

УДК 656.7.073:656.7:061.5(045)

ОРГАНІЗАЦІЙНО-ТЕХНОЛОГІЧНІ УМОВИ ФУНКЦІОНУВАННЯ ЕКСПРЕС-АВІАПЕРЕВІЗНИКА

Марінцева К.В.

ORGANIZATIONAL AND TECHNOLOGICAL CONDITIONS OF EXPRESS CARRIER FUNCTIONING

Marintseva K.

Сучасна практика організації експрес-перевезення в Україні включає в себе в основному лише відкриття представництв світових лідерів цього бізнесу. З метою визначення можливості створення повноцінної експрес-авіаперевізника як підсистеми в логістичній системі України виконано аналіз функціонування авіакомпанії FedEx Express, вибраної в якості прототипу. Охарактеризовано найістотніші зв'язки і властивості даної авіакомпанії. Визначені структура парку ПС, можливі обсяги відправок, закономірності циклічності бізнесу, технологічні напрямки розвитку.

Ключові слова: експрес-перевезення, авіакомпанія, система, прототип, аналог.

Постановка проблеми. Серед основних факторів динамічного розвитку світової торгівлі можна виділити два: час доставки та інформованість учасників логістичного ланцюга про стан вантажу (товару) в режимі реального часу. Технічні можливості, активний розвиток роздрібною торгівлі через Інтернет [1], розвиток медицини потребують оперативного рішення питань доставки товару, продукції, матеріалів та сировини для торгових мереж і виробництва. Місце країни в глобальному переміщенні товарів багато в чому залежить від того, як організована доставка. Причому дослідження показують, що актуальною є концепція доставки від «дверей до дверей» з точним часом (більш за все мінімальним) та інформованістю про стан відправки [1]. Така концепція доставки вантажів реалізується експрес-перевізниками. За даними [2], темпи росту експрес-перевезень в Європі коливаються від 2 до 4%, в Росії – від 30 до 40 %. За висновками робіт [2-4], ринок експрес-перевезень в Україні, який включає в себе доставку кореспонденції і вантажів до 68 кг, перебуває на стадії розвитку. До 2008 року відзначався ріст перевезень на рівні 20-25% на рік. Однак наприкінці 2008 року спад ринку склав 30% для імпорту та 25% - для експорту [3]. Причому організація експрес-перевезення на українському ринку включає в себе в основному лише відкриття представництв світових лідерів

цього бізнесу, наприклад, американських компаній UPS (United Parsel Service) і FedEx, німецької DHL, нідерландської TNT Express, Агамех і Forintos, французької DPD. Дані представництва використовують інформаційні системи, технології прийомки, оформлення та, в деяких випадках, обробки вантажу даних світових компаній. Якщо це авіаційні експрес-перевезення, то виконуються вони не спеціалізованими експрес-авіаперевізниками, а регулярними та чартерними авіакомпаніями, які зареєстровані, чи мають дозвіл на експлуатацію авіаліній в Україні. Тобто до функцій представництв входить лише формування бази клієнтів в Україні для закордонних експрес-перевізників, робота з мітними органами по оформленню експерту та імпорту, доставка вантажу чи пошти власним автомобільним транспортом, якщо такий є, «до дверей» клієнта.

Багато експертів припускають, що в Україні попит на послуги експрес-доставки буде формуватися не стільки за рахунок виробників, скільки за рахунок фізичних осіб, зновтаки, за рахунок розвитку дистанційної та Інтернет-торгівлі. Але зараз послугами міжнародних кур'єрів користуються не більше 10% населення країни [3]. Серед причин повільного розвитку даного виду послуг називають високу вартість, незначну кількість населення країни, зайнятої в активному міжнародному бізнесі, жорстке державне регулювання експортно-імпортних операцій.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. З точки зору системного підходу, організація експрес-перевезення вантажів передбачає створення системи (підприємства), яка здійснює сукупність операцій, пов'язаних з прискореним переміщенням вантажу та пошти в просторі від моменту отримання замовлення до моменту його одержання вантажоодержувачем. Процеси експрес-перевезень на різних видах транспорту було досліджено в багатьох роботах. В якості прикладу наведемо роботи О.О. Лашкевича і

