

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

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ

Завідувач кафедри

_____ /Разумова К.М./

“ _____ ” _____ 2020 р.

ДИПЛОМНА РОБОТА

(ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА)

ВИПУСКНИКА ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ
“МАГІСТР”

Тема: «Управління парком повітряних суден при виконанні авіаційних робіт і послуг»

Виконавець: Вшивцева Валерія Олександрівна

Керівник: Федина Василь Петрович

Консультанти з окремих розділів пояснювальної записки:

Теоретична: Федина Василь Петрович

Аналітична: Федина Василь Петрович

Практична: Федина Василь Петрович

Нормоконтролер: Герасименко Ірина Миколаївна

Київ 2020

НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет транспорту, менеджменту і логістики

Кафедра організації авіаційних робіт і послуг

Спеціальність 275 «Транспортні технології (на повітряному транспорті)»

Спеціалізація 275.04 «Транспортні технології (на повітряному транспорті)»

Освітньо-професійна програма «Організація авіаційних робіт та послуг»

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри

/Разумова К.М./

«___» _____ 2020 р.

ЗАВДАННЯ

на виконання дипломної роботи (проекту)

Вшивцевої Валерії Олександрівни

1. Тема дипломної роботи (проекту) «Управління парком повітряних суден при виконанні авіаційних робіт і послуг» затверджена наказом ректора від «06» жовтня 2020 р. №1913/ст.

2. Термін виконання роботи (проекту): з 05 жовтня 2020 р. по 27 грудня 2020 р.

3. Вихідні дані до роботи (проекту): статистична інформація щодо виробничих показників діяльності

4. Зміст пояснювальної записки: Загальна характеристика, аналіз виробничо-фінансової діяльності авіакомпанії «КП МА «Київ», нормативно-правові документи, якими регулюється діяльність авіакомпанії, аналіз зовнішньоекономічної діяльності підприємства, вибір типу повітряного судна для, розрахунок економічної ефективності від оновлення парку повітряних суден авіакомпанії «КП МА «Київ».

5. Перелік обов'язкового графічного (ілюстративного) матеріалу: аналіз доходів, витрат та прибутків Міжнародного аеропорту «Київ» за останні 4 роки.

6. Календарний план-графік

№ пор.	Завдання	Термін виконання	Відмітка про виконання
1.	Збір та опрацювання теоретичних даних	05.10.2020-25.10.2020	виконано
2.	Збір та аналіз статистичної інформації щодо діяльності авіакомпанії КП МА «Київ»	26.10.2020-31.10.2020	виконано
3.	Написання та оформлення теоретичної частини дипломної роботи	01.11.2020-10.11.2020	виконано
4.	Написання та оформлення аналітичної частини дипломної роботи	11.11.2020-20.11.2020	виконано
5.	Написання та оформлення проектної частини дипломної роботи	21.11.2020-30.11.2020	виконано
6.	Написання та оформлення вступу та висновків дипломної роботи	01.12.2020-03.12.2020	виконано
7.	Оформлення пояснюваної записки та підготовка презентації до захисту	03.12.2020-27.12.2020	виконано

7. Консультанти з окремих розділів

Розділ	Консультант (посада, П.І.Б.)	Дата, підпис	
		Завдання видав	Завдання прийняв
1. Теоретична частина	кандидат технічних наук, доцент, Федина В.П.	05.10.2020	10.11.2020
2. Аналітична частина	кандидат технічних наук, доцент, Федина В.П.	11.11.2020	20.11.2020
3. Проектна частина	кандидат технічних наук, доцент, Федина В.П.	21.11.2020	30.11.2020

8. Дата видачі завдання: 02 жовтня 2020 р.

Керівник дипломної роботи (проекту) _____ / Федина В.П./
(підпис керівника)(ПІБ)

Завдання прийняв до виконання _____
(підпис випускника) (ПІБ)

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ, СКОРОЧЕНЬ ТА ТЕРМІНІВ

ЦА-цивільна авіація

ПС-повітряні судна

АТ-авіаційна техніка

ТО-технічне обслуговування

ЦА-цивільна авіація

АТ-авіаційна техніка

АРП-авіаремонтного підприємства

ТОПС- поточний ремонт та капітальний ремонт

рис. – рисунок

табл. – таблиця

тис. грн. – тисячі гривень

РЕФЕРАТ

Пояснювальна записка до дипломної роботи «Управління парком повітряних суден при виконанні авіаційних робіт і послуг»: 104 сторінки, 9 рисунків, 17 таблиць, 50 використаних джерел, 4 додатки.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: АЕРОПОРТ, ПОВІТРЯНІ СУДНА, АВІАЦІЙНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ, ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ, АВІАЦІЙНИЙ ТРАНСПОРТ.

Об'єкт дослідження –логістична діяльність КП Міжнародний аеропорт «Київ».

Мета дипломної роботи –проведення аналізу діяльності Міжнародного аеропорту «Київ» та розглянути роль процесу авіаційних робіт у комплексному аналізі повітряних суден, технології авіаційних перевезень.

Методи дослідження –заходи щодо удосконаленню логістичної діяльності КП Міжнародний аеропорт «Київ».

В теоретичній частині висвітленооснови економічної ефективності діяльності авіаційного підприємства та нормативно-правової бази регулювання транспорту.

В аналітичній частині дипломної роботи присвячена проведенню аналізу фінансових показників діяльності Міжнародного аеропорту «Київ».

В проектній частині наведено пропозиції з удосконалення умов обслуговування повітряних суден в аеропорту.

Установлено, що Міжнародний аеропорт «Київ» забезпечує експлуатацію і функціонування аеродрому, будівель, споруд та інших об'єктів аеродромного обладнання, потрібного для прийняття, відправлення та обслуговування повітряних суден із забезпеченням авіаційних перевезень пасажирів та багажу, досліджено зовнішньоекономічну діяльність підприємства.

Матеріали дипломної роботи рекомендується використовувати при роботі авіаційного підприємства.

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ, СКОРОЧЕНЬ, ТЕРМІНІВ.....	4
ВСТУП.....	7
1. ТЕОРЕТИЧНА ЧАСТИНА.....	12
1.1. Теоретичні основи економічної ефективності діяльності авіаційного підприємства.....	13
1.2. Використання парку ПС при здійсненні авіаційних робіт.....	22
1.3. Нормативно-правова база регулювання авіаційних перевезень.....	30
2. АНАЛІТИЧНА ЧАСТИНА.....	42
2.1. Загальна характеристика діяльності підприємства на ринку авіаційних перевезень.....	43
2.2. Фінансово-економічна діяльність КП МА «Київ».....	54
2.3. Аналіз зовнішньоекономічної діяльності підприємства КП МА «Київ».....	62
3. ПРОЕКТНА ЧАСТИНА.....	65
3.1. Технологія виконання авіаційних перевезень вантажів.....	66
3.2. Дослідження резервів зростання прибутку.....	71
3.3. Пропозиції з удосконалення умов обслуговування повітряних суден в аеропорту.....	79
3.4. Вплив пропозицій на показники фінансового результату.....	84
ВИСНОВКИ.....	90
СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ.....	93
ДОДАТКИ.....	98

ВСТУП

КАФЕДРА ОАРП				НАУ. 20. 04. 21. 001 ПЗ				
Виконав	Вшивцева В.О			ВСТУП	Літера	Арк.	Аркушів	
Керівник	Федина В.П.					Д	7	5
Консульт.	Федина В.П.				ФТМЛ 275 ОР-204 М			
Н. контр.	Герасименко І.М.							
Зав. каф.	Разумова К.М.							

Актуальність теми. Пріоритетним фактором подальшого розвитку цивільної авіації (ЦА) України є прискорення оновлення парку повітряних суден (ПС). Застарілі морально і фізично ПС, які складають основу парку авіаційної техніки (АТ) авіакомпаній України, що дісталися “у спадщину” після розпаду СРСР, не дають можливості конкурувати з закордонними перевізниками на ринку авіатранспортних послуг. Це призводить до зниження обсягів перевезень, скороченню частки ринку українських авіаперевізників, витискуванню українських авіакомпаній з ринку авіатранспортних послуг.

Для вирішення проблем оновлення парку ПС необхідно вирішити цілий ряд задач як теоретичного так і практичного характеру, більшість з яких економічні.

Україна належить до небагатьох країн світу, які змогли відбудувати замкнутий технологічний цикл створення і виробництва авіаційної техніки та розвинути власну авіаційну промисловість. Авіаційна промисловість України включає виробництво повітряних суден та авіаційної техніки, ключових компонентів для них (наприклад, авіаційні двигуни), а також надання супутніх послуг, до яких належать технічне обслуговування (лінійне та високого ступеня складності), поточний ремонт та капітальний ремонт (ТОПС).

Значення авіаційного транспорту в світовій економіці стрімко зростає, сприяє цьому технологічний розвиток та новітні розробки в авіаційній галузі, також глобалізація і все тісніші ділові та культурні зв'язки з різними країнами світу.

Сучасний стан та перспективи розвитку аеропортової і аеродромної мережі, рівень державного регулювання аеропортової діяльності, аеропорти поряд з авіаційними компаніями та підприємствами по організації повітряного руху є ключовими елементами системи цивільної авіації, виконують функцію інтегрування і соціально орієнтованої інфраструктури економіки країни.

Під впливом науково-технічного прогресу відбувається безперервне вдосконалення і ускладнення конструкцій ПС. Це позначається на вартості їх розробки і виробництва, а також витратах на проведення технічного обслуговування і ремонту. Виникає необхідність постійного вдосконалення

процесу технічної експлуатації ПС для підвищення ефективності їх використання і зниження витрат на ТО. Ефективність процесу технічної експлуатації ПС в загальному випадку визначається великим числом чинників, що діють на різних етапах їх створення, випробувань і експлуатації. З метою підвищення ефективності і економічності експлуатації ПС забезпечується відповідний рівень конструктивно-експлуатаційних властивостей ПС і розробляється його програма ТО на тривалий період експлуатації.

Пріоритетним фактором подальшого розвитку цивільної авіації (ЦА) України є прискорення оновлення парку повітряних суден.

Згідно статистичних даних в Україні збільшилася кількість інцидентів, що сталися через відмову авіаційної техніки під час польоту. На даний час більшість авіакомпаній експлуатує парк морально, технічно та фізично застарілих повітряних суден (строк експлуатації від 15 до 30 і більше років). У зв'язку з цим щороку зменшується кількість сертифікованих повітряних суден. Відсутність достатньої кількості запасних частин та їх висока собівартість призводять до розукомплектування повітряних суден та заміни агрегатів, систем, двигунів і обладнання деталями, узяними з інших повітряних суден, а також до використання контрафактних деталей, що є порушенням правил. Придбання або експлуатація авіакомпаніями дешевої авіаційної техніки іноземного виробництва, яка вичерпала значний запас ресурсів або морально, технічно і фізично застаріла, має низький рівень надійності, призводить до зниження рівня безпеки польотів та зменшення рівня ефективності.

В Україні створена концепція задля розв'язання проблеми оновлення парку ПС згідно якої країна сприятиме частково безвідсоткове кредитування з державного бюджету на термін до трьох років експлуатантів повітряних суден для закупівлі нової авіаційної техніки. Дана концепція допоможе вийти розвитку авіаційних робіт на новий рівень. Разом з тим, не зважаючи на актуальність проблеми, до цього часу відсутні комплексні теоретичні і практичні дослідження по економічним проблемам оновлення парку ПС в умовах становлення і розвитку ринкових відносин, були поставлені і вирішувались лише окремі питання,

розв'язанням яких займались К.В. Кабаніхіна, О.О. Бакаєв, Л.М. Кононова, Л.І. Кудіна, О.П. Овсак, В.Н. Панченко.

Пріоритетною вимогою покращення інвестиційної привабливості авіаційного транспорту, прискорення оновлення парку ПС є підвищення прибутковості роботи авіакомпаній.

На ринку пасажирських та вантажних послуг станом на 2019 рік працює понад три десятка вітчизняних авіакомпаній, з них 19 здійснюють міжнародні пасажирські перевезення. Перевезення вантажів та пошти здійснюють 18 вітчизняних авіакомпаній, більша частина перевезень – це перевезення чартерними рейсами в інших державах в рамках гуманітарних та миротворчих програм ООН, а також згідно контрактів та угод з іншими замовниками.

Проблема на авіаційному транспорті полягає в тому, що за недостатнім рівнем інвестицій, необхідних для оновлення вітчизняного парку застарілих повітряних суден гостро постає питання про доцільність подальшої експлуатації неперспективної авіаційної техніки та необхідність пошуку шляхів підвищення ефективності використання чисельного парку літаків, експлуатація яких, не дивлячись на достатні ресурсні можливості, може бути зупинена з причини низьких економічних показників транспортної роботи та невідповідності сучасним міжнародним стандартам. Ефективне оновлення парку повітряних суден, і в тому числі вантажних літаків, як свідчить досвід багатьох авіакомпаній світу, можна здійснити шляхом їх заміни або модернізації, вирішуючи при цьому в комплексі задачі теоретичного, практичного, організаційного та економічного характеру.

Визначення ефекту й економічної ефективності має важливе як наукове, так і практичне значення. За його допомогою можна не тільки оцінити ефективність діяльності підприємства, проаналізувати сумарний ефект різних його структурних підрозділів та напрямів діяльності, а й визначити стратегію розвитку, розробити прогноз та план дій на перспективу, установити результати використання витрачених ресурсів: засобів виробництва, робочої сили, інформації.

В даній роботі буде розглянуто роль процесу авіаційних робіт у

комплексному аналізі повітряних суден, технологію авіаційних перевезень. Для визначення типу повітряних суден, що використовуються для виконання авіаційних перевезень.

Об'єкт дослідження – логістична діяльність КП Міжнародний аеропорт «Київ».

Предмет дослідження – заходи щодо удосконаленню логістичної діяльності КП Міжнародний аеропорт «Київ».

1.ТЕОРЕТИЧНА ЧАСТИНА

КАФЕДРА ОАРП				НАУ. 20. 04. 21. 100 ПЗ			
Виконав	Вшивцева В.О			1.Теоретична частина	Літера	Арк.	Аркуші в
Керівник	Федина В.П.				Д	12	30
Консульт.	Федина В.П.				ФТМЛ 275 ОР-204 М		
Н. контр.	Герасименко І.М.						
Зав. каф.	Разумова К.М.						

1.1. Теоретичні основи економічної ефективності діяльності авіаційного підприємства

Міжнародні транспортні перевезення є важливим видом зовнішньоекономічної діяльності. Повітряні перевезення авіаційним транспортом в міжнародній логістиці – це особлива специфічна галузь переміщення товарних вантажів і пасажирів по всьому світу, що розвивається і поширюється в просторі і часі відповідно до еволюції логістики, як в теорії так і на практиці.

Економічна ефективність є ключовою категорією ринкової економіки, яка безпосередньо пов'язана з досягненням кінцевої мети розвитку суспільного виробництва в цілому, а також кожного підприємства окремо. Для того, щоб дати чітке визначення категорії «ефективність діяльності підприємства» необхідно окремо розглянути такі поняття, як «економічний ефект», «ефективність», «діяльність підприємства». Економічний ефект є складовою економічної ефективності. Поняття «економічний ефект» та «економічна ефективність» відносяться до числа найважливіших категорій ринкової економіки. Ці поняття тісно пов'язані між собою.

Успішна реалізація стратегії розвитку підприємства, підвищення його конкурентоспроможності, вихід на міжнародний ринок передбачає здійснення перш за все не лише результативної, а й ефективної господарської діяльності. Саме це спонукає підприємців та керівників до постійного пошуку резервів та шляхів підвищення ефективності використання у процесі своєї діяльності всіх ресурсів. У той же час підвищення ефективності господарювання вітчизняних підприємств сприятиме соціально-економічному розвитку національної економіки та її ефективній інтеграції у світовий економічний простір.

Традиційний метод SWOT — аналізу дозволяє провести детальне вивчення зовнішнього й внутрішнього середовища. Результатом раціонального SWOT-аналізу, спрямованого на формування узагальненого інформаційного потенціалу, повинні з'явитися ефективні рішення, що стосуються відповідної реакції (впливу)

суб'єкта (слабкої, середньої й сильної) відповідно до сигналу (слабкому, середньому або сильному) зовнішнього середовища.

Загальні характеристики сильних і слабких сторін підприємства, що використовуються в SWOT-аналіз (рис 1.1).

Сильні сторони	Слабкі місця
<ul style="list-style-type: none"> - Нова термінальна інфраструктура; - Гнучка система зборів та тарифів. 	<ul style="list-style-type: none"> - Обмеження по шумовим характеристикам, екологічні обмеження; - Обмеження по категоріям ПС; - Обмеження по пропускній спроможності.
Можливості	Загрози
<ul style="list-style-type: none"> - Можливе скасування візового режиму з країнами Євросоюзу; - Привабливість аеропорту для низькобюджетних перевізників в разі імплементації «Відкритого неба» - Зручна локація для пасажирів в межах міста. 	<ul style="list-style-type: none"> - Падіння привабливості України для потенційних пасажирів внаслідок ведення бойових дій; - Економічна криза, падіння купівельної спроможності населення; - Посилення екологічних та шумових обмежень щодо функціонування аеропорту в межах міста.

Рис. 1.1 SWOT-аналіз

Загальні зовнішні можливості та загрози для підприємства, що використовуються в SWOT-аналізі

Відмінна риса розглянутого підходу до проведення SWOT-аналізу на підприємстві полягає в наступному:

1. Його побудова базується на методології системно-цільового підходу, де основна увага акцентується на вимірі параметрів зовнішнього й внутрішнього середовища в просторі, у часі й з урахуванням інформаційного потенціалу

2. Проведення структуризації факторів зовнішнього й внутрішнього середовища, що є універсальними для будь-якого підприємства.

3. Здійснення синтезу факторів зовнішнього й внутрішнього середовища, що далі, в перспективі, відобразиться у системі рішень.

Економічна ефективність господарської діяльності підприємства вважається досягнення найбільших результатів за найменших затрат живої та уречевленої праці. Економічна ефективність є конкретною формою дії закону економії часу. За капіталістичного способу виробництва узагальнюючий показник економічної

ефективності — норма прибутку. Вона розглядає сукупність загальних, стійких і суттєвих зв'язків та взаємовідносин щодо результатів діяльності підприємства на ринку та відповідно витрат, які підприємство понесло під час виробництва.

Ефективність, як економічна категорія надає змогу провести якісно кількісну оцінку результатів господарювання. Вона займає одну з головних позицій в усіх процесах діяльності підприємства та його фазах: виробництві, 14 розподілі, обміні та споживанні, виражаючись у діяльності будь-якої ланки на всіх рівнях, від окремої фірми до цілої галузі і економіки в цілому. [3, с. 108].

Щодо наукових праць, то такий ряд вітчизняних та закордонних вчених як В. Парето, А.М. Матлін, В. Батрасов, В.Я. Хрипач, Д. Скотт Сінк, С. Ейлон, Б. Голд, Ю. Сьозан, П Друкер, Д. Хайман, Л. Мельник, А. Карінцева, Р. Беннер, Н. В. Савенко, О. М. Савицька, С. Н. Немирович та інші, досліджували різні підходи до визначення економічної сутності економічної ефективності діяльності підприємств та систематизували деякі з них. Саме тому існує безліч спроб дати визначення категорії «економічна ефективність», і всі вони практично подібні [5, с. 83-86]. Деякі з них зображені в таблиці нижче.

Таблиця 1.1

Визначення категорії «економічна ефективність»

Джерело	Визначення
В. Петті, Ф.Кене	Ефективність – результативність управління стосовно дій суб'єкта управління – уряду держави.
Д. Рікардо	Ефективність – економічна категорія, яка визначає співвідношення результату до визначеного виду витрат.
Г. Емерсон	Ефективність – основна мета управління, яка визначає зв'язок з функціональністю підприємства.
В. Андрійчук	Ефективність – це результативність певної дії, процесу, що вимірюється співвідношенням між отриманим результатом і витратами (ресурсами), що його спричинили.
С. Мочерний	Ефективність – здатність приносити ефект, результативність процесу, проекту тощо, які визначаються як відношення ефекту, результату до витрат, що забезпечили цей результат.
І. Павленко	Ефективність - комплексна оцінка кінцевих результатів використання трудових, матеріальних, інформаційних та фінансових ресурсів підприємства у виробництві товарів та наданні послуг за певний термін.

Отже, як бачимо, існує багато підходів до визначення поняття «ефективність». Одні автори та науковці пов'язують ефективність з ефектом, інші

розглядають як співвідношення результату та витрат. При цьому ефект розглядається як певна форма результату. Але більшість науковців ототожнюють поняття «ефективність» і «результативність». На мою думку, це не зовсім правильно, оскільки результативність – це досягнення певного результату, який не обов'язково повинен бути позитивним. А ефективність – це завжди позитивна величина, що характеризує приріст результатів у співвідношенні із засобами їх досягнення.

Професор Мочерний С.В. сформулював сутність ефективності у наступному визначенні: ефективність – це здатність приносити ефект, результативність процесу, проекту тощо, які визначаються як відношення ефекту, результату до витрат, що забезпечили цей результат [4, с.214].

Ефективність на макроекономічному рівні – інтегрована економічна категорія, яка відображає виробничі відносини щодо економії сукупних витрат уречевленої та живої праці на отримання кінцевого позитивного результату. Економічний зміст ефективності полягає у збільшенні результату (ефекту) з одиниці витрат сукупної праці.

Категорія "ефективність" на рівні підприємства характеризує зв'язок між величиною отриманого результату його діяльності й кількістю інвестованих або витрачених у виробництві ресурсів. Підвищення ефективності можна досягнути шляхом використання меншої кількості ресурсів для створення такого результату або за використанням такої самої кількості ресурсів чи більшого випуску з відносно меншою кількістю ресурсів для створення більшого результату [1].

Ефективність – це досягнення найбільших результатів за найменших затрат живої та уречевленої праці, конкретна форма економії часу. Отже, ефективність – це економічна категорія, яка відображає виробничі відносини щодо економії живої та уречевленої праці й показує кінцевий корисний ефект від застосування засобів виробництва та живої праці.

Необхідно розрізняти поняття «ефект» та «економічна ефективність». Ефект – це досягнутий результат у різних формах вияву від тих чи інших заходів, що застосовуються у сільськогосподарському виробництві. Стосовно умов ринкової

економіки – це насамперед ступінь фактичної або очікуваної реалізації об'єктивних економічних інтересів власників засобів виробництва. Відповідно до взаємодії витрат і результатів виробництва, однаковий результат може бути отриманий різними способами і навпаки – однакові витрати можуть спричинити різний ефект. Економічний ефект може бути як додатною величиною, так і від'ємною, бути виробничим, у формі сільськогосподарської продукції й характеризувати доцільність проведення заходу, та економічним – у сфері економії ресурсів, праці, отримання прибутку, а також соціальним, що відображає стан умов праці й побуту працівників. Наприклад, ефект від застосування добрив виявиться у вигляді приросту врожаю, а від застосування преміксів – у збільшенні приросту живої маси тварин [7].

Економічна ефективність виробництва – результативність виробничої діяльності, співвідношення між результатами господарської діяльності та витратами живої і матеріалізованої праці, ресурсами, виражають досягнутий рівень продуктивних сил і ступінь їх використання. З даного визначення випливає, що рівень економічної ефективності є зіставлення двох величин: економічного ефекту і виробничих витрат і ресурсів.

Економічний ефект передбачає будь-який корисний результат, виражений у вартісній оцінці. Зазвичай в якості корисного результату виступають прибуток або економія витрат і ресурсів. Економічний ефект, отриманий на підприємстві, величина абсолютна, що залежить від масштабів виробництва продукції та економії витрат.

