

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
ФАКУЛЬТЕТ МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН  
КАФЕДРА МІЖНАРОДНИХ ЕКОНОМІЧНИХ ВІДНОСИН І БІЗНЕСУ

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ  
Завідувач випускової кафедри  
\_\_\_\_\_ О. П. Степанов

« \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2020 р.

# ДИПЛОМНА РОБОТА

## (ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА)

ВИПУСКНИКА ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА  
ЗА СПЕЦІАЛЬНІСТЮ 292- «МІЖНАРОДНІ ЕКОНОМІЧНІ ВІДНОСИНИ»  
ОСВІТНЬО-ПРОФЕСІЙНОЮ ПРОГРАМОЮ  
«МІЖНАРОДНІ ЕКОНОМІЧНІ ВІДНОСИНИ»

Тема: «Проблеми розвитку інноваційного потенціалу України»

Виконавець: Арабаджи Владислав Юрійович,  
група МЕВ-203М



(підпис виконавця)

Керівник: д.е.н., професор, професор кафедри  
міжнародних економічних відносин і бізнесу ФМВ  
НАУ  
Румянцев Анатолій Павлович



(підпис керівника)

Нормоконтролер: Балабанова Галина Петрівна



(підпис нормоконтролера)

Київ - 2020

# НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет міжнародних відносин

Кафедра міжнародних економічних відносин і бізнесу

Напрямок: 6.030203 «Міжнародні економічні відносини»

## ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри

\_\_\_\_\_ Степанов О.П.

«\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ р.

## ЗАВДАННЯ

**на виконання дипломної роботи**

**Арабаджи Владислава Юрійовича**

1. Тема роботи «Проблеми розвитку інноваційного потенціалу в Україні» затверджена наказом ректора від «26» жовтня 2020 р. №600/ст.
2. Термін виконання роботи: з 20 травня 2020 року по 30 червня 2020 року.
3. Вихідні дані до роботи: міжнародні нормативно-правові акти щодо регулювання глобальних економічних колапсів і криз, законодавчі та підзаконні нормативно-правові акти щодо регулювання фінансових та економічних проблем, статистичні матеріали Державної служби статистики України, щорічні звіти міжнародних організацій: Організації Об'єднаних Націй (ООН), «Великої вісімки» (G8).
4. Зміст пояснювальної записки: теоретичні засади розвитку міжнародних економічних проблем в умовах глобалізації, передумови інтеграції України у світовий економічний простір, наслідки залучення у глобалізаційні процеси для України, можливі шляхи вирішення.
5. Перелік обов'язкового ілюстративного матеріалу: у роботі розміщено 15 таблиць та 16 рисунків та 3 додатки.

6. Презентація основних результатів дипломної роботи в електронному вигляді.  
Розроблена презентація в Microsoft Office Power Point, складає 22 слайди.

6. Календарний план-графік

№ пор.	Завдання	Термін виконання	Відмітка про виконання
1.	Вивчити літературні джерела з предмету дослідження та написати заяву про затвердження теми дипломної роботи	14.11.2020	Виконано
2.	Затвердити план дослідження та отримати завдання до виконання дипломної роботи	29.11.2020	Виконано
3.	Розкрити теоретичні засади економічних проблем умовах глобалізації	20.11.2020 – 25.11.2020	Виконано
4.	Проаналізувати передумови утворення світових фінансових криз	26.11.2020 – 30.11.2020	Виконано
5.	Визначити та обґрунтувати пріоритети у вирішенні кризових ситуацій на глобальному рівні	30.11.2020 – 04.12.2020	Виконано
6.	Написати реферат, вступ, висновки та оформити список використаних джерел і додатки	05.11.2020 – 07.12.2020	Виконано
7.	Оформити дипломну роботу	08.12.2020	Виконано
8.	Попередній захист дипломної роботи	10.12.2020	Виконано
9.	Передати дипломну роботу рецензенту для рецензування (за 10 днів до захисту)	14.12.2020	Виконано
10.	Передати дипломну роботу науковому керівникові для написання відгуку (за 7 днів до захисту)	17.12.2020	Виконано

8. Дата видачі завдання: «26» жовтня 2020р.

Керівник дипломної роботи

(підпис керівника)

(П.І.Б)

Завдання прийняв до виконання

(підпис випускника)

(П.І.Б)

## РЕФЕРАТ

Пояснювальна записка до дипломної роботи “Проблеми розвитку інноваційного потенціалу в Україні”: 100 с., 5 табл., 10 рис., 62 літературних джерела

**Перелік ключових слів (словосполучень):** ФІНАНСОВА КРИЗА ГЛОБАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ, ПАНДЕМІЯ, ТАРГЕТУВАННЯ ІНФЛЯЦІЇ, ЕМІСІЯ, ООН, ЄС, ФОНДОВИЙ ПУЗИР фінансового аудиту, ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ, ДЕФІЦИТ, ГІПЕРІНФЛЯЦІЯ, ГЛОБАЛІЗАЦІЯ.