О.С. Ковальова [5,6]. В роботі О.О. Лашкевича дана змістовна класифікація математичного апарату для прийняття рішень в ланцюгах поставок експрес-вантажів, зроблено висновок про можливість використання добре вивчених моделей формування складської мережі та транспортного завдання. В роботі [6] дано прикладну програму, що дозволяє розробляти оперативні плани завезення/вивезення вантажів на термінали аеропортів для різних вихідних даних по завантаженню та видах сервісу для клієнтів. Тобто на сьогодні в Україні є наукове підґрунтя, готові технічні, технологічні рішення для створення компанії, яка б комплексно виконувала всі етапи експрес-перевезення. Але проблема створення ефективного авіаційного експрес-перевізника в Україні є ще недостатньо дослідженою науковцями. Причинами цього можуть бути, по-перше, початковий стан розвитку авіаційних експрес-перевезень на українському ринку, а по-друге, відсутність статистичної та експериментальної бази для проведення наукових досліджень.

Мета. Метою роботи є визначення організаційно-технологічних закономірностей функціонування авіаційних експрес-перевезень за умови економічного розвитку, відсутності бюрократичних перешкод для експорту та імпорту вантажу, наявності значних фінансових ресурсів для формування та підтримки відповідного парку повітряних суден (ПС).

Підходи до розв'язку поставленого завдання. Для проектування нової підсистеми транспортної системи (створення експрес-авіаперевізника в умовах функціонування транспортної системи України) можна застосувати загальноприйняті наукові методи: метод прототипу (копіювання) та статистичний. Під методом прототипу будемо розуміти створення нової підсистеми шляхом наслідування готовому об'єкту, який приймається за зразок (прототип). Прототип – це головне джерело інформації для підсистеми, що проектується. Застосовуючи даний метод, необхідно розуміти, що вимоги «новизни» та «оптимальності» створення нової підсистеми в даному випадку не розглядаються.

Статистичний метод є доповненням до методу прототипу і передбачає визначення умов функціонування нової підсистеми на базі обробки статистичних даних аналогів – об'єктів аналогічних об'єкта, що проектується. В результаті застосування статистичного методу можна отримати регресійні залежності середнього значення величин, що досліджуються, від інших величин, які отримуються за статистичними даними аналогів.

В якості прототипу (аналогу) в даній роботі розглянемо одну з найбільших вантажних авіакомпаній FedEx Express.

Тенденції розвитку авіакомпанії FedEx Express. Система авіаційних вантажоперевезень США до 1977 року була негнучкою і складною

через бюрократію, і не в змозі здійснювати досить швидкі поставки. Організація вантажних авіаперевезень передбачала співробітництво між авіакомпаніями для доставки вантажу з пункту А в пункт Б, крім того, авіакомпанії значною мірою залежали від експедиторських компаній, які виконували консалідацію вантажу і доставку «до дверей». Закон США про авіаперевезення 1977 року (Public Law 95-163) зняв обмеження на маршрути, які експлуатують вантажні авіакомпанії. Це дозволило авіакомпанії Federal Express (так авіакомпанія FedEx Express називалася до 1994 року) придбати свої перші великі літаки - сім Boeing 727-100.

На сьогодні FedEx Express надає послуги з експрес-доставки пошти та вантажу на адреси більш ніж 220 країн і регіонів світу. Також компанія надає кур'єрські та інші послуги логістики по всьому світу, використовуючи свої глобальні повітряну і наземну мережі для здійснення швидкісних доставок, зазвичай гарантовано вкладаючись у 1-2 робочих дні.

Підприємство експрес-доставки вантажів FedEx включає в себе такі сегменти бізнесу [7]:

1. FedEx Express: FedEx Express (експрес-перевезення); FedEx Trade Networks (експедиторські та митно-брокерські послуги щодо повітряних і морських вантажних перевезень); FedEx SupplyChain System (логістичні послуги);

2. FedEx Ground: FedEx Ground (експрес-доставки наземним видом транспорту); FedEx SmartPost (консолізатор дрібних посилок);

3. FedEx Freight: FedEx Freight (вантажні перевезення малими партіями); FedEx Custom Critical (термінові перевезення);

4. FedEx Services: FedEx Services (продажі, маркетинг, інформаційні технології, зв'язок і офісні функції); FedEx TechConnect (обслуговування замовників, технічна підтримка, формування рахунків); FedEx Office (документація і бізнес-послуги, прийом пакетів).