Економічна ефективність залежить від економічного ефекту, а також від витрат і ресурсів, які викликали даний ефект. Таким чином, економічна ефективність – величина відносна, що отримується в результаті зіставлення ефекту з витратами та ресурсами. Зазвичай аналізуються обидва показники, що характеризують успішність економічної діяльності підприємства, так як окремо показники ефекту та ефективності не можуть дати повної і всеосяжної оцінки підприємству. Так, наприклад, може бути така ситуація, коли на підприємстві досягнуто значний економічний ефект, виражений в отриманому прибутку, при

відносно низькому рівні економічної ефективності. І навпаки, виробництво може характеризуватися високим рівнем ефективності, при невеликій величині економічного ефекту [5].

Економічний ефект – корисний результат економічної діяльності, що вимірюється як різниця між грошовими доходами від такої діяльності та грошовими витратами на її здійснення.

Економічна ефективність характеризує кінцеві результати діяльності підприємства.

Таблиця 1.2

Види економічної ефективності

Класифікаційна ознака	Види ефективності	Характеризує
Результати діяльності	Виробничо-технологічна	Удосконалення техніки, технології; упровадження нововведень
	Виробничо-економічна	Результати роботи структурних підрозділів і підприємства в цілому
	Соціально-економічна	Задоволення потреб населення, умови праці робітників, відповідність виробничих відносин рівню продуктивних сил
Рівень визначення	Загальна (абсолютна)	Визначається на всіх рівнях господарювання; характеризує загальний економічний ефект порівняно з окремими видами витрат або ресурсів
	Порівняльна	Визначає найбільш економічно вигідний варіант вирішення задачі підприємства
Витрачені ресурси	Витратна	Результативність поточних виробничих витрат
	Ресурсна	Результативність використання виробничих ресурсів (основних виробничих та обігових засобів)
	Витратно-ресурсна	Результативність використання всієї сукупності витрат на виробництво

Оцінюючи економічну ефективність діяльності підприємства, потрібно враховувати ефективність для власників (учасників) підприємства. Рекомендують оцінювати такі види економічної ефективності:

1. Ефективність діяльності підприємства в цілому.
2. Ефективність участі в капіталі підприємства (ефективність власного капіталу власника підприємства або ефективність інвестицій у статутний

капітал підприємства його учасників). Подібні розрахунки здійснюються з метою підтвердження для кожного з учасників доцільності його участі в капіталі підприємства і належать до класу розрахунків доцільності інвестування.

Оцінюючи ефективність роботи підприємства, наприклад, за минулий рік, підсумовуємо діяльність підприємства в минулому, оцінюємо те, що вже відбулося.

І якою б ефективною не виявилася діяльність підприємства в минулому періоді, це зовсім не означає, що така тенденція буде пролонгована на майбутнє.

Тобто при оцінці ефективності слід чітко усвідомити, що вона як здійснюється за минулі періоди і має на меті підбиття підсумків, так і має прогнозуватися на майбутнє а розробкою шляхів і способів її досягнення, минулі оцінки можуть бути використані при проектуванні показників на майбутнє з урахуванням як тенденцій, що склалися, так і прогнозів щодо зміни внутрішніх і зовнішніх чинників, під впливом яких здійснює діяльність підприємство.

Критерій економічної ефективності має певну структуру, що дозволяє висловлювати його кількісно на всіх рівнях управління підприємством. В умовах ринкової економіки основним критерієм оцінки господарської діяльності підприємства служить дохід (прибуток, рентабельність по відноsinам до фондів).

Оцінюючи критерій ефективності виробничого підприємства особливу увагу слід приділяти приросту прибутку не тільки за рахунок зростання обсягів рентабельної продукції, довільного збільшення цін на вироби без відповідного підвищення якості і т.п., але і її приросту за рахунок кращої роботи, росту обсягу виробництва потрібної народному господарству продукції і зниження собівартості.

Кількісна визначеність єдиного критерію виражається в узагальнюючих показниках ефективності виробництва і функціонально пов'язаних з ними локальних показниках використання різних видів ресурсів. Критерій ефективності-категорія, яка вказує на підстави для оцінки ефективності, є її мірилом.

Підвищення ефективності є життєво важливим, особливо в умовах ресурсодефіцитної економічної ситуації. Для оцінки рівня ефективності потрібні як фінансові, так і нефінансові визначники ефективності підприємства.

Визначення ефективності - це кількісна оцінка її рівня, його мета - встановити, чи зросла ефективність.

Сутність проблеми підвищення ефективності полягає в тому, щоб на кожну одиницю витрат досягти максимального результату. Оцінки ефективності діяльності підприємства здійснюється за допомогою певних кількісних характеристик, які відображають (добре чи погано, точно або не дуже) відповідність результатів і витрат підприємства цілям діяльності, а також деяких якісних характеристик. Кожне підприємство відповідно до інтересів і цілей діяльності за критерієм ефективності формує систему конкретних прямих показників оцінки рівня ефективності, за якими оцінюється відповідність своїм цілям та інтересам.

Прямі показники оцінки рівня ефективності визначаються як співвідношення результатів діяльності та витрат:

$$\text{Прямий показник ефективності} = \frac{\text{Результати}}{\text{Витрати}};$$

Ефективність має якісний і кількісний аспекти. Для оцінки ефективності виробництва та її вимірювання застосовують критерій і систему економічних показників.

Критерій – це ознака, на основі якої оцінюється діяльність або визначаються параметри на перспективу. Предметно критерій варто розуміти як якість, властивість ефективності, що відображає найістотнішу його суть, тобто є основним принципом оцінки. Він відображає певні виробничі відносини та якісний аспект цих відносин, тому повинен перебувати в нерозривному зв'язку зі специфічними економічними законами, насамперед з основним економічним законом цього способу виробництва. Критерій як вимір економічної ефективності

конкретизується через показники. Вони, зазвичай, слугують лише кількісним виразом згаданого вимірника, відображаючи рівень і динаміку ефективності.

Основним критерієм економічної ефективності виробництва є обсяг національного доходу і максимізація його за найменших затрат живої й уречевленої праці. Цей показник виступає як оцінка економічної ефективності всього народного господарства.

Для визначення економічної ефективності сільськогосподарського виробництва, окремих його галузей, господарської діяльності підприємств різних форм власності, їх підрозділів, виробництва окремих культур, агротехнічних і зоотехнічних заходів, упровадження в виробництво комплексів, нових технічних розробок, досягнень науки і техніки, передового досвіду тощо використовують часткові або локальні критерії. У кожному окремому випадку критерій може набувати конкретнішої форми з урахуванням характеру й особливостей виробництва.

Наприклад, для досягнення приросту урожайності певної культури та підвищення якості продукції визначають мінімальні витрати добрив, пального, засобів захисту, на оплату праці, а також витрати на охорону навколишнього середовища. У кінцевому підсумку всі часткові критерії повинні відповідати основному народногосподарському критерію. У зв'язку з цим критерієм економічної ефективності аграрного виробництва є збільшення обсягу чистої продукції за найменших затрат живої й уречевленої праці на її одиницю [7].

Отже ефективність виробництва – категорія, яка характеризує віддачу, результативність виробництва. Вона свідчить не лише про приріст обсягів виробництва, а й про те, якою ціною, якими витратами ресурсів досягається цей приріст, тобто свідчить про якість економічного зростання.

1.2. Використання парку ПС при здійсненні авіаційних робіт

Формування раціональної структури парку ПС і підвищення ефективності його використання – одне з основних завдань, що стоять перед авіакомпаніями. Для їх успішного вирішення велике значення має вдосконалення методів обґрунтування вибору типового складу парку ПС для експлуатації на ПА при плануванні.

На функціонування АТС впливають зростання попиту на авіаційні перевезення і роботи, перевантаженість деяких аеропортів, насиченість мережі маршрутів існуючими типами ПС, високий рівень авіатранспортних технологій, складність організаційних форм кооперації різних галузей, що представляють замовника і розробника авіаційної техніки.

Основними об'єктами авіаційного транспорту є повітряні судна. Існує декілька визначень терміну «повітряне судно», які представлені в різного типу нормативно-правових документах України. Найпоширенішим є відповідно до пункту 79 статті 1 Повітряного кодексу України повітряне судно – апарат, що підтримується в атмосфері у результаті його взаємодії з повітрям, відмінної від взаємодії з повітрям, відбитим від земної поверхні. Повітряні судна поділяються на державні, цивільні та експериментальні.

Види повітряних суден у вигляді таблиці представлені нижче в табл. 1.3.

Державне повітряне судно використовується на військовій, митній, прикордонній та поліцейським службах і реєструється у реєстрі державних повітряних суден. Цивільне повітряне судно реєструється у державному реєстрі цивільних повітряних суден. Експериментальне повітряне судно призначене для проведення випробувань, дослідно-конструкторських і науководослідних робіт та не заноситься до реєстрів [9].

Види повітряних суден

Повітряне судно України		Повітряне судно іноземної держави	
Цивільне ПС	Державне ПС	Цивільне ПС	Державне ПС
Реєструється в Державному реєстрі Цивільних повітряних суден України, що визначає його національну належність до України. При такій реєстрації судну надаються державний та реєстраційний знаки та видається реєстраційне посвідчення згідно з авіаційними правилами України.	Повітряне судно, що застосовується у військовій, митній та прикордонній службах, службі цивільного захисту, в органах внутрішніх справ. Реєстрація повітряного судна в реєстрі державних повітряних суден України визначає його національну належність до України	Повітряні судна мають національність тієї держави, в якій вони зареєстровані. Реєстрація повітряного судна більш ніж в одній державі не вважається дійсною, але його реєстрація може переходити від однієї держави до іншої.	Використовуються на військовій, митній і поліцейській службах іноземної держави. Україна не визнає реєстрації державного повітряного судна в реєстрі іншої держави, якщо це повітряне судно не виключене з реєстру державних повітряних суден України.
Може бути власністю лише юридичної особи України або фізичної особи – резидента; або утримуватися експлуатантом України в оренду чи у лізинг у нерезидента.	Є власністю України	Встановлюється внутрішнім законодавством країни своєї національності.	Встановлюється внутрішнім законодавством країни своєї національності.

Усі цивільні повітряні судна підлягають обов'язковій реєстрації і можуть бути зареєстровані тільки в одній державі. Вони заносяться до державного реєстру повітряних суден України та отримують реєстраційне посвідчення, що є фактом визнання його національної належності. Цивільні повітряні судна підлягають перереєстрації у державному реєстрі цивільних повітряних суден України у разі

зміни власника повітряного судна, а також в інших випадках, передбачених правилами реєстрації цивільних повітряних суден України. Правила реєстрації цивільних повітряних суден України розробляються та вводяться в дію державним органом з питань сертифікації та реєстрації.

Реєстрацію планерів, дельтапланів, надлегких літальних апаратів, інших повітряних суден спортивного призначення, повітряних суден аматорської конструкції, аеростатичних апаратів, а також видачу посвідчень про їх реєстрацію здійснює державний орган чи установа, яким це право делеговано державним органом з питань сертифікації і реєстрації. Це саме стосується і їх сертифікації.

Державні повітряні судна підлягають реєстрації у реєстрі державних повітряних суден України. Правила реєстрації державних повітряних суден України встановлює Міністерство оборони України.

Повітряне судно виключається з відповідного державного реєстру повітряних суден у разі:

1. зняття повітряного судна з експлуатації;
2. передачі повітряного судна належним чином іншій державі, іноземному суб'єкту господарювання чи фізичній особі.

При виключенні повітряного судна з відповідного державного реєстру повітряних суден України реєстраційне посвідчення втрачає силу.

Усі повітряні судна, що використовуються в Україні, повинні проходити обов'язкову сертифікацію.

По-перше, сертифікації підлягає тип цивільного повітряного судна. Це означає, що цивільне повітряне судно нової конструкції (нового типу) повинно бути сертифіковано на відповідність його діючим в Україні нормам льотної придатності. Сертифікат цього виду отримує розробник повітряного судна.

По-друге, сертифікації підлягає екземпляр цивільного повітряного судна. Це означає, що кожний виготовлений в Україні екземпляр цивільного повітряного судна повинен бути сертифікований на відповідність його конструкції, характеристик та експлуатаційно-технічної документації вимогам, передбаченим правилами сертифікації цивільних повітряних суден України. У цьому випадку

(сертифікат) про придатність повітряного судна до виконання польотів отримує його власник. Крім повітряних суден, виготовлених в Україні, сертифікації підлягають імпортовані повітряні судна. Сертифікат може бути виданий, а судно допущено до експлуатації, якщо буде встановлено, що воно відповідає національним вимогам держави виготовлювача та додатковим технічним умовам України в частині льотної придатності і тим самим забезпечує відповідність типу повітряного судна, що імпортується в Україну, діючим в Україні нормам льотної придатності. Також підлягають сертифікації планери, дельтаплани, надлегкі літальні апарати, інші повітряні судна спортивного призначення, повітряні судна аматорської конструкції, аеростатичні апарати та допоміжні пристрої, що впливають на безпеку польотів. Контроль за відповідністю судна сертифікату здійснюють автори-виготовлювачі та органи сертифікації [25].

Сертифікат може бути анульовано або його дію може бути тимчасово припинено державним органом, що його видав, у разі виявлення недоліків, які загрожують безпеці польотів. Цим же органом може бути заборонено експлуатацію повітряного судна у випадках:

1. відсутності посвідчення (сертифіката) про придатність до польотів;
2. прострочення посвідчення (сертифіката) про придатність до польотів;
3. експлуатації повітряного судна за межами обмежень, встановлених порадником з льотної експлуатації повітряного судна.

На зовнішню поверхню цивільних повітряних суден повинні бути нанесені державний і реєстраційний розпізнавальні знаки. Допускається також нанесення на повітряне судно додаткових знаків (символів, написів, емблем та ін.) за погодженням з державним органом з питань сертифікації і реєстрації. Кожному цивільному повітряному судну України, обладнаному засобами радіозв'язку, надається позивний номер і позивний радіосигнал.

Виконання польотів повітряних суден у повітряному просторі України регламентується Правилами польотів у повітряному просторі України, які поширюються на всіх користувачів повітряного простору України.

Згідно Повітряного Кодексу України політ повітряного судна – його

переміщення у повітряному просторі, а також зависання.

До польоту допускається повітряне судно, яке споряджене і перебуває у справному стані згідно з експлуатаційно-технічною документацією. У повітряному просторі України або в окремих його районах польоти повітряних суден можуть бути повністю заборонені або обмежені за висотою, у часі та напрямках у порядку, встановленому положенням про використання повітряного простору України.

Регулярні міжнародні польоти повітряних суден, під час яких повітряні судна перетинають державний кордон України та іншої держави, здійснюються на підставі міждержавних домовленостей і міжнародних угод, а нерегулярні міжнародні польоти можуть виконуватися за спеціальними дозволами, порядок видачі яких визначається органом державного регулювання діяльності авіації і погоджується з митними органами України.

Переліт державного кордону України повітряними суднами здійснюється по спеціально виділених коридорах. Переліт державного кордону України поза цими коридорами, якщо це не передбачено міжнародною угодою або іншими нормативними актами України, заборонено. Як правило, польоти в Україні здійснюються повітряними перевізниками – будь-якими суб'єктами господарювання чи фізичними особами, які виконують повітряні перевезення, мають права експлуатанта авіаційної техніки.

Основними задачами технічного обслуговування і ремонту літаків є забезпечення безпечної, регулярної та інтенсивної їх експлуатації з мінімальними витратами праці, часу і матеріальних ресурсів. Реалізація цих задач здійснюється на стадії експлуатації літака, яка представляє собою одну із стадій його життєвого циклу.

Під життєвим циклом розуміється сукупність взаємопов'язаних станів літака, які послідовно змінюють один одного від початку дослідження і обґрунтування завдання на розробку літака до закінчення терміну його експлуатації. Частина життєвого циклу, яка характеризується певним станом літака конкретного типу, сукупністю видів запланованих робіт та їхніми

кінцевими результатами, називається стадією життєвого циклу. Такими стадіями є: дослідження і обґрунтування розробки; розробка; виробництво; експлуатація; заводський ремонт.

У життєвому циклі ПС, як і всякої машини, починаючи з її створення і до списання після відпрацювання призначеного ресурсу, значна частина часу припадає на стадію експлуатації. Тільки в процесі експлуатації ПС виконує функції, для яких воно створювалося, проявляючи при цьому закладені в нього потенційні можливості а також конструктивно-експлуатаційні властивості. Тільки в процесі експлуатації ПС покриває всі ті витрати, які були пов'язані з його створенням.

Стадія експлуатації літака, це стадія життєвого циклу з моменту прийняття його авіакомпанією від літакобудівної фірми або авіаремонтного підприємства (АРП). Ця стадія об'єднує етапи використання його за призначенням, збереження і транспортування. Складовою експлуатації літака є технічна експлуатація, яка включає в себе комплекс робіт, передбачених експлуатаційною і ремонтною документацією, метою яких є підготовка літака до виконання польотного завдання, підтримка його в стані готовності до польотів, а також підтримка в процесі експлуатації заданого рівня надійності [11].

Технічна експлуатація літака та його комплектуючих елементів включає в себе ТО, в тому числі при збереженні та транспортуванні, поточний і середній ремонти.

Технічне обслуговування полягає в проведенні авіакомпанією робіт у відповідності з експлуатаційною документацією з підготовки літака до рейсу, підтримці його працездатності або справності, включаючи поточний ремонт, який полягає в усуненні відмов і пошкоджень, в тому числі шляхом заміни або ремонту окремих агрегатів та елементів конструкції.

В процесі обґрунтування типового складу парку ПС для виконання робіт приймаються компромісно рішення, яке забезпечує мінімум або максимум вибраного критерії. Критерії ефективності або їх група використовуються залежно від мети вирішення задачі.

Вибір оптимального типу ПС для виконання авіаційних робіт – задача лінійного програмування, яка вирішується за різними критеріями при заданих обмеженнях. Наприклад, критерій «максимум провізної здатності» доцільно застосовувати коли необхідно виконати максимальний обсяг перевезень при обмеженому парку ПС. Мінімізація експлуатаційних витрат застосовується при поточному плануванні використання парку ПС.

Застосування сучасних оптимізаційних методів обґрунтування типу ПС не виключає факторного аналізу і оцінки результатів, отриманих при реалізації економіко-математичних моделей. Для реалізації цього підходу необхідно знання закономірностей зміни критеріїв оптимальності від різних факторів.

Дослідження факторів, які впливають на такі інтегральні показники, як, наприклад, продуктивність ПС і собівартість перевезень також дозволяють використовувати виявлені закономірності в експлуатаційній практиці при плануванні авіатранспортного процесу традиційними методами. На сьогоднішній день зростає роль і значення оперативного аналізу і управління витратами, собівартістю перевезень за типами ПС, за рейсами, видами перевезень, категоріями пасажирів, видами вантажів та інше.

Методичні підходи базуються на врахуванні найважливіших факторів ринку, результатах комплексного аналізу методів визначення собівартості, тарифів на авіаперевезення. Варто виділити наступні методичні підходи:

1. Удосконалення діючої методики калькулювання витрат і собівартості перевезень на основі:
 - використання функціонально-технологічного групування витрат, а саме, групування витрат за укрупненими транспортними операціями з відокремленням витрат, які залежать і не залежать від дальності перевезень;
 - деталізація калькуляційних вимірювачів. Формування витрат з технічного і аеронавігаційного забезпечення на літако-виліт за типами повітряного судна.

2. Врахування конкретних умов експлуатації повітряного судна для визначення сфери їх ефективного використання, розробки тарифів за видами перевезень на основі індивідуальних витрат авіакомпанії.
3. Удосконалення формування системи тарифів з врахуванням споживчої вартості послуг, що надаються, як важеля підвищення якості обслуговування.

Врахування відмінностей витрат в різних умовах, а також ступінь соціальної виправданості та економічної обґрунтованості тих чи інших потреб в перевезеннях, показники споживчої вартості транспортної послуги (клас салону, економія часу у зв'язку з відсутністю проміжних посадок, час доби виконання польоту, сезонна нерівномірність завантаженості на повітряній лінії, напрям польоту та ін.).

Задача обґрунтування вибору типу ПС вирішується з урахуванням таких техніко-економічних факторів: категорія ПЛ, її протяжність; безпосадкова дальність польоту з максимальним комерційним завантаженням; максимальна дальність польоту ПС; обсяг перевезень по ПЛ; техніко-економічні дані ПС (комерційне навантаження, практична дальність польоту з максимальним комерційним навантаженням та ін.).

Послідовність обґрунтування вибору раціонального типу ПС здійснюється в декілька етапів:

На першому етапі проводиться комплексне дослідження ринку авіаційних робіт, прогнозування потенційного попиту, оцінка ступеня монополізації ринку та прогнозування обсягу перевезень на ПС авіакомпанією.

На другому етапі із заданих ПС вибираються ті, техніко-економічні показники, яких відповідають категорії, виду робіт та обсягу перевезень.

На третьому етапі на основі експертних оцінок відбувається попередній вибір ПС з використанням наступних техніко-економічних показників: початок експлуатації, співвідношення ваги порожнього літака до злітної маси ПС, комерційна вагова віддача ПС, питомі витрати палива (г/пас.-км, г/ткм), відносні витрати палива (тон в годину на 1 тону злітної маси).

Далі розраховується собівартість, рентабельність перевезень за типами ПС відповідно до викладених вище методичних підходів та методики з урахуванням витрат на початково-кінцеві та рухомі операції.

Експлуатація ПС є складним динамічним процесом, який включає ряд взаємозв'язаних, функціональних процесів. До їх числа можна віднести процеси льотної, технічної, комерційної, аеродромної експлуатації, управління повітряним рухом та ін.

1.3. Нормативно-правова база регулювання авіаційних перевезень

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.

У нормативно-правовому регулюванні авіатранспортної галузі України беруть участь як принципи і норми міжнародного повітряного права, так і норми національного законодавства України: Стандарти, Практики, що рекомендується, і Правила ІКАО, Угоди про цивільну авіацію і про використання повітряного простору і інших міжурядових угод, прийнятих в області ЦА; національні законодавчі і нормативно-правові норми.

Об'єктом державного регулювання в авіатранспортній галузі виступає комплекс економічних відносин авіапідприємства з різними елементами ринкової структури, наприклад, виробниками повітряних суден, лізинговими компаніями, фінансовими установами, споживачами авіапослуг. Державне регулювання в авіатранспортній галузі може здійснюватися правовими, адміністративними, економічними і спеціальними методами.

Під правовими методами державного регулювання необхідно розуміти

вплив держави на об'єкти регулювання через розробку відповідних законів, правил перевезень, ратифікації відповідних міжнародних угод. Адміністративні методи державного регулювання проявляються в регулюванні параметрів економічної та виробничої діяльності авіапідприємства, а саме: встановлення нормативів, стандартів, правил перевезень, ліцензування та сертифікації, пряме обмеження комерційних прав та доступ на ринок тощо. Економічні методи направлені на розробку ринкових інструментів впливу на інтереси суб'єктів авіаційного ринку (амортизаційна, митна, податкова політика). Спеціальні методи включають у себе елементи адміністративного і економічного методів.

Згідно рекомендацій Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) державне регулювання повітряного транспорту повинно здійснюватися на трьох рівнях: національному, двосторонньому та багатосторонньому

Відповідно до ст. 1 ЗУ «Про транспорт» : «транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва і покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях», а відносини, пов'язані з перевезеннями повітряним транспортом регулюються Повітряним кодексом України та іншими актами законодавства України щодо повітряних перевезень.

