

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
Кафедра організації авіаційних робіт та послуг

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ

Завідувач кафедри

_____ /Разумова К.М./

«_____» _____ 20__ р.

**ДИПЛОМНА РОБОТА
(ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА)
ВИПУСКНИКА ОСВІТНЬО-КВАЛІФІКАЦІЙНОГО РІВНЯ
«БАКАЛАВР»**

Тема: «Організація міжнародних перевезень вантажу»

Виконавець: Губа Олександра Олегівна

Керівник: Марченко Світлана Миколаївна

Консультант: Марченко Світлана Миколаївна

Нормоконтролер: Герасименко Ірина Миколаївна

НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет транспорту, менеджменту і логістики

Кафедра організації авіаційних робіт та послуг

Спеціальність 275 «Транспортні технології (на повітряному транспорті)»

Спеціалізація 275.04 «Транспортні технології (на повітряному транспорті)»

Освітньо-професійна програма «Мультиmodalьний транспорт і логістика»

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри

_____ /Разумова К.М./

«___» _____ 20__ р.

ЗАВДАННЯ

на виконання дипломної роботи

Губи Олександрі Олегівни

1. Тема дипломної роботи: «Організація міжнародних вантажних перевезень» затверджена наказом ректора від «26» квітня 2021 року № 656/ст.
2. Термін виконання проекту (роботи): з 17.05.2021 р. по 20.06.2021 р.
3. Вихідні дані до роботи (проекту): загальна та статистична інформація з «Державіаслужби» та ДП МА «Бориспіль».
4. Зміст пояснювальної записки: дослідження авіаційних вантажних перевезень ДП МА «Бориспіль», аналіз фінансової діяльності аеропорту.
5. Перелік обов'язкового графічного (ілюстрованого) матеріалу: таблиці, графіки, що ілюструють стан авіаційних вантажних перевезень.

6. Календарний план графік

№ пор.	Завдання	Термін виконання	Відмітка про виконання
1.	Збір статистичної інформації щодо виробничих показників БП МА «Бориспіль»	03.04.2021-13.04.2021	Виконано
2.	Збір статистичної інформації щодо фінансово-господарської діяльності ДП МА «Бориспіль»	14.04.2021-01.05.2021	Виконано
3.	Написання аналітичної частини. Аналіз статистичних показників отриманих коштів від перевезень вантажів в інші країни.	02.05.2021-13.05.2021	Виконано
4.	Написання проектної частини. Розрахунок ефективності впровадження стратегічного напрямку удосконалення існуючого та створення нового вантажного терміналу в ДП МА «Бориспіль»	14.05.2021-24.05.2021	Виконано
5.	Написання та оформлення вступу та висновків дипломної роботи	25.05.2021-28.05.2021	Виконано
6.	Оформлення пояснювальної записки та підготовка презентації	29.05.2021-31.05.2021	Виконано

7. Консультанти з окремих розділів

Розділ	Консультант (посада, ПІБ)	Дата, підпис	
		Завдання видав	Завдання прийняв
1 Аналітична частина	доцент, Марченко Світлана Миколаївна	17.05.2021	17.05.2021
2 Проектна частина	доцент, Марченко Світлана Миколаївна	20.05.2021	20.05.2021

8. Дата видачі завдання: «17» травня 2021 р.

Керівник дипломної роботи (проекту) _____ Марченко С.М.

(підпис керівника)

(ПІБ)

Завдання прийняв до виконання _____ Губа О.О.

(підпис випускника)

(ПІБ)

РЕФЕРАТ

Пояснювальна записка до дипломної роботи «Організація міжнародних вантажних перевезень» : 55 сторінок, 18 використаних джерел, 3 таблиці, 2 рисунки.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: МІЖНАРОДНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ, ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ, ПЕРЕВЗЕННЯ ВАНТАЖУ АВІАЦІЙНИМ ТРАНСПОРТОМ, ВАРТІСТЬ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ, ФІНАСНОВА ДІЯЛЬНІСТЬ.

Метою роботи є дослідження теоретичних та практичних аспектів перевезень вантажу у міжнародному сполученні на авіаційному транспорті, а також аналіз фінансової діяльності підприємства.

Поставлена мета дослідження створила необхідність розглянути такі завдання:

- 1) розглянути загальну діяльність та працю аеропорту у сфері вантажних перевезень;
- 2) розглянути вартість вантажних перевезень;
- 3) дослідити розрахунок вартості міжнародних вантажних перевезень;
- 4) провести аналіз діяльності ДП МА «Бориспіль», тощо.

Об'єктом дослідження є вантажні перевезення у аеропорту ДП МА «Бориспіль».

Предметом дослідження є теоретичні, статистичні, науково-методичні дані про авіаційні перевезення вантажів, правове регулювання цих перевезень, фінансова діяльність аеропорту.

Матеріали дипломної роботи рекомендується використовувати при проведенні наукових досліджень, у навчальному процесі у в практичній діяльності фахівців організації авіаційних перевезень.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	7
1. АНАЛІТИЧНА ЧАСТИНА.....	13
1.1. Загальна характеристика діяльності Міжнародного аеропорту «Бориспіль»	14
1.2. Аналіз виробничо-господарської діяльності ДП МА «Бориспіль»	19
1.3. Оцінка регулювання та безпеки перевезень авіатранспортом.....	24
2. ПРОЕКТНА ЧАСТИНА.....	30
2.1. Стратегічні напрями удосконалення існуючого та створення нового вантажного терміналу в ДП МА «Бориспіль».....	31
2.2. Визначення ефективності проекту удосконалення та створення вантажного терміналу	40
ВИСНОВКИ	48
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	52

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ, СКОРОЧЕНЬ, ТЕРМІНІВ

ВКА – Вантажний комплекс аеропорту;

МА – Міжнародний аеропорт;

МАУ – Міжнародні авіалінії України;

МТП – Міжнародна торгівельна палата;

ООН – Організація Об'єднаних Націй;

ПС – Повітряне судно;

ЦА – Цивільна авіація;

ІСАО – Міжнародна Організація Цивільної Авіації.

ВСТУП

Кафедра ОАРП				НАУ. 21. 03. 23. 001 ПЗ				
Викон.	Губа О.О.			ВСТУП	Литера	Арк.	Аркушів	
Керівник	Марченко С.М.					Д	8	4
Консульт.	Марченко С.М.				ФТМЛ 275 МТ-402Б			
Н.контр.	Герасименко І.М.							
Зав. каф.	Разумова К.М.							

В даний час перевезення вантажів авіаційним транспортом є найбільш оптимальним видом вантажоперевезень по часу та безпеці перевезення вантажів. Вантажоперевезення в умовах сучасного ринку - це важлива галузь економіки, що забезпечує нормальне і ефективне функціонування будь-якого бізнесу.

Перевезення вантажів може здійснюватися в різних напрямках і на різні відстані. Сучасні вантажні перевезення вимагають добре підготовленого персоналу, сучасних систем комунікації і надійних транспортних коштів. Тільки на такій основі можна здійснювати вантажоперевезення по різних напрямках, чітко дотримуватися графіки доставки і забезпечувати збереження матеріальних цінностей.

Транспортні перевезення є продуктом роботи транспорту та основним процесом, що забезпечує ефективне функціонування системи господарських відносин будь-якої країни.

Збільшення обсягів перевезень свідчить про зростання економіки країни, а зниження їх обсягу - є індикатором кризових явищ в економіці. Відповідно до цього, важливо розглянути ринки вантажних перевезень в Україні. Динамічний розвиток транспортних компаній можливий лише за умови ефективного використання потенціалу транспортних компаній.

Транспорт займає велику роль в побудові економіки будь-якої держави, Україна не є винятком. Мета цієї роботи - проаналізувати та теоретично дослідити роботу одного з найбільших підприємств України по авіаційним вантажним перевезенням.

Чому треба обирати перевезення вантажів авіаційним транспортом? Розглянемо основні переваги авіаперевезень вантажів:

- Швидка доставка;
- Безпека;
- Точність польоту по розкладу;
- Можливість відправлення в різні точки світу;
- Невеликий відсоток пошкодження та крадіжки вантажу;

- Низькі витрати на обслуговування;
- Знижені витрати на пакування (зазвичай повітряна упаковка не вимагає великої жорсткості через невелику кількість операцій, що виконуються під час транспортування);
- IQ Cargo (програма для всіх учасників авіап перевезення вантажів, яка дає змогу замовнику контролювати рух вантажів у режимі реального часу).

Перевезення за допомогою авіаційного транспорту - це дуже швидко, особливо коли потрібно в лічені години або навіть хвилини транспортувати товар, швидкопсувний товар або медикаменти.

У плані надійності авіатранспорт дає вагому фору будь-якому іншому транспорту. Зіпсувати вантаж або ж вкрасти товар на висоті значно важче, ніж в інших умовах. Безумовно, ризик існує завжди. Авіап перевезення тут не є винятком. Однак в даному випадку пошкодження пов'язано лише з «наземними» складнощами (наприклад, навантаження була виконана недбало).

Система моніторингу впроваджена в авіаційних перевезеннях вже дуже давно. Вона надає можливість аналізувати все, що відбувається з вантажем. Також дана система гарантує збереження товару.

Окремо варто сказати про особливості митного контролю. При переміщенні по повітряних шляхах вантаж перевіряється два рази. Перший раз - при відправленні, другий - при отриманні. Перевірка на кожному з кордонів не здійснюється. Багато в чому саме завдяки цьому забезпечується солідна швидкість транспортування, а також зводиться до мінімуму ризик пошкодження.

