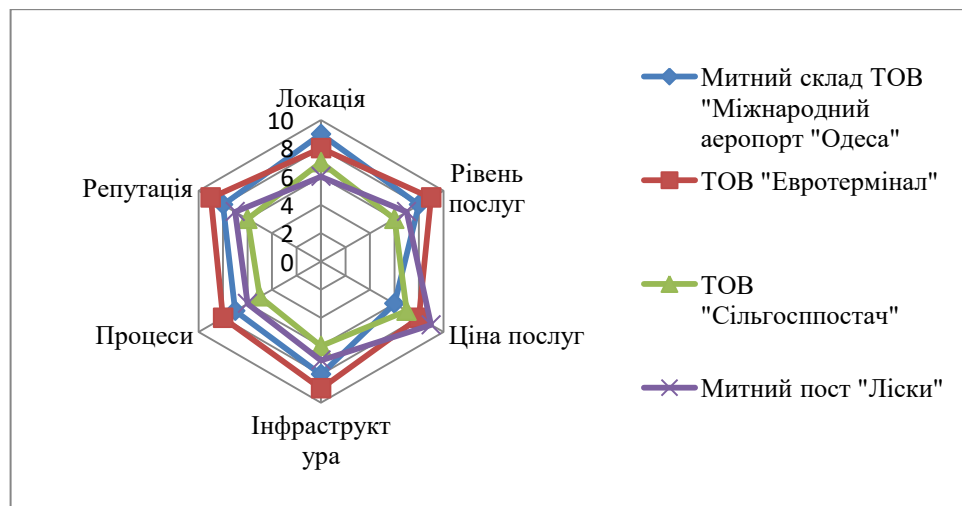


Рис. 2.9 Багатокутник конкурентоспроможності ТОВ «Міжнародний аеропорт «Одеса»

Джерело: побудовано автором

За результатами аналізу можна зробити такі висновки:

1. ТОВ "Евротермінал" займає найсильнішу конкурентну позицію завдяки високому рівню послуг, сучасній інфраструктурі та репутації.

2. Міжнародний аеропорт Одеса на другому місці через вигідну локацію та добрий рівень автоматизації.

3. Митний пост “Ліски” має конкурентну ціну, але програє за іншими показниками.

4. ТОВ “Сільгосппостач” демонструє найнижчі результати через слабку автоматизацію та інфраструктуру.

Важливим елементом зовнішнього середовища кожної компанії є її клієнти. В табл.2.8 наведена характеристика постійних контрагентів ТОВ «Міжнародний аеропорт Одеса».

Таблиця 2.9

Характеристика основних контрагентів ТОВ «Міжнародний аеропорт Одеса»

Назва	Адреса	Номенклатура	Тип операцій
ТОВ «Айсблік»	м.Одеса	промислові інертні гази,ADR,	експорт
ТОВ «Транзас Україна»,	м.Миколаїв	берегові системи навігації	імпорт/транзит (якщо зап частини на судно)
ТОВ «Одрекс»	м.Одеса	ігральні автомати	експорт
ТОВ «Ексімсервісприбор»	м.Одеса	екологічні прилади для іонізації повітря	експорт
ТОВ «Сова оружейна»	м.Миколаїв	боєприпаси	імпорт
ТОВ «Царське полювання»	м.Одеса	зброя	імпорт
ТОВ «Аннушка.Лінія життя»	м.Одеса	фармацевтичні товари	імпорт
ТОВ «Вилковський рибзавод»	м.Вилково	риба	експорт
ТОВ «Дельфінарій немо»	м.Одеса	морські звірі,	експорт
ТОВ «Елекрик-інжиніринг»	м.Чорноморськ	вантажно-розвантажувальне устаткування	імпорт/експорт/транзит
ТОВ «Фенікс»	м.Одеса	опалювальне обладнання	імпорт/експорт
Торговельна компанія «Шабо»	с.Шабо	коньячна пробка	імпорт
Відкрите акціонерне товариство «Херсонський судоремонтний завод» ім. Куйбишева	м.Херсон	запчастини для ремонту техніки	імпорт/транзит
ПАТ «Миколаївський судоремонтний завод «Океан»	м.Миколаїв	запчастини	імпорт/транзит
ТОВ «Фея Сервіс»	м.Одеса	устаткування для текстильного, швейного виробництва	імпорт
ТОВ «Кріоін Інжиніринг»	м.Одеса	інертні гази ксенон, криптон, неон, AD R	експорт
ТОВ «Телекард прибор»	м.Одеса	оптика, зап частини для оптичних пристроїв	імпорт/експорт

Продовження табл. 2.9

ТОВ "ВИРОБНИЧЕ ПІДПРИЄМСТВО "СФЕРА"	м.Одеса	оптичні пристрої	,експорт
ТОВ "ТЕХНОМИР ПАРТС"	м.Одеса	автомобільні запчастини	,імпорт
ДП "ЗОВНІШЕКОНОМСЕРВІС"	м.Київ	зап частини для суден і плавучих конструкцій	експорт
ТДВ "ДИЗЕЛЬМАШ-КГУ"	м.Первомайськ	електродвигуни, генератори і трансформатори	експорт
ПАТ «Ізмаїльський целюлозно-картонний комбінат»	м.Ізмаїл	папер,картон	,імпорт
ТОВ "AVIA-ТЕХСЕРВІС"	м.Одеса	авіа двигуни	експорт

Джерело: розроблено автором

Для збільшення доходів, покращення клієнтського досвіду та підвищення конкурентоспроможності аналіз клієнтів необхідно проводити на регулярній основі. Аналіз клієнтів-важливий процес який дозволяє підприємству зрозуміти своїх споживачів і адаптувати свої стратегії для збільшення продажу послуг.

2.3 Дослідження елементів логістичної системи

Логістична система є фундаментальним аспектом в сучасному бізнесі, який впливає на ефективність, вартість та якість продукції. Воно охоплює всі етапи руху матеріальних ресурсів до кінцевого продукту споживачу, а також пов'язані з цим інформаційні, фінансові та матеріальні потоки.

Особливості управління логістичними системами обумовлені низкою факторів, серед яких глобалізація ринків, постійні технологічні зміни, вимоги до сталості та екологічності, а також зростаючі очікування клієнтів щодо якості та швидкості обслуговування.

ТОВ «Міжнародний аеропорт «Одеса» згідно з витягом з реєстру складів тимчасового зберігання має у власності одне приміщення 853,4 кв. м. Контроль за діяльністю СТЗ здійснює Держмитслужба.

Склад тимчасового зберігання (СТЗ) — це спеціально виділене та обладнане приміщення, яке призначене для збереження товарів і транспортних засобів під митним контролем, з моменту пред'явлення митному органу і до їх випуску або надання особі в розпорядження

відповідно до обраного митного режиму, контролю, їх збереження, переміщення, обліку; розпорядження товарами після випуску їх у вільний обіг або розміщення в інший митний режим.

Операція розміщення на склад тимчасового зберігання товарів і транспортних засобів належить до процесів, що передують основному митному оформленню, тобто їх декларуванню і застосуванню до них визначеного митного режиму.

Попередні операції покликані полегшити і прискорити здійснення цих процедур і спрямовані на недопущення ввезення і вивезення заборонених товарів і транспортних засобів, а також на їх ідентифікацію для митних цілей. Товари і транспортні засоби набувають статусу таких, що знаходяться на тимчасовому зберіганні, автоматично з моменту їх пред'явлення митному органу.

Згідно з оглядом Державної митної служби України склад тимчасового зберігання має площу 853,4кв м, прилеглу до нього територію для функціонування складу тимчасового зберігання відкритого типу на території ТОВ «Міжнародний аеропорт «Одеса», розташованого в межах пункту пропуску через державний кордон України для повітряного сполучення «Одеса».

Митний склад є свого роду перевантажною базою, на якій суб'єкти зовнішньоекономічної діяльності зберігають товари до поміщення в інший митний режим або до їх фактичного розмитнення.

Головна перевага використання митного складу полягає в тому, що до моменту розмитнення товари, що зберігаються на ньому, не оподатковують митними платежами.

Строк зберігання товарів у митному режимі митного складу не може перевищувати 1095 днів від дня поміщення товарів у цей митний режим ([ч. 1 ст. 125 МКУ](#)).

Митний склад відкритого типу ТОВ «Міжнародний аеропорт «Одеса»» являє собою складські приміщення та митний майданчик, що мають загальну

площу 829.6 м², та призначені для зберігання під митним контролем товарів та інших предметів. ТОВ «Міжнародний аеропорт «Одеса»» розташований за адресою: 65054, Одеська обл., м. Одеса, вул. Центральний Аеропорт, буд.2.

МС ТОВ «Міжнародний аеропорт «Одеса»» та прилегла до нього територія (15200 м²) є зоною митного контролю і становить невід'ємну складову частину митної території України, на якій діє законодавство України: Митний кодекс України, нормативні акти ДМСУ та інших відомств, що регулюють порядок переміщення товарів та предметів через митний кордон України.