Виходячи з положень наявних нормативно-правових актів слід розрізнити наступні види повітряних перевезень:

1. в залежності від предмету - перевезення вантажу, пасажирів і багажу, пошти;
2. в залежності від періодичності – регулярні та нерегулярні;
3. з урахуванням порядку проходження аеропортів сполучення – без перевантаження (без пересадки) та з перевантаженням (з пересадкою);
4. з урахуванням перетину чи ні державного кордону – міжнародні та внутрішні;
5. в залежності від здійснення перевезення за одним або декількома перевізними документами та участі інших видів транспорту – прямого сполучення, послідовні та змішані [16].

Повітряні перевезення здійснюються на підставі Повітряного кодексу України, Закону України «Про транспорт», Цивільного кодексу України (Глава 64 «Перевезення»), Господарського кодексу України (Глава 32 «Правове регулювання перевезення вантажів»). Відповідно до цих нормативно-правових актів для здійснення повітряного перевезення вантажу необхідно укласти договір, відповідно до якого одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити ввірений їй другою стороною (вантажовідправником) вантаж до пункту призначення в установленій законодавством чи договором строк та видати його уповноваженій на одержання вантажу особі (вантажодержувачу), а вантажовідправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату (ст. 909 Цивільного кодексу України та ст. 307 Господарського кодексу України).

Перевезення пасажирів та багажу здійснюється відповідно до договору, за яким одна сторона (перевізник) зобов'язується перевезти другу сторону (пасажира) до пункту призначення, а в разі здавання багажу – також доставити багаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання багажу, а пасажир зобов'язується сплатити встановлену плату за проїзд, а у разі здавання багажу - також за його провезення; укладення договору перевезення пасажирів та багажу підтверджується видачею відповідно квитка та багажної квитанції (ст. 910 ЦКУ).

В зазначених вище нормативно-правових актах визначення поняття «повітряне перевезення» відсутнє. Але це поняття міститься в наказах Державіаслужби щодо перевезень вантажів, пасажирів і багажу, а саме: «Про затвердження Правил повітряних перевезень вантажів» від 14.03.2006 №186505: «Повітряне перевезення – транспортування товарів повітряним транспортом, включаючи період, коли товари перебувають під контролем перевізника як повітряного перевізника»; «Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу» від 14.03.2006 №187506: «Перевезення –транспортування пасажирів та багажу на повітряних суднах, що здійснюється відповідно до договору перевезення, при якому згідно з визначенням сторін пункт відправлення і пункт призначення незалежно від того, була чи ні зупинка в перевезенні або

перевантаження, розміщені або на території двох різних країн, або на території однієї країни, якщо узгоджена зупинка передбачена на території іншої країни. У цих Правилах під терміном "перевезення" також розуміється транспортування пасажирів і/або багажу на повітряних суднах між двома пунктами, які розміщені на території України».

Повітряні перевезення щодо вантажів, детально регламентуються ще й «Інструкцією з організації перевезень вантажів повітряним транспортом», що затверджена наказом Державіаслужби» від 02.11.2005 №822507 та містить «Загальні положення», «Терміни і визначення, що застосовуються у цій Інструкції», правила щодо «Приймання вантажів», «Обробки вантажів (загальні умови)», «Порушень при перевезенні вантажів», «Обробки визначених категорій вантажу», «Завантаження та розміщення вантажів на повітряному судні». Відповідно до п.3 цього наказу імперативно передбачено підприємствам, організаціям та установам, що беруть участь у повітряних перевезеннях вантажів, узяти зазначену Інструкцію до керівництва та привести свої нормативні документи у відповідність до неї.

Крім того, відповідно до ст.62 Повітряного кодексу України повітряний перевізник не тільки зобов'язаний дотримуватися загальних правил повітряних перевезень пасажирів, багажу, вантажу і пошти, а також нормативів якості обслуговування пасажирів і клієнтури, а й на підставі загальних правил має право встановити свої правила повітряних перевезень. Такі правила мають бути спрямовані на підвищення ефективності та якості перевезень і не містити умов та норм обслуговування пасажирів і клієнтури нижчих за рівень вимог, встановлених відповідним органом державної влади. Це можуть бути правила, інструкції і технології, що застосовуються при перевезеннях вантажів, пасажирів і багажу, у тому числі правила застосування тарифів, зборів, стандарти з обробки вантажів та обслуговування пасажирів і багажу, умови експедирування вантажів, порядок розгляду претензій та позовів [13].

Користувачам послуг, що надаються повітряним перевізником надається такий вид перевезень як чартерне повітряне перевезення. Відповідно до ст.61

Повітряного кодексу України чартерне повітряне перевезення виконується на підставі договору чартера (фрахтування повітряного судна), за яким одна сторона (фрахтівник) зобов'язується надати іншій стороні (фрахтувальнику) за плату всю місткість одного чи кількох повітряних суден на один або кілька рейсів для повітряного перевезення пасажирів, багажу, вантажу і пошти або для іншої мети, якщо це не суперечить чинному законодавству України.

Правила виконання чартерних рейсів затверджені наказом колишнього Міністерства транспорту України від 18.05.2001. Їх дія поширюються на авіаперевізників незалежно від країни реєстрації та встановлюється порядок виконання чартерних рейсів українськими та іноземними авіаперевізниками в Україну, з України та в межах України.

Нормами цих правил регулюються відносини, пов'язані з:

1. загальними умовами виконання чартерних рейсів українськими авіаперевізниками;
2. особливими умовами виконання чартерних рейсів українськими авіаперевізниками;
3. загальними умовами виконання іноземними авіаперевізниками чартерних рейсів в Україну;
4. умовами перевезення спеціальних та небезпечних вантажів чартерними рейсами;
5. умовами перевезення виробів військового та подвійного призначення чартерними рейсами;
6. умовами виконання чартерних рейсів українськими авіаперевізниками в регіони та з регіонів;
7. з нестабільною військово-політичною, екологічною, епідеміологічною та іншою складною ситуацією;
8. обов'язками українського авіаперевізника та призупиненням виконання чартерних рейсів або анулюванням права на виконання чартерних рейсів;
9. вимогами до іноземного авіаперевізника та призупиненням виконання ним чартерних рейсів.

Діяльність у сфері повітряних перевезень повинна відповідати авіаційним правилам, які визначають і регулюють порядок діяльності авіації України з метою гарантування безпеки польотів і екологічної безпеки.

Згідно зі статтею 7 ПК України до авіаційних правил належать:

1. норми льотної придатності цивільних повітряних суден; норми будівництва та придатності до експлуатації аеродромів і аеропортів, систем регулювання використання повітряного простору України й обслуговування повітряного руху на території України;
2. правила сертифікації цивільних повітряних суден, аеродромів, виробництва авіаційної техніки, діяльності експлуатантів, авіаційного персоналу, використання повітряних трас і місцевих повітряних ліній;
3. правила реєстрації повітряних суден, аеродромів, повітряних трас та місцевих повітряних ліній;
4. стандарти й нормативи у галузі охорони довкілля.

Згідно 5 статті "Системи державного регулювання в області авіації" уповноважений орган по питаннях цивільної авіації реалізує державну політику і стратегію розвитку авіації України, здійснює державне регулювання діяльності в області цивільної авіації за наступними напрямками:

1. здійснення комплексних заходів щодо забезпечення безпеки польотів, авіаційної, екологічної, економічної та інформаційної безпеки;
2. створення умов для розвитку авіаційної діяльності, повітряних перевезень і їх обслуговування, виконання авіаційних робіт і польотів авіації загального призначення;
3. організація використання повітряного простору України;
4. представництво України в міжнародних організаціях цивільної авіації і в міжнародних відносинах з питань цивільної авіації.

Авіаційні правила мають єдину структуру, містяться у Зводі авіаційних правил України і не повинні суперечити положенням Конвенції про міжнародну цивільну авіацію та Додаткам до неї.

Вищезазначені напрями реалізуються уповноваженим органом з питань цивільної авіації шляхом:

1. розробки, прийняття і впровадження авіаційних правил України;
2. сертифікації суб'єктів і об'єктів авіаційної діяльності;
3. ліцензування господарської діяльності за поданням послуг перевезення пасажирів і / або вантажів повітряним транспортом і надання прав на експлуатацію повітряних ліній і призначень авіаперевізникам;
4. здійснення постійного нагляду і інспекції дотримання встановлених законодавством, у тому числі авіаційними правилами України, вимог.

Державіаслужба є центральним органом виконавчої влади з питань державного нагляду за забезпеченням безпеки авіації, на який покладається:

1. державний нагляд за забезпеченням безпеки авіації, сертифікація і реєстрація об'єктів і суб'єктів авіаційної діяльності та її ліцензування, забезпечення діяльності об'єднаної цивільно-військової системи використання повітряного простору, регулювання використання повітряного простору і обслуговування повітряного руху, захист авіації України від незаконного втручання в її діяльність;
2. сприяння зовнішньоекономічній і міжнародно-правовій діяльності цивільної авіації, здійснення централізованого управління діяльністю цивільної авіації, забезпечення розвитку цивільної авіації, науковий супровід діяльності авіації, забезпечення ефективного використання коштів Державного спеціалізованого фонду фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях; — проведення розслідування авіаційних подій до моменту створення незалежного органу з розслідування.

З метою урахування вимог Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), Європейського Союзу, Європейської конференції цивільної авіації (ЄКЦА), Європейської організації з безпеки аеронавігації (ЄВРОКОНТРОЛЬ), а також змін у нормах українського законодавства, які відбулися за період після

уведення в дію Повітряного кодексу України в 1993 році, було розроблено проект нового Повітряного кодексу України. Цей документ надійшов до Верховної Ради України у квітні 2009 року. Проте нова редакція Повітряного кодексу України 21 жовтня 2009 року не була ухвалена Верховною Радою України, а лише з внесенням ряду поправок у 2 вересня 2010 року була прийнята Кабінетом Міністрів України.

Новий Кодекс регламентує правові основи загальної діяльності на авіатранспорті, державного регулювання авіаційної галузі, використання повітряного простору України, що спрямоване на гарантування безпеки авіації, забезпечення інтересів держави і національної безпеки, процесу задоволення потреб суспільства та зокрема економіки країни у повітряних перевезеннях.

Даний Кодекс передбачає імплементацію до законодавства України вимог міжнародних організацій, зокрема щодо безпеки аеронавігації та захисту прав пасажирів. При цьому передбачається розділити авіацію на громадську та державну. Громадська, в свою чергу, поділяється на комерційну та авіацію загального призначення. Кодекс також містить порядок відшкодування збитків пасажирів від затримання рейсів або зміни маршрутів, умови перетинання державного кордону авіаційними засобами, визначає органи держави, що відповідають за функціонування авіаційного транспорту.

Таким чином, можна стверджувати, що Повітряний кодекс України передбачає виконання вимог міжнародних організацій з повітряного транспорту, а саме: Об'єднаних авіаційних властей Європи (JAA), Європейської конференції цивільної авіації (ЄКЦА), Європейської організації з безпеки аеронавігації (Євроконтроль), а також висновків і рекомендацій Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) про необхідність вдосконалення законодавства України за результатами аудиту, який був проведений раніше.

Серед законодавчих актів, що регулюють правовідносини, пов'язані з авіаційним транспортом, виділяють Закон України «Про державну підтримку літакобудівної промисловості в Україні» від 12 липня 2001 року № 2660-III. Цей Закон спрямований на створення сприятливих умов для ефективного

використання виробничого, науково-технічного потенціалу та підвищення експортних можливостей вітчизняного літакобудування, модернізації авіаційних підприємств, активізації інвестиційної діяльності, в тому числі іноземної, збільшення обсягів виробництва та експорту конкурентоспроможних на світовому ринку вітчизняних літаків, двигунів та авіаційного обладнання. Згідно з ним літакобудування визнається пріоритетною галуззю економіки, а 33 вітчизняних суб'єктів господарювання на період з 1 січня 2002 року до 1 січня 2007 року отримували значну кількість пільг [23]. Серед підзаконних актів, якими регулюється діяльність авіаційного транспорту, виділяються постанови Кабінету Міністрів України:

1. «про створення Державного спеціалізованого фонду фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях» від 28 вересня 1993 року № 819;
2. «про порядок повітряного сполучення через державний кордон України» від 18 грудня 1995 року № 1017;
3. «про серйозні недоліки в роботі та невідкладні заходи щодо поліпшення діяльності цивільної авіації» від 28 грудня 1996 року № 1587;
4. «про сертифікацію авіаційної техніки та її компонентів» від 3 жовтня 1997 року № 1095;
5. «про страховий фонд безпеки авіації» від 17 серпня 1998 року № 1272;
6. «про заходи щодо вдосконалення організації та проведення авіаційних робіт з пошуку і рятування» від 16 жовтня 1998 року № 1643;
7. «про створення об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху України» від 19 липня 1999 року № 1281;
8. «про утворення Міжвідомчої комісії з питань забезпечення ефективного і безпечного функціонування авіаційного транспорту, авіаційної промисловості, авіації загального призначення та системи використання повітряного простору України» від 28 грудня 2000 року № 1923;
9. «про утворення Комітету з питань спрощення формальностей при міжнародних повітряних перевезеннях» від 22 березня 2001 року № 262;

- 10.«про затвердження Положення про використання повітряного простору України» від 29 березня 2002 року № 401;
- 11.«про затвердження Порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації» від 12 жовтня 2002 року № 1535;
- 12.«про затвердження Порядку використання коштів державного бюджету, які виділяються на надання кредитів для здійснення операцій з фінансового лізингу авіаційної техніки» від 14 квітня 2004 року № 469;
- 13.«про утворення Державної авіаційної пошуково-рятувальної служби» від 8 вересня 2004 року № 1172;
- 14.«про затвердження Програми створення авіаційного комплексу спостереження та обладнання для вимірювального полігона» від 18 серпня 2005 року № 780; - інші.
15. «про невідкладні заходи щодо забезпечення безпеки цивільної авіації в Україні» від 15 січня 1998 року №17;
16. «про заходи щодо впорядкування діяльності з міжнародних повітряних перевезень товарів військового призначення та подвійного використання» від 25 грудня 2003 року №1488;
- 17.«про створення Державного спеціалізованого фонду фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях» від 28 вересня 1993 року №819;
18. «про введення посад державних інспекторів з авіаційного нагляду у Державній авіаційній службі та умови оплати їх праці» від 26 вересня 2007 року № 1172;

Основні документи, що регулюють діяльність авіаційного транспорту та зокрема повітряних суден та їхня сутність представлені в таблиці 1.4.

Основні нормативно-правові акти, які регулюють діяльність авіаційного транспорту України

Документ	Сутність
Конвенція про цивільну авіацію	Конвенція визначає положення, що стосуються аеронавігації, польоту над територіями інших держав, правил польотів, запобігання поширенню хвороб, аеропортових та інших зборів, реєстрації повітряних суден, заходів сприяння аеронавігації, документації повітряних суден, міжнародних стандартів та рекомендованої практики, Міжнародної організації цивільної авіації, її органів та функцій, аеропортів та авіанавігаційних засобів, спорів і невиконання зобов'язань, війни і надзвичайного стану, питань ратифікації і приєднання до Конвенції.
Закон України «Про державну підтримку літакобудівної промисловості в Україні»	Закон спрямований на створення сприятливих умов для ефективного використання виробничого, науково-технічного потенціалу та підвищення експортних можливостей вітчизняного літакобудування, модернізації авіаційних підприємств, активізації інвестиційної діяльності, в тому числі іноземної, збільшення обсягів виробництва та експорту конкурентоспроможних на світовому ринку вітчизняних літаків, двигунів та авіаційного обладнання.
Закон України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації»	Ця Програма розроблена відповідно до конвенцій про міжнародну цивільну авіацію, про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден, про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації, про злочини та деякі інші акти, що вчинюються на борту повітряних суден, та про маркування пластичних вибухових речовин з метою їх виявлення, а також інших міжнародних актів.
ПКМУ «Про сертифікацію авіаційної техніки та її компонентів»	Авіаційні правила з питань нормування льотної придатності цивільної авіаційної техніки і Продовження таблиці 1.4
	типових процедур сертифікації повітряних суден та їх компонентів, з сертифікації виробництв авіаційної техніки, розроблені Міждержавним авіаційним комітетом і затверджені Радою з авіації і використання повітряного простору СНД, вводяться в дію в Україні Міністерством транспорту за погодженням з Міністерством промислової політики і з заінтересованими міністерствами та іншими центральними органами виконавчої влади.
Правила проведення спеціального догляду повітряних суден цивільної авіації України» від 04.12.97 р.	Ці правила визначають порядок забезпечення безпеки в неконтрольованій зоні, доступу осіб і транспортних засобів, їх перебування в контрольованих зонах, зонах обмеженого доступу, що охороняються, та критичних ділянках зон обмеженого доступу, що охороняються, суб'єктів авіаційної діяльності, а також здійснення захисту активів суб'єктів авіаційної діяльності України.
Правила польотів повітряних суден та обслуговування повітряного руху в класифікованому повітряному просторі України	Правила встановлюють вимоги щодо виконання польотів повітряних суден та обслуговування повітряного руху (далі - ОПР) у повітряному просторі ОПР України та повітряному просторі над відкритим морем, де відповідальність за ОПР покладено на Україну (далі - повітряний простір ОПР) з метою забезпечення безпеки польотів повітряних суден відповідно до Стандартів та Рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO).

Цими та іншими наказами визначаються особливості діяльності авіаційної галузі України. Держава активно впливає на авіаційну галузь та використання

повітряного простору України. Цей вплив виражається у формуванні державної політики та стратегії розвитку, визначення умов діяльності у галузі авіації, створення безпечних умов авіаперевезень, проведенні контролю за такою діяльністю.

2. АНАЛІТИЧНА ЧАСТИНА

КАФЕДРА ОАРП				НАУ. 20. 04. 21. 200 ПЗ				
Виконав	Вшивцева В.О			2. Аналітична частина	Літера	Арк.	Аркуші в	
Керівник	Федина В.П.					Д	42	23
Консульт.	Федина В.П.				ФТМЛ 275 ОР-204 М			
Н. контр.	Герасименко І.М.							
Зав. каф.	Разумова К.М.							

2.1. Загальна характеристика діяльності підприємства на ринку авіаційних перевезень

Ринок послуг повітряного транспорту складається з продажу послуг повітряного транспорту суб'єктами господарювання (організаціями, одноосібними торговцями та товариствами), які використовують повітряні судна, такі як літаки та вертольоти, для надання послуг з повітряного транспортування пасажирів та вантажів. Він включає послуги, що пропонуються як регулярними, так і позаплановими авіаперевізниками, але мальовничі та екскурсійні повітряні перевезення та послуги повітряних кур'єрів не включені в ринок авіаперевезень.

Для виявлення тенденцій розвитку ринку повітряних перевезень в Україні у період 2017–2019 рр. було проведено аналіз ризикованості зовнішнього ринкового середовища авіакомпаній як основних суб'єктів ринку та основних факторів, що впливають на розвиток ринку авіаперевезень. В роботі використовувались статистичні методи та методи теорії ймовірностей.

Існує певна локальна специфіка ринку повітряних перевезень в Україні, пов'язана із збройним конфліктом на сході країни, значним впливом неекономічних факторів у деякі роки та впровадженням міжнародних стандартів безпеки. Результати дослідження виявили, що ризикованість зовнішнього ринкового середовища знаходиться на критичному рівні для більшості досліджуваних авіакомпаній, що не сприяє успішній діловій діяльності в Україні. Європейські та українські офіційні органи можуть використовувати отримані результати під час розробки та впровадження спільного співробітництва у сфері повітряних перевезень.

Однак, як очікується, ринок повітряних перевезень зіткнеться з певними обмеженнями через декілька факторів, таких як зростання цін на паливо та високі експлуатаційні витрати.

Завдяки стабільним прогнозам економічного зростання в багатьох країнах, що розвинені, та в країнах, що розвиваються, та збільшенню державних та

приватних інвестицій у розвиток аеропортів у невикористаних регіонах, очікується, що обсяг та потенціал світового ринку повітряних перевезень суттєво зростуть у прогнозований період.

Очікується, що до 2022 року ринок повітряних перевезень досягне значення майже 1336,56 мільярда доларів, що суттєво зросте за прогнозованого періоду в 9,9%. Зростання ринку повітряних перевезень зумовлений зростанням наявного доходу та збільшенням державного та приватного секторів на ринках, що розвиваються.

З розвитком реактивної авіації наприкінці 1960-х років зросли вимоги до якості інфраструктури. Перед керівництвом Радянського Союзу та цивільної авіації постало питання будівництва аеропорту, здатного обслуговувати літаки вагою понад 100 тон. Таким аеропортом став Міжнародний аеропорт «Київ» імені Ігоря Сікорського»

Київський міжнародний аеропорт «Київ» імені Сікорського - другий за величиною міжнародний аеропорт в Україні за кількістю рейсів. Сьогодні звідти здійснює діяльність понад 40 авіакомпаній, серед яких Wizz Air, Belavia, Flydubai, Bravo, LOT, Alitalia та інші.

Безсумнівно модель Point-to-Point дозволяє розташовувати аеропорт лише за 8 км від центру столиці: на думку авіакомпаній, які подорожують "від точки до точки", є більш екологічним та економічним з точки зору споживання палива, витраченого на 1 пасажир, і з точки зору зменшення забруднення навколишнього середовища. Таке розміщення значно економить час пасажирів, витрачений на подорож загалом.

Середньомісячний пасажиропотік в міжнародному аеропорту «Київ» становить близько 400 000 осіб. Понад 80% з них - пасажирів міжнародних рейсів.

Головні повітряні ворота столиці України аеропорт "Київ" знаходиться на перехресті багатьох повітряних маршрутів. Близько 16 національних та міжнародних авіакомпаній регулярно здійснюють рейси з перевезенням пасажирів та багажу. Внутрішні перевезення мають рейси до таких міст, як Харків, Запоріжжя, Львів тощо. Міжнародні – до країн Європи, Азії та Африки.

Міжнародний аеропорт "Київ" увійшов до Трійки найкращих у світі у категорії "Пасажири менше 4 метрів" за версією The World Routes Awards 2013.

Термінали та інфраструктура аеропорту

Аеропорт "Київ" обладнаний лише однією злітно-посадковою смугою, довжиною 2310 м і шириною 45 м. На території аеропорту розташований найбільший повітряний музей в Україні, в якому представлено багато зразків цивільних та військових літаків. Державний музей авіації України імені А. К. Антонова, найбільший музей технічного профілю в Україні, розташований у Києві біля аеропорту Жуляни.

Урочисте відкриття відбулося 30 вересня 2003 року, напередодні святкування 100-річчя світової авіації та 80-ї річниці авіації України.

В міжнародному аеропорту "Київ" (Жуляни) є 3 термінали.



Рис. 2.1. Схема першого поверху терміналу «А» Міжнародного аеропорту «Київ»

На сьогоднішній день термінал «А» – це головний термінал міжнародного аеропорту «Київ». На рис. 2.1. розглянута схема першого поверху терміналу.

У терміналі «А» на першому поверсі знаходяться: стійка інформації, відділ міліції, зали вильоту та прильоту, кімната матері та дитини, пеленальна, туалети, прикордонний та митний контроль, камери схову, стійки реєстрації, медичний пункт, авіакаси, магазини мобільного зв'язку, реторани, кафе тощо.

Для реєстрацій пасажирів в аеропорту застосовуються технології CUTE і CUSS. Як зазначено в [8], CUTE (Common User Terminal Equipment) – це обладнання аеропорту, яке розподілене між авіакомпаніями з метою скорочення використовуваних ресурсів і простору. Щодо технологій CUSS – це кіоски самообслуговування загального поняття.