Географічні перешкоди для авіатранспорту не страшні. В повітрі можна зіткнутися лише з повітряними ямами. Однак вони заподіюють тільки несуттєві незручності. Жоден вид транспорту не може похвалитися подібною універсальністю.

Що стосується обсягів вантажів і кількості пасажирів, яких можна перевезти за допомогою авіаційного транспорту, то тут цифри досить значні. Сучасні повітряні судна надають можливість транспортувати тони вантажів і сотні людей. При цьому відстань може бути досить великою.

Проте авіаційні перевезення мають й свої недоліки:

- висока вартість;
- залежність від погодних умов;
- є потреба в застосуванні іншого виду транспорту, щоб привезти товар до певного місця.

Авіап перевезення коштують багато. За надійність і швидкість доведеться платити вище. Однак наразі альтернативи цій концепції руху немає. Якщо ви хочете перевезти товар на великі відстані швидко та ефективно, вам не обійтись без літаків. Але є ризик затримки. Погода - найпоширеніша причина. Блискавка, дощ, сильний вітер, це не дозволяє літаку вчасно злетіти. Як результат, авіакомпанія повинна відкласти рейси до тих пір, поки погодні умови не стануть нормальними.

Авіап перевезення часто пов'язані з додатковими витратами. Товар не може бути доставлений за вказаною адресою. Доставляється до найближчого аеропорту. Це вказує на те, що необхідно подбати про наявність транспортного засобу для перевезення вантажу з пункту розвантаження до певного місця.

Ці недоліки авіап перевезень важко переоцінити, особливо якщо мова йде про високі швидкості та якість. З цієї причини більшість підприємств і навіть багато людей воліють замовляти доставку товарів з одного міста в інше повітряним транспортом.

Метою роботи є дослідження теоретичних та практичних аспектів перевезень вантажу у міжнародному сполученні на авіаційному транспорті, а також аналіз фінансової діяльності підприємства.

Поставлена мета дослідження створила необхідність розглянути такі завдання:

- 1) розглянути загальну діяльність та працю аеропорту у сфері вантажних перевезень;
- 2) розглянути вартість вантажних перевезень;
- 3) розглянути інфраструктуру аеропорту;
- 4) ознайомитись з правовим регулюванням вантажних перевезень в Україні;
- 5) дослідити розрахунок вартості міжнародних вантажних перевезень;
- 6) провести аналіз діяльності ДП МА «Бориспіль», тощо.

Об'єктом дослідження є вантажні перевезення у аеропорту ДП МА «Бориспіль».

Предметом дослідження є теоретичні, статистичні, науково-методичні дані про авіаційні перевезення вантажів, правове регулювання цих перевезень, фінансова діяльність аеропорту.

База дослідження: ДП МА «Бориспіль».

1. АНАЛІТИЧНА ЧАСТИНА

Кафедра ОАРП				НАУ. 21. 03. 23. 100 ПЗ				
Викон.	Губа О.О.			АНАЛІТИЧНА ЧАСТИНА	Литера	Арк.	Аркушів	
Керівник	Марченко С.М.					Д	13	17
Консульт.	Марченко С.М.				ФТМЛ 275 МТ-402Б			
Н.контр.	Герасименко І.М.							
Зав. каф.	Разумова К.М.							

1.1. Загальна характеристика діяльності Міжнародного аеропорту «Бориспіль»

Аеропорт «Бориспіль» є найбільшим міжнародним аеропортом України і забезпечує близько 35% вантажних авіаперевезень України, а також є базою для провідних авіакомпаній України. Аеропорт розташований на перехресті багатьох авіаліній, що з'єднують Азію з Європою та Америкою. Близько 50 національних та іноземних авіакомпаній перевозять вантажі та пасажирів з «Борисполя» на понад 100 регулярних маршрутах.

Тому аеропорту доводиться боротися за позицію міжнародного вузла, що пропонує послуги трансферу на північ від південного авіаційного центру Стамбула до Москви.

Аеропорт «Бориспіль» має такі термінали:

- Термінал А - призначений для пасажирів, які подорожували по Україні (внутрішні рейси). Він зачинен з 14 вересня 2011 р.
- Термінал В – працював з міжнародними та внутрішніми рейсами. Внутрішні рейси перенесено в термінал D з грудня 2014 року. Цей термінал закритий, але при необхідності може використовуватися для польотів.
- Термінал С - приймав VIP-пасажирів до серпня 2012 року. Зараз закритий, а VIP-пасажирів обслуговують з лаунжу Premier у Терміналі D.
- термінал D - головний термінал. Обслуговує міжнародні рейси, внутрішні рейси та VIP-пасажирів. У 2014 році термінал був збільшений і туди перенесено внутрішні рейси.
- Термінал F - обслуговує чартерні та дешеві рейси.
- Вантажний термінал - вантажний термінал призначений для вантажних рейсів, поруч з нею знаходиться станція вантажівок. Також тут є парковка для 17 літаків.

Вантажний комплекс аеропорту (ВКА) - це сукупність будівель та споруд, які призначені для прийому, тимчасового зберігання, обробки та видачі вантажу, а також для розміщення обслуговуючого персоналу, автомобільного транспорту, засобів механізації та обладнання [1].

Вантажний комплекс аеропорту «Бориспіль» включає:

- вантажні склади, призначені для короткострокового зберігання вантажів після отримання від вантажовідправника, перед комплектуванням на рейс і до видачі вантажів вантажоодержувачам;
- вантажний двір, на якому автомашини навантажують і розвантажують вантажі, які доставляються в аеропорт для відправки або для вивозу вантажів, отримані на складі адресатом;
- вантажний перон, який виконує навантажувально-розвантажувальні роботи вантажних літаків.

Крім цих основних споруд, до складу вантажного комплексу аеропорту «Бориспіль» входять спеціалізовані склади для небезпечних та радіоактивних вантажів, навіси-майданчики для збереження довгомірних і важковагових вантажів, а також службово-адміністративне приміщення та майданчик для стоянки засобів механізації.

Основними видами діяльності Міжнародного аеропорту «Бориспіль» є:

- надання послуг забезпечення польоту та посадки, стоянки літаків, авіабезпеки, реєстрація пасажирів та надання необхідних послуг (включаючи VIP-пасажирів, пасажирів бізнес-класу та офіційних делегацій), а також інших спеціалізованих послуг транспортних терміналів та аеропортів;
- технічне обслуговування літаків та інших транспортних засобів;
- наземне технічне обслуговування літаків;
- заправка паливом літаків та інших транспортних засобів;
- надання готельних послуг;

- надання послуг, пов'язаних із зберіганням та обробкою вантажів та пошти у порядку, встановленому законодавством;
- надання в оренду майна;
- супровід матеріальних цінностей та пасажирів у контрольованих зонах аеропорту, захист майна громадян та юридичних осіб;
- торгівля, роздрібна торгівля, надання послуг громадського харчування, напоїв, тютюнових виробів та інші продукти харчування;
- виробництво теплової енергії, її транспортування через магістральні та місцеві теплові мережі та постачання теплової енергії;
- будівельні роботи.

Міжнародний аеропорт «Бориспіль» був створений для здійснення господарської діяльності для того, щоб:

- Отримати прибуток від здійснення господарської діяльності;
- Виконувати наземне та технічне обслуговування літаків авіакомпаній, що використовуються на внутрішніх та міжнародних рейсах;
- Вчасне задоволення попиту економіки і суспільних потреб при наданні послуг, що необхідні в першу чергу, для здійснення авіаперевезень пасажирів, вантажу та пошти;
- Дотримання правил авіаційної безпеки та забезпечення безпеки в польотах.

Військові літаки, вироблені колишнім Радянським Союзом, досі активно використовуються в регіональній торгівлі в країнах СНД. Невелику частину вантажного транспорту України складають чартерні рейси-перевезення спеціальними вантажними літаками. Торік вони відправили 636 000 тонн товарів. Це становить понад 80% всього повітряного руху.

Більшість повітряних вантажів у світі перевозяться спеціальними вантажними суднами. Прогнози ринку Boeing на 2019-2020 роки показують, що на нього припадає лише 8% світового торгового флоту в 2018 році.

Однак на нього припадає половина вантажу, а авіакомпанії, що експлуатують такі судна, становлять 90% доходу галузі. Це, насамперед, або гравці ринку експрес-доставки (DHL, FedEx, Schenker), або комбіновані експедитори (Lufthansa, AF-KLM). Лише 10% ринку займають чисто вантажні або пасажирські авіалінії.

Belly Cargo - це те, що авіаційна логістика називає вантажем, який авіакомпанії перевозять у вантажному відсіку пасажирського авіалайнера, розташованому на нижньому корпусі. Згідно з даними Державного бюро цивільної авіації, зростання повітряного руху України йшло в ногу зі зростанням у світі, він додав 9,4% у 2017 році, досягнувши 81 тис. тонн. Найважливішим фактором росту було збільшення обсягу на регулярних рейсах саме belly cargo.

Це найпоширеніший спосіб перевезення невеликих приватних посилок, пошти та легких вантажів. Зазвичай це бувають замовлення, які важать від декількох десятків кілограмів до декількох тонн.

За словами Boeing, вони у свій час були військовими літаками, а тепер усі вони торгові. На разі їх налічується близько 150 (із 1770 торгових суден на світовому ринку), усі вони знаходяться у вантажній ніші (понад 80 тонн).