Прилегла до МС територія – огорожена територія, що прилягає до МС та призначена для стоянки транспортних засобів, проведення навантажувально-розвантажувальних робіт, зважування, тощо. Об'єктом МС ТОВ «Міжнародний аеропорт «Одеса»» є складські приміщення загальною площею 829.6 м². Зоною митного контролю є МС ТОВ «Міжнародний аеропорт «Одеса»» та прилегла до нього асфальтована територія, приміщення для працівників митниці, обладнане засобами зв'язку, оргтехнікою, меблями.

МС ТОВ «Міжнародний аеропорт «Одеса»» відповідає наступним **вимогам:**

- наявність прилеглої до МС території з твердим покриттям, обладнаної для стоянки вантажних транспортних засобів;
- наявність і функціонування на в'їзді прилеглої до МС території контрольно-пропускної системи, що забезпечує реєстрацію та облік транспортних засобів, які доставляють товари на МС;
- наявність цілодобової охорони та/або функціонування охоронної та протипожежної сигналізації (крім функціонування такої сигналізації на майданчиках), наявність засобів пожежогасіння;
- наявність освітлення МС та прилеглої до МС території згідно із санітарними нормами й правилами;

- наявність сертифікованого (повіреного) спеціального обладнання для зважування товарів;
- наявність рампи, оглядового майданчика, навантажувально-розвантажувальної техніки;
- можливість проведення навантажувально-розвантажувальних операцій на МС або на прилеглій до МС території;
- наявність і функціонування системи відеоконтролю за всіма воротами або дверними отворами МС, через які здійснюється ввезення або вивезення товарів, фіксування товарів і транспортних засобів, що перебувають під митним контролем, а також ведення відповідного обліку;
- безперешкодний доступ посадових осіб митного органу;
- можливість накладення на ворота або дверні отвори МС не менше ніж двох засобів забезпечення;
- обладнання ґратами вікон (за їх наявності), якщо у якості МС використовується приміщення;
- наявність каналів і засобів зв'язку для роботи посадових осіб митного органу та інших державних контролюючих органів у разі розміщення таких посадових осіб.

На МС ТОВ «Міжнародний аеропорт «Одеса»» *можуть розміщуватися товари:*

- поміщені у митний режим митного складу (у тому числі консолідовані вантажі);
- поміщені у митні режими транзиту, тимчасового ввезення, переробки на митній території, експорту, тимчасового вивезення, переробки за межами митної території (без зміни цих митних режимів на митний режим митного складу);
- -призначені для тимчасового зберігання під митним контролем (на умовах, встановлених МКУ для складів тимчасового зберігання).

ТОВ «Міжнародний аеропорт «Одеса»» веде облік товарів, що розміщуються на МС та випускаються з нього, та щоквартально подає органу ДМСУ звіт про рух товарів на складі за попередній квартал за формою, встановленою наказом Міністерства фінансів України від 16.07.2012 № 835 «Про затвердження Порядку надання складським об'єктам статусу «митний склад» та позбавлення такого статусу.

Облік товарів на МС ведеться ТОВ «Міжнародний аеропорт «Одеса»» на рівні підгрупи (чотирьох знаків) згідно з УКТ ЗЕД з використанням звичайних правил складського обліку.

Режим роботи МС ТОВ «Міжнародний аеропорт «Одеса»» співпадає з режимом роботи митного поста «Одеса «Аеропорт» Одеської митниці.

Охорону об'єктів ТОВ «Міжнародний аеропорт «Одеса» здійснює загін воєнізованої охорони (далі-ЗВОХОП).

Озброєний підрозділ воєнізованої охорони добовими вартами, із застосуванням технічних засобів охорони забезпечує:

- Захист контрольованої зони, зони обмеженого доступу, що охороняється та бере участь у захисті від можливих злочинних посягань стерильної зони:
- Контроль доступу й охорону складів паливо-мастильних матеріалів та вантажного комплексу, стоянки спеціального автотранспорту, інших важливих об'єктів та розміщеного на них майно;
- Спостереження за станом охоронно-пожежної сигналізації на обладнаних об'єктах, контроль цих об'єктів на несанкціоноване відкриття й проникнення після передачі їх під спостереження у встановленому порядку та приймає заходи щодо припинення спроб проникнення на об'єкти незаконним шляхом "Міжнародний аеропорт Одеса";
- Безпеку та збереження від розкрадань у контрольованій зоні ТОВ "Міжнародний аеропорт Одеса", зонах обмеженого доступу, що охороняються, вантажу, багажу, пошти, бортових припасів, а також майна юридичних та фізичних осіб;

- Цілодобове патрулювання, огорожі периметру, контрольованих зон, зон обмеженого доступу, що охороняються і особливо важливих об'єктів аеропорту;
- Диспетчерське забезпечення зв'язку та обмін інформацією між підрозділами, службою пожежної безпеки аеропорту, Управлінням МНС, та пожежними підрозділами міста та інше.

Навантажувально-розвантажувальна техніка є важливим елементом логістичної інфраструктури будь-якого вантажного терміналу. Вона забезпечує оперативність, безпеку та ефективність усіх вантажних процесів, дозволяє оптимізувати використання простору, знижує витрати і допомагає терміналу працювати у відповідності до сучасних екологічних стандартів.

Усе це робить навантажувально-розвантажувальну техніку незамінною для роботи вантажних терміналів у таких об'єктах, як Міжнародний аеропорт Одеса.

Функції НРТ:

1. Підвищення ефективності вантажно-розвантажувальних операцій

Вантажні термінали обробляють великі обсяги вантажів за короткі терміни, що особливо актуально для міжнародних аеропортів, де кожна хвилина затримки може призвести до фінансових втрат і порушення графіків рейсів. Навантажувально-розвантажувальна техніка дозволяє оперативно переміщувати вантажі, скорочуючи час на завантаження і розвантаження, що, у свою чергу, підвищує пропускну здатність терміналу.

2. Забезпечення безпеки персоналу та збереження вантажів

Робота з важкими та об'ємними вантажами без спеціалізованої техніки може бути небезпечною для працівників і призводити до пошкодження товарів. Використання навантажувально-розвантажувальної техніки знижує ризики травмування персоналу, адже техніка дозволяє автоматизувати важкі підйомні операції. Крім того, вантажі зберігаються в безпечних умовах, що мінімізує ймовірність їхнього пошкодження під час обробки.

3. Оптимізація простору терміналу

Вантажний термінал — це обмежена площа, на якій потрібно розмістити і обробити велику кількість товарів. Використання навантажувально-розвантажувальної техніки, такої як штабелери, дозволяє зберігати вантажі на стелажах і ефективно використовувати вертикальний простір, що важливо в умовах обмеженої площі.

4. Автоматизація та підвищення швидкості процесів

Сучасна навантажувально-розвантажувальна техніка обладнана автоматизованими системами, які дозволяють здійснювати вантажні операції швидше і точніше. Автоматизація зменшує кількість ручної праці, підвищує точність виконання завдань та знижує ймовірність людських помилок, що є важливим аспектом у середовищах, де важлива швидкість і точність.

5. Економічна вигода та зниження операційних витрат

Хоча навантажувально-розвантажувальна техніка потребує початкових інвестицій, вона значно знижує експлуатаційні витрати у довгостроковій перспективі. Використання техніки зменшує потребу в великій кількості працівників для обробки вантажів, знижує ризики пошкодження товарів і підвищує загальну продуктивність, що сприяє економії коштів для терміналу.

6. Гнучкість та можливість обробки різноманітних типів вантажів

Вантажні термінали часто мають справу з різними типами вантажів, включаючи стандартні палети, великогабаритні, небезпечні та тендітні вантажі. Спеціалізована техніка дозволяє обробляти різні види товарів, адаптуючи операції під специфіку кожного виду вантажу.

7. Покращення екологічних показників та відповідність стандартам

Багато видів сучасної навантажувально-розвантажувальної техніки працюють на електричній енергії або мають низький рівень викидів, що дозволяє зменшити негативний вплив на навколишнє середовище. Це особливо важливо для аеропортів, які прагнуть відповідати міжнародним екологічним стандартам і зменшити свій вуглецевий слід.

Розглянемо техніку, яка є на балансі ТОВ «Міжнародний аеропорт Одеса»

1. *Електронавантажувачі ЕВ 735* — це сучасна вантажна техніка, призначена для ефективного переміщення та складування різних вантажів у складських та логістичних комплексах. Завдяки електричному приводу він є екологічним, тихим у роботі та простим в обслуговуванні, що робить його ідеальним вибором для вантажних терміналів і складів.



Рис. 2.1 Електричний навантажувач ЕВ 735

Джерело: складено автором

Електронавантажувач ЕВ 735 може легко піднімати й переміщувати вантажі різної ваги та габаритів. Він обладнаний потужними вилами та має високу вантажопідйомність, що дозволяє швидко обробляти великі обсяги товарів. ЕВ 735 має високу щоглу, яка дозволяє розміщувати вантажі на верхніх ярусах стелажів, оптимізуючи використання простору складу або вантажного терміналу. Це особливо корисно для підприємств із обмеженим простором.