Рис. 2.2. Схема другого поверху терміналу «А» Міжнародного аеропорту «Київ»

На другому поверсі – митний контроль, прикордонний контроль, авіаційна безпека, магазини Duty Free, зали очікування, туалети, кімната для куріння,

ресторани, бари, кафе, бізнес зали, кімната матері та дитини. На виліт передбачено 10 стійок прикордонного контролю, а для спрощення формальностей митного контролю передбачений зелений та червоний коридори.

Бізнес-термінал «В», аеропорту «Київ» (Жуляни) є частиною сучасного аеропортового комплексу столиці України. Просторий двоповерховий бізнес-термінал «В», виконаний в унікальному та стильному дизайні, є єдиною функціональною інфраструктурою з іншими терміналами «А» та «D». Всі приміщення терміналу «В» обладнані сучасною системою кліматичного контролю, відеоспостереженням, ліфтом, безкоштовним WI-FI.

Бізнес-термінал "В" включає такі послуги для обслуговування клієнтів:

1. зустріч пасажирів;
2. пакування багажу;
3. індивідуальна реєстрація на рейс;
4. окремий комфортабельний трансфер до/від літака
5. індивідуальне проходження предполітних формальностей;
6. для пасажирів регулярних рейсів бортове харчування з меню ресторану GRAND тощо;

Робота з агентами з обслуговування пасажирів розроблена таким чином, щоб пасажирам не потрібно було відволікатися на формальності попереднього оформлення, і в цей час вони змогли присвятити час проведенню ділових переговорів або відпочинку перед рейсом. Також біля стійок реєстрації знаходиться персонал з верифікації паспортних даних, що надає послуги контролю паспортів та візових формальностей.

Вантажний комплекс аеропорту «Київ» (Жуляни) — це новий склад тимчасового зберігання (СТЗ) вантажів, що прибувають і відбувають літаками, які обслуговуються в аеропорту. Вантажний комплекс обслуговується оператором - компанією «Мастер-Авіа». Вантажний термінал здійснює наземну обробку вантажів, перевезених іноземними та вітчизняними авіакомпаніями, а також надає транспортно-експедиторські, митно-брокерські та складські послуги.

Основні види діяльності:

1. аутсорсинг FEA;
2. митне оформлення в Україні, Європейському Союзі, Китаї;
3. авіап перевезення до / з Європи, Азії, Америки та Африки;
4. авіаперельоти в межах України;
5. перевезення вантажів;
6. страхування вантажу;
7. консультації з усіх питань зовнішньоекономічної діяльності.

Послуги вантажного терміналу:

1. зберігання загальних вантажів, важких вантажів, цінних вантажів;
2. транспортні послуги на території України;
3. інформування клієнтів про стан вантажу;
4. приймання товару на склад та доставка зі складу;
5. обслуговування вантажів "200";
6. зберігання перед виїздом; завантаження на транспортний засіб та доставка до літака;
7. забезпечення заходів безпеки та безпеки при поводженні.
8. обробка спеціального вантажу(швидкопсувні товари (день відправлення / прибуття); живі тварини (день відправлення / прибуття); складання транспортної документації; контроль (сканування на Rapiscan) безпеки повітряних вантажів; додаткові послуги).

Огляд авіакомпанії, що обслуговуються в аеропорту

Міжнародний аеропорт "Київ" обслуговує внутрішні та міжнародні, регулярні та чартерні рейси. Авіакомпанії, які здійснюють рейси до Міжнародного аеропорту "Київ", представляють усі провідні альянси авіакомпаній, які з'єднують свої базові аеропорти зі столицею України.

У Міжнародному аеропорті Києва діють близько 16 авіакомпаній з травня 2018 року (лише пасажирські авіакомпанії). Внутрішні перевезення мають рейси до таких міст, як Одеса, Запоріжжя, Львів тощо. Міжнародні – до країн Європи, Азії та Африки. Вони охоплюють понад 50 напрямків, які представлені в табл. 2.1.

Важливо зазначити, що 25 листопада 2015 року український уряд заборонив польоти всіх російських авіакомпаній над територією України. Станом на липень 2013 року Москва та Дортмунд були основними міжнародними напрямками з аеропорту. Донецьк, Одеса, Сімферополь - найпопулярніші внутрішні напрямки. Також у 2013 році в аеропорту відкрили новий вітчизняний термінал та новий бізнес-термінал, на даний момент в ньому працюють три термінали.

Таблиця 2.1

Авіакомпанії, що обслуговуються в Міжнародному аеропорті "Київ"

Авіакомпанії	Напрямки
Alitalia	Рим-Ф'юмічіно
Belavia	Мінськ
Buta Airways	Баку
Ernest Airlines	Барі (з березня 2020), Бергамо, Болонья, Венеція (з березня 2020), Генуя, Мілан-Мальпенса, Неаполь, Рим-Ф'юмічіно, Трієст (з березня 2020)
Flydubai	Ербіль, Сулейманія
LOT Polish Airlines	Варшава-Шопен
Motor Sich	Львів, Одеса, Ужгород, Запоріжжя
Vueling	Барселона
Wizz Air	Афіни, Берлін-Шенефельд, Біллуна, Братислава, Бремен, Будапешт, Кельн/Бонн, Копенгаген, Дортмунд, Франкфурт, Гданськ, Гамбург, Ганновер, Катовіце, Краків, Ларнака, Лейпциг, Лісабон, Лондон-Лутон, Люблін, Меммінген, Нюрнберг, Познань, Рига, Таллінн, Салоніки, Відень, Вільнюс, Варшава-Шопен, Вроцлав.

У березні 2015 року Wizz Air Ukraine оголосила, що припинить свою діяльність, що призведе до скасування декількох маршрутів зі своєї бази в аеропорту. Лише деякі з їх колишніх маршрутів були взяті, однак авіакомпанії з того часу розширили свою мережу польотів з аеропорту, до с вересня 2017 року - двадцять напрямків.

У період з 15 по 25 травня 2017 року Міжнародний аеропорт «Київ» був закритий для роботи з поліпшення злітно-посадкової смуги. У цей період Wizz Air переніс свої рейси до Міжнародного аеропорту "Бориспіль".

Аналіз розкладу Міжнародного аеропорту «Київ»

Маршрутна мережа Міжнародного аеропорту «Київ» з'єднує її регулярними рейсами з такими містами, як Анкара, Амман, Баку, Барселона, Бергамо, Дубай, Мінськ, Ганновер, Катовіце, Варшава, Познань, Рим, Мемінген тощо.

Чартерні рейси охоплюють усі популярні напрямки, такі як Анталія, Шарм-ель-Шейх, Хургада, Тіват, Бодрум, Бургас, Рим-Фьюмічіно, Тіват, Тирана, Монастир тощо.

Приклад розкладу Міжнародного аеропорту «Київ» (включаючи тільки рейси відправлення міжнародних та внутрішніх напрямків) на 24 квітня 2019 року наведено нижче в табл. 2.2.

Таблиця 2.2

Маршрути Міжнародного аеропорту «Київ»

Рейс	Напрямок	Час	Термінал	Вихід	Стійка реєстрації
FZ730	Dubai	00:10	A	G1	16
BAY2061	Antalya	02:00	A	G5	6-7
PC1723	Ankara	02:45	A	G8	4
VY6947	Fiumicino	04:35	A	G1	14
AZ593	Fiumicino	05:20	A	G6	18
B2848	Minsk	05:55	A	G5	3
LO756	Warsaw	06:05	A	G8	13
W67305	Memmingen	06:40	A	G6	7
W67307	Cologne	07:10	A	G8	9
M9254	Odesa	09:50	D	G2	2
M9263	Lviv	10:00	D	G3	3
J29684	Baku	12:30	A	G5	14
W67317	Hamburg	12:50	A	G8	5
BAY201	Beirut	12:50	A	G1	2-3
W62474	Budapest	13:40	A	G5	8
W61568	Warsaw	14:15	A	G8	11
W66277	Vilnius	14:55	A	G6	7
FZ728	Dubai	15:10	A	G1	14-16
B2840	Minsk	15:20	A	G5	2
W61278	Katowice	15:45	A	G8	9
W66115	Nuremberg	18:40	A	G8	6
W66002	Luton	18:50	A	G6	8
B2830	Minsk	19:05	A	G5	2
M9252	Odesa	19:50	D	G2	2
M9202	Zaporizhia	20:00	D	G3	3

У Міжнародному аеропорту «Київ» щодня проходить близько 50 рейсів. 9 з них виконуються лоукост-авіакомпанією Wizz Air – це найпопулярніша

авіакомпанія в міжнародному аеропорту «Київ», що виконує основну кількість рейсів до багатьох країн Європи, серед яких: Австрія, Данія, Естонія, Кіпр, Латвія, Литва, Німеччина, Польща, Словаччина, Угорщина тощо, 4 – авіакомпанія Motor Sich Airlines – це вітчизняна авіакомпанія, що здійснює перевезення до Одеси, Львова та Запоріжжя, 3 – Belavia, здійснює перевезення до Мінську (Білорусія), 2 – авіакомпанія Bravo Airlines (чартерні перевезення), 2 – Flydubai, 1 – Bura Airways, 1 – LOT Airlines, які представлені на рис.2.3

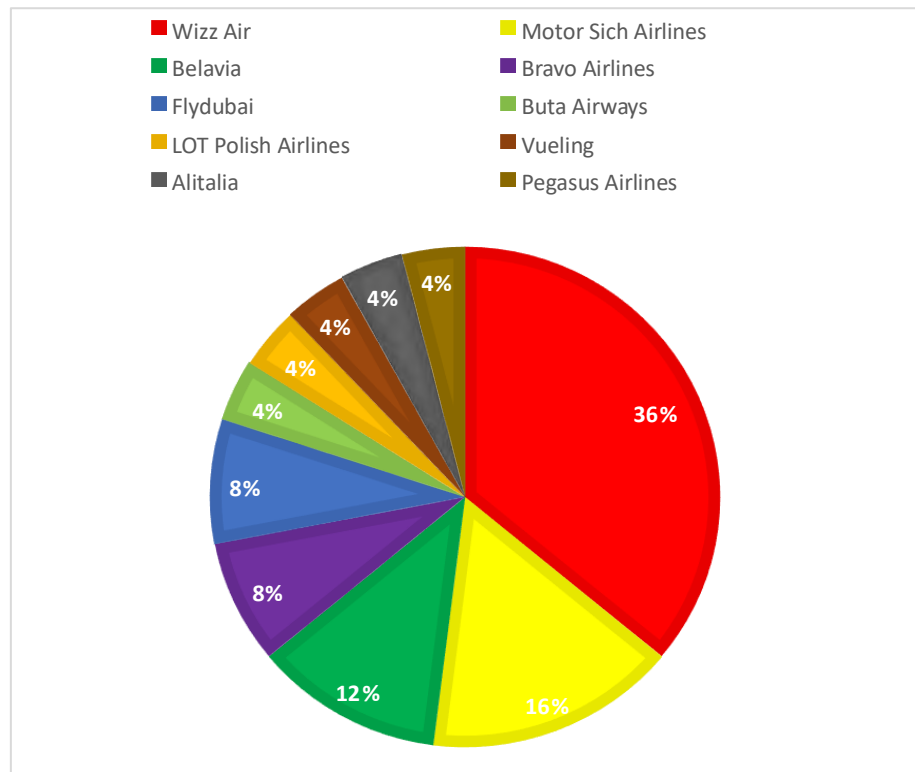


Рис.2.3. Рейси з Міжнародного аеропорту «Київ»

З рис. 2.3. видно, що основну кількість рейсів (36%) здійснює авіакомпанія Wizz Air. Більшість вильотів проходять через Термінал «А», лише внутрішні рейси – із Терміналу «D». Вони представлені в табл. 2.3 нижче.

Таблиця 2.3

Прибуття до Міжнародного аеропорту «Київ»

Рейс	Напрямок	Час	Термінал
W66276	Bratislava	00:40	А
LO755	Warsaw	01:10	А
PC1722	Ankara	02:05	А
AZ590	Fiumicino	02:20	А
VY6946	Fiumicino	03:45	А

Закінчення таблиці 2.3

M9201	Zaporizhia	08:50	D
M9253	Odesa	09:00	D
J29683	Baku	11:10	A
W67306	Memmingen	12:05	A
W67308	Cologne	13:10	A
W61567	Warsaw	13:45	A
BAY2028	Hurghada	14:05	A
FZ727	Dubai	14:10	A
W66278	Vilnius	14:25	A
B2839	Minsk	14:30	A
W61277	Katowice	15:15	A
B2829	Minsk	18:15	A
M9251	Odesa	19:10	D
M9264	Lviv	19:10	D
BAY202	Beirut	20:50	A
FZ729	Dubai	23:10	A
B2847	Minsk	23:40	A
W66116	Nuremberg	23:55	A

Міжнародний аеропорт «Київ» має також близько 35 рейсів прильоту щодня (20 прильотів 24 квітня 2019 року). 9 з них виконуються авіакомпанією Wizz Air, 4 – авіакомпанією Motor Sich, 3 – Белавія, 2 – авіакомпанією Bravo, 2 – Flydubai, 1 – Buda Airways, 1 – LOT Polish Airlines, 1 – авіакомпанією Vueling, 1 - авіакомпанією Alitalia, 1 – від авіакомпанії Pegasus Airlines, що представлені на рис. 2.3 нижче.

Найбільш пікові періоди на рейси прильоту – з 13:10 до 15:15 (прийнято 7 рейсів прильоту). Таким чином, близько 36% рейсів, що стосуються прильоту, здійснюються протягом 2 годин 45 хвилин в Міжнародному аеропорту «Київ».

З рис. 2.4. видно, що основний обсяг пасажироперевезень здійснюється авіакомпанією Wizz Air. Це зумовлено тим, що компанія має відносно низькі ціни та реалізує перевезення до багатьох країн Європи, які користуються високим попитом серед пасажирів.

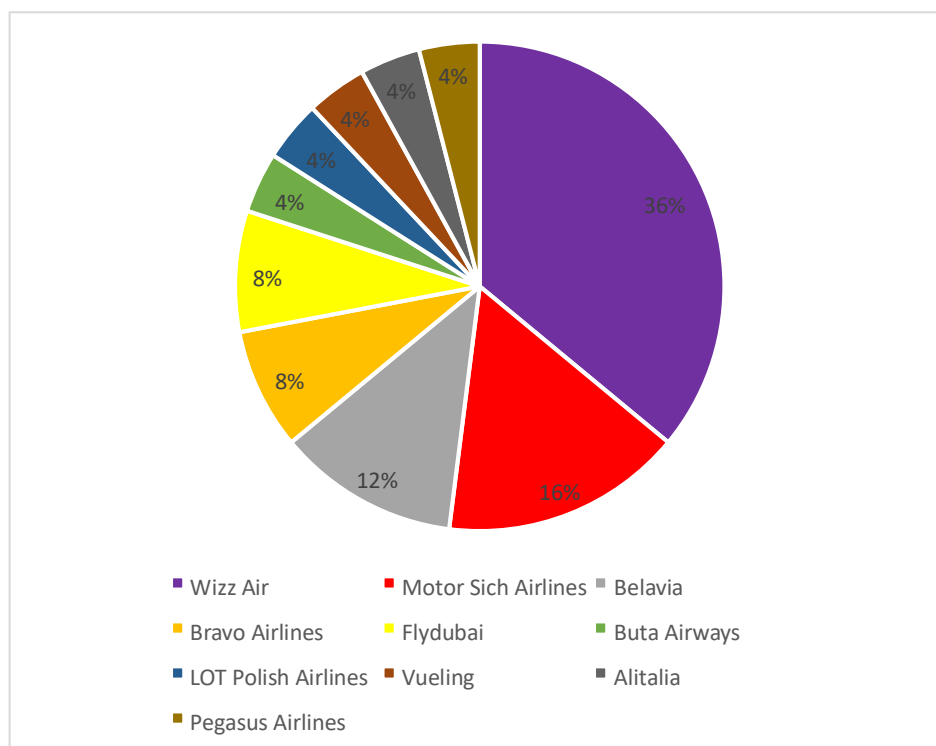


Рис.2.4. Прибуття до Міжнародного аеропорту «Київ»

Обсяги перевезень в міжнародному аеропорту «Київ»

У 2019 році вітчизняні авіаційні підприємства забезпечили зростання основних економічних показників галузі.

Протягом звітного року на ринку пасажирських та вантажних авіаперевезень працювали 32 вітчизняні авіакомпанії, які здійснювали 93,0 тис. комерційних рейсів. У той же час, за статистичними даними, кількість перевезених пасажирів збільшилася на 27,5% порівняно з попереднім роком і становила 10 555,6 тис. осіб.

Інформація про обсяги авіаперевезень в Україні доступна на сайтах Державного комітету статистики (ДКС) і Державної авіаційної служби (ДАС) [9;10]. У табл.2.4 представлено найпотужніші аеропорти України.

Таблиця 2.4

Найбільші аеропорти України за пасажиропотоком

Аеропорт	Місто	Код (IATA/ICAO)	К-сть пасажирів (2018)	К-сть пасажирів (2019)	Зміни
Міжнародний аеропорт «Бориспіль»	Київ	КВР/UKBB	12,650,000	14,554,757	22,1%

Закінчення таблиці 2.4

Міжнародний аеропорт «Київ» імені Сікорського І.	Київ	IEV/UKKK	2,827,500	2,451,700	64,2%
Міжнародний аеропорт «Львів» імені Данила Галицького	Львів	ODS/UKOO	1,033,560	1,228,102	18,3%
Міжнародний аеропорт «Одеса»	Одеса	LWO/UKLL	738,000	1,080,000	46,3%
Міжнародний аеропорт «Харків»	Харків	HRK/UKHH	599,700	806,200	35%
Міжнародний аеропорт «Запоріжжя»	Запоріжжя	OZH/UKDE	275,421	348,438	26,5%
Міжнародний аеропорт «Дніпропетровськ»	Дніпро	DNK/UKD D	284,914	276,954	2,8%
Міжнародний аеропорт «Херсон»	Херсон	IFO/UKL	98,100	110,600	12,7%

З табл.2.4 видно, що Міжнародний аеропорт «Київ» займає друге місце в списку найпотужніших аеропортів України після Міжнародного аеропорту «Бориспіль». Також можна зробити висновки, що аеропорт «Київ» має позитивний розвиток, адже кількість пасажирів зросла 64,2%. Це найкраща динаміка з усіх аеропортів України.

2.2.Фінансово-економічна діяльність КП МА «Київ»

Фінансовий аналіз - це процес оцінки підприємств, проектів, бюджетів та інших фінансових операцій з метою визначення їх ефективності та придатності. Зазвичай фінансовий аналіз використовується для аналізу того, чи є підприємство

стабільним, платоспроможним, ліквідним або досить прибутковим, щоб гарантувати грошові вкладення. Один з найбільш поширених способів аналізу фінансових даних - це обчислення коефіцієнтів на основі даних фінансової звітності для порівняння з даними інших підприємств або з власними історичними показниками компанії.

Мета фінансового аналізу — полягає в тому, щоб скласти поточну картину активу, яку потім можна порівняти з подібними підприємствами або передбачити майбутні результати на основі минулих результатів. За допомогою чітко організованого аналізу вчасно відстежується погіршення фінансового стану підприємства, коли поряд з показниками його стабільності з'являються показники, що характеризують негативні тенденції у господарській діяльності.

Фінансова звітність - це письмові записи, що передають ділову діяльність та фінансові результати діяльності компанії. Фінансова звітність часто перевіряється державними органами, бухгалтерами, фірмами тощо для забезпечення точності та з метою оподаткування, фінансування чи інвестування.

Фінансові звіти - це інструмент управління, який використовується для передачі ключовий фінансової інформації як внутрішнім, так і зовнішнім зацікавленим сторонам, охоплюючи всі аспекти фінансових справ. Однак за їх допомогою можна не тільки зробити висновки про діяльність підприємства в минулому, а й оцінити перспективи розвитку та розробити заходи, спрямовані на підвищення ефективності його діяльності в майбутньому.

Отже мета фінансового аналізу - дати об'єктивну оцінку фінансового стану, фінансових результатів, ефективності фінансової діяльності підприємства з тим, щоб прийняти ефективні управлінські рішення.

Нижче наведена порівняльна таблиця фінансово-господарської діяльності КП «Міжнародний аеропорт Київ (Жуляни)» за 2016-2017рр. (табл. 2.5).

Аналіз фінансово-господарської діяльності за 2016-2017 рр.

Стаття	2016 рік	2017 рік	На скільки змінилось, тис. грн.
1	2	3	4
		тис. грн	
Чистий дохід від реалізації продукції(товарів, робіт, послуг)	127 824	178 815	50 991
Інші операційні доходи	43 960	41 418	-2 542
Разом доходи	171 784	220 233	48 449
Собівартість реалізованої продукції(товарів, робіт, послуг)	60 096	89 968	29 872
Інші операційні витрати	43 960	35 342	-8 618
Інші витрати	2 273	2	-2 271
Разом витрати	106 329	54 628	-51 701
Фін. результат до оподаткування	42 019	67 967	25 948
Податок на прибуток	6 716	11 733	
Чистий прибуток	35 303	56 234	20 931

Отже, як видно з таблиці 2.5:

1. чистий дохід від реалізації продукції(товарів, робіт, послуг) за 2017рік, у порівнянні з 2016, збільшився на 50 991 тис. грн.;
2. інші операційні доходи за 2017 рік, у порівнянні з 2016, зменшились на 2 542 тис. грн. Тобто, загалом дохід за 2017 рік, у порівнянні з 2016, збільшився на 48 449 тис. грн.
3. загальні витрати за 2017 рік, у порівнянні з 2016, зменшились на 51 701 тис. грн.
4. чистий прибуток за 2017 рік, порівнянні з 2016 , збільшився на 20 931 тис. грн

Аналіз фінансово-господарської діяльності за 2017р.

Аналіз фінансово-господарської діяльності «Міжнародний аеропорт Київ (Жуляни)» за 2017р. представлений у вигляді фінансового звіту. Нижченаведена порівняльна таблиця фінансово-господарської діяльності «Міжнародний аеропорт Київ (Жуляни)» за 2017-2018рр.

Таблиця 2.6

Порівняльна характеристика фінансових результатів за 2017-2018рр.

Стаття	2017 рік	2018 рік	На скільки змінилось, тис. грн.
1	2	3	4
		тис. грн	
Чистий дохід від реалізації продукції(товарів, робіт, послуг)	178 815	236 170	57 355
Інші операційні доходи	41 418	56 759	15 341
Разом доходи	220 233	292 929	42 014
Собівартість реалізованої продукції(товарів, робіт, послуг)	89 968	124 959	34 991
Інші операційні витрати	35 342	43 662	8 320
Інші витрати	2	6	4
Разом витрати	125 312	168 627	43 315
Фін. результат до оподаткування	67 967	89 647	21 680
Податок на прибуток	11 733	16 027	4 294
Чистий прибуток	56 234	73 620	17 386

Отже, як видно з таблиці 2.6.:

1. чистий дохід від реалізації продукції(товарів, робіт, послуг) за 2018 рік, у порівнянні з 2017, збільшився на 57 355 тис. грн.;
2. інші операційні доходи за 2018 рік, у порівнянні з 2017, збільшились на 15 341 тис. грн. Тобто, загалом дохід за 2018 рік, у порівнянні з 2017, більшовся на 42 014 тис. грн.
3. загальні витрати за 2018 рік, у порівнянні з 2017, збільшились на 43 315 тис. грн.
4. чистий прибуток за 2018 рік, у порівнянні з 2017, збільшились на 17 386 тис. грн.