Окрім надважких літаків Ан-124 (Руслан), це також Іл-76 та Ан-12. За даними Державіаслужби, в 2018 році в Україні такими літаками перевозили авіакомпанії «ЗетАвіа», «Максимус Ейрлайнс» та «Альфа Ейр». Минулого року трафік у цій ніші також виріс, але повільнішими темпами, ніж загальний ринок - 6%.

У 2014 році Державіаслужба видала наказ про обмеження або заборону польотів до певних країн з міркувань безпеки (наказ №317 від 29 квітня 2014 року). Виходячи з цього документа, українські кораблі не можуть літати до восьми «неблагополучних» країн і регіонів (Лівія, Сомалі, ПАР, Афганістан, Ірак, Сирія, Гаїті та Республіка Дагестан). Можливість польотів до Європи також обмежена: старі кораблі радянської спадщини туди не допускаються через високий рівень шуму.

На відміну від вантажо-пасажирських суден, які виконують виключно регулярні рейси та перевозять товари в / з України, вантажні флоти виконують замовлення по всьому світу та виконують рейси, не в'їжджаючи на територію України. Часто повітряне судно навіть не стоїть в Україні, наприклад, як у «Альфа Ейр».

Окрім того, замовлення суттєво фільтрується, і для того, щоб перевозити вантажі подвійного призначення потрібна спеціальна ліцензія - в Україні існує кілька компаній, які її мають. Наприклад, державні «Авіалінії Антонова», «Yuzhmashavia» або «Maximus Airlines» .

Таблиця 1.1

**Авіакомпанії, які виконують вантажні перевезення у аеропорту
«Бориспіль»:**

<u>Авіакомпанія</u>	<u>Пункт призначення</u>
«Aero Charter»	Харків Лейпциг/Галле Люксембург
«DHL Aviation»	Лейпциг/Галле Катовіце
«Kalitta Air»	Бахрейн
«Motor Sich Airlines»	Анкара Запоріжжя
«Silk Way Airlines»	Баку Франкфурт-Хан Мілан-Мальпенса
«Turkish Airlines Cargo»	Стамбул-Ататюрк Будапешт Відень-Швехат Гельсінкі-Вантаа

«Ukraine International Airlines»	Брюссель Прага Льєж Відень
«ULS Airlines Cargo»	Стамбул-Ататюрк

1.2. Аналіз виробничо-господарської діяльності ДП МА «Бориспіль»

Повітряний транспорт є найдорожчим. Але, як наприклад, коштовні товари транспортуються повітряним транспортом, оскільки навіть найвища вартість перевезення не буде значною частиною кінцевої вартості товару. Крім того, дуже зручно перевозити швидкопсувний вантаж, який потребує термінової доставки.

На ціну транспортних послуг, що надаються у зовнішній торгівлі, впливають всі аспекти розвитку ринкової економіки. Це може бути зміна попиту та пропозиції на товар, зміна ціни на нафту, курси валют, а також політичні та економічні відносини між різними країнами.

Щоб дізнатися вартість перевезення вантажу авіаційним транспортом створено спеціальні сайти, які допоможуть розрахувати вартість вашої доставки. Для цього необхідно вказати місто доставки та відправки, вагу, габарити вантажу, характеристика вантажу (короткий опис вантажу, що саме перевозиться). Крім цього потрібно вказати особисті данні. Якщо всі необхідні дані для замовлення розрахунку введені правильно, то вам запропонують доступні варіанти доставки і вартості перевезення.

При розрахунку вартості експрес-доставки враховується не тільки фактична вага, а також і об'ємна вага, яка залежить від габаритів упаковки ((ширина * довжина * висота) / 5000).

Основою фінансових зобов'язань з міжнародного перевезення вантажів є договір перевезення.

Договір перевезення вантажів - це форма договору, укладеного щодо перевезення (разом із договором перевезення пасажирів, поштою тощо).

Сторони, між якими укладається договір, часто недостатньо знають про відмінності в торговельних правилах в країнах, де розташовані суб'єкти господарювання партнерів. Це може призвести до суперечок, позовів, втрати часу та фінансових витрат.

Щоб позбутися цих проблем, Міжнародною торговельною палатою (МТП) в 1936 р. були розроблені торговельні терміни, що являють собою універсальний набір базових умов, знання і застосування яких полегшувало здійснення торговельних операцій. Вони ґрунтувалися на міжнародній торговельній практиці і звичаях. Збірник називався "Міжнародні правила тлумачення торговельних термінів "ІНКОТЕРМС". Зміни в ІНКОТЕРМС вносилися в 1953, 1967, 1980, 1990, 2000 роках. На сьогодні ІНКОТЕРМС діє в новітній редакції 2010 р.[5].

У 2018 році обсяг активів ДП МА «Бориспіль» змінився неістотно і станом на 01.01.2019 р. склав 9.5 млрд. грн.[6].

Щодо фінансово-економічного положення підприємства, то незважаючи на зменшення обсягу послуг, що надавалися, у 2018 році, показники доходу та прибутку зросли за рахунок зростання курсу валют, з якою пов'язана більша частина авіаційних доходів. Загальний дохід Міжнародного аеропорту «Бориспіль» за 2018 рік склав 1,84 млрд. грн, чистий прибуток 1,61 млрд. грн.

Збільшення доходів та зменшення витрат собівартості (головним чином за рахунок зменшення закупівель матеріалів та послуг, ремонту, зниження споживання палива, а також зменшення витрат на персонал) призвели до

збільшення обсягу ВВП. За результатами 2015 року отримано 403,7 млн. грн. чистого доходу, за результатами 2016 року отримано 127,3 млн. грн. чистого прибутку. У 2017 році збитки компанії досягли 127,4 млн. грн., що є наслідком збитків на борг за позиками в іноземній валюті на суму 515 млн. грн.

У 2018 році на придбання основних засобів було використано 35.3 млн. грн. (18.9% планового показника), ще близько 50 млн. грн. було використано на фінансування їх модернізації. Крім того, за останній рік були профінансовані капітальні інвестиції в обсязі 137.9 млн. грн., що складає 30% планового показника.

Нематеріальні активи сформовані, в основному, майновими правами на користування земельними ділянками. Основними складовими незавершених капітальних інвестицій є вкладення в будівництво термінального комплексу «D», паркінгу, а також інших необоротних активів. Джерелами фінансування капітальних інвестицій є позикові ресурси (термінал D та паркінгу), а також власні кошти (амортизаційні відрахування та чистий прибуток). У 2018 році частка позикових ресурсів у структурі джерел фінансових інвестицій склала 36%. Частка позикових ресурсів у фінансуванні придбання основних засобів ще менш істотна (основним джерелом фінансування таких операцій є надходження від основної діяльності)[6].

Розглянемо динаміку незавершених капітальних інвестицій та основних засобів ДП МА «Бориспіль» наведених на рис.1.1.

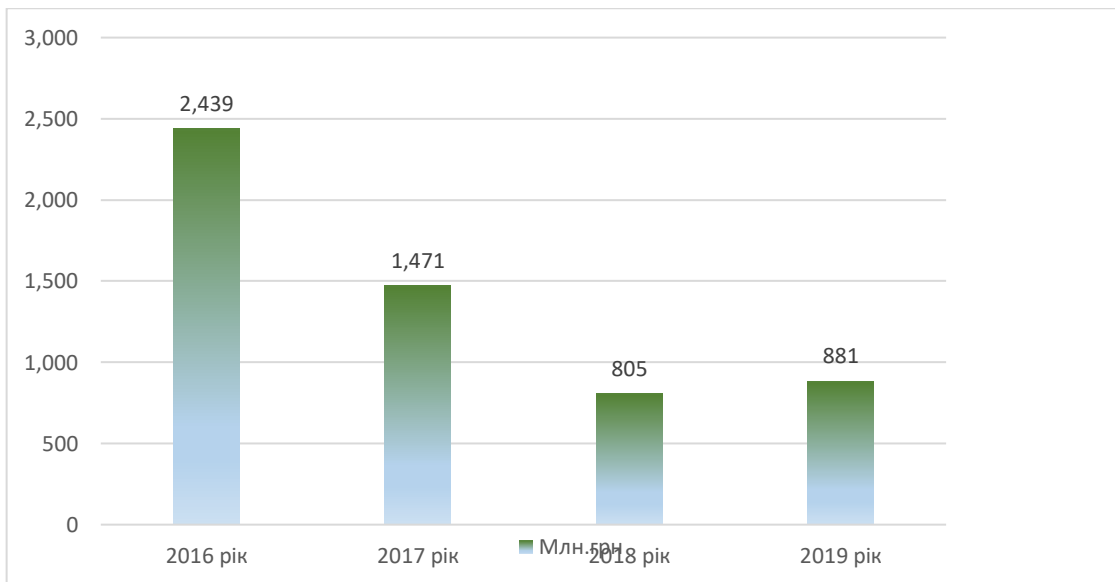


Рис.1.1. Незавершені капітальні інвестиції

Основні засоби, що належать компанії, складаються переважно з будівель та споруд, а також промислового обладнання.