Навантажувач ефективно працює з палетами різних типів, забезпечуючи швидке завантаження і розвантаження товарів. Це особливо важливо у вантажному комплексі, де велика кількість продукції знаходиться на палетах.

2. *Електронавантажувачі ЕВ 717* завдяки електричному приводу не виробляє шкідливих викидів, що робить його придатним для використання в закритих приміщеннях. Він також споживає менше енергії, що знижує

витрати на пальне і обслуговування. Завдяки компактним розмірам та електричному приводу, ЕВ 717 легко маневрує в умовах обмеженого простору. Це дозволяє використовувати його на вузьких проходах складу та в місцях з високою щільністю зберігання вантажів.



Рис. 2.2 Електричний навантажувач ЕВ 717

Джерело: складено автором

Електронавантажувач оснащений сучасними системами безпеки, такими як стабілізація вантажу, система захисту оператора, автоматичне регулювання швидкості тощо. Це знижує ризик аварій і підвищує безпеку на робочому місці.

Електронавантажувач потребує менше технічного обслуговування, ніж моделі з дизельними або бензиновими двигунами. Це знижує витрати на техобслуговування та збільшує час безперебійної роботи техніки.

3. *Електричний тягач ET 512* — це сучасний транспортний засіб, розроблений для внутрішньої логістики на складських та виробничих підприємствах, а також для використання на терміналах і в логістичних комплексах. Завдяки електричному приводу, він є екологічно чистим, економічним та зручним в експлуатації.

Основні функції:

1. Перевезення вантажів:

- Тягне вантажі на причепах або платформах (може буксирувати до кількох тонн).
- Використовується для транспортування продукції між цехами, складами, терміналами або на великих виробничих майданчиках.

2. Економічність і екологічність:

- Використання електричного приводу значно знижує витрати на паливо.
- Низький рівень шуму та відсутність шкідливих викидів у повітря.

3. Підвищена маневровість:

- Компактна конструкція та малий радіус розвороту дозволяють використовувати тягач у вузьких коридорах.
- Проста система керування, яка забезпечує легкість в управлінні та високу точність при транспортуванні вантажів.

4. Безпека:

- Оснащений системами захисту від перевантаження.
- Антиблокувальна система гальмування (ABS) та можливість аварійної зупинки.
- Ергономічне робоче місце оператора, що знижує втому при довготривалому використанні.



Рис. 2.3 Електричний тягач ET 512

Джерело: складено автором

Електричний тягач **ЕТ 512** є ідеальним рішенням для підприємств, які прагнуть оптимізувати свої логістичні процеси, підвищити ефективність

перевезень і скоротити витрати, водночас піклуючись про навколишнє середовище.

4. *Транспортер контейнерів і палет TLD 929* — призначений для обробки багажу та вантажів в аеропортах і на логістичних терміналах. Цей тип техніки часто використовується для швидкої і ефективної роботи з вантажними контейнерами, які необхідно транспортувати між літаком і терміналом.



Рис. 2.4 Транспортер контейнерів і палет TLD 929

Джерело: складено автором

Основні характеристики TLD 929

1. **Висока вантажопідйомність** — може транспортувати вантажі вагою до 7 тонн.
2. **Регульована висота платформи** — дозволяє адаптувати техніку до різних висот літаків, забезпечуючи зручне завантаження і розвантаження.
3. **Міцна конструкція** — розроблена для надійної експлуатації у складних умовах, що особливо важливо для роботи в аеропортах.
4. **Гідравлічні системи** — забезпечують точний контроль підйому і переміщення вантажу.
5. **Простота в управлінні** — має зручну панель керування, що спрощує роботу оператора і мінімізує час на навчання.

Способи використання TLD 929

1. **Транспортування вантажів між літаком і терміналом**

TLD 929 використовується для переміщення вантажів, контейнерів і палет безпосередньо від літака до терміналу і навпаки. Це скорочує час обробки вантажів та покращує ефективність роботи аеропорту.

2. Завантаження і розвантаження багажу та вантажу на борт літака

Завдяки регульованій висоті платформи, TLD 929 можна використовувати для прямого завантаження і розвантаження вантажу з трюму літака. Це зручно для роботи з великими контейнерами і палетами, які потребують надійної фіксації та точності при переміщенні.

3. Перевезення на складі чи терміналі

Окрім роботи біля літака, TLD 929 може використовуватися для транспортування вантажів на території складу або логістичного терміналу, забезпечуючи оперативне переміщення важких контейнерів та зменшуючи витрати часу на вантажні операції.

4. Обслуговування великих літаків

TLD 929 часто застосовується для обробки вантажів на великих комерційних літаках, які потребують значного обсягу вантажоперевезень. Завдяки високій вантажопідйомності та мобільності, техніка дозволяє швидко обробляти вантажі великого розміру.

TLD 929 є незамінною одиницею техніки для аеропортів та великих логістичних комплексів, де необхідне швидке і надійне транспортування вантажів.

Висновки до 2го розділу

Проаналізовано основні фінансово-економічні показники діяльності діяльності ТОВ «Міжнародний аеропорт Одеса» і виявлено, що в 2019-2020р. спостерігається посилення господарського потенціалу, на що вказує збільшення суми активів на 3,6%. Тобто у підприємства збільшується обсяг наявного у розпорядженні майна. Той факт, що активи зростають в умовах скорочення доходу від продажу товарів і послуг, вказує на необхідність пошуку резервів оптимізації поточної структури активів. Збільшується сума наявних джерел фінансування для залучення активів, що зумовлено

зростанням короткострокових (+14,9%) і довгострокових зобов'язань (+19,25%).

За результатами конкурентного аналізу і аналізу логістичної системи проведений SWOT – аналіз для ТОВ «Міжнародний аеропорт Одеса» і визначена оптимальна стратегія розвитку – впровадження нових технологій і розширення міжнародної співпраці.

Охарактеризовано наявні склади і складську техніку і визначено оптимальні напрямки використання кожного із наявних видів складської техніки.

РОЗДІЛ 3 ПРОПОЗИЦІЇ ЩОДО ВДОСКОНАЛЕННЯ ЛОГІСТИКИ В ТОВ «МІЖНАРОДНИЙ АЕРОПОРТ ОДЕСА»

3.1 Заходи з підготовки та навчання персоналу на перевезення небезпечних вантажів

Безпека та ефективність підприємства залежить від рівня підготовки персоналу. Ця ціль може бути досягнута шляхом реалізації кваліфікаційного підходу до програм підготовки та оцінки. Роботодавці зобов'язані забезпечити, щоб співробітники проходили підготовку для виконання будь-яких функцій, за які вони відповідають. Ці обов'язки визначаються тим, які конкретні функції виконує працівник, а не його посадою. Зосередження уваги на обов'язках, а не на назві посади або її опису, означає, що підготовка повинна гарантувати, що особа буде компетентно виконувати свою роботу.

У вантажних комплексах персонал може виконувати безліч функцій, таких як приймання вантажів та завантаження, розміщення небезпечних вантажів, складування, ПРР або обробка вантажів. Навчання, яке проходить такий персонал, має охоплювати всі його функції, щоб працівники могли їх компетентно виконувати.

Для співробітників, які не мають спеціального дозволу на перевезення небезпечних вантажів, персонал експлуатантів та суб'єктів авіаційної діяльності, які надають послуги з наземного обслуговування вантажів, та виконують приймання вантажу або пошти, персонал який надає послуги з наземного обслуговування вантажів, та відповідають за обробку, зберігання та завантаження вантажів мають проходити підвищення кваліфікації один раз на 24 місяці згідно з технічними інструкціями підприємства.

Фактори кваліфікації:

- Знання - теорія і практика. Розуміння предмета теоретично і практично.

- Навички – тренування і застосування на робочому місці. Все що було вивчено застосовується на практиці.
- Ставлення - обов'язки і відповідальність. Це ключовий диференціатор у межах кваліфікаційного підходу.
- Досвід- власна практика. Пов'язаний із застосуванням знань та навичок.

Роботодавці повинні визначити цілі та завдання кваліфікаційної підготовки на основі функцій, за які відповідає їх персонал. Цільова група може складатися з досвідчених і знову набраних співробітників, співробітників, що відрізняються за віком і т. д. Всі ці компоненти можуть вплинути на розробку програми підготовки. Роботодавці повинні також враховувати законодавчі та нормативні вимоги, що застосовуються до їхньої діяльності. Також роботодавці можуть залучати сторонніх постачальників освітніх послуг для надання допомоги, або для повного здійснення програми підготовки, або тільки для здійснення певних її елементів.

План підготовки полягає в описі:

- складу та структури програми;
- навчальних модулів, навчальні заходи та їх послідовності;
- формат навчання або тип навчання;
- навчального плану;
- етапів;
- розклади підготовки.