Аналіз фінансово-господарської діяльності за 2019р.

Таблиця 2.7

Порівняльна характеристика фінансових результатів за 2018-2019рр.

Стаття	2018 рік	2019 рік	На скільки змінилось, тис. грн.
1	2	3	4
		тис. грн	

Закінчення таблиці 2.7

Чистий дохід від реалізації продукції(товарів, робіт, послуг)	236 170	184 257	-51 913
Інші операційні доходи	56 759	63 036	6 277
Разом доходи	292 929	247 293	-45 636
Собівартість реалізованої продукції(товарів, робіт, послуг)	124 959	136 562	11 603
Інші операційні витрати	43 662	51 759	8 097
Інші витрати	6	1	-5
Разом витрати	168 627	188 322	19 695
Фін. результат до оподаткування	89 647	22 552	-67 095
Податок на прибуток	16 027	4 517	11 510
Чистий прибуток	73 620	18 035	-55 585

Отже, як видно з таблиці 2.7.:

1. чистий дохід від реалізації продукції(товарів, робіт, послуг) за 2019 рік, у порівнянні з 2018, зменшився на 51 913 тис. грн.;
2. інші операційні доходи за 2019 рік, у порівнянні з 2018, збільшились на 6 277 тис. грн. Тобто, загалом дохід за 2019 рік, у порівнянні з 2018, зменшився на 45 636 тис. грн.
3. загальні витрати за 2019 рік, у порівнянні з 2018, збільшились на 19 695 тис. грн.
4. чистий прибуток за 2019 рік, у порівнянні з 2018, зменшився на 55 585 тис. грн.

Таблиця 2.8

Загальна характеристика фінансових результатів за 2017-2019рр.

Стаття	2017 рік	2018 рік	2019 рік
1	2	3	4
Чистий дохід від реалізації продукції(товарів, робіт, послуг)	178 815	236 170	184 257
Інші операційні доходи	41 418	56 759	63 036
Разом доходи	220 233	292 929	247 293
Собівартість реалізованої продукції(товарів, робіт, послуг)	89 968	124 959	136 562

Закінчення таблиці 2.8

Інші операційні витрати	35 342	43 662	51 759
Інші витрати	2	6	1
Разом витрати	125 312	168 627	188 322
Фін. результат до оподаткування	67 967	89 647	22 552
Податок на прибуток	11 733	16 027	4 517
Чистий прибуток	56 234	73 620	18 035

Отже, як видно з таблиці 2.8.:

1. чистий дохід від реалізації продукції(товарів, робіт, послуг) був найбільшим у 2018р.;
2. інші операційні доходи були найбільшими у 2019р.;
3. загальні витрати зростають з кожним роком.;
4. чистий прибуток був найбільший у 2018р.

Статистика Міжнародного Аеропорту «Київ». Березень 2020

За березень 2020 року Міжнародний аеропорт «Київ» ім. Ігоря Сікорського обслужив 78,9 тис. пасажирів, що на 65,4% менше, ніж у березні 2019. Кількість пасажирів, обслужених на міжнародних рейсах – 78,1 тис., на внутрішніх рейсах – 0,8 тис. пасажирів.

Кількість рейсів у березні 2020 року склала 1 157 на приліт і виліт, що на 51,4% менше аналогічного періоду 2019 р. з них міжнародних рейсів – 952, внутрішніх - 205.

Найбільш популярні міжнародні напрямки в лютому 2020 року – Мінськ (Білорусь), Варшава (Польща), Відень (Австрія), Таллінн (Естонія), Берлін (Німеччина), Рига (Латвія), Франкфурт-на-Майні (Німеччина); внутрішні - Запоріжжя, Кіровоград, Дніпропетровськ.

За січень-березень 2020 року Міжнародний аеропорт «Київ» обслужив 417,4 тис. пасажирів, що на 34,6% менше, ніж у січні-березні 2019 р.

Кількість пасажирів, обслужених на міжнародних рейсах – 412,6 тис., на внутрішніх рейсах – 4,8 тис. пасажирів.

Кількість рейсів у січні-березні 2020 року склала 4 793 на приліт і виліт, що на 28,1% менше аналогічного періоду 2019 р. з них міжнародних рейсів – 4 100,

внутрішніх – 693.

Найбільш популярні міжнародні напрямки з початку 2020 року – Мінськ (Білорусь), Варшава (Польща), Відень (Австрія), Берлін (Німеччина), Таллінн (Естонія), Меммінген (Німеччина), Франкфурт-на-Майні (Німеччина); внутрішні - Запоріжжя, Одеса, Львів.

Статистика Міжнародного Аеропорту «Київ».

За липень 2020 року Міжнародний аеропорт «Київ» ім. Ігоря Сікорського обслужив 52,4 тис. пасажирів, що на 79,7% менше, ніж у липні 2019. Кількість пасажирів, обслужених на міжнародних рейсах – 50,7 тис., на внутрішніх рейсах – 1,7 тис. пасажирів. Кількість рейсів у липні 2020 року склала 1 314 на приліт і виліт, що на 52% менше аналогічного періоду 2019 р. з них міжнародних рейсів – 1 049, внутрішніх - 265.

Найбільш популярні міжнародні напрямки в липні 2020 року – Варшава (Польща), Тіват (Чорногорія), Лондон (Великобританія), Мінськ (Білорусь), Даламан (Туреччина), Вроцлав (Польща), Бодрум (Туреччина), Тирана (Албанія); внутрішні - Запоріжжя, Харків, Кіровоград.

Всього з початку 2020 року, за січень-липень Міжнародний аеропорт «Київ» обслужив 483,9 тис. пасажирів, що на 69,6% менше, ніж у січні-липні 2019 р. Кількість пасажирів, обслужених на міжнародних рейсах – 476,7 тис., на внутрішніх рейсах – 7,2 тис. пасажирів.

Кількість рейсів у січні-липні 2020 року склала 7 155 на приліт і виліт, що на 57,9% менше аналогічного періоду 2019 р. з них міжнародних рейсів – 5 708, внутрішніх – 1 447.

Найбільш популярні міжнародні напрямки з початку 2020 року – Мінськ (Білорусь), Варшава (Польща), Відень (Австрія), Берлін (Німеччина), Меммінген (Німеччина), Таллінн (Естонія), Лондон (Великобританія), Будапешт (Угорщина); внутрішні - Запоріжжя, Одеса, Львів.

Статистика Міжнародного Аеропорту «Київ». Серпень 2020

За серпень 2020 року Міжнародний аеропорт «Київ» ім. Ігоря Сікорського обслужив 65,6 тис. пасажирів, що на 75,3% менше, ніж у серпні 2019. Кількість

пасажирів, обслужених на міжнародних рейсах – 63,7 тис., на внутрішніх рейсах – 1,9 тис. пасажирів.

Кількість рейсів у серпні 2020 року склала 1 353 на приліт і виліт, що на 49% менше аналогічного періоду 2019 р. з них міжнародних рейсів – 1 166, внутрішніх - 187.

Найбільш популярні міжнародні напрямки в серпні 2020 року – Тіват (Чорногорія), Варшава (Польща), Лондон (Великобританія), Даламан (Туреччина), Бодрум (Туреччина), Берлін (Німеччина), Дортмунд (Німеччина); внутрішні напрямки - Запоріжжя, Дніпро, Харків.

Всього з початку 2020 року, за січень-серпень Міжнародний аеропорт «Київ» обслужив 549,5 тис. пасажирів, що на 70,4% менше, ніж у січні-серпні 2019 р. Кількість пасажирів, обслужених на міжнародних рейсах – 540,4 тис., на внутрішніх рейсах – 9,1 тис. пасажирів.

Кількість рейсів у січні-серпні 2020 року склала 8 508 на приліт і виліт, що на 56,7% менше аналогічного періоду 2019 р. з них міжнародних рейсів – 6 874, внутрішніх – 1 634.

Найбільш популярні міжнародні напрямки з початку 2020 року – Мінськ (Білорусь), Варшава (Польща), Відень (Австрія), Берлін (Німеччина), Лондон (Великобританія), Меммінген (Німеччина), Дортмунд (Німеччина); внутрішні - Запоріжжя, Дніпро, Одеса.

Отже, після наведеного повного фінансового звіту за 2016-2019 рр. можна зробити певні висновки: ДП МА «Бориспіль» покращує якість і завдяки цьому отримує великий чистий прибуток.

2.3. Аналіз зовнішньоекономічної діяльності підприємства КП МА «Київ»

Одним з основних інструментів стратегічного управління, що оцінюють в комплексі внутрішні і зовнішні чинники, які впливають на розвиток компанії є SWOT-аналіз. SWOT розшифровується як сильні сторони, слабкі сторони, можливості та загрози, тому SWOT-аналіз - це методика оцінки цих чотирьох аспектів вашого бізнесу.

SWOT-аналіз може бути застосований до всієї компанії чи організації, або до окремих проектів в межах одного відділу. Найчастіше SWOT-аналізи використовуються на організаційному рівні, щоб визначити, наскільки тісно бізнес узгоджується з його траєкторіями зростання та показниками успіху, але вони також можуть бути використані для встановлення ефективності того чи іншого проекту - наприклад, рекламної кампанії в мережі за початковими прогнозами.

Щоб SWOT-аналіз був ефективним, засновники та керівники компаній повинні бути глибоко залучені. Це не завдання, яке можна делегувати іншим. Але керівництво компанії також не повинно виконувати роботу самотійно. Для досягнення найкращих результатів доведеться зібрати групу людей, які по-різному бачать компанію. Вибирати людей, які можуть представляти різні аспекти вашої компанії - від продажів та обслуговування споживачів до маркетингу та розробки продуктів.

SWOT-аналіз - це процес встановлення зв'язків між найхарактернішими для підприємства можливостями, загрозами, сильними сторонами (перевагами), слабкостями, результати якого в подальшому можуть бути використані для формулювання і вибору стратегій підприємства. Він проводиться з метою дослідження підприємства як господарюючої системи у певному ринковому середовищі. Нижче наведений SWOT аналіз (табл 2.8) Міжнародний аеропорт «Київ», що ґрунтується на аналізі ринку та можливостей розвитку аеропорту.

SWOT-аналіз Міжнародногоаеропорту Жуляни

<p style="text-align: center;">Зовнішнє середовище</p> <p style="text-align: center;">Внутрішнє Середовище</p>	Можливості (О)	Загрози (Т)
	<p>1. Географічне положення, що сприяє розвитку мережі маршрутів;</p> <p>2. Зміцнення позиції базової авіакомпанії (нарощування обсягів перевезень і стикувальних рейсів);</p> <p>3. Можливе скасування візового режиму з країнами Євросоюзу;</p> <p>4. Відкладений попит на авіаперевезення, що має буде задоволений після стабілізації ситуації в країні.</p>	<p>1. Падіння привабливості України для потенційних пасажирів внаслідок ведення бойових дій, складна соціально-політична ситуація в країні;</p> <p>2. Економічна криза, падіння купівельної спроможності населення;</p> <p>3. Більш успішний та динамічний розвиток аеропортів конкурентів.</p> <p>4. Загроза подорожчання палива</p>
Сильні сторони (S)	SO - стратегія	ST - стратегія
<p>1. Можливості льотног поля;</p> <p>2. Базовий аеропорт для провідних українських авіакомпаній;</p> <p>3. Наявні можливості для розширення інфраструктури без суттєвих додаткових витрат;</p> <p>4. Велика частка міжнародних авіаперевезень;</p> <p>5. Наявність мережі трансконтинентальних рейсів.</p>	«СiМ»	«СiЗ»
	<p>1. Впровадження заходів з підвищення рівня обслуговування пасажирів, в першу чергу, в частині надання неавіаційних послуг;</p> <p>2. Наближення до профілю успішних іноземних аеропортів без зростання боргового навантаження (застосування аутсорсингу).</p> <p>3. Зниження витрат (costcutting), в тому числі зниження собівартості послуг;</p>	<p>1. Підвищення рівня обслуговування неавіаційного обслуговування дозволить підвищити привабливість аеропорту в тому числі для транзитних пасажирів.</p> <p>2. Розвиток паливно-заправного комплексу аеропорту дозволить зменшити втрати пов'язані підвищення вартості топлива.</p>
Слабкі сторони (W)	WO - стратегія	WT - стратегія
	«СліМ»	«СліЗ»
<p>1. Високий рівень формальностей при перетині Державного кордону (прикордонна та митна служби), що перешкоджає збільшенню трансферного пасажиропотоку; Недостатньо розвинена трансферна інфраструктура;</p> <p>2. Недостатній розвиток доступної комерційної інфраструктури (магазини, пункти харчування, транспорт).</p>	<p>2; 1,3 Залучення підприємства на засадах аутсорсингу дозволить зменшити собівартість продукції;</p> <p>3; 1,4 Залучення нових інвесторів для розвитку доступної комерційної;</p>	<p>3; 1,3 використання неавіаційного потенціалу аеропорту та поглиблення аутсорсингу дозволить реалізувати стратегію розвитку та зростання</p> <p>1; 1 Удосконалення терміналу дозволить подолати загрози-падіння пасажиропотоку та дозволить реалізовувати стратегію розвитку хабу, трансферного аеропорту.</p>

На підставі проведеного SWOT аналізу визначені наступні пріоритетні напрямки:

1. співпраця з авіакомпаніями в частині стимулювання до відкриття нових напрямків польотів та збереження існуючих маршрутів з метою відновлення пасажиропотоку та збільшення частки трансферного пасажиропотоку;
2. розвиток інфраструктури для обслуговування трансферних пасажирів;
3. впровадження заходів з підвищення рівня обслуговування пасажирів, в першу чергу, в частині надання неавіаційних послуг;
4. зниження витрат (costcutting), в тому числі зниження собівартості послуг;
5. наближення до профілю успішних іноземних аеропортів без зростання боргового навантаження (застосування аутсосингу).

Завдяки своєчасному проведенню SWOT-аналізу, Міжнародний аеропорт «Київ» і надалі залишається флагманом авіаційної інфраструктури України та закріплюватиме позиції провідного авіаційного вузла Східної Європи.

Отже, застосування методу SWOT-аналізу дає можливість встановити лінії зв'язку між сильними та слабкими сторонами, які притаманні даному підприємству, із зовнішніми можливостями та загрозами. Таким чином, при плануванні заходів для підвищення конкурентоспроможності підприємства необхідно поєднувати внутрішні можливості (його сильні і слабкі сторони) і зовнішню ситуацію (частково відображену у можливостях і загрозах).

3.ПРОЕКТНА ЧАСТИНА

КАФЕДРА ОАРП				НАУ. 20. 04. 21. 300 ПЗ			
Виконав	Вшивцева В.О			ПРОЕКТНА ЧАСТИНА	Літера	Арк.	Аркушів
Керівник	Федина В.П.				Д	65	25
Консулт.	Федина В.П.				ФТМЛ 275 ОР-204 М		
Н. контр.	Герасименко І.М.						
Зав. каф.	Разумова К.М.						

3.1. Технологія виконання авіаційних перевезень вантажів

Перевезення у повітряному сполученні визначаються Варшавською угодою, Повітряним кодексом України, Постановою Кабінет Міністрів України «Про порядок повітряного сполучення через державний кордон України», положенням «Про порядок видачі Тимчасового дозволу на здійснення міжнародних польотів з (до) аеропортів (аеродромів), в яких відсутні пункти пропуску через державний кордон України, наказом «Про організацію повітряних перевезень літерними та підконтрольними рейсами» та іншими нормативно-правовими документами.

При вирішенні питання про перевезення вантажу повітряним транспортом необхідно враховувати, яким літаком він буде відправлений: пасажирським або спеціалізованим вантажним. За міжнародними правилами на рейсових пасажирських літаках до перевезення приймаються вантажі, маса одного місця яких не перевищує 200 кг, а габарити відповідають розмірам вантажного люка [10].

Термін повітряний вантаж також використовується в більш широкому розумінні авіакомпанією для позначення будь-якого майна. Повний вантаж - це авіаперевезення, яке перевозить лише вантаж заплановані або позапланові.

Перевезення важковагових та великогабаритних вантажів здійснюється спеціалізованими вантажними літаками, які мають вантажні люки і приміщення значних розмірів. Ці літаки обладнані спеціальними засобами для навантаження, швартування і вивантаження.

Економічне зростання та глобалізація зумовлюють попит на повітряні вантажі. Сьогодні авіаційні вантажі зберігають свою життєво важливу роль в економічній експансії, з акцентом на ринки, що розвиваються.

Повітряні вантажі перевозять різноманітні товари: дорогі, споживчі, важковагові та негабаритні, тварин та чутливий до температури. Велика частка вантажних авіаперевезень припадає на бізнес і до споживача в ланцюзі поставок. Компоненти, машини та запасні частини для продуктів можуть не мати суттєвої

цінності, але вони є критично важливими для процесу в ланцюзі постачання та на збірній лінії, що зв'язана з повітрям. Повітряні вантажі підвищують продуктивність кількох галузей за рахунок скорочення витрат на зберігання, запаси та виробництво.

Технологія вантажних перевезень — це сукупність прийомів і способів виконання процесу доставки вантажу споживачеві.

Перевезення вантажу провадиться у порядку зазначеної черговості:

1. на виконання затвердженого плану перевезення;
2. на виконання спеціального договору з відправником; понад затвердженого плану;
3. за разовими заявками від державних підприємств, організацій, установ;
Позачергово перевозиться вантаж:
4. за завданнями уряду;
5. призначений для запобігання або для ліквідації наслідків стихійних лих, епідемій, аварій, катастроф і т.д.
6. спеціального призначення (виборних, посівних, збиральних);
7. прийнятий до перевезення за разовими заявками громадян (особисте майно громадян);
8. помилково засланий або тимчасово затриманий в період перевезення.

Вантаж, що перевозиться повітряним транспортом, має специфічні характеристики. Повітряні вантажні перевезення використовують спеціальні стандартизовані повітряні вантажні контейнери та піддони для розміщення у вантажних відсіках напівкруглої форми літака, які називаються пристроями навантажування одиниць. Це дозволяє об'єднати велику кількість різних вантажів в єдину логістичну одиницю для легшого та швидшого транспортування та навантаження.

Технологічний процес наземної обробки вантажів в аеропортах цивільної авіації складається з ряду операцій, пов'язаних з оперативно-диспетчерською діяльністю, вантажно-розвантажувальними роботами та оформленням документації.

Оперативно-диспетчерська діяльність, як невід'ємна частина технологічного процесу по обробці вантажів, складається з операцій, ознайомлення, обстановкою, звіркою плану польотів, виявлення наявності вантажів на складі та інших операцій інформаційно-диспетчерського характеру.

При перевезенні вантажів ПС розсипом технологічний процес складається з наступних операцій:

1. доставка вантажів;
2. оформлення накладної відправника;
3. розвантаження вантажів з транспортних засобів;
4. зважування, маркування та оформлення вантажної накладної;
5. складування, зберігання з матеріальною відповідальністю;
6. підготовка документації та вантажів на рейс і транспортування з місць зберігання в зону комплектування завантаження на рейс;
7. перевантаження на транспортні засоби;
8. транспортування від складу до місця стоянки ПС;
9. завантаження в ПС з передачею матеріальної відповідальності;

При перевезенні вантажів ПС в контейнерах і на піддонах технологічний процес наземної обробки вантажів складається з наступних операцій:

1. підготовка документації та вантажів на рейс і транспортування з місць зберігання в зону комплектування контейнерів (піддонів);
2. комплектування контейнерів (піддонів) з їх пломбуванням і оформлення документації на них;
3. матеріально-відповідальне зберігання скомплектованих контейнерів (піддонів) в рольгангових стелажах або на вантажній рампі;
4. формування завантаження на рейс;
5. перевантаження контейнерів (піддонів) на транспортні засоби;
6. транспортування контейнерів (піддонів) зі складу до місця стоянки ПС;
7. навантаження контейнерів (піддонів) в ПС з передачею матеріальної відповідальності;
8. швартування контейнерів (піддонів).

Технологічний процес обробки вантажів, що прибули виконується в такій послідовності:

1. вивантаження вантажів з ПС;
2. навантаження вантажів на транспортний засіб;
3. транспортування вантажів до складу;
4. розвантаження вантажів на навантажувальну рампу;
5. транспортування вантажів всередині складу до місця тимчасового зберігання (склади);
6. короткотривале зберігання вантажів перед видачою отримувачу;
7. транспортування вантажів всередині складу до навантажувальної рампи;
8. навантаження вантажів на транспортний засіб отримувача;
9. видача вантажів отримувачу.

Існують також особливості обробки трансферних вантажів. Трансферний вантаж – це вантаж, доставлений в аеропорт трансферу одним рейсом і транспортований на іншому рейсі того самого або іншого перевізника.

Технологічний процес включає в себе наступні операції:

1. розвантаження вантажу з ПС;
2. транспортування вантажу в склад;
3. розвантаження біля складу;
4. транспортування всередині складу в зону трансферних вантажів та зберігання вантажу перед відправкою.

При плануванні трансферного перевезення необхідно враховувати такі особливості як законодавство країни через територію якої здійснюється перевезення, розклад і стиковку рейсу, технічні параметри ПС, наявність наземних засобів для зберігання вантажів, наявність засобів механізації для обробки вантажів та загальний час перевезення з урахуванням перевантаження та очікування [1].

Технологічна схема процесу перевезення вантажу представлена нижче (рис. 3.1.)

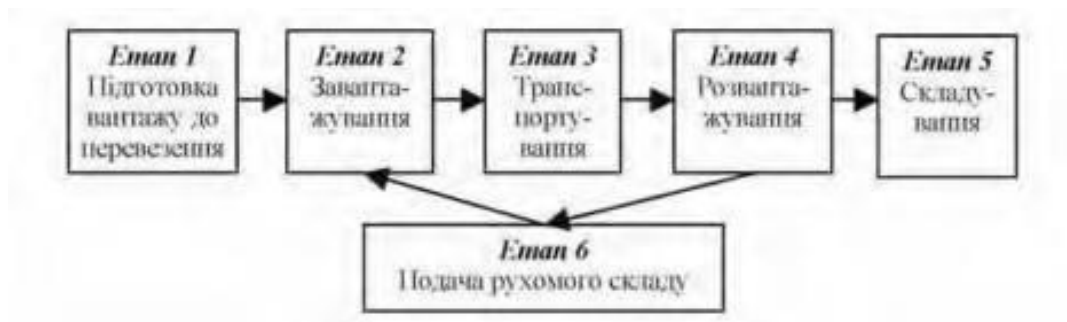


Рис. 3.1. Технологічна схема процесу перевезення вантажу авіаційним транспортом

До перевезень приймаються вантажі, характер упаковки і властивості яких дозволяють здійснювати їх безпечно транспортування за умови тривалого впливу наступних факторів:

1. Температури навколишнього середовища від -50 до +55 градусів С;
2. Зниження атмосферного тиску (до 145 мм. Рт. Ст.);
3. Вібрації з певною амплітудою від 5 мм на частоті 7 Гц.

Вантажовідправник несе відповідальність за придатну до перевезення упаковку. Перевізник має право оглядати упаковку і зміст будь-яких вантажних відправок. Упаковка повинна відповідати правилам і бути сухою і чистою, без гострих виступів і кутів, забезпечувати збереження вантажу на весь час перевезення, тара для рідин повинна витримувати внутрішній надлишковий тиск при падінні зовнішнього атмосферного тиску [18].