Рис.1.2. Основні засоби, що перебувають у власності підприємства

Всього протягом 2017 - 2020 років доходи ДП МА «Бориспіль» налічували 10 134 700 000 грн., при витратах - 8 052 600 000 грн, в тому числі:

— у 2017 році доходи склали 1 831 млн грн при витратах 1 650 млн грн;

- у 2018 році доходи склали 2 005,1 млн грн при витратах 2 149,2 млн грн (темп зростання доходів в 2018 році на відміну від 2017 року склав 112,8% і витрат 130,9%);
- у 2019 році доходи склали 5 108, 3 млн грн при витратах 4 229 млн грн (темп зростання доходів в 2019 році на відміну від 2018 року склав 169% і витрат 122,3%);
- у 2020 році доходи склали 5 315,2 млн грн. при витратах 4 701 млн грн (темп зростання доходів в 2020 році на відміну від 2019 року склав 117,4% і зменшення витрат 93,5%).

З огляду на зазначене, загалом доходи Аеропорту в 2020 році в порівнянні з 2017 роком зросли на 2 000 200 000 грн (в 2,2 рази). Витрати зросли на 740 800 000 грн (в 1,5 рази). Чистий прибуток зріс на 1 259 400 000 грн (в 11 разів).

Розглянемо доходи та витрати Міжнародного аеропорту «Бориспіль» за 2017 – 2020 роки.

Таблиця 1.2.

**Аналіз фінансових результатів Міжнародного аеропорту
«Бориспіль» за період від 2017 року до 2020:**

<u>Показник</u>	<u>2017 рік</u>	<u>2018 рік</u>	<u>2019 рік</u>	<u>2020 рік</u>
<i>Чистий дохід від реалізації товарів, робіт та послуг</i>	1 391,8 тис. грн	1 581,4 тис. грн	2 516,2 тис. грн	3 361,1 тис. грн
<i>Собівартість реалізованих товарів, робіт та послуг</i>	910,9 тис. грн	906,8 тис. грн	947,5 тис. грн	1 089,1 тис. грн

<i>Інші операційні доходи</i>	119, 8 тис. грн	207,1 тис. грн	254,3 тис. грн	176,4 тис. грн
<i>Інші операційні витрати</i>	90,2 тис. грн	163,3 тис. грн	96,8 тис. грн	225,9 тис. грн
<i>Інші фінансові доходи</i>	33,4 тис. грн	7,3 тис. грн	20,8 тис. грн	1,6 тис. грн
<i>Адміністративні витрати</i>	63,1 тис. грн	52,3 тис. грн	52,9 тис. грн	65,3 тис. грн
<i>Витрати на збут</i>	4,2 тис. грн	1,9 тис. грн	1,2 тис. грн	1,9 тис. грн
<i>Фінансові витрати</i>	328,8 тис. грн	300,3 тис. грн	402,1 тис. грн	340,4 тис. грн
<i>Втрати/дохід з податку на прибуток</i>	-47,1 тис. грн	12,2 тис. грн	-164,2 тис. грн	309,7 тис. грн
<i>Чистий фінансовий результат:</i>				
<i>Прибуток</i>	127,3 тис. грн	-	698,2 тис. грн	1 386,1 тис. грн
<i>Збиток</i>	-	-127,5 тис. грн	-	-

1.3. Оцінка регулювання та безпеки перевезень авіатранспортом

До карантину більша частина вантажу транспортувалась на територію України разом із пасажирами – пасажирськими літаками. Це світова практика, і Бориспіль не є винятком. Крім того, частина вантажу надходила з вантажних літаків, таких як Silk Way. Також, через обмеження повітряного

руху протягом карантинного періоду зараз передусім є прямі перевізники у напрямку вантажних перевезень, або компанії, які переробляють літаки для вантажоперевезення.

Перед здійсненням таких рейсів ПС проходять підготовку відповідно до рекомендацій виробника та інших нормативних документів з безпеки польотів. Активно застосовуються захисні матеріали для запобігання ушкоджень салону літака (килимових доріжок, крісел, ілюмінаторів і т.д). Зараз деякі авіакомпанії світу зменшують кількість пасажирських крісел або повністю їх демонтують на період виконання пасажирськими літаками вантажних рейсів. Для того, щоб виконати такі зміни у салоні літака, МАУ, як і іншим українським авіакомпаніям, необхідно пройти процедуру узгодження з ГАСУ.

У пасажирських літаках сидіння закриваються плівкою, щоб вантаж не пошкодив шкіряну обшивку. Додатково сам вантаж накривається сіткою для того, щоб не відбувалося його зміщення під час польоту. Це необхідні заходи безпеки.

Також, підготовка перед самим польотом полягає в жорсткому контролі правил безпечного транспортування вантажів. Вони повинні бути безпечно розміщені і надійно закріплені всередині ПС. Це стандартні правила для всіх вантажоперевізників.

Товар підготовлений для перевезення тільки тоді, коли:

- розміщено замовлення на відвантаження;
- коли вантаж буде вкомплектований і доставлений на склад авіакомпанії вчасно;
- вантажі та документи, перевірені відповідними службами авіаційної безпеки;
- деталі, характер вантажу відповідно до замовлення;
- транспортні документи написані правильно і містять інформацію про вагу, кількість, кількість та зміст;
- додано відповідні документи;

- розмітка проводиться на кожному транспортному пункті;
- упаковка не пошкоджена.

Медичні вантажі вимагають більш дбайливого поводження і делікатного обслуговування через крихкість упаковки або уразливості її вмісту. Часто для деяких вантажів необхідно дотримуватися температурного режиму, якщо це необхідно. Охолодження в багажниках літака забезпечується за допомогою сухого льоду.

На сьогоднішній день ми розглядаємо нестандартні вантажоперевезення для всіх, хто в період карантину вирішив возити вантажі на пасажирських літаках. Тому і особливості тут приблизно однакові. Перш за все, навантаження вантажів на пасажирські літаки вимагає більш ретельної ручної праці. Тому навантаження / вивантаження за часом займає до 5 годин.

Державне регулювання діяльності авіації та використання повітряного простору України полягає у визначенні державою завдань, функцій, умов діяльності авіації та використання повітряного простору України, встановленні загальнообов'язкових авіаційних правил, здійсненні державного контролю за їх виконанням та відповідальності за їх порушення [2].

Принципи та стандарти міжнародного авіаційного права, стандарти національного законодавства України беруть участь у нормативно-правовому регулюванні української авіаційної галузі: стандарти, рекомендована практика та правила ІКАО; Угоди про цивільну авіацію та повітряний простір, прийнятих в області ЦА; та інші міжурядові національні закони та правила.

В авіаційному секторі предметом державного регулювання є різні економічні взаємовідносини між авіакомпаніями та різні елементи ринкової структури, такі як виробники літаків, лізингові компанії, фінансові установи та одержувачі авіаційних послуг.

Адміністративні методи державного регулювання знаходять своє відображення в регулюванні параметрів господарської та виробничої

діяльності авіакомпанії: встановлення стандартів, транспортних норм, ліцензування та сертифікації, прямого обмеження прав торгівлі та доступу на ринок.

Економічні методи направлені на розвиток ринкових інструментів, що стосуються інтересів авіаційного ринку (амортизація, митні збори, податкова політика). Конкретні методи включають елементи адміністративно-господарських методів. Відповідно до рекомендацій Міжнародної організації цивільної авіації державне регулювання повітряного руху повинно бути на трьох рівнях: національному, двосторонньому та багатосторонньому.

Вантажовідправник відповідає перед перевізником (іншими особами) за правильність, точність і повноту даних та інструкцій щодо вантажу, включених ним (або від його імені) в авіавантажну накладну або наданих перевізнику для включення в авіавантажну накладну. Вантажовідправник відповідає перед перевізником за будь-яку шкоду, заподіяну йому або іншій особі через неправильність, неточність чи неповноту даних та інструкцій щодо вантажу, включених ним (або від його імені) в авіавантажну накладну або наданих перевізнику щодо вантажу, і зобов'язаний відшкодувати завдані збитки. Незважаючи на пункт 6.5.2 цієї статті, перевізник відповідає перед вантажовідправником за будь-яку шкоду, заподіяну вантажовідправнику або іншій особі через неправильність, неточність чи неповноту даних та інструкцій, включених перевізником (від його імені) в авіавантажну накладну щодо вантажу, і зобов'язаний відшкодувати завдані збитки[11].

У звітному періоді особлива увага приділялася удосконаленню чинного законодавства України, у тому числі шляхом імплементації відповідних актів ЄС у вітчизняне законодавство. Так, протягом 2017 року прийнято такі нормативно-правові акти, розроблені Державіаслужбою[4]:

- 1) Закон України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації»[4].

2) постанова Кабінету Міністрів України від 10 березня 2017 року № 134 «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів повітряним транспортом»[4].

3) постанова Кабінету Міністрів України від 22 березня 2017 року № 182 «Про внесення змін до Положення про Державний спеціалізований фонд фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях»[4].

4) постанова Кабінету Міністрів України від 06 вересня 2017 року № 676 «Про затвердження Порядку і правил здійснення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації»[4].

5) постанова Кабінету Міністрів України від 06 грудня 2017 року № 954 «Про затвердження Положення про використання повітряного простору України»[4].

6) постанова Кабінету Міністрів України від 22 листопада 2017 року № 892 «Про встановлення вартості адміністративної послуги (у тому числі замість втраченого або викраденого) та обмін посвідчення члена екіпажу»[4].

7) постанова Кабінету Міністрів України від 01 грудня 2017 року № 1055 «Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 12 листопада 2014 року № 622»[4].