Для ТОВ «Міжнародний аеропорт Одеса» особливо актуальним є **підготовка персоналу ADR**, оскільки перевезення небезпечних вантажів займають все більшу частку в загальній структурі перевезень. Більше того, відкриття окремого відділу ADR є важливим стратегічним завданням компанії, тому слід забезпечити необхідний рівень кваліфікації відповідних працівників.

Вимоги до забезпечення безпеки при перевезенні небезпечних вантажів застосовуються з метою зведення до мінімуму розкрадань або неналежного застосування небезпечних вантажів, внаслідок чого може виникнути загроза здоров'ю і життю людей, майну або навколишньому середовищу.

Підготовка організацій і персоналу до перевезень небезпечних вантажів, здійснення таких перевезень, а також дії при виникненні аварійних ситуацій, завантаженими небезпечними вантажами, здебільшого залежать від інформаційного забезпечення ухвалення рішень, організації й виконання відповідних робіт. Обізнані працівники працюють ефективніше, оскільки вони розуміють специфіку роботи, скорочуючи час на вирішення проблем.

Проведення спеціального навчання в сфері перевезення небезпечних вантажів різними видами транспорту регламентується міжнародними угодами й національними нормативними документами.

Згідно закону України «Про перевезення небезпечних вантажів» небезпечний вантаж - речовини, матеріали, вироби, відходи виробничої та іншої діяльності, які внаслідок притаманних їм властивостей за наявності певних факторів можуть під час перевезення спричинити вибух, пожежу, пошкодження технічних засобів, пристроїв, споруд та інших об'єктів, заподіяти матеріальні збитки та шкоду довкіллю, а також призвести до загибелі, травмування, отруєння людей, тварин і які за міжнародними договорами або за результатами випробувань в установленому порядку залежно від ступеня їх впливу на довкілля або людину віднесено до одного з класів небезпечних речовин;

Уповноважена особа на підприємстві з питань безпеки перевезення небезпечних вантажів повинна навчитись таким навичкам:

1. Знати загальні положення, застосування, використання транспортних пакетів, порожній тари, спільного пакування. Загальні положення для класу 7, маркування та знаки безпеки, розміщення інформаційних табло і маркування на транспортних одиницях.

2. Вимоги до виготовлення та випробувань тари, загальні положення, коди для 15 позначення типів тари, маркування, вимоги до тари.

3. Скласти Договір перевезення (накладна; відповідальність за відомості, внесені в накладну; оголошення цінності вантажу; тара, упакування, маркування, навантаження, визначення маси вантажу; пломбування транспорту; приймання вантажу до перевезення; виконання адміністративних формальностей; перевірка вантажу; термін доставки вантажу; відповідальність перевізника; особи, за дію яких відповідають сторони договору перевезення; межу відповідальності перевізника.

4. Розробити комплекс організаційно-технічних заходів, що забезпечують безпеку проведення вантажних операцій або зберігання небезпечних вантажів.

5. Забезпечити здійснення вантажних операцій або складування небезпечних вантажів працівниками, які пройшли технічне навчання з безпеки праці при транспортуванні таких вантажів.

6. Розробити план аварійних дій і навчити персонал заходам ліквідації аварії та її наслідків.

7. Забезпечити зберігання небезпечних вантажів, охорону праці; пожежну безпеку; санітарно-епідеміологічну безпеку і охорону навколишнього природного середовища.

Серед авіаперевезень – перевезення ADR вантажів займають важливе місце, тому що вимагає більшої кількості витрат й значної підготовки для того, щоб зробити транспортування безпечним.

Перевезення небезпечних вантажів регламентується національними та міжнародними нормативними актами. У сфері авіа перевезення небезпечних вантажів основним джерелом всього законодавства є Рекомендації ООН щодо перевезення небезпечних вантажів. З ООН співпрацюють такі організації як: ICAO – Міжнародна організація цивільної авіації та IATA – Міжнародна асоціація повітряного транспорту.

Повітряні перевезення небезпечних вантажів на міжнародному рівні

регламентуються такими інструкціями і правилами:

1. Технічні інструкції з безпечного перевезення небезпечних вантажів повітрям. Документ ICAO 9284 AN/905;
2. Безпечне перевезення ADR вантажів повітрям. Додаток 18 до Чиказької конвенції щодо міжнародної цивільної авіації;
3. Інструкція щодо порядку дій в аварійній ситуації, що пов'язані із небезпечними вантажами на повітряних суднах. Документ ICAO 9481 AN/928;
4. IATA Dangerous Goods Regulations (DGR) – Правила перевезень небезпечних вантажів.

На національному рівні питаннями регулювання перевезень небезпечних вантажів займаються національні повноважні органи. Спеціальний дозвіл на перевезення небезпечних вантажів видається згідно з Курсами, розробленими відповідно до вимог Частини 1, Глави 4 Технічних інструкцій ICAO та підрозділу 1.5 Регламенту IATA DG, Категорії 7, 8 або 9.

Згідно із інформацією наданих на сайті ДАСУ в Україні є такі сертифіковані центри, що проводять навчання персоналу на тему перевезення небезпечних вантажів повітряним транспортом (табл..3.1).

Таблиця 3.1

Навчальні заклади для персоналу з небезпечних вантажів

№	Найменування організації	Адреса, за якою проводиться навчання	Напрями підготовки
1	ТОВ «Український авіаційний сервісний центр»	03680, Україна, м. Київ, просп. Космонавта Комарова, 1, корпус 8	Повітряні перевезення небезпечних вантажів (IATA категорія 1-10, 12, в тому числі Радіоактивні матеріали (клас 7) та персоналу призначених поштових операторів (категорії А, В, С);
2	ДП «МА «Бориспіль»	08300, Україна Київська обл., с. Гора, вул. Бориспіль-7, аеропорт	Обробка вантажу та пошти. Обробка визначених категорій вантажу та пошти. Правила перевезення небезпечних вантажів повітряним транспортом. Функціонал: персонал відповідальний за обробку на складі, роботу на завантажувально-розвантажувальних механізмах та завантаження, розвантаження відсіків літака;

Продовження табл. 3.1

3	ТОВ «СТИЛЬ АВІА ГРУП»	03058, Україна, м. Київ, проспект Любомира Гузара, 1, корпус 8	Обробка вантажу та пошти. Обробка визначених категорій вантажу. Правила перевезення небезпечних вантажів повітряним транспортом. Функція 7.2: Персонал, відповідальний за обробку та приймання генеральних вантажів
4	ТОВ «Авіайшн Бізнес Супорт»	02121, Україна, м.Київ,Харківське шосе, 201-203	Обробка визначених категорій вантажу: повітряні перевезення небезпечних вантажів (ІАТА категорія 8, 9, 10, 12, в тому числі Радіоактивні матеріали)
5	ТОВ «Інтеравіа»	02121, Україна, м. Київ, Харківське шосе, 175	Обробка визначених категорій вантажу (Правила перевезення небезпечних вантажів повітряним транспортом. Функція 7.3. Персонал, відповідальний за обробку та приймання відправлень небезпечних вантажів); Обробка визначених категорій вантажу (Правила повітряних перевезень небезпечних вантажів. Функція 7.4. Персонал, відповідальний за обробку вантажів на складах, завантаження та розвантаження засобів пакетування, а також завантаження та розвантаження вантажних відсіків ПС);
6	ТОВ «Мастер-Авіа»	03036, Україна, м. Київ, Повітрофлотський проспект, 79	Обробка визначених категорій вантажу: повітряні перевезення небезпечних вантажів (ІАТА категорія 7, 8, 9, 10 (крім членів льотного екіпажу), 12)
7	ПрАТ «Авіакомпанія «Міжнародні Авіалінії України»	02121, Україна, м. Київ, Харківське шосе, 201-203	Обробка визначених категорій вантажу: повітряні перевезення небезпечних вантажів (ІАТА категорія 6-8-9-10-11-12»);
8	ТОВ «ГЛОБАЛ АВІЕЙШН»	04073, Україна, м. Київ, проспект Степана Бандери, 8	Обробка визначених категорій вантажу: повітряні перевезення небезпечних вантажів (ІАТА категорія 7, 8, 9, 10 (крім членів льотного екіпажу), 12);
9	ТОВ «ГЛОБАЛ АВІЕЙШН ЮК»	01033, Україна, м. Київ, вул. Саксаганського буд. 32, кв. 8	Обробка визначених категорій вантажу: повітряні перевезення небезпечних вантажів (ІАТА категорія 6, 7, 8, 9, 10 (крім членів льотного екіпажу), 12);
10	ТОВ «АВІАЦІЙНИЙ ЦЕНТР «СКАЙ»	03061, Україна, м. Київ, пр. Відрадный, буд. 18Б	Обробка визначених категорій вантажу: повітряні перевезення небезпечних вантажів (ІАТА категорія 7, 8, 9, 10 (крім членів льотного екіпажу), 12).
11	ТОВ «Вертолітний тренувальний центр»	04080, Україна, м. Київ, вул. Кирилівська, 19/21	Обробка визначених категорій вантажу: повітряні перевезення небезпечних вантажів 9, 10 (крім членів льотного екіпажу) категорії;

Джерело: Складено автором за даними {31}

Витрати на навчання персоналу у сертифікованих центрах експлуатантів, суб'єктів, що надають послуги з продажу вантажних повітряних перевезень та суб'єктів авіаційної діяльності, що надають послуги з наземного обслуговування:

1. **Первинне навчання** для 1 особи на курсах перевезення НВ у сертифікованому центрі приблизно 15 000 грн.

