**Гуріна Ганна Сергіївна. Формування логістичної стратегії авіакомпанії: дис... канд. екон. наук: 08.06.01 / Національний авіаційний ун-т. - К., 2004**

|  |  |
| --- | --- |
|

|  |
| --- |
| **Гуріна Г.С. Формування логістичної стратегії авіакомпанії. Рукопис.**Дисертація на здобуття вченого ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.06.01 – економіка, організація і управління підприємствами.Актуальність роботи обумовлена необхідністю пошуку нових механізмів підвищення ефективності функціонування українських авіакомпаній та їх конкурентноздатності на світовому ринку авіаційних перевезень в умовах глобалізації, інформатизації та інтеграції, а також відсутністю теоретичних досліджень логістичних процесів на повітряному транспорті.Запропонована в роботі логістична стратегія авіакомпанії – це система управлінських рішень, що визначають перспективні напрямки розвитку авіакомпанії, форми і способи її діяльності, орієнтовані на оптимальне задоволення потреб авіаційної клієнтури шляхом логістичної координації та інтеграції потокових бізнес-процесів від постачання до споживання з метою запобігання нераціонального використання матеріальних, інформаційних, фінансових та трудових ресурсів. Перевізний процес розглядається як логістичний ланцюг операторів і об'єктів інфраструктури. Розроблено принципи формування внутрішніх і зовнішніх ланцюгів авіакомпанії, що забезпечують зниження загальної суми трансакційних потокових витрат і збільшення сумарної потокової вигоди шляхом оформлення партнерських довгострокових відносин, диверсифікації діяльності, створення дочірніх підприємств, придбання акцій суміжних підприємств, франчайзингу, аутсорсингу, створення стратегічних альянсів тощо.Критерієм вибору логістичної стратегії авіакомпанії із множини альтернатив є прийнятність ризику, закладеного в стратегію. В дисертаційній роботі дано визначення логістичного ризику, виявлено зовнішні та внутрішні джерела логістичних ризиків, запропоновано їх класифікацію та методи управління. Використовуючи відомі економіко-математичні моделі математичного програмування та теорії ігор розроблено алгоритм генерування множини альтернативних стратегій та вибору оптимальної з точки зору мінімальних потокових витрат і максимальної потокової вигоди при заданому рівні прийнятного сукупного ризику. Розроблено також конкретні пропозиції щодо інформаційно-економічного забезпечення реалізації логістичної стратегії авіакомпанії. |