Кожне вантажне місце повинно бути розбірливо і надійно промарковано вантажовідправником із зазначенням того найменування та адреси, як і в вантажній накладній. Маркувальні написи і знаки повинні бути ясно видні і збережені на весь час транспортування. Рекомендується застосовувати спеціальний маркувальник.

Маркування повинно містити наступну інформацію:

1. Основні написи (повне найменування одержувача, пункту призначення, кількість місць партії і порядковий номер даного місця);
2. Додаткові написи;
3. Інформаційні написи.

4. Маркувальні знаки - темні на світлому фоні і навпаки написи «відкривати тут», «обережно», «не кантувати» і т.д.

Маркування наноситься на наступних місцях вантажного місця:

1. На ящиках - на одній з бічних сторін ящика;
2. На бочках, барабанах - на днищах бочки, барабана;
3. На тюках - на бічній поверхні тюка;
4. На стосах - на торці або на боці стоси.

Перевезення вантажів повітряним судном є надійним і найшвидшим способом доставки. Авіаперевезення має масу особливостей, які слід враховувати, щоб заощадити час і гроші. Дотримання кількох простих правил допоможе організувати авіаперевезення за найкоротший проміжок часу.

3.2. Дослідження резервів зростання прибутку

У даний час в умовах галузевої та світової економічної кризи, зниження попиту на авіаперевезення, аеропорти змушені функціонувати в режимі максимального зниження витрат, вибудовувати свої стратегії з урахуванням націленості на збереження і зміцнення лояльності пасажирів. Загальна ситуація на авіаринку ускладнюється стрибками цін на нафту.

Особливістю економічних відносин служб аеропорту є те, що вони повинні бути націлені на виконання планових завдань аеропорту по наданню тієї або іншої послуги, на виконання зобов'язань по виконанню договорів із замовниками, на підвищення якості надання послуг, на ефективне використання своїх наземних основних виробничих фондів. Служби аеропорту несуть взаємну відповідальність за невиконання в термін надання послуги, за якість виконуваних видів робіт, тобто планових завдань

Зазначимо, що доходи від авіаційної діяльності утворюються за рахунок зборів:

1. за зліт-посадку (включаючи збори за користування світлосигнальним устаткуванням і за аеродромне диспетчерське обслуговування);
2. за обробку вантажів;
3. за користування місцями стоянки й ангарами;
4. за забезпечення безпеки;
5. за обслуговування авіап перевезень (наприклад, збори за телескопічні трапи, перевезення пасажирів);

за наземне обслуговування.

Доходи від допоміжної діяльності складаються з:

1. концесій на постачання авіаційного палива або масла (включаючи за право заправлення);
2. ресторани, бари, кафетерії і постачання продовольства;
3. паркування автомобілів;
4. інші концесії і комерційна діяльність, здійснювана аеропортом;
5. орендна плата;
6. інші доходи від допоміжної діяльності;
7. доходи від банківських і грошових операцій;
8. інші надходження.

Укрупнені статті витрат аеропорту полягають у наступному:

1. експлуатація і технічне обслуговування;
2. витрати на персонал аеропорту;
3. адміністративні і накладні витрати;
4. капітальні витрати;
5. податки;
6. інші витрати.

Міжнародний аеропорт "Київ" планують зробити хабом (вузловим аеропортом), який використовується авіакомпаніями як пункт пересадки пасажирів з високим відсотком стикувальних рейсів – це є головною стратегією аеропорту. Хаб авіакомпанії (англ. Airlinehub) - це аеропорт, який використовується авіакомпанією або альянсом авіакомпаній як пункт пересадки

пасажирів. Часто хаб авіакомпанії розташовується в її базовому аеропорті, або в аеропорту того ж міста, що і головний офіс. Авіакомпанії можуть використовувати як один, так і кілька хабів. Хаби використовуються і в пасажирських, і в вантажних перевезеннях.

Основними конкурентами для КП МА «Київ» являються: - Аеропорти Східної Європи: Варшава, Будапешт (WAW, PRG, BUD). - Московська Система Аеропортів (DME, SVO, VKO). Усі вищезгадані аеропорти мають більш високий обсяг перевезень і сильніші базові мережеві авіакомпанії в порівнянні з КП МА «Київ».

Аеропорти московської системи хоча і мають більш високі показники в сфері пасажирських перевезень і більш широкую маршрутну мережу, але функція трансферу пасажирів «міжнародний – внутрішній» працює лише частково. Помірний рівень конкуренції ідентифікується з боку європейських аеропортів (FRA, MUC, IST, VIE). Ці європейські аеропорти є базою для StarAlliance (лідер - авіакомпанія «Lufthansa»). Більшість зазначених хабів отримали розвиток завдяки трансферним потокам, що генеруються базовими авіакомпаніями. Підходи, що застосовуються до зборів за обслуговування трансферних пасажирів, відрізняються від аеропорту до аеропорту.

В будь-якому випадку, метою є стимулювання та підтримка даного сегменту перевезень, що генерує додаткові доходи від неавіаційної діяльності, при практичній відсутності додаткових витрат.

Таким чином, для успішної конкуренції з хабовими аеропортами КП МА «Київ» має забезпечити необхідну трансферну інфраструктуру та поглиблювати співпрацю з базовими перевізниками щодо розвитку маршрутів та трансферних потоків.

Відповідно до проведеного SWOT аналізу підприємства рекомендовано удосконалювати конкурентну стратегію у напрямку якості послуг, які відносяться до не авіаційної, а також удосконалювати співпрацю з базовим перевізниками. Кожна зміна впевненості у реалізації стратегій.

Тому в першу чергу оцінимо готовність аеропорту до стратегічних змін та

проведемо аналіз використання стратегічних можливостей КП МА «Київ» у відповідності з визначеними ключовими факторами успіху для реалізації стратегій. При цьому присвоїмо кожному ключовому фактору успіху (КФУ) ваговий коефіцієнт (табл.3.1).

Таблиця 3.1

Аналіз діяльності КП МА «Київ» щодо використання КФУ в реалізації конкурентної стратегії

№ п/п	КФУ	Ваговий коефіцієнт	Оцінка за 10бальною шкалою	Зважена оцінка
1	Неперервність пошуку нових можливостей у конкурентному середовищі	0,9	7	0,63
2	Накопичення стратегічної інформації	0,1	5	0,5
3	Рівень інвестування нових проектів	0,9	8	0,72
4	Комплексність в підходах з впровадження стратегій	0,8	8	0,64
5	Визначеність бізнес-моделі конкурентних проектів	0,1	7	0,7
6	Ефективність (валідність) управління стратегічною діяльністю	0,1	6	0,6
7	Ефективність (затратність) управління стратегічною діяльністю	0,1	6	0,6
8	Рівень інноваційної активності	0,12	5	0,6
9	Придатності керівництва до стратегічного управління	0,12	8	0,96
10	Придатність персоналу до змін (проектна направленість)	0,1	8	0,8
Сума				67,5%

Далі повторимо процедуру, звернувши увагу на найближчих конкурентів (табл. 3.2).

Аналіз діяльності КП МА «Київ» з конкурентами у відповідності з КФУ

КФУ	Ваговий коефіцієнт	Стамбул – «Turkish Airlines»		Варшава – «LOT»		Шереметьєво - «Аерофлот Російські Авіалінії»	
		Абсолютне	Зважене	Абсолютне	Зважене	Абсолютне	Зважене
1	0,9	7	0,63	7	0,63	7	0,63
2	0,1	4	0,4	5	0,5	5	0,5
3	0,9	8	0,72	8	0,72	6	0,54
4	0,8	5	0,4	6	0,48	5	0,4
5	0,1	5	0,5	7	0,7	7	0,7
6	0,1	6	0,6	5	0,5	6	0,6
7	0,1	5	0,5	6	0,6	6	0,6
8	0,12	6	0,72	5	0,6	5	0,6
9	0,12	7	0,84	6	0,72	6	0,72
10	0,1	7	0,7	6	0,6	7	0,7
Сума		60,1%		60,5%		59,9%	

Проаналізуємо отримані результати. Як видно з таблиць 3.1 та 3.2 КП МА «Київ» має конкурентні переваги за рахунок використання комплексності впровадження інновацій, прояву рівня інноваційної активності, придатності до змін.

Головним недоліком всіх аеропортів можна вказати недостатній рівень комплексності при впровадженні стратегій, низький рівень придатності до змін та визначеності бізнес-моделі. Підвищення рівня цих показників суттєво має підвищити загальний рівень конкурентоспроможності вказаних аеропортів.

За нашими дослідженнями типовими потенційними зонами (джерелами), де можливо отримання додаткових прибутків від здійснення неавіаційної діяльності, є дві зони: перша - поза будов терміналів та друга - всередині будов терміналів. Зазначене представлено в табл. 3.3.

Види неавіаційної діяльності за зонами їх здійснення

Зовні будови Терміналу	В середині будови терміналу	
	У відкритій зоні	У закритій зоні
Паркування Автомобілів Готель Бізнес-центр Концесії для таксі Автобуси маршрутні Заправні станції Торговий центр, Супермаркет Кіоски	Торгові центри, кіоски, газети, квіти, сувеніри Кафе, ресторани Медичні центри Офіси з оренди автомобілів Туристичні агентства, Оператори Сервіс для пасажирів: багажні возики, носильники, організація зустрічей	Бізнес зали Магазини „Dute Pgee" та сервіс для пасажирів в цих магазинах Кафе, ресторани

Важливим є також розвиток неавіаційних видів діяльності аеропортів. Адже провідні аеропорти світу отримують від послуг, що надаються на території аеропорту, до 80% прибутків, у той час, коли частка цих прибутків для українських аеропортів становить лише 20%. Близько 50-70% прибутків аеропорту надходить від зборів із користувачів авіакомпаній, у той час, коли 30-50% надходить від комерційної діяльності аеропорту. Раціональний, добре запроектований аеропорт може зберегти авіакомпаніям значні кошти. Тому скорочення капітальних витрат слід виконувати дуже ретельно. Ціллю має бути скорочення суми аеропортових зборів з користувачів та експлуатаційних витрат авіакомпаній. Спільна робота керівництва аеропорту та авіакомпаній на початковій стадії проектування необхідна для розробки успішної програми

розвитку.

Оцінки проектів аеропортів, зроблені на ранніх стадіях, сприяють зменшенню кількості змін у кінцевій програмі і тим самим зводять до мінімуму постійно зростаючу вартість проектування. Такий підхід також сприяє виконанню робіт у запланований термін.

Для керівництва аеропортів фінансування удосконалення терміналів в більшості випадків не таке складне, як точне передбачення обсягів зростання перевезень для планування та будівництво необхідних термінальних просторів, які матимуть відношення до інфраструктури. Для успішної роботи аеропорту необхідно утримувати баланс між передбачуваним зростанням обсягів перевезень та основними факторами, такими як пропускна спроможність злітно-посадкової смуги, існуючої корисної площі та фінансовими ресурсами, і вже виходячи з цього створювати генеральний план.

В сучасній діяльності аеропортів все більшу вагомість отримують концесійні відносини. Під договором концесії як правило розуміють надання державної власності в користування комерційним підприємствам, як правило іноземним [177, с.316]. При цьому концесія надає право вести певну комерційну діяльність в аеропорту на виключній основі в конкретно обумовленому місці. Так, хоч головна функція аеропорту – це надання послуг з обслуговування пасажирів і рейсів авіакомпаній, тобто забезпечення наземного обслуговування пасажирів, повітряних суден, обробка багажу.

Існуючи підходи в організації управління отримання прибутку від неавіаційною діяльністю аеропорту представлені табл 3.4.

Проте діяльність аеропорту тісно пов'язана з співпрацею з авіакомпаніями, вантажними агентами, іншою клієнтурою, організаціями з надання послуг, для яких характерно в міжнародній практиці оформлювати відносини через концесію.

Організація управління неавіаційною діяльністю аеропорту

Варіант	Система управління	Переваги для аеропорту	Невигідні сторони для аеропорту
I	Аеропорт керує сам	Повний прибуток весь прибуток максимальна гнучкість	Весь ризик всі витрати з інвестування можливий брак досвіду та знань можливе зниження прибутку
II	Спільна діяльність	Поділ прибутків поділ витрат з інвестування досвід та знання партнера координація діяльності	Важко змінити партнера можете не дати максимальних прибутків
III	Передача у концесію	Повний контроль ведення концесійної діяльності партнером отримання платежів за право ведення бізнесу під своїм товарним знаком або знаком обслуговування можливе максимальне збільшення прибутку	аеропорту потрібна буде необхідна підготовка, досвід і знання в укладенні контрактів
IV	Контракт на управління	Весь прибуток досвід знання партнера координація діяльності можливий поділ витрат з інвестування	Покриває всі витрати з експлуатації загроза всього ризик

Компанія-концесіонер може належати до хендлінгової за умови, що її діяльність спрямована на послуги, безпосередньо пов'язані з процесом авіаперевезень, а саме: з комерційним обслуговуванням пасажирів, вантажу, екіпажів і повітряних суден. Як правило під хендлінговою компанією розуміють компанія, яка базується в аеропорту, має необхідні споруди, засоби і персонал і діє на правах орендаря або концесіонера. Виникнення хендлінгових компаній, як правило, є наслідком:

1. відокремлення від аеропортової діяльності окремих видів послуг з обслуговування авіакомпаній;
2. утворення авіакомпанії, яка базується в конкретному аеропорту;
3. створення в аеропорту юридичною особою, яка до того не мала відношення до авіації, незалежної структури з обслуговування авіакомпаній;
4. створення аеропортом та іншою сервісною компанією спільного підприємства (СП).

Відповідно до договору концесії передаються права на експлуатацію частини будівель або частини послуг, які експлуатувались аеропортом, підприємству, яке володіє спеціальними технологіями в конкретній галузі аеропортових технологій.

Хендлінг являється притаманним видом діяльності для західних країн. Практика хендлінгу вже розповсюджена і в українських аеропортах, отриманий досвід засвідчує, що оптимальними організаційно-правовими формами таких новостворених хендлінгових компаній можуть бути дочірнє акціонерне товариство аеропорту, або інша дочірня державна унітарна організація залежно від організаційно-правової форми аеропорту.

В організації аеропортової діяльності утворення хендлінгових компаній не є самоціллю. В усіх випадках під час вибору тих чи інших форм аеропортової діяльності керівництво аеропорту як правило аналізує:

1. ефективність послуг (конкурентоспроможність і рентабельність);
2. чесність і відкритість правил конкуренції;
3. якість і сумісність з іншими видами аеропортової діяльності, особливо з безпекою польотів і безпекою в аеропорту.

Отже, достатньо сильні загрози зовнішнього середовища виступають перешкодою для реалізації сильних сторін та використання власних можливостей щодо розвитку малого та середнього бізнесу.

3.3.Пропозиції з удосконалення умов обслуговування повітряних суден в аеропорту

У авіаційній промисловості ефективне управління технічним обслуговуванням літаків має вирішальне значення для забезпечення відповідності та забезпечення безвідмовної роботи. Впорядкування завдань з технічного обслуговування та експлуатації за допомогою програмного забезпечення для

управління автопарком дає команді всебічний огляд стану вашого майна як на землі, так і в небі.

Ефективний процес управління технічним обслуговуванням літаків вимагає співпраці всієї команди. Вирішення проблем може бути складним, коли ви використовуєте журнали та звіти на паперовій основі. За допомогою програмного забезпечення для управління технічним обслуговуванням літаків ви та ваша команда зможете відстежувати, підтримувати та аналізувати повну систему обліку вашого парку з будь-якого місця.

Використання програмного забезпечення управління технічним обслуговуванням літаків дозволяє екіпажу безперешкодно спілкуватися, щоб ви могли бути активними у вирішенні питань технічного обслуговування.

Окрім планування та технічного обслуговування літаків, важливо мати можливість відстежувати дані та створювати звіти. Використання даних та звітів гарантує вам ефективний розподіл ресурсів.

Програмне забезпечення для обслуговування літаків дозволяє вам створювати настроювані звіти, відстежувати технічне обслуговування, переглядати експлуатаційні витрати та отримувати уявлення про загальний стан вашого майна.

Час є критичним в авіаційній галузі. Одна поломка зв'язку може призвести до того, що літак буде заземлений годинами, що може коштувати доходу вашої компанії та репутації серед клієнтів. Для запобігання зривам зв'язку ваш екіпаж повинен мати можливість ефективно співпрацювати з усіма завданнями з технічного обслуговування літаків.

Чітка комунікація на загальній платформі забезпечує менеджерам флоту доступ до найсвіжіших даних для управління технічним обслуговуванням літаків, призначення робочих замовлень та відстеження експлуатаційних витрат. За допомогою спільного програмного забезпечення для управління технічним обслуговуванням літаків менеджери флоту та власники можуть створювати власні ролі та рівні дозволів, щоб контролювати, хто може переглядати, редагувати та завантажувати інформацію. Необмежена кількість користувачів може

завантажувати результати перевірки та хід технічного обслуговування.

Дозвіл на доступ до службових даних у режимі реального часу та даних про флот надає можливість екіпажу бути активним у процесі управління технічним обслуговуванням повітряного судна. Це не тільки впорядковує ваш робочий процес, але розміщення вашої команди на одній сторінці може зменшити вартість експлуатації літака та покращити загальну продуктивність.

За допомогою спеціальних звітів менеджери автопарку можуть легко аналізувати та відстежувати витрати та прогнозувати обслуговування активів. Ви також можете експортувати всі відповідні дані для створення власних звітів або презентацій.

Можливість використовувати величезний обсяг даних дозволяє вашій управлінській команді приймати обґрунтовані рішення щодо управління витратами на експлуатацію ПС, відстежувати витрати за активами та отримувати загальний підсумок ваших експлуатаційних витрат.

Програмне забезпечення для управління технічним обслуговуванням літальних апаратів дозволяє екіпажу швидко виконувати перед- і післяпольотні інспекції за допомогою мобільного додатка. Будь-які розбіжності або проблеми миттєво реєструються, а сповіщення в режимі реального часу дозволяють вашій службі технічного обслуговування літаків швидко вирішити проблеми.

Мобільні форми перевірки не лише економить ваш екіпаж дорогого часу, але результати перевірок зберігаються в централізованому місці, надаючи вашій команді уявлення про тенденції технічного обслуговування літаків та загальний стан вашого майна.

5 кроків до кращої авіації:

Крок 1: Безпечніші поверхні, кращі посадки

Екскурсії на злітно-посадкові смуги є одними з найбільш часто повідомлених авіаційних аварій. Безпека завжди повинна бути на першому місці. AST доповнює звіти про суб'єктивне пілотне гальмування та некалібровані оцінки CFME за допомогою даних в реальному часі від посадкового літака, щоб точно виміряти гальмівну дію та уповільнення кожного приземлення. Тож пілоти, що

прибувають, отримують останні звіти про дії гальмувань, що допомагає мінімізувати ймовірність аварій на аеродромі. Тим часом мобільні наземні датчики AST допомагають аеропортам точно вимірювати забруднення поверхонь, щоб вони могли ефективно планувати технічне обслуговування, щоб ці поверхні були чистими та безпечними.

Крок 2: Заощадження витрат аеропортів.

Непотрібні та невчасні ручні / хімічні обробки впливають на експлуатаційні витрати - включаючи робочу силу, матеріали та зовнішніх продавців. Точні звіти про поверхню SafeLand покращують процес прийняття рішення про те, коли планувати технічне обслуговування та як найкращим чином мінімізувати дорогі хімічні обробки. Він також пропонує прогнозування тертя до 90 хвилин, попереджуючи про потенційні умови поверхні, щоб ви могли планувати заздалегідь. Прогнози AST дають вам більш чітке уявлення про те, коли, де і як розгорнути наступні заходи з технічного обслуговування поверхні, щоб максимізувати використання ваших коштів за технічне обслуговування, одночасно оптимізуючи час роботи злітно-посадкової смуги.

Крок 3: Заощадження витрат авіакомпанії.

Від планування польотів, відправлення, прийняття рішень щодо зменшення корисного навантаження та ефективності авіакомпанії часто роблять надто консервативні припущення для кожного рейсу. Дані AST у реальному часі про поверхневі умови та наявне тертя допомагають авіакомпаніям мінімізувати ці непотрібні витрати завдяки розумнішому плануванню на основі фактів. Наші дані можуть також допомогти оптимізувати налаштування окремих посадок, потенційно сприяючи загальному зниженню витрати палива та витрат.

Крок 4: Менше затримок.

Аеропорти можуть закривати злітно-посадкові смуги у невідповідний час, особливо якщо це базується на суб'єктивних спостереженнях. Це може суттєво вплинути на розклад авіарейсів, експлуатацію, витрати (паливо та екіпаж) та задоволення пасажирів. AST допомагає оптимізувати вашу ситуаційну обізнаність, щоб ви могли покращити графік технічного обслуговування та збільшити час

роботи злітно-посадкової смуги. Коли закриття злітно-посадкової смуги здається неминучим, ви матимете якнайкращі дані під рукою - включаючи прогнози AST -, щоб потенційно затримати або, можливо, перенести їх на більш оптимальний час.

Крок 5: Кращий досвід пасажирів

Всі розуміють непередбачуваність матері-природи. Але пасажирів хочуть знати, що фактичні рішення, засновані на знаннях, приймаються у відповідь на зміну погоди. Засновані на даних звіти AST про фактичні умови поверхні та дії гальмування можуть допомогти вам уникнути перекриття злітно-посадкової смуги у великі періоди. Це покращує досвід літаючих літаків, збагачуючи ваш бренд як досвідчений аеродром. Клієнти відчують себе «побаченими та оціненими» як пріоритет №1. Перевірки технічного обслуговування повітряних суден - це періодичні перевірки, які повинні проводитись на всіх комерційних та цивільних повітряних суднах через певний проміжок часу або використання.

За результатами аналізу ринку та поточного стану діяльності підприємства визначено стратегічні цілі та заходи з їх реалізації. Пропоную розглянути основні цілі підвищення прибутку підприємства та його розвитку.

1. Розвиток паливно-заправного комплексу аеропорту.

Будівництво насосно-фільтраційної станції ЦЗС. Техніко-економічна доцільність Насосно-фільтраційна станція призначена для подачі палива на пункти наливу та в систему централізованої заправки літаків на перонах аеродрому, а також для забезпечення фільтрації палива перед подачею на витратні установки. Наявна насосна станція має обмежену потужність та не може забезпечити нормальної роботи системи ЦЗЛ на всіх перонах КП МА «Київ».

Окупність проекту насосної станції ЦЗС буде забезпечена, як за рахунок розширення послуг «нафтовим» компаніям, так і безпосередньо за рахунок отримання доходів від здійснення послуг заправки авіа паливом. Фінансування робіт буде передбачено проектом фінансового плану КП МА «Київ» на 2019р. за рахунок власних коштів підприємства у сумі 75,0 млн. грн.

2. Реконструкція периметрової огорожі території КП МА «Київ» (з сигналізацією, відео спостереженням). Техніко-економічна доцільність Захист

периметру аеропорту від несанкціонованого проникнення на контрольовану територію і в зони обмеженого доступу є однією з основних задач авіаційної безпеки у боротьбі з актами незаконного втручання у діяльність цивільної авіації та визначається міжнародними та національними вимогами. Станом на сьогодні, враховуючи значну довжину периметрової огорожі аеропорту та відсутність системи периметрової сигналізації, необхідний рівень захисту периметру аеропорту забезпечується шляхом постійного патрулювання силами підрозділу ВОХОР Служби авіаційної безпеки.

3.4. Вплив пропозицій на показники фінансового результату

Умовою реалізації стратегії розвитку хабу є можливість надання аеропортом конкурентної комерційної пропозиції, яка повинна працювати в синергії з економікою розвитку маршрутної мережі базових авіаперевізників.