Для організації мережі маршрутів експрес-перевезень в США FedEx Express має регіональні хаби в міжнародних аеропортах Індіанapolis, Далласу, Окленду, Ньюарку, Анкоріджу, Майамі. Закордонні регіональні хаби даної авіакомпанії знаходяться в Парижі (Charles de Gaulle Airport), Гуанчжоу (Guangzhou Baiyun International Airport) і Торонто (Toronto Pearson International Airport).

Парк ПС FedEx Express має неоднорідну структуру (табл.1). Авіакомпанія експлуатує різні типи ПС із діапазоном вантажопідйомності від 2 т (Cessna 208 F) до 107 т (Boeing 777 F). На кінець 2011 року FedEx Express експлуатувала 661 ПС.

FedEx Express використовує операційну оренду для фінансування деяких з ПС і устаткування. Такі фінансові операції, як правило, передбачають перехід ризику втрачати залишкову вартість майна наприкінці строку оренди з орендодавцем. Як зазначено в [7], FedEx має близько \$14 млрд (без дисконтування) майбутніх

зобов'язань за договорами операційної оренди. Середньозважений термін оренди за всіма договорами операційної оренди в 2012 році – близько шести років. Майбутні зобов'язання за договорами операційної оренди не відображаються як зобов'язання в балансі згідно з чинними у США правилами бухгалтерського обліку. Аналіз інтенсивності використання парку ПС авіакомпанії, зроблений за даними ІКАО [8], показує, що такі типи ПС, як Boeing 777 F та MD11 F, мають максимальні години експлуатації – 13,0 і 8,2 годин на день відповідно. Найбільший сумарний наліт ПС, який складає 187179 годин у 2011 році, припадає на ПС типу MD 11F (їх у складі парку налічується 64). Найбільша кількість відправок – 87365 – здійснена літаками типу Cessna 208 F. Але більш точну картину щодо інтенсивності використання парку ПС дає аналіз експлуатації одиниці літака (рис.1). Найбільший наліт за годинами та за пройденою відстанню в даному разі припадає на літак типу B777F, який має найбільшу максимальну дальність польоту – 9065 км.

Таблиця 1
Парк повітряних суден FedEx Express у 2011 році

Тип	На кінець року	Середня вантажопідйомність (т)
AIRBUS A300 F4600	71	48
AIRBUS A310	53	37
BEECH 18		6
BOEING 727 100		26
BOEING 727 200	68	26
BOEING 757 200	67	29
BOEING 777 F	17	107
CESSNA 208 F	246	2
MCDONNELL DOUGLAS DC10 10	58	63
MCDONNELL DOUGLAS DC10 30F	17	77
MCDONNELL DOUGLAS MD11 F	64	88

Наведемо в якості прикладу організації маршрутної мережі аналіз інтенсивності експлуатації деяких авіаліній FedEx, а саме: Мемфіс – Париж (7319 км), Індіанополіс – Торонто (706 км), Індіанополіс – Париж (6727 км), Нью-Йорк – Париж (5834 км).

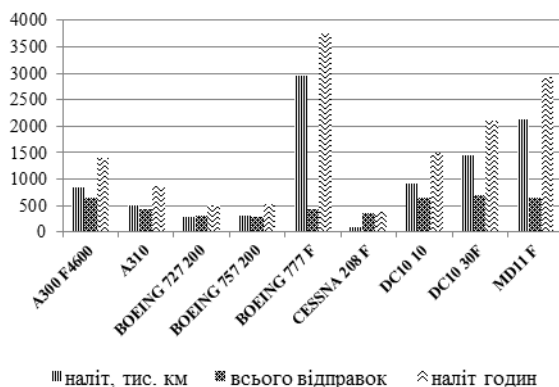


Рис.1. Інтенсивність використання парку ПС FedEx Express (середні показники на один літак)

Дані за 2000-2011 рр. за напрямом Мемфіс – Париж свідчать про успішне формування практично рівномірного завантаження на даному напрямку, при цьому коефіцієнт завантаження складає від 0,5 до 0,78 %. Лівову частку експрес-перевезень складають вантажі (рис.2). Експрес-перевезення з Парижа до Мемфіса є більшими за обсягами в середньому на 20% протягом всього ретроспективного періоду.