8) наказ Державної авіаційної служби України від 06 лютого 2017 року «Про затвердження Авіаційних правил України «Загальні правила польотів у повітряному просторі України», зареєстрований у Міністерстві юстиції України 23 травня 2017 року за № 654/30522[4].

9) наказ Державної авіаційної служби України від 09 березня 2017 року «Про затвердження Авіаційних правил України «Метеорологічне обслуговування цивільної авіації», зареєстрований у Міністерстві юстиції України 05 вересня 2017 року за № 1092/30960[4].

10) наказ Державної авіаційної служби України від 04 серпня 2017 року № 607 «Про внесення зміни до Авіаційних правил України «Порядок надання

і анулювання прав на експлуатацію повітряних ліній», зареєстрований у Міністерстві юстиції України 17 жовтня 2017 року за № 1272/31140[4].

11) наказ Державної авіаційної служби України, Міністерства екології та природних ресурсів України, Міністерства оборони України від 30 серпня 2017 року № 684/325/459 «Про визнання таким, що втратив чинність, наказу Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації, Міністерства охорони навколишнього природного середовища України, Міністерства оборони України від 14 листопада 2005 року № 851/409/661», зареєстрований у Міністерстві юстиції України 11 вересня 2017 року за № 1118/30986[4].

12) наказ Державної авіаційної служби України від 13 жовтня 2017 року № 781 «Про внесення змін до деяких наказів Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації», зареєстрований у Міністерстві юстиції України 07 листопада 2017 року за № 1349/31217[4].

13) наказ Державної авіаційної служби України від 20 липня 2017 року № 565 «Про затвердження Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури для льотних екіпажів цивільної авіації», зареєстрований у Міністерстві юстиції України 28 серпня 2017 року за № 1056/30924 (Регламент Європейської комісії від 03 листопада 2011 року (EU) № 1178/2011)[4].;

14) наказ Державної авіаційної служби України від 06 листопада 2017 року № 849 «Про затвердження Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури для сертифікації аеродромів», зареєстрований у Міністерстві юстиції України 28 грудня 2017 року за № 1574/31442 (Регламент Комісії (ЄС) від 12 лютого 2014 року (EU) № 139/2014).\ [4].

2. ПРОЕКТНА ЧАСТИНА

Кафедра ОАРП				НАУ. 21. 03. 23. 200 ПЗ			
Викон.	Губа О.О.			ПРОЕКТНА ЧАСТИНА	Литера	Арк.	Аркушів
Керівник	Марченко С.М.					Д	31
Консульт.	Марченко С.М.				ФТМЛ 275 МТ-402Б		
Н.контр.	Герасименко І.М.						
Зав. каф.	Разумова К.М.						

2.1. Стратегічні напрями удосконалення існуючого та створення нового вантажного терміналу в ДП МА «Бориспіль».

В даний час ведуться проектні роботи з підготовки додаткової землі для будівництва вантажного терміналу. За умови, що всі підготовчі роботи будуть завершені вчасно, будівництво повинно було розпочатися восени і повинно завершитися протягом 16 місяців. З цього випливає, що до кінця 2021 року в Міжнародному аеропорту «Бориспіль» з'явиться новий вантажний термінал.

Цей вантажний термінал буде побудований за рахунок коштів, запозичених для аеропорту «Бориспіль». Одночасно Міністерство інфраструктури веде переговори з країнами Азії з приводу залучення додаткових транзитних потоків та працює над спрощенням документації.

Логістичні компанії довго чекали проекту, тому бізнес-спільнота вітає такі новини. Комітет з питань логістики складається з компаній, що перевозять вантаж авіатранспортом на міжнародних напрямках та по Україні. Представники бізнесу відіграють важливу роль у потоці вантажів, що проходить через вантажний термінал аеропорту.

Головною перешкодою для розвитку повітряного транспорту в нашій країні є поганий стан інфраструктури вантажного терміналу в Міжнародному аеропорту «Бориспіль».

Зрештою, структура терміналу та його потужність залишалися не змінювались вже багато років. Як результат, це спричиняє постійні проблеми з перевезенням вантажів і найчастіше взимку, коли аеропорт не може впоратись із навантаженням через негоду.

Друга важлива причина – є відсутність прямого зв'язку між Україною та багатьма важливими напрямками. Такі як Шанхай, Гонконг, Лос-Анджелес, Атланта, Маямі, Бангкок та Ташкент є дуже популярними

перевізниками, але прямих рейсів немає. Через відсутність цих прямих зв'язків збільшується час транзиту для доставки товарів.

Третьою негативною причиною, яка в даний час впливає на ринок повітряних перевезень, є результати вірусу COVID-19. Зокрема, авіакомпанії відзначають істотне збільшення витрат, головним чином за рахунок зменшення кількості комерційних рейсів та потреби в додаткових вантажних перевезеннях, що не завжди виправдовується обсягом вантажу, але є необхідним для виконання зобов'язань перед споживачами.

Перехід аеропорту до концепції управління ринком викликав необхідність кардинальних змін або вдосконалення організаційних структур управління діяльністю компанії. Необхідно створити гнучкі організаційні структури, які можна легко адаптувати та вдосконалити до характеристик стратегічних програм. Конкурентною перевагою українського повітряного транспорту є наявність літаків, які не відстають від закордонних зразків. Відповідним способом збільшення флоту є схема лізингу.

Основним джерелом доходу для українських аеропортів є різні види зборів. Експансія іноземних перевізників суттєво збільшить доходи аеропорту. Зокрема, прибуток збільшиться за рахунок збору за зліт та посадку. Розмір цієї плати залежить від ваги літака. Набагато вигідніше обслуговувати флот міжнародних перевізників, оскільки він складається в основному з літаків Boeing та Airbus.

Важливим є також розвиток аеропорту за межами авіації. Адже провідні аеропорти світу отримують до 80% доходу від послуг, що надаються на території аеропорту, тоді як частка цього доходу для українських аеропортів становить лише 20%. Близько 50-70% доходів аеропорту надходить від зборів з авіакомпаній, тоді як 30-50% надходить від експлуатації аеропорту.

Впорядкований, добре спроектований аеропорт може заощадити авіакомпаніям значні гроші. Тому скорочення витрат слід робити дуже обережно. Метою повинно бути зменшення аеропортових зборів із клієнтів

та експлуатаційних витрат авіакомпаній. Спільна робота між керівництвом аеропортів та авіакомпаніями на початковому етапі проектування є важливим для розробки успішної програми розвитку.

Оцінка планів аеропортів допомагає зменшити кількість змін у остаточній програмі і завдяки цьому зменшують зростаючу вартість проектування. Цей підхід також сприяє швидке виконання роботи в потрібний термін. Фінансування модернізації терміналів для управління аеропортами в більшості випадків не таке складне, як планування та розробка прогнозів обсягів зростання авіаперевезень, пов'язаних з необхідною інфраструктурою.

Важливо створити баланс між безперебійною роботою аеропорту, перевезеннями, очікуваним зростанням перевезень та ключовими факторами, такими як пропускна здатність злітно-посадкової смуги, наявний корисний простір та фінансові ресурси і генеральний план, заснований на цьому.

На сьогоднішній день Міжнародний аеропорт «Бориспіль» є збитковим підприємством. В значній мірі це відбувається через світову кризу пов'язану із коронавірусом. Але однією з проблем в аеропорту є недостатньо розвинуті вантажні перевезення.

Всього, з 1 по 6 квітня 2020 року, аеропорт перевантажив 581 604 кг вантажу. Для БП МА «Бориспіль» вантажні перевезення не завжди були основним видом діяльності, а допоміжним, оскільки пропускна здатність вантажного терміналу значно обмежена і вимагає негайного оновлення.

Протягом карантинного періоду більша частина вантажу потрапляла на територію країни з пасажирами - пасажирськими літаками. Це світова практика, і Бориспіль не є винятком. Частина вантажу також надходила з вантажними літаками, таких як Silk Way.

Окрім того, з причини обмеження повітряного руху під час карантину, основна увага у вантажних перевезеннях сьогодні приділяється вантажним компаніям або компаніям, які перетворили пасажирські літаки на вантажні.

З січня по вересень 2019 року 29 внутрішніх авіаліній перевозили вантаж та пасажирів, здійснивши загалом 79,8 тис. комерційних рейсів (тоді як в минулому році за той самий період часу було здійснено 77,3 тис.).

Таблиця 2.1.

Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 9 місяців 2019 року

	Одиниці виміру	Всього			У тому числі міжнародні		
		9 міс. 2018р.	9 міс. 2019р.	%	9 міс. 2018р.	9 міс. 2019р.	%
<i>Діяльність авіакомпаній</i>							
Перевезено вантажів та пошти	тис.тонн	69,2	67,3	98,4	70,6	70,9	96,9
<i>На регулярних рейсах</i>	тис.тонн	17,3	14,9	94,3	16,8	16,2	94,2
Виконані тонно-кілометри (вантажі+пошта)	млн.ткм	244,7	219,7	92,7	251,1	230,1	94,1
<i>На регулярних рейсах</i>	млн.ткм	70,4	73,7	103,9	70,3	74,1	110,1
Виконано комерційних рейсів	тисяч	78,3	80,6	104,2	65,5	68,2	105,1
<i>Регулярних рейсів</i>	тисяч	52,2	53,1	103,5	42,4	41,7	113,1

<i>Діяльність аеропортів</i>							
Відправлено та прибуло ПС	тис.од.	140,2	149,8	113,2	111,4	128,4	113,5
<i>На регулярних рейсах</i>	тис.од.	106,3	118,3	121,7	80,8	95,4	115,4
Поштовантажопо токи	тис.тонн	43,4	44,4	105,1	42,6	42,3	103,1
<i>На регулярних рейсах</i>	тис.тонн	38,6	37,5	100,9	37,1	38,4	103,9

Перевезення вантажів та пошти виконували 20 вітчизняних авіакомпаній. Лідери вантажоперевезень - АТП ДП «Антонов», авіакомпанії «Міжнародні авіалінії України», «ЗетАвіа», «Максімум Еірлайнс» та «Южмашавіа». Зазначеними авіапідприємствами у звітному періоді було виконано 84 відсотки загального обсягу перевезень вантажів та пошти. Слід зазначити, що більшу частину вантажоперевезень традиційно складала чартерні рейси в інших державах в рамках гуманітарних та миротворчих програм ООН, а також згідно з контрактами та угодами з іншими замовниками[7].

Одним з рішень цієї проблеми можна розглянути варіант здійснення державно-приватного партнерства з міжнародною вантажною компанією, до якої б також входили страхові компанії, вертольотні компанії, компанії з технічного обслуговування літаків та вертольотів, яка має досвід у організації карго-термінальної інфраструктури в аеропортах і яка може інвестувати в реконструкцію існуючого вже вантажного терміналу на території Міжнародного аеропорту «Бориспіль» та створення нового, значно

збільшити обсяг оброблювальних вантажів та перенаправити нові вантажоперевезення через цей аеропорт.

Мета такого партнерства полягає у задоволенні потреб українського та світового ринку вантажних та поштових перевезень через Міжнародний аеропорт «Бориспіль» шляхом суттєвого збільшення вантажопотоків через цей аеропорт та забезпечення якості надання послуг з оброблення вантажів відповідно до кращих світових стандартів у цій сфері.

Для досягнення даної мети обов'язковим є вирішення таких питань:

- провести модернізацію та технологічне переобладнання складської інфраструктури існуючого вантажного терміналу Міжнародного аеропорту «Бориспіль», а також трансформувати існуючі бізнес-процеси з оброблення вантажів, що дасть змогу збільшити об'єми обробки вантажів на 50% вже в перший рік експлуатації існуючого вантажного терміналу, та підвищити якість надання відповідних послуг;
- здійснити будівництво нового сучасного вантажного терміналу в Міжнародному аеропорті «Бориспіль», що дозволить перетворити цей аеропорт у потужний хаб для перевалки вантажів на маршрутах Азії, Європи, Америки та країн СНД.

До складу об'єкту державно-приватного партнерства можна включити існуючий вантажний термінал державної форми власності, що знаходиться на балансі державного підприємства Міжнародного аеропорту «Бориспіль», а також новий вантажний термінал, що має бути створений приватним партнером за договором, укладеним в рамках державно-приватного партнерства, у цьому аеропорту.

Для того, щоб цей проект було реалізовано, приватному партнеру повинна бути передана земля для будівництва нового терміналу в аеропорту «Бориспіль», на час, що був встановлений у договорі.

Враховуючи той факт, що відповідно до Закону України «Про державно-приватне партнерство», умови отримання права користування цією

землею повинні бути зазначені в програмній документації, а також джерело фінансування землеустрою та її розгляд буде проведено на підготовчому етапі тендеру на здійснення державно-приватного партнерства у разі затвердження цього висновку Міністерством економічного розвитку.

Потреба у такому проекті виникла через нездатність Міжнародного аеропорту «Бориспіль» задовольнити зростаючий попит на послуги з перевезення вантажів та належну якість таких послуг відповідно до міжнародних стандартів у цій галузі через обмежену роботу оброблення вантажів існуючого терміналу і низьку ефективність його праці. Існуючий вантажний термінал має застаріле обладнання, яке потребує оновлення, використовує недосконалі технології обробки вантажів, включаючи ІТ-технології. Організація оперативної діяльності недостатньо ефективна.

Реалізація цього проекту дасть змогу вирішити проблеми, які, згідно з Національною транспортною стратегією до 2030 року, є типовими для української транспортної галузі та інфраструктури обробки вантажів Міжнародного аеропорту "Бориспіль", а саме:

- відсутність фінансування;
- недостатнє фінансування на розвиток транспортної інфраструктури для забезпечення стійкого збільшення обсягу руху через територію України;
- висока амортизація основних фондів;
- низький рівень використання сучасних технологій та впровадження інноваційної політики;
- повільна швидкість доставки товарів «від дверей до дверей»
- та невиконання пункту «точно в строк».

Даний проект допоможе вирішити всі вищезазначені проблеми, пов'язані з перевезенням повітряних вантажів, а отже, внесе вагомий внесок у реалізацію Національної транспортної стратегії до 2030 року та дозволить:

- розвинути інфраструктуру авіаційних вантажних перевезень в Міжнародному аеропорту «Бориспіль» відповідно до сучасних технологічних вимог за рахунок приватних інвестицій в інфраструктуру терміналу аеропорту в умовах державно-приватного партнерства та значно збільшити транспортний рух через аеропорт ;
- розширити мережу логістичних систем для інноваційного впровадження вантажних авіаперевезень шляхом запровадження дружньої взаємодії між замовником авіаперевезень та їх оператором;
- дати робочі місця у сфері авіатранспорту.

Цілі та завдання запропонованого проекту повністю відповідають пріоритетам державної політики у галузі транспорту, особливо Національній транспортній стратегії до 2030 року, яка є головним документом розвитку транспорту та основою інших документів у цій галузі. Національна транспортна стратегія наголошує на необхідності транспорту та підвищенні ефективності та конкурентоспроможності транспортного сектору, вдосконаленні правового механізму державно-приватного партнерства та посиленні співпраці між державним та приватним секторами. Одним із пріоритетів є досягнення Україною статусу регіонального центру дорожнього руху, якому зокрема потрібно:

- використання інтелектуальних транспортних систем;
- використання інформаційних технологій;
- електронний документообіг;
- прискорення та своєчасна доставка товарів завдяки швидкісному транспорту;
- глобалізація міжконтинентальних повітряних транспортувань в рамках глобальних альянсів.

Результати дій описаних у Національній транспортній стратегії, мають призвести до:

- створення всебічної вантажної та логістичної інфраструктури як частини мультимодальних кластерів, збільшення обсягу вантажів, що перевозяться не менш ніж 1900 млн. тонн до 2030 року;
- гарантувати доставку «від дверей до дверей»;
- дотримуватися «шести логістичних правил» при доставці вантажу;
- створення міжнародних кооперативів на основі державно-приватного партнерства, компаній - транспортних операторів, що зацікавлені у збільшенні обсягів та ефективності транспортування на певних сегментах ринку;
- спрощення формальностей для міжнародних перевезень вантажів повітряним транспортом через аеропорти України шляхом виконання рекомендацій європейської економічної комісії ООН щодо принципу «єдиного вікна» щодо технологій та методів контролю, розвиток співпраці між державним та приватним секторами по спрощенню процедури міжнародної торгівлі.

Національна транспортна стратегія визначає джерела для реалізації цих дій, якими повині бути інвестиційні кошти, більшість з яких мають надходити із зовнішніх джерел, перш за все від міжнародних фінансових установ, приватних інвесторів та проектів між державним і приватним партнерством.

Разом із державною політикою у галузі розвитку транспортного комплексу України її реалізація прискорить досягнення результатів, описаних у Національній транспортній стратегії України до 2030 року.

Розрахункова вартість проекту оцінюється у сумі 618500,0 тис.грн. Інвестиційні витрати по проекту будуть здійснюватися протягом трьох років:

- перший рік його реалізації – інвестиції у проектні роботи (сумою 18440,0 тис. грн.);
- другий рік його реалізації – інвестиції на оновлення існуючого вантажного терміналу (сумою 89678 тис. грн.);

— третій рік його реалізації – інвестиції на будівництво нового вантажного терміналу (сумою 521672,0 тис. грн.).

2.2. Визначення ефективності проекту удосконалення та створення вантажного терміналу

Основне призначення нового терміналу - прийом, видача, обробка, митне оформлення та інші види державного контролю авіавантажів (в тому числі поштових) на внутрішніх і міжнародних повітряних лініях. Також в терміналі будуть проводитися прийом, видача, обробка, митне оформлення та іншої контроль вантажів, що перевозяться автотранспортом, огляд вантажів, пошти і фізичних осіб з метою забезпечення вимог безпеки.

Строк дії договору, за результатами приблизних розрахунків, буде укладено на 25 років.

Відповідно до базового сценарію, яким передбачено забезпечення запланованих ініціатором пропозиції динаміки обсягів вантажопереробки, зростання ціни на експлуатаційні витрати та послуги з обслуговування вантажів чиста вартість проекту складе 66144 тис. грн., індекс прибутковості – 1,132; внутрішня ставка прибутковості - 13%; простий термін окупності - 12,9 роки; дисконтований термін окупності - 22,7 роки.