2. **Повторне навчання** за 5 років для експлуатанта у сертифікаційному центрі становить – 10 800 грн. (ерепідготовку необхідно проходити 1 раз на 2 роки).

Некомпетентність персоналу в сфері роботи з небезпечними вантажами може призвести до затримок і додаткових витрат при відправленні. Однак ще важливішим є те, що це створює серйозні ризики для безпеки. Наприклад, процеси ідентифікації, класифікації, пакування, маркування, нанесення знаків і оформлення транспортної документації є ключовими для забезпечення безпечного перевезення небезпечних вантажів як автомобільним так і авіаційним транспортом. Вантажний комплекс залежить від того, наскільки кваліфіковано ці завдання виконуються працівниками, які готують і передають вантаж до перевезення. Тому важливо, щоб вони були обізнані про потенційні ризики та необхідні заходи щодо їх мінімізації. Якщо персонал не має належної підготовки, це може створити приховані загрози для перевезень.

Під час приймання небезпечних вантажів для транспорту відповідальна особа зобов'язана за допомогою контрольного списку перевірити правильність підготовки вантажу до перевезення. Некваліфікований працівник може безпідставно відхилити вантаж, який підготовлений належним чином, що спричинить затримки у транспортуванні та додаткові витрати для відправника та перевізника. У протилежному випадку, працівник без належної підготовки може прийняти вантаж, який не відповідає вимогам безпеки, створюючи потенційну загрозу для транспорту.

Вантажний комплекс що несе відповідальність за перевезення небезпечних вантажів може постраждати репутаційно у разі інцидентів. Навчання персону демонструє серйозний підхід до безпеки, що зміцнює довіру клієнтів і партнерів.

3.2 Підвищення ефективності транспортної логістики

Сучасні стандарти до логістики і транспортування вантажів вимагають від митних складів не лише зберігання, ПРР але й надання повного комплексу додаткових послуг. Однією з таких послуг є упаковка вантажу, яка відіграє ключову роль у забезпеченні цілісності товарів під час перевезення. Виходячи з цього відкриття відділу упаковки вантажу на митному складі є важливим кроком для підвищення конкурентоспроможності підприємства і вдосконалення обслуговування клієнтів.

На складі товар повинен знаходитися в упаковці, яка відповідає всім характеристикам товару. Упаковка товару на складі - це комплекс процедур, завдяки яким товар буде захищений від можливих пошкоджень або втрат не тільки при зберіганні на складі, але і при перевалці, укладанні і транспортуванні. Упаковка товару на складі оплачується за домовленістю обох сторін.

У складському господарстві упаковка товару повинна забезпечувати зручність, це її головне завдання.

- Окрім цього упаковка відіграє важливу роль у процесі логістики, наприклад:
- Захищає вантаж від пошкоджень під час транспортування та ПРР;
- Забезпечує відповідність стандартам перевезень, зокрема авіаційних, морських та автомобільних;
- Гарантує відповідність митним вимогам наприклад швидкопсувні або небезпечні вантажі;

- Сприяє економії місця в транспортних засобах завдяки оптимізації об'єму упаковки.

Відділ пакування вантажу на митному складі пропонуватиме широкий спектр послуг таких як:упаковка в плівку та картон, обрешетування (використання металевих каркасів для стійкості вантажів), маркування вантажів особливо для небезпечних, швидкопсувних, крихких або маркування для живих тварин та індивідуальні рішення, які розробляються індивідуально до потреб клієнта.

Надання послуг з упакування вантажів пропонується здійснювати на основі субпідряду, що дозволить залучити спеціалізовані компанії з досвідом такого роду робіт.

За результатами аналізу послуг компаній, представлених на українському ринку, обрано два потенційних підрядники з оптимальними тарифами та асортиментом послуг (табл. 3.2-3.3).

Компанія Talman Logistics виконує роботу по упаковці товару згідно з усіма вимогами. Їх послуга надається в найкоротші терміни без припинення роботи на складі завдяки власним ПО та техніці. Конкурента перевага цієї компанії в тому що,вони позиціонують упаковку ще й як носій інформації про товар так як наносять на неї найменування товару,штрих-код,QR код та інформацію про використання.

Таблиця 3.2

Таблиця тарифів Talman Logistics

Тип упаковки	Опис	Тариф,грн
Палетування	Фіксація вантажу на дерев'яних палетах	250-300 за палету
Картонна коробка	Захист для невеликих товарів	30-100 за коробку
Стрейч-плівка	Захист від вологи та пилу	5-7 за кв м.
Бульбашкова плівка	Для крихких товарів	10-18 за1 кв м.
Дерев'яний ящик	Захист для важких товарів	450-600 за ящик
Термозбіжна плівка	Захист для збереження температурного режиму	15-20 за кв м.
Друк штрих кодів	Вартість розраховується індивідуально залежно від кількості етикеток	Від 0,5 за штрих код

Джерело: складено автором за даними {32}

Таблиця 3.2

Основні послуги та тарифи на упаковку вантажів транспортної
компанії SAT

Послуги пакування	Од.виміру	Вартість послуги, грн з ПДВ
Стягування вантажу стретч-плівкою	Об'єм до 0,4 м3 (мінімальна фіксована ціна)	60
	Об'єм від 0,4 м3: фактичний об'єм X ціна (100 грн)	100
Укладання вантажу в гофрокартон рулонний, м.куб	Об'єм до 0,4 м3 (мінімальна фіксована ціна)	135
	Об'єм від 0,4 м3: фактичний об'єм X ціна (200 грн)	200
Палетування	Об'єм до 0,4 м3 (мінімальна фіксована ціна)	190
	Об'єм від 0,4 м3: фактичний об'єм X ціна (260 грн)	260
Укладання вантажу в обрешетування	Об'єм до 0,4 м3 (мінімальна фіксована ціна)	420
	Об'єм від 0,4 м3: фактичний об'єм X ціна (790 грн)	790
Укладання вантажу в обрешетування на піддоні	Об'єм до 0,4 м3 (мінімальна фіксована ціна)	480
	Об'єм від 0,4 м3: фактичний об'єм X ціна (560 грн)	560
Укладання листів на піддон	За 1 м2	330
Стягування вантажу п/п стрічкою	Об'єм до 0,4 м3 (мінімальна фіксована ціна)	24
	Об'єм від 0,4 м3: фактичний об'єм X ціна (790 грн)	45
Укладання вантажу в лист пінопласту	Лист пінопласту 100 x 50 см + стрейчування плівкою	60

Джерело: складено автором за даними {33}

Відділ пакування пропонується створити в кількості 3 працівників (керівник відділу, фахівець з проведення пакувальних робіт і фахівець з консультування та оформлення документів) та з використанням наявного приміщення ТОВ «Міжнародний аеропорт Одеса».

Основні функції та завдання відділу:

- Консультування щодо оформлення необхідних документів
- планування та контроль упаковки вантажів, визначення пакувальних матеріалів, перевірка якості упаковки
- дотримання стандартів безпеки і контроль за упаковкою вантажів
- координація роботи пакувальників
- погодження вимог з авіакомпаніями та перевізниками
- контроль за термінами пакування, усунення затримок
- управління позаштатними ситуаціями

Основні витрати на створення відділу наведені в табл. 3.4.

Таблиця 3.4

Витрати на створення відділу пакування

Стаття витрат	Тип витрат	Сума, грн..
Заробітна плата (керівник+2 менеджери)	Щомісячні	48 000
Офісна техніка (комп'ютери, багатофункціональний пристрій)	Разові	85 000
Кондиціонер	Разові	20 000
Інтернет та мережеве обладнання	Разові	10 000

Відкриття відділу пакування надасть клієнтам численні переваги:

- Економія часу так як їм не потрібно шукати окремих постачальників упаковки, все що їм треба це привести на митний склад де відповідальні особи зроблять все по стандартам пакування та маркірування.

- Зниження витрат так як використання якісних матеріалів та технологій дозволить мінімізувати збитки від пошкодження вантажів.
- Оптимізація ваги та об'єму упаковки дозволить заощадити на тарифі перевезення та ефективніше використовувати транспортні засоби.

Ці переваги мають стратегічне значення для підвищення конкурентоспроможності складу у порівнянні з конкурентами, виділятиме склад серед інших завдяки комплексному підходу до обслуговування клієнтів. Нові послуги приваблять компанії, які потребують спеціалізованих рішень для транспортування товарів та збільшать прибуток митному складу завдяки додатковим доходам від упаковки та пов'язаних з нею послуг

3.3 Оптимізація тарифів на надання послуг

Оптимізація тарифів на послуги вантажного терміналу ТОВ «Міжнародний аеропорт Одеса» – це багатогранний процес, який включає аналіз поточної ситуації, вивчення попиту, аналіз конкуренції та впровадження ефективних методів управління.