 |
|

|  |
| --- |
| В дисертаційній роботі на основі аналізу глобальних тенденцій розвитку світового повітряного транспорту та умов інтеграції українських авіакомпаній у світову систему вирішено наукове завдання формування логістичної стратегії авіакомпанії, орієнтованої на логістичну взаємодію із суб’єктами ринку авіаційних перевезень з метою підвищення сумарної потокової вигоди і зменшення ризиків в умовах швидкозмінного зовнішнього середовища, що має суттєве значення для підвищення ефективності функціонування та конкурентноздатності вітчизняних авіакомпаній. Проведене дослідження дозволяє зробити такі висновки:1. Аналіз історичної трансформації логістики як наукового напрямку дозволяє зробити висновок про те, що найбільш передовою є концепція інтегрованої логістики, яку деякі автори називають ключовою компетентністю у створенні конкурентних переваг компанії. Інтегральна парадигма відображає нове сприйняття бізнесу, коли окремі фірми, організації, системи розглядаються як деякі центри логістичної активності, прямо чи непрямо пов'язані в єдиному інтегральному процесі управління матеріальним потоком для найбільш повного і якісного задоволення споживачів у відповідності з їх специфічними потребами і цілями бізнесу. Застосування логістики на авіаційному транспорті дозволяє оптимізувати перевізний процес, що розглядається як логістична система операторів і об'єктів інфраструктури, зв'язаних за допомогою логістичних зв'язків, які беруть участь у процесі надання авіатранспортних послуг.
2. Глобалізація бізнесу, формування стратегічних альянсів, сучасні інформаційні технології принципово змінюють умови функціонування і перспективи розвитку авіакомпаній в новому столітті і висувають більш жорсткі вимоги до авіаційної та екологічної безпеки. Проведений стратегічний аналіз зовнішнього середовища авіакомпаній в Україні свідчить про досить високий рівень конкуренції між українськими авіакомпаніями, але при цьому навіть кращі вітчизняні авіакомпанії не можуть гідно конкурувати із зарубіжними авіаперевізниками. Досить відзначити, що питома вага обсягів авіаперевезень українськими авіаперевізниками становить 0,04% від світового обсягу. Проведений SWOT-аналіз дозволив виявити сильні і слабкі сторони українських авіакомпаній, а також загрози і можливості розвитку, що визначають логістичне середовище, в якому функціонує і розвивається авіакомпанія.
3. В результаті проведеного аналізу теоретичних і методичних положень стратегічного менеджменту і сучасних тенденцій теорії організаційного розвитку методологічною базою для побудови логістичної стратегії було обрано метод формування стратегії підприємства на основі використання його здатності до самоорганізації. Це дозволило дати визначення логістичної стратегії авіакомпанії як системи управлінських рішень, що визначають перспективні напрямки розвитку авіакомпанії, форми і способи її діяльності, орієнтовані на оптимальне задоволення потреб авіаційної клієнтури шляхом логістичної координації та інтеграції потокових бізнес-процесів від постачання до споживання з метою запобігання нераціонального використання матеріальних, інформаційних, фінансових та трудових ресурсів.
4. Одним із критеріїв оцінювання і вибору логістичної стратегії із множини альтернатив є прийнятність ризику, закладеного в стратегію. В роботі дано визначення логістичного ризику, виявлено зовнішні та внутрішні джерела логістичних ризиків, запропоновано їх класифікацію та методи управління. Запропонована класифікація логістичних ризиків передбачає їх групування на функціональні, які пов'язані з виконання базових функцій логістики підприємства таких як постачання, виробництво і збут; ризики взаємодії в логістичному ланцюгу, які визначаються безпосереднім зовнішнім середовищем авіакомпанії і відображають співпрацю авіакомпанії і іншими авіапідприємствами або суб'єктами ринку авіаперевезень; інтегральні (системні) ризики, які відображають рівень координації та інтеграції окремих ланок логістичної системи і основних бізнес-процесів авіакомпанії. Запропоновано механізм управління логістичними ризиками, який передбачає комплексне застосування різних методів попередження, зменшення і оптимізації ризиків.
5. Для формування логістичної стратегії авіакомпанії запропоновано застосовувати інструментарій логістичних ланцюгів з їх горизонтальними формами комунікацій і системою взаємних зобов’язань, який підвищує ефективність взаємодії з партнерами і постачальниками і знижує рівень загроз зовнішніх і внутрішніх факторів. Основним принципом створення таких ланцюгів є взаємовигідний обмін ресурсами (матеріальними, інформаційними, фінансовими, трудовими) між усіма учасниками та інтеграція логістичних процесів, спрямованих на комплексне задоволення потреб авіаційної клієнтури.
6. Проведений аналіз взаємовідносин авіакомпанії з іншими суб'єктами ринку авіаперевезень дозволяє зробити висновок, що кожна окрема ланка має свої локальні інтереси, але вони можуть бути узгоджені таким чином, щоб економічна доцільність їх співробітництва була вищою, ніж рівень задоволення свого інтересу при окремому функціонуванні. Такий баланс інтересів направлений на зниження загальної суми трансакційних потокових витрат і підвищення потокової вигоди та досягається шляхом оформлення партнерських довгострокових відносин, диверсифікації діяльності, створення дочірніх підприємств, придбання акцій суміжних підприємств, франчайзингу, аутсорсингу, створення стратегічних альянсів тощо.
7. Використовуючи різні механізми створення логістичних ланцюгів і форми взаємодії в них можна згенерувати множину альтернативних логістичних стратегій авіакомпанії. Для узгодження основних бізнес-процесів авіакомпанії, визначення необхідних ресурсів, а також їх оптимального використання доцільно використовувати алгоритм, який дозволяє реалізувати конкретну місію авіакомпанії, сукупність її стратегічних цілей через конкретизацію стратегічних задач і їх взаємоув’язування. Оскільки авіакомпанія має свободу вибору маршрутів, типів літаків, партнерів, форм взаємодії тощо, то за допомогою розробленої економіко-математичної моделі формування логістичної стратегії можна знайти оптимальні ланцюжки для різних сценаріїв розвитку авіакомпанії. Критерієм вибору є сукупна економічна вигода, яка визначається як різниця між доходами та витратами не тільки авіакомпанії, але й всього логістичного ланцюга. Отримана множина оптимальних при фіксованих сценаріях розвитку логістичних стратегій далі оцінюється з точки зору величини логістичного ризику за допомогою матриці ризиків, яка дозволяє встановити, наскільки вигідно реалізуються в них існуючі можливості досягнення успіху за наявності ризику. Розроблена ігрова економіко-математична модель формалізує вибір конкретного рішення з множини можливих в залежності від інформаційної ситуації на множині станів логістичного середовища за сукупністю критеріїв прийняття рішень, в якості яких запропоновано критерії Лапласа, Байєса, Вальда, Севіджа та Гурвіца.
8. Розроблення логістичної стратегії авіакомпанії тісно пов’язане з проблемою формування логістичної інформаційної системи та впровадження інформаційних технологій, які усувають часові, географічні, цінові та структурні бар’єри, зменшують витрати часу і коштів на збирання, зберігання та обробку інформації, допомагають у формуванні стратегічних відносин із клієнтами, споживачами, постачальниками та іншими ринковими партнерами. Тому в роботі розроблені принципи формування логістичної інформаційної системи та пропозиції щодо інформаційно-комп’ютерного забезпечення основних логістичних процесів авіакомпанії, інтеграції окремих функцій в єдиний бізнес-процес обслуговування авіаційної клієнтури та взаємодії з учасниками логістичних ланцюгів - суб’єктами ринку авіаційних перевезень. Для створення стійкої інформаційної взаємодії авіакомпанії з іншими підприємствами, а так само з метою зниження витрат на взаємодію доцільне створення єдиного інформаційно-логістичного центру, що забезпечував би гнучкі форми інформаційної взаємодії при інтеграції і співробітництві.
9. Для комплексної оцінки ефективності розробленої логістичної стратегії та її реалізації запропоновано систему збалансованих показників, які дозволяють зв'язати логістичну стратегію авіакомпанії з оперативною діяльністю і вартісними факторами. Ключовим з точки зору взаємодії елементів логістичного ланцюга є характер та величина витрат, що спрямовуються для здіснення процесів і відображають як ступінь взаємодії, так і розмір отриманої економії. Кінцевою метою створення логістичного ланцюга є поліпшення якості обслуговування пасажирів і вантажної клієнтури. Але при цьому також повинні враховуватися інтереси працівників авіакомпанії та її власників.
 |

 |