Рис. 2. Динаміка експрес-перевезень FedEx з Мемфіса до Парижа

Загальна кількість виконаних рейсів на вказаних вище напрямках коливалася в межах 200 рейсів на рік. ПС типу A310, DC10 10, DC10 30, MD11 експлуатувалися на напрямку Індіанополіс – Торонто. Для виконання далекомагістральних рейсів використовувалися B777 F та MD11. Починаючи з 2009 року зафіксована від'ємна динаміка перевезень на всіх напрямках експрес-перевезень FedEx, що вивчалися. Однією з основних причин є фінансово-економічна криза, яка почалася в 2008 році в США та Європі. Термінове перевезення вантажів безпосередньо пов'язано з придбанням і виробництвом продукції – основними макроекономічними індикаторами. Коли окремі особи і компанії, купляють і виробляють менше товарів, обсяги перевезень різко скорочуються. Але авіакомпанія експрес-перевезень має відносно велику частку фіксованих витрат у загальній структурі витрат, тому швидко реагувати на зміну обсягів попиту не може.

Бізнес FedEx має циклічний характер, сезонні коливання впливають на обсяги, доходи і прибуток. Історично у США обсяги експрес-перевезень збільшуються наприкінці листопада і в грудні. У міжнародних експрес-перевезеннях, зокрема, США - Азія, піки припадають на жовтень і листопад. На рівень вантажних обсягів, операційних витрат і прибутку також може негативно позначитися погана погода, наприклад, суворозима.

Аналіз загальних статистичних даних обсягів FedEx Express дає уявлення про середній рівень завантаження виробничих потужностей авіакомпанії. У 2012 році, при тому що обсяги перевезень пакетів і конвертів знизилися на 3 і 7 % відповідно, середня кількість експрес-

відправок на внутрішніх авіалініях складала 2577 місць на день, чи 3396 кг.

Статистичні дані щодо фінансових результатів діяльності FedEx Express [9] свідчать про те, що динаміка фінансових показників є позитивною (крім 2009 року), а питомий прибуток у 2011 році даної авіакомпанії є вищим ніж середнє значення по авіакомпаніям США приблизно на 40% (рис.3). Тобто, адекватний фінансовий та виробничий менеджмент може сприяти розвитку даного виду бізнесу навіть в умовах світової економічної кризи.

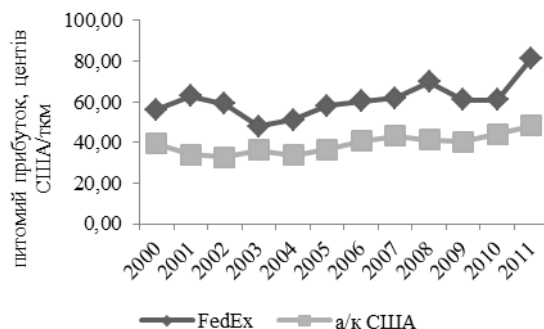


Рис. 3. Порівняння питомого прибутку FedEx Express із середнім значенням даного показника авіакомпаній США (складено за даними ІКАО [9])

Основна частка витрат по персоналу авіакомпанії приходить на оплату праці пілотів та персоналу з технічного обслуговування, що є, звичайно, обґрунтовано. Цікавим є політика FedEx Express заощадження на персоналі з продажу. Підтвердженням даної політики є висловлювання представника FedEx в Україні (компанія-контрагент Elin Ltd) про те, що інвестицій з боку FedEx немає, і представництво розвивається виключно за свій рахунок [3].