В той самий час, за результатами розрахунків визначено, що відповідно до оптимістичних очікувань:

— якщо обсяги переробки вантажів або ціни на перевезення вантажу збільшити на 10% (порівняно із запланованими), термін погашення проекту зменшиться з 22,7 року (основна альтернатива) до 16,5 років (основа для ймовірності здійснення такого варіанту у техніко-економічному обґрунтуванні визначеного вигідне географічне розташування аеропорту «Бориспіль», досвід ініціатора пропозиції та

наявність розвинутої мережі агентів, а також нинішній низький рівень цін авіаційних вантажних послуг у Міжнародному аеропорту «Бориспіль» у порівнянні з відповідними цінами в інших аеропортах по всьому світу);

— за умов забезпечення 10 відсоткового зменшення (порівняно із запланованим) витрат на експлуатацію вантажного комплексу (окрім платежів за надання управлінських прав та створення об'єктів державно-приватного партнерства та платежів за використання інфраструктури Міжнародного аеропорту «Бориспіль») дисконтований термін окупності скоротиться з 22,7 років (базовий) до 19,7 років.

За результатами реалізації проекту передбачено досягти таких результативних показників:

— через рік після початку проекту забезпечити зростання вантажопереробки на існуючому вантажному терміналі на 50% порівняно з поточним обсягом;

— через 2,5 роки після початку проекту, приблизно в січні 2022 року, новий вантажний комплекс в міжнародному аеропорту Бориспіль буде повністю введений в експлуатацію;

— після введення в експлуатацію сучасного вантажного терміналу протягом трьох років забезпечити збільшення перевезень вантажу на + 10% кожного року; протягом наступних 5 років + 7% на рік; протягом наступних 5 років + 3% на рік; потім 1% на рік.

Крім того, щороку приватний партнер сплачуватиме державному партнеру плату за надання прав управління та створення об'єктів державно-приватного партнерства у розмірі не менш ніж 25 млн. грн. на рік та на користь Міжнародного аеропорту «Бориспіль» плату за користування аеропортовою інфраструктурою на суму не менше 85 млн. грн на рік.

Проект передбачає створення в Міжнародному аеропорту «Бориспіль» комплексу вантажно-логістичної інфраструктури, яка забезпечить доставку вантажів та пошти «від дверей до дверей» та дотримання «шести логістичних

правил» ланцюга доставки. Послуги, що будуть надаватися з використанням існуючого і нового вантажного терміналу, будуть відповідати стандартам ІКАО.

Отримувачами вигоди від проекту є працівники існуючого вантажного терміналу, місцеві та іноземні компанії, що використовують авіап перевезення вантажів, ДП МА «Бориспіль», населення м. Бориспіль та населення України загалом.

В результаті такого проекту будуть досягнуті такі соціально-економічні результати:

- повне збереження робочих місць на існуючому вантажному терміналі в Міжнародному аеропорту «Бориспіль» під час укладення контракту, який буде укладено в рамках договору про державно-приватне партнерство;
- створення близько 80 нових робочих місць протягом перших десяти років проекту;
- значне підвищення рівня оплати праці працівникам вантажного терміналу (приблизно на 25%) відразу після підписання контракту, а також збереження і покращення її соціального забезпечення;
- підвищення кваліфікації працівників шляхом постійного навчання персоналу.

Крім того, результати проекту передбачають значну суму податкових надходжень до бюджетів та фондів загальнообов'язкового соціального страхування в державі. Приблизно протягом 10 років реалізації проекту:

- державний бюджет отримає доходи приблизно в 530 млн.грн. (з урахуванням додаткових надходжень від плати за надання прав управління та створення об'єктів державно-приватного партнерства);
- міський бюджет Борисполя отримає приблизно 97 млн грн;
- дохід у розмірі 27,8 млн. грн. буде спрямовано до обласного бюджету Київської області;

- приблизно 205 млн.грн. буде внесено до фондів загальнообов'язкового державного соціального страхування;
- крім того, аеропорту буде сплачено приблизно 1,070 млн.грн. на його користь.

Також, цей проект має додаткові економічні вигоди поряд із макроекономічними ефектами, що полягають у наступному:

- зростання зайнятості в Борисполі та Бориспільському районі в найближчі роки допоможе вирішити проблему безробіття в регіоні та країні загалом;
- підведення рівня заробітної плати та соціального забезпечення спеціалістів вантажного терміналу до рівня відповідного персоналу сучасних міжнародних аеропортів допоможе реалізувати урядову політику поступового збільшення зарплат на європейському рівні.;
- зменшення ризику виїзду кваліфікованих фахівців за кордон,
- усунення крадіжок, пошкоджень або втрати вантажу та, як наслідок, покращення іміджу Міжнародного аеропорту «Бориспіль» та й України загалом;
- зростання транзитних перевезень вантажу через Міжнародний аеропорт «Бориспіль» шляхом перенаправлення деяких існуючих міжнародних вантажних потоків з урахуванням вигідного розташування аеропорту щодо існуючих повітряних шляхів допоможе Україні стати повноправним учасником міжнародних повітряних перевезень та зміцнити позиції України як транзитної країни;
- збільшення вантажних перевезень та послуг з технічного обслуговування через Міжнародний аеропорт «Бориспіль» призведе до збільшення фінансових надходжень, що збільшить зростання доданої вартості у транспортному секторі та, як наслідок, вплине на зростання ВВП України;

— аеропорт «Бориспіль» розширить зовнішньоекономічну діяльність між аеропортом та державою, за рахунок імпорту та експорту, збільшить обсяги валютних доходів в країну та зробить позитивний внесок у покращення платіжного балансу та зміцнення національної валюти.

Вплив цього проекту, якщо він буде реалізований, на навколишнє середовище в цілому буде позитивним, оскільки приватний партнер повинен буде сумлінно виконувати загальні зобов'язання, встановлені для суб'єктів господарювання у галузі охорони навколишнього середовища та екологічної безпеки.

Особливо при реалізації проекту будівництва нового вантажного терміналу приватний партнер як суб'єкт господарювання та оцінка впливу на навколишнє середовище після підписання контракту в рамках державної та приватної співпраці зобов'язаний забезпечити оцінку впливу на навколишнє середовище запланованої будівельної діяльності нового вантажного терміналу. Цей обов'язок повинен бути відображений у контракті, який буде укладено в рамках державно-приватного партнерства.

Також із запропонованим проектом існують ризики, які, тим чи іншим чином, можуть прямо чи опосередковано впливати на його реалізацію. Основними факторами, що впливають на результати цього проекту, можуть бути:

- ініціатор пропозиції не зміг досягти додаткових обсягів вантажів в/через ДП МА «Бориспіль» з відповідним збільшенням обсягів вантажопереробки;
- недосягнення мети збільшення вартості вантажних перевезень, що надаватимуться у вантажному комплексі Міжнародного аеропорту «Бориспіль»;
- збільшення рівня запланованих експлуатаційних витрат в рамках проекту;
- відкладення підписання угоди про державно-приватне партнерство і, як наслідок, відкладення початку проекту, що може значно погіршити

здатність залучати більше вантажопотоків у/через Міжнародний аеропорт «Бориспіль» шляхом переорієнтації частини існуючих маршрутів авіаперевезень вантажу на користь аеропорту.

Розглянемо формули розрахунків площі складу, його місткість, габарити, тощо, для подальших розрахунків будівництва нового вантажного терміналу.

Загальна площа складу визначається як сума площ:

- площа, на якій розміщують вантажі на зберігання;
- додаткова площа;
- площа, відведена для проходів;
- площа службових приміщень.

$$S_{\text{заг}} = S_{\text{зб}} + S_{\text{дод}} + S_{\text{пр}} + S_{\text{сл}} \quad (2.1)$$

Місткість складу визначимо як:

$$E = \Gamma^{\text{рік}} \cdot \frac{k_{\text{п}}}{365} \cdot T_{\text{ср}} \quad (2.2)$$

Площа, зайнята зберіганням вантажу на підлозі, визначається за формулою:

$$S_{\text{зб}} = \frac{E}{q} \cdot k_{\text{над.пл}} \quad (2.3)$$

де E - місткість, т;

q - допустиме питоме навантаження на 1 м^2 площі складу, т/м^2 ;

$k_{\text{над.пл}}$ - коефіцієнт надлишкової площі, враховує нерівномірність розподілу вантажів по площі секції.

Площа складу зі стелажним зберіганням розраховується наступним чином:

$$S_{зб} = \frac{E}{n_{ср} \cdot k} \quad (2.4)$$

де $n_{ср}$ – середня кількість вантажів, що укладаються на 1 м² площі складу з урахуванням ярусності складування вантажів (3-6 ярусів);

k - коефіцієнт використання площі комірки стелажу, $k = 0,64$

Орієнтовний розрахунок площі, зайнятої проїздами і проходами, розраховується за формулою:

$$S_{пр} = S_{зб} \cdot (k_{пр} - 1) \quad (2.5)$$

Загальна площа складу на етапі проектувальних розрахунків визначається за формулою:

$$S_{заг} = \frac{S_{зб}}{k_{вик.пл}} \quad (2.6)$$

Визначення габаритів складу. Як правило, при проектуванні складів задаються їх шириною, яка по будівельним міркувань застосовується кратної 3 і становить 12, 18, 24, 36 або 48 м.

$$S = N \cdot k_{сл.м} \cdot S_{м} \cdot k_{пр} \cdot k_{сл.б} \quad (2.7)$$

де N - кількість машин, що одночасно знаходяться на вантажному дворі;

$k_{сл.м}$ - враховується кількість службових машин;

$S_{м}$ - площа на одну машину при однорядній стоянці;

$k_{пр}$ - враховує проїзди;

$k_{сл.б}$ - враховуються площа необхідних місцевих під'їздів до адміністративно-службових будівель.