Оскільки практично всі витрати підприємства є постійними (майже 80% у 2017 р.), аеропорт вкрай зацікавлений у залученні додаткового пасажиропотоку, доходи від якого йдуть на покращення фінансового результату КП МА «Київ». При цьому, для залучення додаткового пасажиропотоку до аеропорту, авіаперевізники витрачають значні додаткові кошти на відкриття нових рейсів чи збільшення частотності на існуючих маршрутах, на організацію стиковок, на підвищення завантаження існуючих рейсів шляхом надання знижок до тарифу і т.і. Тому аеропорт має застосовувати заходи по стимулюванню авіаперевізників нести такі додаткові витрати в інтересах аеропорту, шляхом надання знижок в рамках діючого законодавства, а саме: за збільшення пасажиропотоку (за кількість додаткових пасажирів), за початок виконання нових рейсів, за збільшення кількості рейсів, за виконання не менше узгодженої кількості рейсів, за залучення трансферних пасажирів (пасажирів з інших аеропортів), за польоти на ПС зі значною злітною масою і таке інше. Не заперечуючи безумовний позитивний

ефект, досягнутий від діючої системи мотивації, аеропорт планує впровадити нову, більш конкурентоздатну систему мотивації авіаперевізників, яка б повністю відповідала світовій практиці.

Одним із чинників, що ускладнює розвиток комерційної інфраструктури аеропорту та, як наслідок, перешкоджає збільшенню доходів від неавіаційної діяльності є відсутність можливості самостійно приймати рішення щодо укладання договорів оренди. Тому аеропорт через Міністерство інфраструктури України ініціюватиме винесення змін до Закону України «Про оренду державного та комунального майна», які дозволять такому стратегічному об'єкту, як КП МА «Київ», оперативно укладати договори оренди нерухомого майна. Це дасть можливість підвищити рівень обслуговування пасажирів у відповідності до міжнародних стандартів та здійснювати оперативне коригування набору сервісів та їх постачальників.

З метою розвитку неавіаційної діяльності аеропорт планує здійснення наступних заходів:

1. забезпечити оптимальне розміщення точок громадського харчування та магазинів роздрібною торгівлі в терміналах, базуючись на світовому досвіді;
2. розширити інфраструктуру сервісних пунктів (платіжних терміналів, банків, представництв, пунктів обміну валют, пунктів прокатів авто);
3. удосконалити паркувальні та транспортні послуги на території КП МА «Київ»;
4. впровадити заходи щодо стандартизації орендних відносин та типів орендарів на території КП МА «Київ».

Прогноз перевезень є кількісною основою для розрахунку необхідної пропускної здатності аеропорту, а також основою для розрахунку поточних доходів і витрат.

Отже, прогноз авіаційних перевезень є важливим фактором для прогнозування необхідних заходів подальшого розвитку. Прогноз перевезень забезпечує базу для оцінки можливості та необхідності впровадження проектів

технічного/інвестиційного розвитку аеропорту.

Прогноз авіаційних перевезень базується на історичних даних і ключових припущеннях:

1. аеропорт стає міжнародним хабом;
2. мережа внутрішніх і міжнародних рейсів буде розширюватися протягом усього прогнозованого періоду;
3. базові авіакомпанії слідує стратегії «хаба».

Ступінь успіху в досягненні прогнозованих обсягів авіаційних перевезень залежить від розвитку ринкового середовища (макроекономічні показники регіону), стратегії базового перевізника.

Очікуваний приріст кількості пасажирів в період 2015-2019 р.р. відображено схематично нижче (рис. 3.2.).



Рис. 3.2. Очікуваний приріст кількості пасажирів в період 2015-2019 років

Прогноз обсягів авіаперевезень на 2019 рік відповідає проекту фінансового плану КП МА «Київ» на 2019 рік сформований з врахування наступних чинників:

1. приріст ВВП з урахуванням макропоказників ;
2. рівень об'ємних показників, закладених до проекту фінансового плану на

2019 рік (а саме зниження пасажиропотоку на 5.0% відносно фактичної кількості обслугованих пасажирів у 2016 р.), обумовлений складною суспільноекономічною ситуацією в країні;

- з метою залучення нових авіаперевізників та стимулювання загального обсягу авіаперевезень через аеропорт впроваджується система мотивації авіаперевізників.

На фінансові показники КП МА «Київ» значно впливатиме приріст пасажиропотоку та розширення спектру послуг аеропорту, що дозволить отримати середньорічний приріст чистих доходів на рівні 10.0%. (рис. 3.3.)

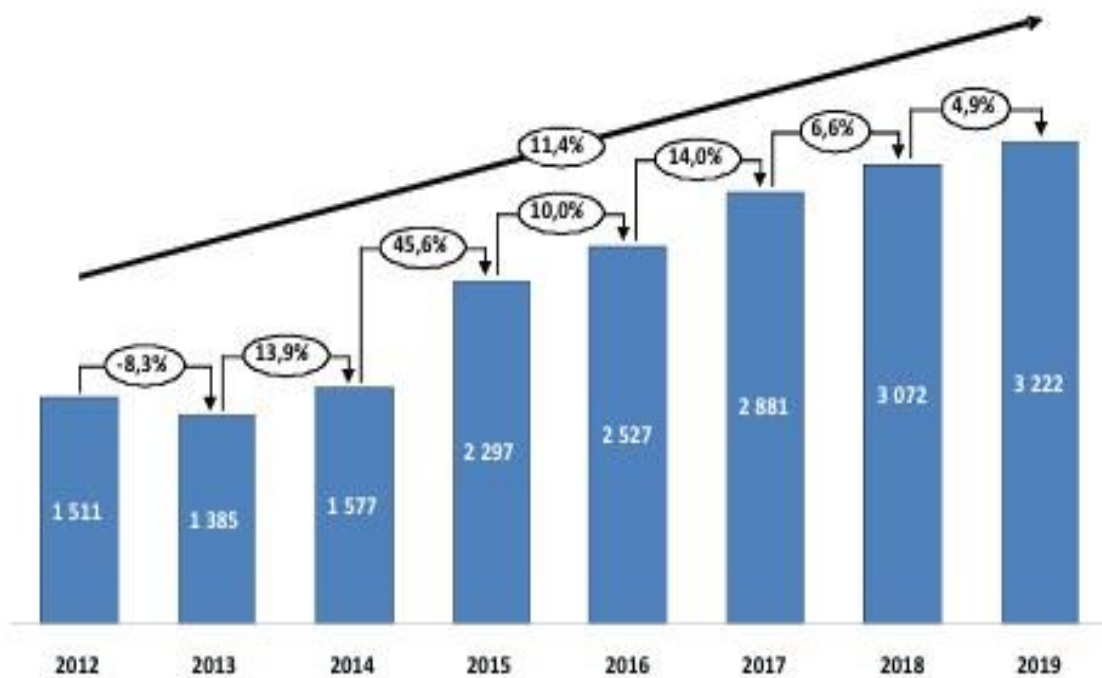


Рис 3.2. Ріст чистих доходів

При розрахунку витрат до кожної статті витрат був застосований відповідний чинник (драйвер), пропорційно до якого буде змінюватись дана витрата.

Були застосовані наступні фактори:

- очікування щодо інфляції;
- приріст кількості рейсів та інших об'ємних показників;
- очікування щодо приросту заробітної плати.

Розрахунок зроблений за умови збереження курсу гривні до долара на рівні

27,97 гривень за долар. Згідно сформованої фінансової моделі підприємство отримує такий чистий прибуток (рис.3.4).

Таким чином, починаючи з 2015 року спостерігатиметься поступове зростання чистого прибутку.

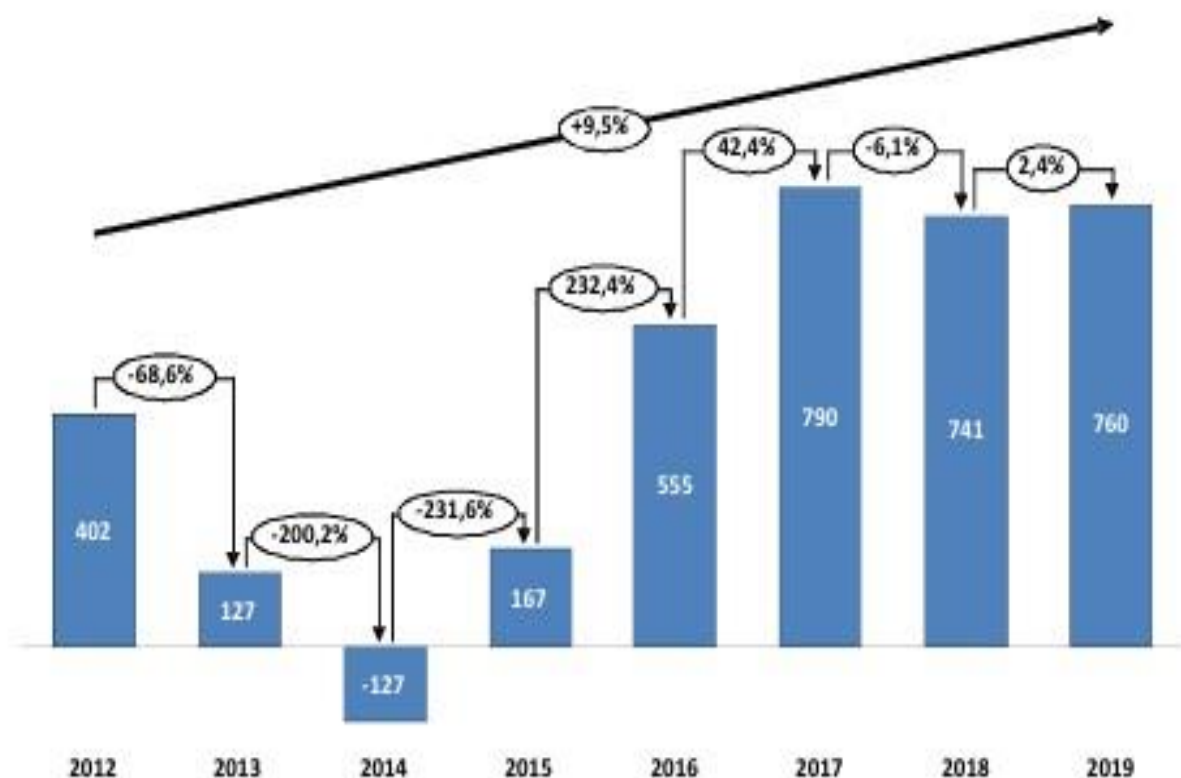


Рис. 3.4. Прогноз чистого прибутку

Отже, будучи джерелом виробничого і соціального розвитку, прибуток займає провідне місце в забезпеченні самофінансування підприємств, можливості яких багато в чому визначаються тим, наскільки доходи перевищують витрати. Проте для оцінки ефективності роботи підприємства недостатньо використання показника прибутку, оскільки його наявність ще не означає, що підприємство працює добре. Тому для визначення ефективності вироблених витрат необхідно використовувати відносний показник – рівень рентабельності (прибутковості). Проблематика прибутковості підприємств охоплює питання виникнення прибутку в процесі виробництва, його формування у сфері обслуговування і розподілу і

використання для капіталізації. Для вирішення цієї проблеми необхідно системно аналізувати прибутковість аеропорту і чинників, що на неї впливають, постійно відстежувати і встановлювати резерви збільшення прибутку і комбінувати різноманітні шляхи підвищення рівня прибутковості.

ВИСНОВОК

КАФЕДРА ОАРП				НАУ. 20. 04. 21. 002 ПЗ				
Виконав	Вшивцева В.О			Додатки	Літера	Арк.	Аркушів	
Керівник	Федина В.П.					Д	90	2
Консульт.	Федина В.П.				ФТМЛ 275 ОР-204 М			
Н. контр.	Герасименко І.М.							
Зав. каф.	Разумова К.М.							

Авіаційна мережа України має велику виробничу потужність. Всі аеропорти мають злітно-посадкові смуги, які дозволяють обслуговувати сучасні типи літаків. Кожен аеропорт України, а особливо КП МА «Київ» особливий. Кожен аеропорт України за особистим розвитком відповідає сучасному розвитку та технологіям.

Перед українськими перевізниками виникає питання про пріоритети в розвитку технологій обслуговування. Очевидно, що кількість пасажирів, що користуються послугами КП МА «Київ» не можуть вплинути на якість обслуговування. Було опитано більше половини пасажирів і авіакомпаній, які користуються послугами в КП МА «Київ», вони хочуть отримати максимально швидке та комфортне обслуговування.

Потрібно забезпечити інвестиційні потоки розвитку і оснащення сучасним технологічним обладнанням даного аеропорту. Причому, концепція розвитку аеропорту повинна бути не акціонною, а довгостроковою, націленою на розвиток і стимулювання внутрішніх і міжнародних перевезень.

Проаналізувавши фінансову ситуацію в КП МА «Київ» можна прийти до висновку, що цей проект є прибутковим для всіх хендлінгових компаній.

Оцінити необхідність заміни або покупки нового обладнання для обслуговування пасажирів в аеропорту можна за допомогою методів техноекономічного аналізу, які включають методи проектного аналізу і математичного моделювання.

В сучасних умовах підприємство має постійно конкурувати за свою частину ринку така успішна діяльність досягається шляхом формування конкурентних стратегій. Поняття «конкурентна стратегія» є узагальненим поняттям ринкових стратегій, застосовуючи які підприємство конкурує за прихильність споживача, відсікаючи таким чином конкурентів. З множини конкурентних стратегій можна визначити три базові стратегії за М. Портером:

1. Конкурентні стратегії, які сформовані до відповідності завдань конкретного конкуруючого суб'єкта «ділова», «корпоративна» тощо;
2. Стратегії пов'язані з кон'юктурою та тенденціями на ринку;
3. За М. Портером серед базових стратегій розглядають стратегію

диференціації, найменших сукупних витрат концентрації.

На підставі проведеного SWOT аналізу визначені наступні пріоритетні напрямки:

1. співпраця з авіакомпаніями в частині стимулювання до відкриття нових напрямків польотів та збереження існуючих маршрутів з метою відновлення пасажиропотоку та збільшення частки трансферного пасажиропотоку;
2. розвиток інфраструктури для обслуговування трансферних пасажирів;
3. впровадження заходів з підвищення рівня обслуговування пасажирів, в першу чергу, в частині надання неавіаційних послуг;
4. зниження витрат (cost cutting), в тому числі зниження собівартості послуг;
5. наближення до профілю успішних іноземних аеропортів без зростання боргового навантаження (застосування аутсосингу).

У даний час в умовах галузевої та світової економічної кризи, зниження попиту на авіаперевезення, аеропорти змушені функціонувати в режимі максимального зниження витрат, вибудовувати свої стратегії з урахуванням націленості на збереження і зміцнення лояльності пасажирів.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Закон України «Про затвердження Інструкції з організації перевезень вантажів повітряним транспортом» №822 від 02.11.2005 р. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1403-05>
2. Закон України «Про затвердження Правил реєстрації цивільних повітряних суден в Україні», № 434 від 07.09. 1999 р. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0637-99>
3. Александров А.В. Фактори забезпечення конкурентоспроможності підприємницьких структур // Управління економічними системами: електронний науковий журнал, 2011. - № 5 (29).
4. Бакин А.В. Управление эффективностью грузовых авиаперевозок авиакомпаний на рынке: автореф. дис. ... к. э. н.: 08.00.05 / А. В. Бакин. – М.: МГАВТ, 2005. – 23с.
5. Балабанова Л.В. SWOT-аналіз – основа формування маркетингових стратегій: навч. посіб. / – 2-ге видання, випр. і доп. – К.: Знання, 2015. – 301 с.
6. Бережной В.И. Методы и модели логистического подхода к управлению автотранспортным предприятием / В.И. Бережной – Ставрополь : Изд-во СГТУ «Интеллект-сервис», 2011 – 338 с.
7. Біляєв О.С. Аналіз методів оцінки конкурентоспроможністю підприємств / О.С. Біляєв // Економіка і управління. - 2012. - №2. - С.94- 99.
8. Блонська В.І., Н.Т. Депа «Порівняльна характеристика методів оцінки конкурентоспроможності продукції» //Науковий вісник НЛТУ України. – 2010. – Вип. 20.15, с.115-120
9. Богиня Д.П. Основи економіки праці: навч. посібник для студентів економічних спеціальностей - 2 вид. стер., К.: Знання Прес, 2011. - 314 С.
10. Вітлінський В. Ризикологія в економіці та підприємстві: [монографія] / В. В. Вітлінський, Г. І. Великоіваненко. – К.: КНЕУ, 2004. – 480 с.
11. Власюк Т.О. Системні проблеми забезпечення конкурентоспроможності

- експортерів на зовнішніх ринках / Т.О. Власюк // Проблеми економіки. – 2016. – № 1. – С. 84-93.
12. Гетьман О.О. Економіка підприємства: навч посіб / О.О. Гетьман, В.М. Шаповал. – [2-ге вид.]. – К.: Центр учбової літератури, 2010. – 488 с.
13. Давиденко Н. М. Оцінювання ефективності корпоративного управління акціонерними товариствами / Н. М. Давиденко // Вісник Львівської комерційної академії. Серія: Економічна. – 2011. – Вип. 35. – С. 108–111.
14. Данілін О. Принципи розробки ключових показників ефективності (КПЕ) для промислових підприємств і практика їх застосування. // Управление компанией №2 (21), 2013 р.
15. Дмитрук Е.Ф. Методика виявлення потенційних конкурентних переваг фірми з урахуванням зовнішнього і внутрішнього середовища // Маркетинг і маркетингові дослідження в Росії, №2. - 2010. - с. 15-20
16. Економіка результативності діяльності підприємства: монографія / О. І. Олексюк. – К.: КНЕУ, 2008. – 362 с.
17. Журба І.О. Сутність і значення конкурентоспроможності підприємства / І.О. Журба, Ю.М. Коляденко [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://archive.nbu.gov.ua>.
18. Ицкович А.А., Смирнов Н.Н. Управление эффективностью процесса технической эксплуатации гражданской авиации. М.: МИИ ГА, 1993.
19. Конвенция о международной гражданской авиации. Doc 7300/9 ICAO. – 9 th Ed. – Montreal : ICAO, 2006. – 114 р.
20. Костицький В.В. Повітряне право України: Підручник для студентів юридичних спеціальностей вищих навчальних закладів/ За загальною редакцією Костицького В.В., 2007. – 550 с.
21. Крапко О.М. Досвід проведення реструктуризації авіаційної галузі: Економіка та держава: міжнародний науково-практичний журнал № 2 лютий 2012. - К.: ДСК Центр, 2012. – С.93-94.
22. Марінцева К.В. Авіаційні пасажирські перевезення: Методичні вказівки до виконання курсової роботи. [Електронний ресурс]. Режим доступу:

<http://dic.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/105223>

- 23.Марінцева К.В. Класифікація методів державного регулювання міжнародних авіаційних перевезень / К.В. Марінцева // Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління». – 2011. – Вип.
- 24.Петрова М.А. Конкурентоспроможність компанії як її життєздатність// Російське підприємництво. - 2010.- № 5. Ч. 1. - С. 29-33
- 25.Петрунин С.В., Воропаева Л. Н. Организационные и логистические методы повышения эффективности производственной деятельности авиакомпании (in Russian) /S. V.Petrinin, L. N. Voropaeva. Moscow, 2006. – 225 p.
- 26.Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 2019 рік. 115 Офіційний сайт Державної авіаційної служби України. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/>
- 27.Плотников Н. И. Ресурсы воздушного транспорта (in Russian) / N. I. Plotnikov.– Novosibirsk, 2003. – 223 p.
- 28.Поддєрьогін А.М.. Фінанси підприємств: Підручник / Керівник авт. кол. і наук. ред. проф. 2-ге вид., персроб. та доп. - К.: КНЕУ, 2011. - 384с.
- 29.Ратушна Н.В. Механізм управління неавіаційною діяльністю в аеропортах України: дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук : спец. 08.00.04 / Н. В. Ратушна — К., 2013. — 190 с.
- 30.Соколова О.Є. Теоретико-методологічні основи формування транспортно-логістичної системи України [Електронний ресурс] / Соколова О.Є. // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури : збірник 103 наукових праць. Випуск 27 – Режим доступу http://www.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/ppei/2010_27/Sokolova.pdf.
- 31.Столярський О.В Правове регулювання міжнародних перевезень. - К.: Знання, 2012. - 318 с.
- 32.Транспортне право України: підруч. для студ. вищ. навч. закл. / Т65 М. Л. Шелухін, О. І. Антонюк, В. О. Вишнівецька та ін.; за ред. М. Л. Шелухіна. - К.: Вид. Дім «Ін Юре», 2008. - 896 с.
- 33.Транспортні засоби для авіації [Електронний ресурс]. Режим доступу:

<http://www.schopf-gse.com/>.

34. Фатюха Н.Г. Автомобільний транспорт, як об'єкт статистичного дослідження/Н.Г. Фатюха//Статистика України. – 2010. – № 1. – С. 53 – 58.
35. Федорчук В.В. Теоретичні підходи до оцінювання якості функціонування міжнародних транспортних коридорів / В.В. Федорчук // Вісн. Східноукр. нац. ун-ту ім. В. Даля. – 2010. – № 4, ч. 1. – С. 157 – 161.
36. Христиановский В.В. Динамическая модель поведения субъектов на рынке продукции / В.В. Христиановский, В.П. Щербина // Новое в экономической кибернетики, 2010.- №1.- С. 70-78.
37. Шабарова Э.В. Концепции и предпосылки формирования транспортно-логистических центров в Западной Европе / Э.В. Шабарова // Вісн. Східноукр. нац. ун-ту ім. В. Даля. – 2010. – № 10, ч. 2. – С. 222 – 253.
38. Шабарова Э.В. Транспортно-логистический центр и логистическое взаимодействие железных дорог и морских портов [Электронный ресурс] / Э.В. Шабарова // Вісн. Східноукр. нац. ун-ту ім. В. Даля. – 2010. – № 10, ч.2.Режим-доступу:<http://www.nbuiv.gov.ua>
39. Шутенко Т.Н., Обоснование форм сотрудничества транспортных предприятий / Т.Н. Шутенко, А.Ю. Мельникова // Вісн. Східноукр. нац. ун-ту ім. В. Даля. – 2010. – № 4, ч. 1. – С. 161-167.
40. Щелкунов В.І. Економічний механізм регулювання діяльності та розвитку виробничого потенціалу підприємств України [В.І. Щелкунов, О.В. Різниченко, В.А. Паламарчук] – К., Наук. думка, 2003. – 188 с.
41. Эдванс Ф. Оценка компаний при слияниях и поглощениях: создание стоимости в частных компаниях / Ф. Эдванс , Д. Бишоп. ; пер. с англ. – М. : Альпина Пабlishер, 2004. – 332 с.
42. Экономико–математический энциклопедический словарь / [Гл. ред. В.И. Данилов–Данильян] . – М. : Инфра–М, 2003. – 668 с.
43. Эффективность логистического управления / Под общ ред. д. т. н., проф. Л.Б. Миротина. – М. : Издательство «Экзамен», 2004. – 488 с.
44. Якименко Н.В. Перспективи інтеграції транспортної політики країн СНД /

- Н.В. Якименко // Вісн. Хмельн. нац. ун-ту : Екон. науки. – 2010. – Т. 2, № 1. – С. 286 – 289.
45. Яцківський Л.Ю., Зеркалов Д.В. Загальний курс транспорту: Навчальний посібник. – Кн. 1. – К.: Арістей, 2007. – 544 с.
46. IATA. Overview. Archive. Monthly Traffic Results. Archive 2000 – 2010. – Режим-доступу: http://www.iata.org/pressroom/facts_figures/index.aspx.
47. J. Bäckstrand. Levels of interaction in supply chains [Електронний ресурс] / J. Bäckstrand. — 14 р. — Режим-доступу: <http://www.ht2.org>.
48. Jean-François Audy, Sophie D'Amours, Nadia Lehoux, Mikael Rönnqvist. Coordination in Collaborative Logistics. International Workshop on Supply Chain Models for Shared Resource Management January 21–22, 2010, Brussels, Belgium.
49. Messerlin, Patrick A. Measuring the cost of protection in Europe. – Washington, DC, ПЕ, 2001. – XV, 415 р.
50. IATA Overview-Airports and Airlines: A Need For a New Partnership, 8 Oct. 2002
Режим-доступу: <http://www.iata.org/pressroom/speeches/Pages>.