FedEx Express є капіталомістким підприємством. Компанія робить значні інвестиції в ПС, транспортні засоби, технології упаковки, обробки вантажів, устаткування для сортування, копіювальне обладнання та інші активи, щоб підтримати транспортні і бізнес-мережі. Також необхідно робити значні інвестиції в ребрендинг, інтеграцію і зростання компаній, які купує FedEx.

Обсяг і терміни вкладення капіталу залежать від різних факторів, у тому числі і від прогнозованого зростання обсягу. Траба робити прогнози щодо необхідних типів ПС, їх кількості. FedEx Express стикається з жорсткою конкуренцією. Деякі конкуренти мають більше фінансових ресурсів або вони контролюються чи субсидуються урядами зарубіжних країн, що дозволяє їм збільшити капітал більш легко. Ефективно конкурувати з цими компаніями можна, наприклад, за рахунок надання більш надійних послуг за конкурентними тарифами. Однак ірраціональною ціновою політикою можна обмежити можливості для підтримки і поліпшення бізнесу.

Технології FedEx Express. FedEx Express сильно покладається на інформаційні технології, щоб керувати транспортною і бізнес-мережами. Дана компанія використовує бездротові рішення, Bluetooth, RFID та інші IT-продукти.

FedEx Express була першою вантажною компанією, яка використовувала комп'ютерні технології для управління посилками, запустивши "COSMOS" (Client - клієнти, Operations – роботи, Services – послуги, Master – спеціалізована, Online System - онлайн-система), центральну комп'ютерну систему для управління людськими ресурсами, посилками, транспортними засобами і погодними умовами в режимі реального часу.

У 1980 році компанія впровадила інформаційну технологію "DADS" для координації дзвінків клієнтів. Ця система дозволяла клієнтам планувати отримання вантажу день в день. Завдяки даній інновації кур'єри можуть отримувати замовлення щодо відправлення вантажу на дисплей монітора у своїй вантажівці, таким чином вони в змозі оперативно реагувати на вимоги клієнтів і мінімізувати кількість відмовлень в обслуговуванні.

Однією з вимог вантажовідправників та вантажоотримувачів є скорочення часу на заповнення всіх необхідних документів. Компанія FedEx у 1984 році запропонувала своїм клієнтам автоматизовану систему відправки. До цього часу дана система постійно удосконалюється і доповнюється спеціальними функціями.

У 1985 році у технологію обробки вантажу компанією FedEx було впроваджено портативний сканер SuperTracker, основна функція якого – визначення місця знаходження вантажу в реальному часі.

З 1994 року FedEx впровадила одну із основних інновацій – сайт компанії findex.com – перший інтернет-сайт, який дозволяє клієнтам компанії-вантажоперевізника мати інформацію про стан їхнього вантажу в режимі реального часу.

Слід відмітити, що будь-які збої в технології або Інтернет можуть завдати шкоди діяльності і репутації компанії серед клієнтів. Зовнішні і внутрішні ризики, такі як віруси, спроби проникнути в мережі авіакомпанії, витік даних і помилки людини, являють безпосередню загрозу для продукції і послуг авіаційного експрес-перевізника. Компанія має постійно вкладати кошти в технології в галузі безпеки, інформаційні технології управління ризиками і плану аварійного відновлення, але ці заходи не можуть повністю ізолювати бізнес від збоїв або втрати даних, що має несприятливий вплив на діяльність і фінансові результати.

Висновки. Аналіз FedEx Express в якості прототипу експрес-авіаперевізника дозволив охарактеризувати найістотніші (принципові) зв'язки і властивості реальної системи. Опис результатів функціонування провідного міжнародного експрес-авіаперевізника за допомогою аналізу абсолютних, відносних та середніх величин є одним з перших етапів визначення можливості створення подібної чи