Оптимальний тариф має надзвичайно важливе значення для компанії, оскільки дає можливість досягти таких **переваг**:

1. *Залучення та утримання клієнтів*, адже збалансована вартість послуг допомагає підтримувати існуючих клієнтів та не допускати їх перехід до конкурентів.

2. *Економічна рентабельність*.

Тарифи повинні покривати поточні витрати термінала (перевалка, зберігання, обробка вантажів) і забезпечення.

Нераціонально високі тарифи можуть відштовхнути клієнтів, а занадто низькі — призвести до їх втрати.

3. *Конкурентні переваги*.

На ринку вантажних перевезень і логістичних послуг висока конкуренція. Оптимізація тарифів дозволяє утримувати стабільні ринкові

позиції. Термін «оптимальні тарифи» відповідає ситуації, коли ціна послуги наближається до цін конкурентів, але при цьому якість залишається високою.

4. Регулювання завантаження терміналу.

Гнучка тарифна політика дозволяє регулювати завантаження терміналу, стимулюючи попит у період низької активності або пікове збільшення доходів.

5. Довгостроковий розвиток, прозорість і довіра клієнтів.

Прозора тарифна структура викликає довіру у клієнтів, так як вони можуть прогнозувати свої витрати та ризики.

6. Максимізація доходу.

Збалансовані тарифи забезпечують вихід на баланс між обсягом наданих послуг і доходами.

В розділі 2 було проведено аналіз тарифних ставок на основні послуги ТОВ «Міжнародний аеропорт Одеса» та його основних конкурентів і виявлено, що рівень тарифів є значно вищим порівняно з послугами інших компаній, що негативно впливає на конкурентоспроможність компанії та рівень попиту на її послуги.

Тому, пропонується знизити тарифні ставки на послуги компанії з метою збільшення обсягів продажів (кількості наданих послуг).

Для визначення ступеня зацікавленості клієнтів в зниженні тарифів на послуги ТОВ «Міжнародний аеропорт Одеса» та оцінки їх готовності збільшення замовлень у випадку зменшення тарифних ставок було проведене опитування 25ти постійних клієнтів, наведених у табл.. 2.9.

Результати опитування наведені на рис. 3.1-3.2.

При проведенні опитування було використано метод інтерв'ю – особисте спілкування та телефонне інтерв'ю.

Період опитування: 15-30 листопада 2024р.

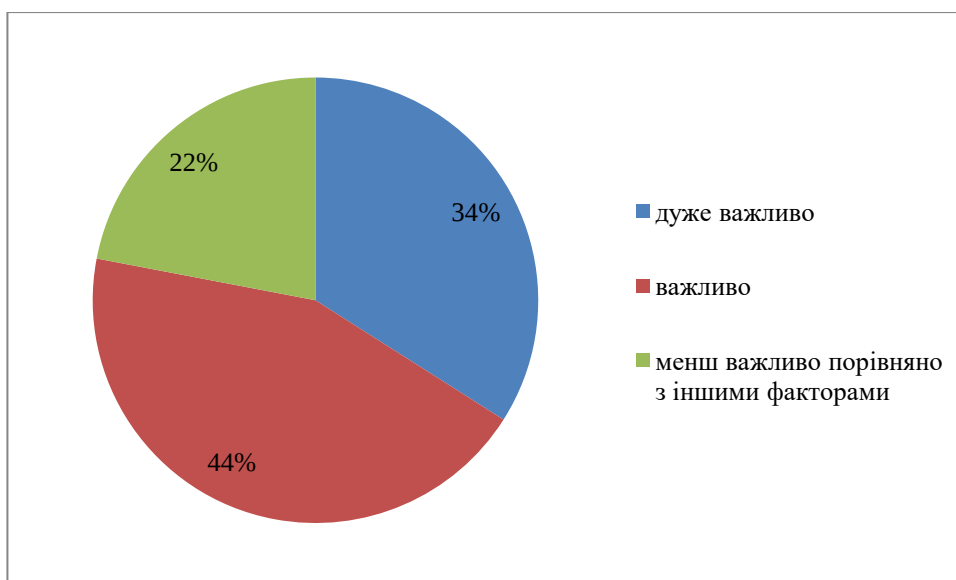


Рис. 3.1 Результати відповіді на питання «Наскільки важливий для Вас розмір тарифу на послуги при виборі транспортного оператора»

Джерело: розроблено автором

Як бачимо, переважна більшість опитаних (78%) вказали, що розмір тарифу для них є важливим при виборі оператора для перевезення своїх вантажів.



Рис. 3.2 Чи готові Ви збільшити обсяг користування послугами ТОВ «Міжнародний аеропорт Одеса» у випадку зменшення розміру тарифних ставок на послуги

Джерело: розроблено автором

Як бачимо, 16% респондентів однозначно зацікавлені в зменшенні розміру тарифів і готові збільшити обсяг замовлених послуг у випадку відповідних змін. Ще 32% готові розглянути варіант зменшення використання послуг інших інших операторів та використання послуг ТОВ «Міжнародний аеропорт Одеса». Таким чином, можна стверджувати про наявність зацікавлених споживачів і перспектив збільшення обсягу наданих послуг, що обумовлює доцільність оптимізації чинних тарифних ставок. Запропоновані тарифні ставки наведені в табл.3.1.

Таблиця 3.1

Запропоновані тарифні ставки на послуги ТОВ «Міжнародний
аеропорт Одеса»

Тарифна політика складу, USD	Собівартість послуги	Чинне значення		Запропоноване значення	
		Тариф	Надбавка, %	Тариф	Надбавка, %
Транспортно-експедційне забезпечення за кожен автомобіль (реєстрація автотранспорту, видача перепусток, постановка на огляд у зоні митного контролю)	32,8	49,21 у.о	48	37	12,8
Зважування автотранспорту на митній території	14,1	21,14 у.о	48	22	20
Зберігання автотранспорту	15,04	Авто понад 3,5тн з причепом 22,56 у.о за добу	48	21	7
Вивантаження або завантаження вантажу на митному складі	8	12 у.о/тн	48	13	25

Джерело: розроблено автором

В табл.3.1 наведені запропоновані тарифні ставки для ТОВ «Міжнародний аеропорт Одеса» на основі врахування даних про собівартість послуг та пропозицій компаній-конкурентів (табл.. 2.6).

Сьогодні компанія використовує витратну модель ціноутворення і однаковий розмір надбавки (48%), а для оптимізації тарифів пропонується перейти до ринкової моделі ціноутворення і змінити тарифи з врахування пропозицій компаній-конкурентів. В такому випадку, надбавка для кожної послуги буде різною. Слід звернути увагу, що в компанії ТОВ «Міжнародний аеропорт Одеса» висока собівартість послуг, що не дозволяє встановити тарифи на рівні середньо ринкових, але запропоновані тарифні ставки дозволяють збільшити конкурентоспроможність компанії.

В цілому, оптимізація тарифів дозволить збільшити конкурентоспроможність ТОВ «Міжнародний аеропорт Одеса» за рахунок:

1. Залучення нових клієнтів

Конкурентоспроможні тарифи дають можливість зробити послуги ТОВ «Міжнародний аеропорт Одеса» більш привабливим для вантажовласників і експедиторів. Якщо ціни будуть дотримуватися, це може стимулювати клієнтів переключатися з конкуруючих операторів.

2. Утримання наявних клієнтів

Зниження або перегляд тарифів, відповідних до ринкових умов дозволяють запобігати переходу поточних клієнтів до конкурентів.

3. Збільшення обсягів обробки вантажів .

Більш вигідні тарифи можуть збільшити загальний обсяг оброблюваних вантажів, що позитивно впливає на доходи.

4. Підвищення репутації

Конкурентні тарифи створюють імідж компанії як вигідного та лояльного партнерства. Це особливо важливо в умовах висококонкурентного ринку.

5. Підвищення ефективності

Оптимізація тарифів має проходити паралельно з оптимізацією внутрішніх процесів. Це дозволяє знизити собівартість операцій.

6. Збільшення ринкової частки та гнучкість в умовах динамічного та турбулентного зовнішнього середовища

Таким чином, оптимальні тарифи — це не просто інструмент ценоутворення, але і стратегічний фактор, що визначає успіх компанії. Вони зміцнюють позиції на ринку та забезпечують довготривалу перспективу.

Висновки до 3го розділу

У розділі 3 кваліфікаційної роботи були запропоновані рекомендації з вдосконалення логістичної системи ТОВ «Міжнародний аеропорт Одеса», визначена їх доцільність та шляхи впровадження.

Запропоновано створення відділу пакування вантажу на митному складі, який буде пропонуватиме такі послуги як:упаковка в плівку та картон, обрешетування (використання металевих каркасів для стійкості вантажів), маркування вантажів особливо для небезпечних, швидкопсувних, крихких або маркування для живих тварин та індивідуальні рішення, які розробляються індивідуально до потреб клієнта. Пораховано відповідні витрати.