ДОДАТКИ

КАФЕДРА ОАРП				НАУ. 20. 04. 21. 003 ПЗ				
Виконав	Вшивцева В.О			Додатки	Літера	Арк.	Аркушів	
Керівник	Федина В.П.					Д	98	9
Консульт.	Федина В.П.				ФТМЛ 275 ОР-204 М			
Н. контр.	Герасименко І.М.							
Зав. каф.	Разумова К.М.							

Додаток А

Фінансовий звіт Комунального Підприємства Міжнародного Аеропорту «Київ» (Жуляни) за 2016 р.

бухгалтерського обліку і "Загальні вимоги до фінансової звітності"		КОДІ		
		2017	01	01
Підприємство	КОМУНАЛЬНЕ ПІДПРИЄМСТВО МІЖНАРОДНИЙ АЕРОПОРТ "КИЇВ" (ЖУЛЯНИ)	за ЄДРПОУ		
Територія	Аеропорт "Київ" (Жуляни)	за КОАТУУ		
Організаційно-правова форма господарювання	Комунальне підприємство	за КОПФГ		
Вид економічної діяльності	Допоміжне обслуговування авіаційного транспорту	за КВЕД		
Середня кількість працівників	468			
Адреса, телефон	проспект Повітрофлотський, Аеропорт "КИЇВ" (ЖУЛЯНИ), м. КИЇВ, 03036	3392304		
Одиниця виміру: тис. грн. без десяткового знака (окрім розділу IV Звіту про фінансові результати (Звіту про сукупний дохід) (форма №2), грошові показники якого наводяться в гривнях з копійками)				
Складено (зробити позначку "v" у відповідній клітині):				
за положеннями (стандартами) бухгалтерського обліку		v		
за міжнародними стандартами фінансової звітності				
Баланс (Звіт про фінансовий стан)				
на	31 грудня 2016	р.		
		Форма №1 Код за ДКУД	1801001	

А К Т И В	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
I. Необоротні активи			
Нематеріальні активи	1000	75 800	1 587 926
первісна вартість	1001	75 923	1 588 100
накопичена амортизація	1002	123	174
Незавершені капітальні інвестиції	1005	36 318	29 575
Основні засоби	1010	241 250	239 924
первісна вартість	1011	536 912	544 780
знос	1012	295 662	304 856
Інвестиційна нерухомість	1013	-	-
Первісна вартість інвестиційної нерухомості	1016	-	-
Знос інвестиційної нерухомості	1017	-	-
Довгострокові біологічні активи	1020	-	-
Первісна вартість довгострокових біологічних активів	1021	-	-
Накопичена амортизація довгострокових біологічних активів	1022	-	-
Довгострокові фінансові інвестиції:			
які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств	1030	-	-
інші фінансові інвестиції	1035	-	-
Довгострокова дебіторська заборгованість	1040	-	-
Відстрочені податкові активи	1045	-	-
Гудвил	1050	-	-
Відстрочені аквизиційні витрати	1060	-	-
Залишок коштів у централізованих отрахоних резервних фондах	1065	-	-
Інші необоротні активи	1090	-	-
Усього за розділом I	1095	353 368	1 857 425
II. Оборотні активи			
Заяви	1100	5 180	5 122
Виробничі запаси	1101	5 180	5 122
Незавершене виробництво	1102	-	-
Готова продукція	1103	-	-
Товари	1104	-	-
Поточні біологічні активи	1110	-	-
Депозити перестрахування	1115	-	-
Векселі одержані	1120	-	-
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	5 328	15 844
Дебіторська заборгованість за розрахунками:			
за виданими авансами	1130	1 103	7 931
з бюджетом	1135	3 030	2 273
у тому числі з податку на прибуток	1136	243	394
Дебіторська заборгованість за розрахунками з нарахованих доходів	1140	-	-
Дебіторська заборгованість за розрахунками із внутрішніх розрахунків	1145	-	-
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	683	110
Поточні фінансові інвестиції	1160	-	-
Гроші та їх еквіваленти	1165	16 897	30 612
Готівка	1166	1	2
Рахунки в банках	1167	16 896	30 610
Витрати майбутніх періодів	1170	262	241
Чистка перестрахування у отрахоних резервах	1180	-	-
у тому числі в:	1181	-	-
резервах довгострокових зобов'язань			
резервах збитків або резервах належних виплат	1182	-	-
резервах незароблених премій	1183	-	-

Фінансовий результат до оподаткування:			
прибуток	2290	42 019	27 839
збиток	2295	(-)	(-)
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300	(6 716)	(7 303)
Прибуток (збиток) від припиненої діяльності після оподаткування	2305	-	-
Чистий фінансовий результат:			
прибуток	2350	35 303	20 536
збиток	2355	(-)	(-)

II. СУКУПНИЙ ДОХІД

Статті	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Дооцінка (уцінка) необоротних активів	2400	-	-
Дооцінка (уцінка) фінансових інструментів	2405	-	-
Накопичені курсові різниці	2410	-	-
Частина іншого сукупного доходу асоційованих та спільних підприємств	2415	-	-
Інший сукупний дохід	2445	-	-
Інший сукупний дохід до оподаткування	2450	-	-
Податок на прибуток, пов'язаний з іншим сукупним доходом	2455	-	-
Інший сукупний дохід після оподаткування	2460	-	-
Сукупний дохід (сума рядків 2350, 2355 та 2460)	2465	35 303	20 536

III. ЕЛЕМЕНТИ ОПЕРАЦІЙНИХ ВИТРАТ

Назва статті	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Матеріальні затрати	2500	10 544	10 436
Витрати на оплату праці	2505	38 479	32 122
Відрахування на соціальні заходи	2510	8 292	11 333
Амортизація	2515	10 647	11 689
Інші операційні витрати	2520	61 380	50 130
Разом	2550	129 342	115 710

IV. РОЗРАХУНОК ПОКАЗНИКІВ ПРИБУТКОВОСТІ АКЦІЙ

Назва статті	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Середньорічна кількість простих акцій	2600	-	-
Скоригована середньорічна кількість простих акцій	2605	-	-
Чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2610	-	-
Скоригований чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2615	-	-
Дивіденди на одну просту акцію	2650	-	-

Керівник

Нестеренко Олександр Михайлович

Головний бухгалтер

Винокурова Тетяна Валентинівна

Рис.А.1.1 Фінансовий звіт Комунального Підприємства Міжнародного Аеропорту «Київ» (Жуляни) за 2016 р.

Додаток Б

Фінансовий звіт Комунального Підприємства Міжнародного Аеропорту «Київ» (Жуляни) за 2017 р.

до національного положення (стандарту)
бухгалтерського обліку 1 "Загальні вимоги до фінансової звітності"

Підприємство КОМУНАЛЬНЕ ПІДПРИЄМСТВО МІЖНАРОДНИЙ АЕРОПОРТ "КИЇВ" (ЖУЛЯНИ)	Дата (рік, місяць, число)	КОДИ
Територія аеропорт	за ЄДРПОУ	2018 01 01
Організаційно-правова форма господарювання Комунальне підприємство	за КОАТУУ	01131514
Вид економічної діяльності Допоміжне обслуговування авіаційного транспорту	за КОПФІ	8038900000
Середня кількість працівників 1 487	за КВЕД	150
Адреса, телефон проспект Повітрофлотський, Аеропорт "КИЇВ" (ЖУЛЯНИ), м. КИЇВ, 03036		52.23
Одиниця виміру: тис. грн. без десяткового знака (окрім розділу IV Звіту про фінансові результати (Звіту про сукупний дохід) (форма №2), грошові показники якого вводяться в гривнях з копійками)		
Складено (зробити позначку "ч" у відповідній клітинці): за положеннями (стандартами) бухгалтерського обліку за міжнародними стандартами фінансової звітності		3392304
		V

Баланс (Звіт про фінансовий стан)
на 31 грудня 2017 р.

Форма №1 Кол за ДКУД | 1801001

А К Т И В	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
I. Необоротні активи			
Нематеріальні активи	1000	1 587 926	1 587 996
первісна вартість	1001	1 588 100	1 588 215
накопичена амортизація	1002	174	219
Незавершені капітальні інвестиції	1005	29 575	30 096
Основні засоби	1010	239 924	271 346
первісна вартість	1011	544 780	589 866
знос	1012	304 856	318 520
Інвестиційна нерухомість	1015	-	-
Первісна вартість інвестиційної нерухомості	1016	-	-
Знос інвестиційної нерухомості	1017	-	-
Довгострокові біологічні активи	1020	-	-
Первісна вартість довгострокових біологічних активів	1021	-	-
Накопичена амортизація довгострокових біологічних активів	1022	-	-
Довгострокові фінансові інвестиції: які обліковуються за методом учтоті в капіталі інших підприємств	1030	-	-
інші фінансові інвестиції	1035	-	-
Довгострокова дебіторська заборгованість	1040	-	-
Відітрочені податкові активи	1045	-	-
Гудвіл	1050	-	-
Відітрочені аквізиторські витрати	1060	-	-
Залишок коштів у централізованих страхових резервних фондах	1065	-	-
Інші необоротні активи	1090	-	-
Усього за розділом I	1095	1 857 425	1 889 438
II. Оборотні активи			
Заван	1100	5 122	7 901
Виробничі завани	1101	5 122	7 901
Незавершене виробництво	1102	-	-
Готова продукція	1103	-	-
Товари	1104	-	-
Поточні біологічні активи	1110	-	-
Депозити переуступання	1115	-	-
Векселі одержані	1120	-	-
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	15 844	3 857
Дебіторська заборгованість за розрахунками: за виданими авансами	1130	7 931	9 763
з бюджетом	1135	2 273	8 714
у тому числі з податку на прибуток	1136	394	365
Дебіторська заборгованість за розрахунками з нарахованих доходів	1140	-	-
Дебіторська заборгованість за розрахунками із внутрішніх розрахунків	1145	-	-
Інші поточна дебіторська заборгованість	1155	110	32
Поточні фінансові інвестиції	1160	-	-
Гроші та їх еквіваленти	1165	30 612	33 066
Готівка	1166	2	1
Рахунки в банках	1167	30 610	33 065
Витрати майбутніх періодів	1170	241	389
Частина переуступання у страхових резервах у тому числі в: резервах довгострокових зобов'язань	1180	-	-
резервах збитків або резервах належних виплат резервах незароблених премій	1182	-	-
	1183	-	-

Фінансовий результат до оподаткування:			
прибуток	2290	67 967	42 019
збиток	2295	(-)	(-)
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300	(11 733)	(6 716)
Прибуток (збиток) від припиненої діяльності після оподаткування	2305	-	-
Чистий фінансовий результат:			
прибуток	2350	56 234	35 303
збиток	2355	(-)	(-)

II. СУКУПНИЙ ДОХІД

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Дооцінка (уцінка) необоротних активів	2400	-	-
Дооцінка (уцінка) фінансових інструментів	2405	-	-
Накопичені курсові різниці	2410	-	-
Частка іншого сукупного доходу асоційованих та спільних підприємств	2415	-	-
Інший сукупний дохід	2445	-	-
Інший сукупний дохід до оподаткування	2450	-	-
Податок на прибуток, пов'язаний з іншим сукупним доходом	2455	-	-
Інший сукупний дохід після оподаткування	2460	-	-
Сукупний дохід (сума рядків 2350, 2355 та 2460)	2465	56 234	35 303

III. ЕЛЕМЕНТИ ОПЕРАЦІЙНИХ ВИТРАТ

Назва статті	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Матеріальні затрати	2500	12 382	10 544
Витрати на оплату праці	2505	62 738	38 479
Відрахування на соціальні заходи	2510	13 494	8 292
Амортизація	2515	13 891	10 647
Інші операційні витрати	2520	55 960	61 380
Разом	2550	158 465	129 342

IV. РОЗРАХУНОК ПОКАЗНИКІВ ПРИБУТКОВОСТІ АКЦІЙ

Назва статті	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Середньорічна кількість простих акцій	2600	-	-
Скоригована середньорічна кількість простих акцій	2605	-	-
Чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2610	-	-
Скоригований чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2615	-	-
Дивиденди на одну просту акцію	2650	-	-



ЕЦП Нестеренко
О.М.

ЕЦП Винокурова
Т.В.



Нестеренко Олександр Михайлович

Винокурова Тетяна Валентинівна

Рис.Б.1.2 Фінансовий звіт Комунального Підприємства Міжнародного Аеропорту «Київ» (Жуляни) за 2017 р.

Додаток В

Фінансовий звіт Комунального Підприємства Міжнародного Аеропорту «Київ» (Жуляни) за 2018 р.

до Національного положення (стандарту) бухгалтерського обліку 1 "Згідний вимоги до фінансової звітності"

ДОКУМЕНТ ВЕРИФИКАТО
 2019-01-01

Підприємство **КОМУНАЛЬНЕ ПІДПРИЄМСТВО МІЖНАРОДНИЙ АЕРОПОРТ "КИЇВ" (ЖУЛЯНИ)** за ЄДРПОУ **01131514**
 Територія **м.Київ** за КОАТУУ **8038900000**
 Організаційно-привова форма господарювання **Комунальне підприємство** за КОІФПГ **150**
 Вид економічної діяльності **Допоміжне обслуговування авіаційного транспорту** за КВЕД **52.23**
 Середня кількість працівників **497**

Адреса, телефон **проспект Повітрофлотський, Аеропорт "КИЇВ" (ЖУЛЯНИ), м. КИЇВ, 03036** **3392304**
 Одиниця виміру: тис. грн. без десятичного знака (окрім розділу IV Звіту про фінансові результати (Звіту про сукупний дохід) (форма №2), грошові показники якого наводяться в гривнях з копійками)
 Складено (зробити позначку "✓" у відповідній клітинці):
 за положеннями (стандартами) бухгалтерського обліку V
 за міжнародними стандартами фінансової звітності

Баланс (Звіт про фінансовий стан)
на **31 грудня 2018** р.

Форма №1 Код за ДКУД **1801001**

А К Т И В	Код ризка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
I. Необоротні активи			
Нематеріальні активи	1000	1 587 996	1 588 147
первісна вартість	1001	1 588 215	1 588 464
накопичена амортизація	1002	219	317
Незавершені капітальні інвестиції	1005	30 096	30 239
Основні засоби	1010	271 346	321 873
первісна вартість	1011	589 866	658 814
знос	1012	318 520	336 941
Інвестиційна нерухомість	1015	-	-
Первісна вартість інвестиційної нерухомості	1016	-	-
Знос інвестиційної нерухомості	1017	-	-
Довгострокові біологічні активи	1020	-	-
Первісна вартість довгострокових біологічних активів	1021	-	-
Накопичена амортизація довгострокових біологічних активів	1022	-	-
Довгострокові фінансові інвестиції: які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств	1030	-	-
інші фінансові інвестиції	1035	-	-
Довгострокова дебіторська заборгованість	1040	-	-
Відстрочені податкові активи	1045	-	-
Гудвіл	1050	-	-
Відстрочені аквізиційні витрати	1060	-	-
Залишок коштів у централізованих страхових резервних фондах	1065	-	-
Інші необоротні активи	1090	-	-
Усього за розділом I	1095	1 889 438	1 940 259
II. Оборотні активи			
Запаси	1100	7 901	8 118
Виробничі запаси	1101	7 901	8 118
Незавершене виробництво	1102	-	-
Готова продукція	1103	-	-
Товари	1104	-	-
Поточні біологічні активи	1110	-	-
Депозити перестраховування	1115	-	-
Векселі одержані	1120	-	-
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	5 857	64 801
Дебіторська заборгованість за розрахунками: за виданими авансами	1130	9 763	1 120
з бюджетом	1135	8 714	18 693
у тому числі з податку на прибуток	1136	365	-
Дебіторська заборгованість за розрахунками з нарахованих доходів	1140	-	-
Дебіторська заборгованість за розрахунками із внутрішніх розрахунків	1145	-	-
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	32	81
Поточні фінансові інвестиції	1160	-	-
Гроші та їх еквіваленти	1165	55 066	18 275
Готівка	1166	1	-
Рахунки в банках	1167	55 065	18 275
Витрати майбутніх періодів	1170	389	893
Частка перестраховника у страхових резервах	1180	-	-
у тому числі в: резервах довгострокових зобов'язань	1181	-	-
резервах збитків або резервах належних виплат	1182	-	-
резервах незароблених премій	1183	-	-

Фінансовий результат до оподаткування:			
прибуток	2290	89 647	67 967
збиток	2295	(-)	(-)
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300	(16 027)	(11 733)
Прибуток (збиток) від припиненої діяльності після оподаткування	2305	-	-
Чистий фінансовий результат:			
прибуток	2350	73 620	56 234
збиток	2355	(-)	(-)

II. СУКУПНИЙ ДОХІД

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Дооцінка (уцінка) необоротних активів	2400	-	-
Дооцінка (уцінка) фінансових інструментів	2405	-	-
Накопичені курсові різниці	2410	-	-
Частка іншого сукупного доходу асоційованих та спільних підприємств	2415	-	-
Інший сукупний дохід	2445	-	-
Інший сукупний дохід до оподаткування	2450	-	-
Податок на прибуток, пов'язаний з іншим сукупним доходом	2455	-	-
Інший сукупний дохід після оподаткування	2460	-	-
Сукупний дохід (сума рядків 2350, 2355 та 2460)	2465	73 620	56 234

III. ЕЛЕМЕНТИ ОПЕРАЦІЙНИХ ВИТРАТ

Назва статті	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Матеріальні затрати	2500	22 181	12 382
Витрати на оплату праці	2505	84 035	62 738
Відрахування на соціальні заходи	2510	18 048	13 494
Амортизація	2515	18 713	13 891
Інші операційні витрати	2520	64 478	55 960
Разом	2550	207 455	158 465

IV. РОЗРАХУНОК ПОКАЗНИКІВ ПРИБУТКОВОСТІ АКЦІЙ

Назва статті	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Середньорічна кількість простих акцій	2600	-	-
Скоригована середньорічна кількість простих акцій	2605	-	-
Чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2610	-	-
Скоригований чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2615	-	-
Дивіденди на одну просту акцію	2650	-	-

Керівник

Винюкова Тетяна Валентинівна

Нестеренко Олександр Михайлович

Головний бухгалтер

Винюкова Тетяна Валентинівна

Рис.В.1.3 Фінансовий звіт Комунального Підприємства Міжнародного Аеропорту «Київ» (Жуляни) за 2018 р.

Додаток Г

Фінансовий звіт Комунального Підприємства Міжнародного Аеропорту «Київ» (Жуляни) за 2019 р.

Баланс (Звіт про фінансовий стан)
на 31 грудня 2019 року

АКТИВ	Форма № 1	Код за ДКУД	1 801 001
	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
I. НЕОБОРОТНІ АКТИВИ			
Нематеріальні активи	1000	1 588 148	1 588 128
первісна вартість	1001	1 588 464	1 588 527
накопичена амортизація	1002	(316)	(399)
Незавершені капітальні інвестиції	1005	-	-
Основні засоби	1010	321 817	363 812
первісна вартість	1011	651 393	717 530
знос	1012	(329 576)	(353 718)
Інвестиційна нерухомість	1015	-	-
Довгострокові біологічні активи	1020	-	-
Довгострокові фінансові інвестиції: які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств	1030	-	-
інші фінансові інвестиції	1035	-	-
Довгострокова дебіторська заборгованість	1040	3 844	2 506
Відстрочені податкові активи	1045	-	-
Інші необоротні активи	1090	27 605	13 454
Усього за розділом I	1095	1 941 414	1 967 900
II. ОБОРОТНІ АКТИВИ:			
Запаси	1100	8 118	15 191
Виробничі запаси	1101	8 118	15 191
Незавершене виробництво	1102	-	-
Готова продукція	1103	-	-
Товари	1104	-	-
Поточні біологічні активи	1110	-	-
Дебіторська заборгованість за товари, роботи, послуги	1125	64 801	44 599
Дебіторська заборгованість за розрахунками: за виданими авансами	1130	1 120	2 576
з бюджетом	1135	18 694	12 690
у тому числі з податку на прибуток	1136	-	-
Дебіторська заборгованість за розрахунками з нарахованих доходів	1140	-	-
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	81	355
Поточні фінансові інвестиції	1160	-	-
Гроші та їх еквіваленти	1165	18 275	20 298
Готівка	1166	-	1
Рахунки в банках	1167	18 275	20 297
Витрати майбутніх періодів	1170	893	357
Інші оборотні активи	1190	784	692
Усього за розділом II	1195	112 766	96 758

10

Комунальне підприємство Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни)

Прибуток (збиток) від впливу інфляції на монетарні статті	2275	-	-
Фінансовий результат до оподаткування:			
прибуток	2290	22 552	89 676
збиток	2295	(-)	(-)
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300	(4 517)	(16 175)
Прибуток (збиток) від припиненої діяльності після оподаткування	2305	-	-
Чистий фінансовий результат:			
прибуток	2350	18 035	73 501
збиток	2355	(-)	(-)

II. СУКУПНИЙ ДОХІД

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
Дооцінка (уцінка) необоротних активів	2400	-	-
Дооцінка (уцінка) фінансових інструментів	2405	-	-
Накопичені курсові різниці	2410	-	-
Частка іншого сукупного доходу асоційованих та спільних підприємств	2415	-	-
Інший сукупний дохід	2445	-	-
Інший сукупний дохід до оподаткування	2450	-	-
Податок на прибуток, пов'язаний з іншим сукупним доходом	2455	-	-
Інший сукупний дохід після оподаткування	2460	-	-
Сукупний дохід (сума рядків 2350, 2355 та 2460)	2465	18 035	73 501

III. ЕЛЕМЕНТИ ОПЕРАЦІЙНИХ ВИТРАТ

Найменування показника	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
Матеріальні затрати	2500	15 990	22 181
Витрати на оплату праці	2505	95 331	84 035
Відрахування на соціальні заходи	2510	20 490	18 048
Амортизація	2515	25 394	18 673
Інші операційні витрати	2520	77 140	64 478
Разом	2550	234 345	207 415

IV. РОЗРАХУНОК ПОКАЗНИКІВ ПРИБУТКОВОСТІ АКЦІЙ

Назва статті	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
Середньорічна кількість простих акцій	2600	-	-
Скоригована середньорічна кількість простих акцій	2605	-	-
Чистий прибуток (збиток), що припадає на одну просту акцію, грн.	2610	-	-
Скоригований чистий прибуток (збиток), що припадає на одну просту акцію, грн.	2615	-	-
Дивіденди на одну просту акцію	2650	-	-

Рис.Г.1.4 Фінансовий звіт Комунального Підприємства Міжнародного Аеропорту «Київ» (Жуляни) за 2019 р.