удосконаленої підсистеми в транспортній системі України. Визначені структура парку ПС, можливі обсяги відправок, закономірності циклічності бізнесу, технологічні напрямки дають уявлення про можливі технологічні та економічні характеристики подібних транспортних підприємств. Але при переході від прототипу до створення експрес-авіаперевізника в умовах транспортної системи України необхідно враховувати фактор масштабу виробництва експрес-послуг і, відповідно, необхідних виробничих потужностей. Також нагадаємо, що прототип, який розглядався, функціонує в умовах лібералізації діяльності авіапідприємств і чіткого (практично повністю автоматизованого) митного контролю та оформлення переміщення вантажів – це є, як показує практика, необхідною умовою розвитку системи експрес-доставок. Сучасний стан умов функціонування авіапідприємств України дозволяє реалізовувати тільки один варіант: створювати за власний рахунок агента-представника одного із лідерів експрес-авіаперевезень і допомагати даному підприємству завойовувати наш ринок, тобто виступати, за відповідну комісійну винагороду, лише елементом в складній системі світового логістичного бізнесу.

Подальші дослідження організації авіаційних експрес-перевезень в Україні можуть бути виконані в напрямку вивчення можливості та ефекту впровадження технології електронного оформлення документів на вантаж (e-freight), визначення регресійних моделей залежності попиту на експрес-перевезення вантажів від деяких економічно-соціальних, технічних та технологічних показників, визначення оптимальних схем доставки (мережі авіамаршрутів) експрес-вантажів в Україну, та навпаки, визначення інвестиційної привабливості створення української авіакомпанії, яка б спеціалізувалася на експрес-перевезенні.

Література

1. Юхта А.С. Роль услуг экспресс-доставки в развитии электронной торговли [электрон. ресурс] // Теория и практика общественного развития – 2012 – №1. Режим доступа: <http://teoria-practica.ru/-1-2012/economics/yukhta.pdf>
2. Вольпина М. Рынок экспресс-перевозок ждет перемен [электронный ресурс] // Логинфо – 2006. – №4 (92). Режим доступа: <http://loginfo.ru/issue/92/1194>
3. Григорак М.Ю., Габриелова Т.Ю., Юденко С.В. Анализ посткризисовых тенденций на рынке экспресс-перевезень в Україні // Вісник СХУ ім. В. Даля – 2011. – №5 (159) – Частина 1. – С. 55-61.
4. Пархомчук Д. Дорогие гонцы [электронный ресурс] // Инвестгазета – 2009. – №49 – 14 дек. [Режим доступа: http://www.investgazeta.net/kompanii-irynki/dorogie-goncy-158046/](http://www.investgazeta.net/kompanii-irynki/dorogie-goncy-158046/)
5. Савицька С.О. Порівняльний аналіз діяльності транснаціональних компаній-перевізників та національних операторів [електрон. ресурс]. Режим доступа: http://www.rusnauka.com/4_SND_2009/Economics/40328.doc.htm
6. Лашкевич А. А. Модели управления цепями поставок экспресс - грузов: Автореферат дис. ...

кандидата экономических наук: 08.00.05 / А. А. Лашкевич; С.-Петербург. гос. инженер.-эконом. ун-т – Санкт-Петербург, 2012. - 18 с.

7. Ковалев О.С. Задача планирования завоза/вывоза с учетом фактора времени и ее решение для условий логистических систем и систем экспресс-доставки грузов: Дисс. ... кандидата технических наук : 05.22.01./ О.С. Ковалев; Академия гражданской авиации. – Санкт-Петербург, 2005. - 152 с.

8. FedEx Annual Report 2012. FedEx Corporation 942 South Shady Grove Road Memphis, Tennessee 38120 fedex.com [Electronic Resource]. - Mode of access: http://seaphantom.com/pdf/ANNUAL_REPORT_FEDEX_2012.pdf

9. Fleet Utilization - Commercial Air Carriers. ICAO [Electronic Resource]. - Mode of access: <https://portal.icao.int/sta/>

10. Profit and Loss Statement - Commercial Air Carriers. ICAO [Electronic Resource]. - Mode of access: <https://portal.icao.int/sta/>

References

1. Juhta A.S. Rol' uslug jekspress-dostavki v razvitii jelektronnoj trgovli [elektron. resurs] // Teorija i praktika obshhestvennogo razvitija – 2012 – №1. Re-zhim dostupu: <http://teoria-practica.ru/-1-2012/economics/yukhta.pdf>

2. Vol'pina M. Rynok jekspress-perevozok zhdet peremen [elektronnij resurs] // Loginfo – 2006. – №4 (92). Rezhim dostupu: <http://loginfo.ru/issue/92/1194>

3. Grigorak M.Ju., Gabrielova T.Ju., Judenko S.V. Analiz postkrizovih tendencij na rinku ekspres-perevezen' v Ukraїni // Visnik SNU im. V. Dalja – 2011. – №5 (159) – Chastina 1. – S. 55-61.