При розрахунку оптимальної кількості методів механізації, необхідних на розподільчому майданчику, процес обробки вантажів, що надходять з міста, вважається двоступеневою системою черг, разомкнутого типу. Основними конструктивними параметрами цієї системи є: кількість робочих місць оператора для оформлення документації, кількість засобів механізації та технологічного обладнання для обробки вантажів на вантажному майданчику.

Потрібна кількість робочих місць операторів визначається за формулою:

$$n = \frac{l_{\text{внт}}}{\mu_1} + \frac{p_1 \cdot t_{\text{віз}}}{t_{\text{оч.вант}}^1} \quad (2.8)$$

де $l_{\text{внт}}$ - інтенсивність вхідного потоку вантажовідправників на оформлення документації;

μ_1 - інтенсивність оформлення документації одним вантажовідправником;

p_1 - ймовірність зайнятості робочих місць;

$t_{\text{віз}}$ - середній час візування вантажної накладної, хв;

$t_{\text{оч.вант}}^1$ - розрахунковий час очікування вантажовідправників в черзі, хв

ВИСНОВКИ

Кафедра ОАРП				НАУ. 21. 03. 23. 002 ПЗ				
Викон.	Губа О.О.			ВИСНОВКИ	Литера	Арк.	Аркушів	
Керівник	Марченко С.М.					Д	50	3
Консульт.	Марченко С.М.				ФТМЛ 275 МТ-402Б			
Н.контр.	Герасименко І.М.							
Зав. каф.	Разумова К.М.							

Загалом, авіаційний транспорт має добрі перспективи. І за цією світовою тенденцією Україна буде наздоганяти.

Виходячи з показників, ми можемо бачити, що стосовно обробки пошти в аеропортах України, наша країна не відстає від нашого основного партнера - Польщі. Потік вантажів у сусідній країні становить 125 тис.тонн, тоді як в Україні 90-95 тис.тонн. Однак Польща - справді транзитний вузол, а ми тільки починаємо цю непросту дорогу. Для цього нам дуже потрібна нова вантажна інфраструктура аеропорту.

Пасажирський ринок в авіакомпаніях збалансований та передбачуваний у порівнянні з ринком авіаційних вантажних перевезень. При нинішніх умовах зменшення обсягів пасажирських перевезень, збільшення вантажних може позитивно позначитися на доходах аеропортів.

Крім того, вони можуть бути важливими факторами для продовження регулярних авіаперевезень та швидшого повернення пасажирських перевезень на ринок. Це можна виразити двома рівнями:

- 1) географічне розташування чи маршрут - де рентабельність авіакомпаній та дуже залежить від вантажних авіаперевезень, оскільки пасажирські перевезення не можуть значною мірою забезпечити достатній прибуток. Тому, вантажі на повітряному транспорті відіграють важливу роль у підтримці стабільності маршрутів та охоплення ринку;
- 2) рівень авіакомпаній - діяльність по перевезенню вантажів для деяких транспортних операторів не є значною або взагалі припинила таку діяльність. У деяких випадках вони можуть становити до 50% загального доходу. Головними причинами такого прагнення є оптимізація витрат та вільного місця в літаках, особливо на середні та короткі відстані.

На сьогодні, крім регіональних аеропортів, майже ніхто не може похвалитися торговими потоками. Додатковим потенціалом для перевезення вантажів під час пандемії є аеропорти, які можуть запропонувати ідею

«літаючих вантажівок», яка на сьогодні є майже не єдиною реальною концепцією для регіональних аеропортів.

Цей підхід може бути джерелом спасіння для регіональних аеропортів, що наближені до ринків цінних вантажів, право експорту швидкопсувних конкурентоспроможних товарів, наявність складської та митної інфраструктури, національні логістичні хаби, що надають роботу місцевим поштовим операторам у багатьох регіонах.

Падіння пасажиропотоку на 48%, що було спричинене кризою через коронавірус, вкрай негативно позначилося на світовій авіаційній галузі та суміжних галузях. До цієї кризи, трафік в Україні зростав на 20-25% на рік, що було колись рекордним у Європі. Держава не припиняла інвестувати в реконструкцію кількох аеропортів.

Яка основна цінність повітряних пасажирських перевезень для повітряних вантажних перевезень? Справа в тому, що до 58% вантажів і пошти до/з України надходило у багажних відсіках літаків, що перевозили пасажирів (Belly Cargo), а решта 42% - у фюзеляжі вантажних літаків (Freighter).

Очевидно, що протягом першого кварталу кризи, спричиненої коронавірусом, борти пасажирських літаків для пошти та вантажів стали практично недоступними, через це попит на переобладнані пасажирські та звичайні вантажні ПС різко зріс. Таких літаків по всьому світу дуже мало. Як результат, авіакомпанії почали робити «конверсію» самостійно.

Переоснащення відбулося через те, що гуманітарні та комерційні потоки не зупинялись, а навпаки, значно зростали. Зокрема, доставка в області електронної комерції зросла на 1/3, а доставка медичних виробів зросла в декілька разів.

Авіаперевізники на сьогоднішній день ведуть боротьбу з COVID-19, намагаючись забезпечити цілісність світової системи постачання, включаючи швидкопсувні товари та товари, що купуються в Інтернеті.

В даній дипломній роботі також було розглянуто стратегію удосконалення існуючого та створення нового вантажного терміналу в ДП МА «Бориспіль». Чи є це необхідним на сьогоднішній день? Звичайно, що так. Розвиток транспортної системи в Україні стоїть майже не на першому місці і є важливою складовою сучасної високорозвинутої держави. Через брак коштів та інвестування, аеропорт втрачає багато прибутку, чим міг би допомогти багатьом сегментам ринку.

Альтернативним варіантом здійснення цього проекту є залучення коштів з державного бюджету чи за власні кошти ДП МА «Бориспіль». Проте в умовах відсутності стійкого економічного росту та великого рівня соціального та боргового завантаження державного бюджету, а також через відсутність у держави та й зокрема в ДП МА «Бориспіль» реальної можливості у найближчі роки координально збільшити обсяг авіаційних вантажних перевезень через аеропорт.

Найбільш ефективнішим для держави та суспільства в цілому можливий варіант по залученню інвестицій приватного партнерства, і перш за все через те, що ініціатор пропозиції має можливості суттєво збільшити обсяг міжнародних вантажних перевезень через аеропорт.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Вантажі небом та Україна – [Електронний ресурс] – Режим доступу: [https://works.doklad.ru/view/IcNfT60fA7k.html#:~:text=Вантажний%20комплекс%20аеропорту\(ВКА\)%20,транспорту%2С%20засобів%20механізації%20та%20обладнання.](https://works.doklad.ru/view/IcNfT60fA7k.html#:~:text=Вантажний%20комплекс%20аеропорту(ВКА)%20,транспорту%2С%20засобів%20механізації%20та%20обладнання.)
2. Антошишина Н. І. Система державного регулювання авіаційних перевезень в Україні . 2013.
3. Особенности грузоперевозок в пассажирских самолетах: Как это делает МАУ – [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://cfts.org.ua/articles/osobennosti_gruzoperevozok_v_passazhirskikh_samoletakh_kak_eto_delaet_mau_1660
4. Результати роботи та аналіз діяльності Державіаслужби, Звіт очільника . 2017. – 9 с.
5. Організація міжнародних перевезень – [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://pidru4niki.com/1621061053892/ekonomika/organizatsiya_mizhna_rodnih_perevezen
6. Стратегічний план розвитку. Державне підприємство «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» на період 2015-2019 . Редакція 02 , травень 2015.
7. Статистичні дані в галузі авіатранспорту – [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-v-galuzi-aviatransportu.html>
8. Полянська Н.Є., Корнієнко О.В., Полянська Н.О. Дослідження «Міжнародного аеропорту Бориспіль» – [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.rusnauka.com/5_NMIV_2009/Economics/40203.doc.htm
9. Офіційний сайт ДП МА «Бориспіль». – Режим доступу: <https://kbp.aero>

10. European Business Association – [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3133501-vantazi-nebom-ta-ukraina.html>

11. Правила повітряних перевезень вантажів. - Наказ міністерства транспорту України №793 від 14.10.2003

12. Полянська Н.Є. Фактори, що впливають на формування доходів в аеропорту // К.Фінанси України.-1997.-№11.-С.115-117.

13. Ложачевская Е.М., Шаповал Н.С. Предпосылки расширения международного аэропорта «Борисполь» в хаб // Зб. наук. праць. – Вип. 35. – К.: Інститут світової економіки і міжнародних відносин НАН України, 2002. – С. 115 – 126.

14. Самойленко О.Р. Підвищення прибутковості підприємства та розробка стратегії її забезпечення. – 2016. - 42 с.

15. Концепція Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 року: Схв. розпорядженням Кабінету Міністрів України від 05.03.2008 р. № 506-р // Голос України. – 2010. – №12. – С. 2–3.

16. Кабінет Міністрів України. Розпорядження від 01.08.2013 № 563–р «Питання реалізації інфраструктурних проєктів у сфері транспорту».

17. Статистичний щорічник України за 2015 рік ; за ред. І. М. Жук. – К. : Державна служба статистики України, 2016. – 575 с.

18. Податковий Кодекс України // Відомості Верховної Ради України. – 2011, № 13-14, № 15-16, № 17, ст.112.