Обґрунтовано необхідність оптимізації тарифів на послуги ТОВ «Міжнародний аеропорт Одеса» та запропоновано тарифні ставки, орієнтовані на потреби клієнтів та пропозицій компаній-конкурентів.

ВИСНОВОК

У рамках цього наукового проекту було здійснено всебічне дослідження ключових аспектів логістики, охоплюючи аналіз існуючих систем, розробку стратегій оптимізації та оцінку впливу впроваджених змін на загальну ефективність логістичних процесів. Результати дослідження свідчать про важливість комплексного підходу до управління логістикою, включаючи використання інноваційних технологій, розвиток стійких практик та вдосконалення взаємодії у ланцюгах поставок.

Перший розділ, присвячений аналізу існуючих логістичних систем, виявив ряд викликів, зокрема в областях управління запасами, ефективності транспортування та складського господарства. Виявлено, що значні можливості для покращення існують шляхом впровадження автоматизованих систем та використання передових аналітичних інструментів.

У другому розділі було проаналізовано логістичну систему компанії Їа її фінансовий стан.

У третьому розділі обґрунтовано напрямки вдосконалення логістичної системи компанії.

Загалом, виконання поставлених завдань демонструє високий ступінь успішності. Проект виявився практично значущим, надаючи важливі інсайти для підприємств, що прагнуть оптимізувати свої логістичні процеси. Висновки цього дослідження можуть бути використані для розробки більш ефективних логістичних стратегій.

Результати проведених досліджень надають значний внесок у розвиток теорії та практики логістики, вказуючи на шляхи інтеграції інноваційних технологій та методів у повсякденні логістичні операції, а також на важливість створення гнучких та адаптивних логістичних систем для забезпечення сталого розвитку бізнесу. Особливу увагу було приділено ролі

стратегічного планування та прогнозування у логістиці, які є вирішальними для адаптації до майбутніх змін у ринкових умовах та попиті.

Розгляд стратегічного планування у логістиці демонструє, що ефективне управління логістичними ланцюгами вимагає не тільки реактивного, але й прогностичного підходу. Акцент на ранньому виявленні тенденцій та потенційних змін дозволяє компаніям оперативно адаптувати свої логістичні стратегії, що сприяє підвищенню загальної гнучкості та конкурентоспроможності. Також проект зосереджується на важливості розробки інтегрованих логістичних рішень. Інтеграція різних елементів логістичного ланцюга, включаючи транспортування, складування, управління запасами та обслуговування клієнтів, є ключем до створення більш ефективних та вартісно-оптимізованих систем. Додатковий акцент у проекті було зроблено на ролі корпоративної культури та внутрішньої комунікації у логістичних процесах. Ефективна комунікація та сильна корпоративна культура, зорієнтована на постійне поліпшення та інновації, виявились важливими чинниками успіху у впровадженні логістичних змін.

Результати цього дослідження вносять значний вклад у практику та теорію управління логістикою. Вони надають корисні інсайти для розробки ефективних стратегій логістичного управління, забезпечуючи одночасно зниження витрат, підвищення якості обслуговування та адаптацію до швидко змінюваних ринкових умов. Таким чином, дослідження підкреслює важливість комплексного підходу у логістиці, включаючи технологічні інновації, стратегічне планування, інтеграцію процесів, а також розвиток організаційної культури.

Цей підхід дозволяє не лише оптимізувати окремі аспекти логістичної діяльності, але й забезпечує синергію між різними функціями та відділами компанії, що призводить до загального поліпшення ефективності та продуктивності.

Розвиток технологій, особливо в області автоматизації, інформаційних систем та аналітики даних, відкриває нові можливості для підвищення

точності та швидкості логістичних операцій, а також для більш ефективного вирішення складних завдань управління ланцюгами поставок.

Стратегічне планування і інтеграція процесів забезпечують гармонійну взаємодію різних логістичних функцій, сприяючи зниженню витрат, підвищенню якості обслуговування та забезпеченню більш ефективного виконання замовлень.

Також не можна недооцінювати значення розвитку корпоративної культури, орієнтованої на постійне вдосконалення, інновації та ефективну взаємодію всередині компанії. Така культура підтримує залучення та мотивацію співробітників, сприяє розвитку навичок та компетенцій, що є критично важливими для успішного управління логістикою.

Успішне управління логістикою в сучасному бізнес-середовищі вимагає не тільки застосування передових технологій та методів, але й стратегічного бачення, ефективної інтеграції процесів та побудови культури неперервного вдосконалення. Цілісний підхід до управління логістикою дозволяє компаніям ефективно адаптуватися до змінюваних умов ринку, підвищувати ефективність та забезпечувати стійке зростання.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Соловійова О. О., Висоцька І. І., Герасименко І. М.. ЗАГАЛЬНИЙ КУРС ТРАНСПОРТУ. Київ. 2019
2. Кальченко А. Г. Логістика: Підручник. — К.: КНЕУ, 2003. — 284 с
3. Голюк В. Я, стаття СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ АВІАТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ «Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського», м. Київ.
4. Логістичні концепції розвитку аеропортів: монографія/ за наук. ред. М.Ю. Григорак та Л.В. Савченко. — К.: Логос , 2017. — 384 с. монографія
5. Гапчак Т. Г. ФУНДАМЕНТАЛЬНІ КОНЦЕПЦІЇ ЛОГІСТИКИ. Вінницький національний аграрний університет УДК: 656.13.07
6. Харазішвілі Ю.М., Бугайко Д.О., Ляшенко В.І. Сталий розвиток авіаційного транспорту України: стратегічні сценарії та інституційний супровід: монографія / за ред. Ю.М. Харазішвілі; НАН України, Ін-т економіки пром-сті. Київ, 2022. 276 с.
7. Запотоцький С., Паренюк В. (2016). Транспортна логістика: основні виклики для України. *Вісник Київського національного університету, Географія*, 2 (65), С. 42-47.
8. Чимош К. С. Генезис поняття "транспортна логістика". *Агросвіт*. 2020. № 17-18. С. 119–122. DOI: 10.32702/2306-6792.2020.17-18.119
9. Маловичко А.С. Інтеграція України До Транспортно-Логістичної Системи Європейського Союзу. *Економіка та управління національним господарством*. 2016. № 12. С. 55–57. URL: <https://inlnk.ru/voRzBE> (дата звернення: 19.02.2023).
10. Тридід О.М. Логістика: навч. посіб. Київ : Знання, 2008. 566 с.
11. Чепель Н.В. Моніторинг та логістика виробничих процесів галузі : курс лекцій. Київ НУХТ, 2014. 37 с. URL: <https://inlnk.ru/RjNVBO>

12. Заборська Н.К. Основи логістики: навч. посіб. Одеса: ОНАЗ ім. О.С. Попова, 2011. 216 с.
13. Ягнич К.і. Облікове забезпечення транспортної логістики: організаційні засади. 2019. № 1. URL: <https://inlnk.ru/jENz3e>
14. Новікова І. Основні тренди логістичного ринку в Україні. URL: <https://inlnk.ru/YAPpZM> (дата звернення: 19.02.2023).
15. Жарська І.О. Логістика: навч. посіб. Одеса: ОНЕУ, 2019. 209 с.
16. Бабій М.В. Аналіз проблематики при взаємодії видів транспорту. Матеріали IX Міжнародної науково-технічної конференції молодих учених та студентів. 2020. С. 153. URL: <https://inlnk.ru/AKP3aP> (дата звернення: 19.02.2023).
17. Транспортна логістика. URL: <https://inlnk.ru/poXzPy> (дата звернення: 21.02.2023).
18. Стоколяс В. С. Ефективність транспортної логістики як складової логістичної системи. Ефективна економіка. URL: <https://inlnk.ru/kXJzIY>
19. Чупайленко О.А. Логістика функціонування мультимодальних перевезень. *Вісник Національного транспортного університету. Серія «Технічні науки». Науковий журнал*. К.: НТУ, 2022. №3 (53). С. 409-426.
20. Бутько Т. В. Розробка автоматизованої технології планування інтермодальних перевезень на основі векторної оптимізації. *Збірник наукових праць Українського державного університету залізничного транспорту*. 2019. №188. С. 71-85.
21. Панченко С.В., Каграманян А.О., Блиндюк В.С. та ін. Вантажні перевезення. Управління вантажною і комерційною роботою. 2-ге вид. Харків : УкрДУЗТ, 2016. 462 с. URL: <https://inlnk.ru/agAxOJ>
22. Лебединська О., Волченко А. Підвищення ефективності транспортно-логістичних процесів у підприємствах АПК. *Галицький економічний вісник*. 2019. Т. 6, № 61. С. 96–103. URL: <https://inlnk.ru/57egdJ> (дата звернення: 10.03.2023).