4. Parhomchuk D. Dorogie goncy [elektronnij resurs] // Investgazeta – 2009. – №49 – 14 dek. Rezhim dostupu: <http://www.investgazeta.net/kompanii-irynki/dorogie-goncy-158046/>

5. Savic'ka S.O. Porivnjal'nij analiz dijal'nosti transnacional'nih kompanij-pereviznikov ta nacional'nih operatoriv [elektron. resurs]. Rezhim dostupu: http://www.rusnauka.com/4_SND_2009/Economics/40328.doc.htm

6. Lashkevich A. A. Modeli upravlenija cepjami postavok jekspress - грузов: Avtoreferat dis. ... kandidata jeko-nomicheskikh nauk: 08.00.05 / A. A. Lashkevich; S.-Peterb. gos. inzhener.-jekonom. un-t – Sankt-Peterburg, 2012. - 18 s.

7. Kovalev O.S. Zadacha planirovaniya zavoza/vyvoza s uchetom faktora vremeni i ee reshenie dlja uslovij lo-gisticheskikh sistem i sistem jekspress-dostavki грузов: Diss. ... kandidata tehniceskikh nauk : 05.22.01./ O.S. Kovalev; Akademija grazhdanskoj aviacii. – Sankt-Peterburg, 2005. - 152 s.

8. FedEx Annual Report 2012. FedEx Corporation 942 South Shady Grove Road Memphis, Tennessee 38120 fedex.com [Electronic Resource]. - Mode of access: http://seaphantom.com/pdf/ANNUAL_REPORT_FEDEX_2012.pdf

9. Fleet Utilization - Commercial Air Carriers. ICAO [Electronic Resource]. - Mode of access: <https://portal.icao.int/sta/>

10. Profit and Loss Statement - Commercial Air Carriers. ICAO [Electronic Resource]. - Mode of access: <https://portal.icao.int/sta/>

Маринцева К.В. Организационно-технологические условия функционирования экспресс-авиаперевозчика

Сегодня практика организации экспресс-перевозок в Украине включает в себя в основном лишь открытие представительств мировых лидеров этого

бизнеса. С целью определения возможности создания полноценного экспресс-авиаперевозчика как подсистемы в логистической системе Украины выполнен анализ функционирования авиакомпании FedEx Express, выбранной в качестве прототипа. Охарактеризованы наиболее существенные связи и свойства данной авиакомпании. Определены структура парка ВС, возможные объемы отправок, закономерности цикличности бизнеса, технологические направления развития.

Ключевые слова: экспресс-перевозки, авиакомпания, система, прототип, аналог.

Marintseva K. Organizational and technological conditions of express carrier functioning

Today, the practice of the express transportation organization in Ukraine includes mainly the opening of representations of the world leaders in this business. For create of full-fledged express-airline as a subsystem in logistic system of Ukraine the generally accepted scientific methods application are suggested: prototype method (copy

method) and statistical method. It was made the analysis of the FedEx Express functioning which was selected as a prototype. Most significant links and properties of the airline were characterized. The structure of the fleet, possible volumes of shipments, cyclical business pattern, and technological directions of development are described. It is noted that the transition from the prototype to the creation of express-carrier in the context of Ukraine transport system it should be take into account the scale of express services and, accordingly, the necessary production capacity.

Keywords: express transportation, airline, system, prototype, analog

Марінцева К.В. – к.е.н., докторант Національного авіаційного університету, м. Київ, Україна, e-mail: kristin22@ua.fm.

Рецензент: Юн Г.М., д.т.н., проф.

Стаття подана 31.07.2013