- 23.Денисенко Т. М. Пакувальні матеріали і тара. URL: <https://inlnk.ru/BpdMKO>
24. Жалдак Г. П, Дем'ян А. Л. Шляхи удосконалення логістичної діяльності підприємства. І *Міжнародна науково-практична конференція «Бізнес, інновації, менеджмент: проблеми та перспективи»*. 2020. С. 208–209. URL: <http://confmanagement.kpi.ua/proc/article/view/201230>.
25. Аутсорсинг: визначення, потенційні проблеми і використання на практиці. URL: <https://nixj.ua/autsorsing-opredelenie-potencionnyye-problemy-i-ispolyzovanie-na-praktike>.
26. Загальні функції логістичного менеджменту. URL: <http://surl.li/hegbu>.
27. Види складських приміщень та їх відмінність. URL: <https://ukrsklad.com.ua/stati/vidi-skladskix-primishhen/>.
28. Ільченко Н.Б. Логістичні стратегії в торгівлі : монографія. Київ : Київ. нац. торгово-екон. ун-т, 2016. 432 с. URL: <http://surl.li/mzsa>.
29. Стратегічне управління підприємством. Тернопіль : Тернопільський Нац. Екон. Ун-т, 2013. 134 с. URL: http://dspace.wunu.edu.ua/retrieve/18942/03_.
30. Іванілов О.С, Криворучко О.М, Третяк В.П. Стратегічне управління. Харків : ХАРКІВ. НАЦ. АВТОМОБ.-ДОРОЖ. УН-Т, 2016. 252 с. RL: <http://surl.li/hegww>.
- 31.ДАСУ URL: <https://avia.gov.ua/npd/navchalni-zakladi-dlya-personalu-z-nazemnogo-obslugovuvannya/>
- 32.<https://talman.com.ua/>
- 33.<https://www.sat.ua/>
34. Фінансова та внутрішня звітність підприємства

Додаток А

Звітність ТОВ «Міжнародний аеропорт Одеса»

Назва рядка	2019р/тис грн	2020р/тис грн	2021р/тис грн	2022р/тис грн	2023р/тис грн	2024р/тис грн
1.Необоротні активи						
Нематеріальні активи	548,00	286,00	76,00	35,00	3,00	-
первісна вартість	995,00	995,00	963,00	963,00	963,00	963,00
накопичена амортизація	447,00	709,00	887,00	928,00	960,00	963,00
Незавершені капітальні інвестиції	395 064,00	351 579,00	162 984,00	163 786,00	163 786,00	163 786,00
Основні засоби	1 603 126,00	1 447 608,00	1 622 899,00	1 576 900,00	1 387 304,00	1 316 277,00
первісна вартість	1 838 958,00	1 786 687,00	2 119 363,00	2 267 439,00	2 234 775,00	2 234 775,00
знос	235 832,00	339 079,00	496 464,00	690 539,00	847 471,00	918 498,00
Інвестиційна нерухомість	-	183 578,00	208 202,00	-	-	-
первісна вартість	-	228 700,00	264 638,00	-	-	-
знос	-	45 122,00	56 436,00	-	-	-
Відстрочені податкові активи	6 986,00	29 706,00	36 746,00	132 571,00	180 952,00	180 952,00
Інші необоротні активи	448,00	536,00	558,00	558,00	558,00	558,00
Усього за розділом І	2 006 172,00	2 013 293,00	2 031 465,00	1 873 850,00	1 732 603,00	1 661 573,00
2.Оборотні активи						
Запаси	2 013,00	2 453,00	8 692,00	6 370,00	6 371,00	6 371,00
Виробничі запаси	1 825,00	2 395,00	8 692,00	6 370,00	6 371,00	6 371,00
Товари	188,00	58,00	-	-	-	-
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	41 639,00	77 825,00	163 743,00	27 176,00	3 784,00	2 125,00
Дебіторська заборгованість за розрахунками: за виданими авансами	10 962,00	7 391,00	14 384,00	21 392,00	21 895,00	21 477,00
з бюджетом	13 649,00	39 122,00	26 313,00	12 437,00	16 409,00	16 237,00
у тому числі з податку на прибуток	-	3,00	138,00	138,00	138,00	138,00
Інша поточна дебіторська заборгованість	160,00	56,00	49,00	55,00	55,00	123,00

Гроші та їх еквіваленти	694,00	5 084,00	5 231,00	387,00	309,00	1 361,00
Рахунки в банках	691,00	5 070,00	5 213,00	382,00	306,00	1 358,00
Інші оборотні активи	9 273,00	9 599,00	14 558,00	21 680,00	17 599,00	17 723,00
Усього за розділом II	78 390,00	141 529,00	232 970,00	89 497,00	66 422,00	65 417,00
3. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття	789,00	5 532,00	392,00	392,00	392,00	392,00
Баланс	2 085 351,00	2 160 354,00	2 264 827,00	1 963 739,00	1 799 417,00	1 727 382,00
Пасив						
I. Власний капітал Зареєстрований (пайовий) капітал	473 402,00	473 402,00	473 402,00	473 402,00	473 402,00	473 402,00
Резервний капітал	2 624,00	16 325,00	16 325,00	16 325,00	16 325,00	16 325,00
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	486 377,00	372 989,00	326 362,00	- 153 080,00	- 417 888,00	- 610 100,00
Усього за розділом 1	962 403,00	862 716,00	816 206,00	336 647,00	71 839,00	- 120 373,00
Довгострокові кредити банків			658 051,00	674 839,00	485 569,00	518 232,00
Інші довгострокові зобов'язання	169 900,00	202 610,00	293 925,00	248 921,00	216 266,00	216 266,00
Усього за розділом 2	169 900,00	202 610,00	951 986,00	923 770,00	701 835,00	734 498,00
3. Поточні зобов'язання і забезпечення Короткострокові кредити банків	528 009,00	679 595,00	-	-	-	-

Поточна кредиторська заборгованість за: довгостроковими зобов'язаннями	10 027,00	12 693,00	243 001,00	210 160,00	433 566,00	459 118,00
товари, роботи, послуги	55 257,00	196 290,00	131 895,00	114 844,00	127 396,00	132 542,00
розрахунками з бюджетом	3 241,00	2 331,00	2 249,00	10 699,00	15 150,00	17 377,00
у тому числі з податку на прибуток	2 217,00	-	-			
розрахунками зі страхування	761,00	975,00	810,00	389,00	260,00	220,00
розрахунками з оплати праці	3 260,00	2 678,00	3 645,00	1 401,00	1 498,00	1 848,00
за одержаними авансами	45 799,00	45 819,00	83 572,00	79 951,00	81 551,00	81 730,00
за розрахунками з учасниками	69 449,00	69 449,00	-	-	-	
Поточні забезпечення	157 287,00	5 696,00	12 756,00	8 448,00	9 580,00	9 580,00
Інші поточні зобов'язання	79 958,00	79 502,00	18 702,00	277 430,00	356 742,00	410 842,00
Усього за розділом 3	953 048,00	1 095 028,00	496 635,00	703 322,00	1 025 743,00	1 113 257,00
Баланс	2 085 351,00	2 160 354,00	2 264 827,00	1 963 739,00	1 799 417,00	1 727 382,00

Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід)						
Назва рядка	2019р/тис грн	2020р/тис грн	2021р/тис грн	2022р/тис грн	2023р/тис грн	2024р/тис грн
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	161 175,00	401 309,00	70 374,00	349 795,00	70 374,00	2 297,00
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	308 119,00	320 347,00	231 688,00	461 715,00	231 688,00	85 458,00
Валовий: прибуток	-	80 962,00				
збиток	146 944,00	-	161 314,00	111 920,00	161 688,00	83 161,00
Інші операційні доходи	160 534,00	119 503,00	45 729,00	256 751,00	45 729,00	7 425,00
Адміністративні витрати	20 651,00	41 129,00	10 761,00	34 274,00	10 761,00	5 072,00
Витрати на збут	1 455,00	4 213,00	313,00	5 058,00	313,00	1,00
Інші операційні витрати	178 207,00	20 282,00	160 286,00	87 754,00	160 286,00	28 889,00
Фінансовий результат від операційної діяльності: прибуток	-	134 841,00	-	17 745,00	-	-
збиток	186 723,00	-	286 945,00		286 945,00	109 698,00
Інші фінансові доходи	9 295,00	-	5 106,00	6 217,00	5 106,00	
Інші доходи	132 200,00	258 552,00	52 677,00	13,00	52 677,00	16 723,00
Фінансові витрати	74 109,00	58 631,00	68 577,00	71 000,00	68 577,00	36 218,00
Інші витрати	3 070,00	181 072,00	277 528,00	5 692,00	277 528,00	16 723,00
Фінансовий результат до оподаткування: прибуток	-	153 690,00	-	-	-	-
збиток	122 407,00	-	575 267,00	52 717,00	575 267,00	146 916,00
Витрати (дохід) з податку на прибуток	22 720,00	- 28 165,00	95 825,00	7 041,00	95 825,00	-
Чистий фінансовий результат: прибуток	-	125 525,00	-	-	-	-
збиток	99 687,00	-	479 442,00	45 676,00	479 442,00	146 916,00

Організаційна структура