**Об’єкт дослідження:** Мета дипломної роботи полягає в аналізі існуючих процесів на території країну світу і в Україні, дослідженню глобальних економічних інноваційних проблем та можливих шляхів вирішення

**Предмет дослідження:** сукупність факторів які призводять до утворення глобальних інноваційних економічних проблем, а також консервативні заходи по вирішенню.

**Мета дипломної роботи:** Мета дипломної роботи полягає в аналізі існуючих процесів на території країну світу і в Україні, дослідженню глобальних економічних проблем та можливих шляхів вирішення.

**Методи дослідження:** загальні методи (аналіз, синтез, класифікація), теоретичні методи (системний аналіз, порівняльний аналіз), системно-структурний аналіз економічних процесів і зв’язків, економіко-статистичні, графічні тощо.

**Значущість виконаної роботи та висновки:** ґрунтовний аналіз актуальної динаміки міжнародних інноваційних показників під час кризових ситуації з короткостроковим прогнозом та визначення шляхів вирішення глобальних проблем розвитку економіки.

**Рекомендації щодо використання результатів:** матеріали дипломної роботи рекомендується використовувати для написання та оновлення стратегічних планів поведінки під час кризових ситуацій України на коротко- та довгострокові періоди.

## ЗМІСТ

ВСТУП.....	5
РОЗДІЛ 1	
КЛАСИФІКАЦІЯ ІННОВАЦІЙНИХ ПРОБЛЕМ СВІТОВОЇ ЕКОНОМІКИ	8
1.1. Причини утворення глобальних проблем .....	10
1.2. Види та сутність глобальних інноваційних проблем.....	19
1.3. Глобалізація і безпека економічного розвитку.....	30
РОЗДІЛ 2	
ВПЛИВ НАСЛІДКІВ ГЛОБАЛЬНИХ ПРОБЛЕМ НА ДИНАМІКУ РОЗВИТКУ ЕКОНОМІКИ.....	40
2.1. Вплив фінансової кризи 2008 року на розвиток ринковою кон'юктури світу.....	40
2.2. Макроекономічні наслідки глобальних проблем для інноваційного розвитку України.....	51
2.3. Соціально-економічні наслідки коронавірусної кризи.....	58
РОЗДІЛ 3	
ПРІОРИТЕТНІ ШЛЯХИ ВИРІШЕННЯ ГЛОБАЛЬНИХ ЕКОНОМІЧНИХ ПРОБЛЕМ ТА ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ УКРАЇНИ.....	72
3.1. Ринкові інструменти боротьби з глобальними проблемами економіки.....	72
3.2. Роль міжнародних організацій у вирішенні глобальних проблем та інноваційного розвитку.....	88
ВИСНОВКИ.....	101

СПИСОК БІБЛЮГРАФІЧНИХ ПОСИЛАНЬ ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.	105
ДОДАТКИ.....	111

## ВСТУП

**Актуальність теми дослідження.** Перед людством постала ціла низка проблем, які завдяки масштабності та важливості для життєдіяльності людей отримали назву глобальних. Це проблеми запобігання ядерної війни, охорони навколишнього середовища, освоєння космічного простору.

Глобальні проблеми мають спонукають відповісти на важливі питання для всіх країн і народів. При цьому по ряду позицій вони настільки загострені, перебувають в такому критичному стані, що будь-яке зволікання їх вирішення загрожує неминучою загибеллю цивілізації або деградацією умов життя людей. Слід враховувати, що глобальні проблеми для свого вирішення потребують величезних зусиль всіх держав, об'єднання воєдино прогресивних сил і народів, тісної взаємодії політичних, економічних і науково-технічних можливостей.

Питання вирішення глобальних проблем інноваційного розвитку сьогодні є особливо актуальним.

У наш час важливою умовою світової економіки в цілому, підвищення ефективності функціонування механізму міжнародних економічних відносин є повна, або часткова екологізація процесів виробництва користування ресурсів під час виробничої діяльності з економічними дослідженнями. Особливо це стосується економіки України, яка характеризується низькою раціональністю та ефективністю використання ресурсів, надзвичайно несприятливими екологічними умовами життя, ускладненням функціонування господарських систем через їх паливно-енергетичні та сировинні витрати.

Усі зазначені вище причини обумовлюють актуальність теми дослідження , необхідність у концептуальному обґрунтуванні основних напрямків екологізації сучасного господарського розвитку, науково-технічного розвитку як в глобальних масштабах так і на регіональному рівні в межах однієї країни.

Стрімке зростання економіки, бажання задовольнити свої потреби та бажання отримувати великі прибутки повинні узгоджуватися з екологічними можливостями нашої планети. Утворені шляхи отримали назву «сталий розвиток». Даний курс передбачає такий розвиток суспільства , за яким воно зможе задовольняти потреби нинішніх поколінь , не ставлячи під загрозу наступні покоління.

Дослідженню трансформаційних світового ринку під впливом економічних проблем в умовах глобалізації, їх вирішення та перспектив розвитку присвячені наукові праці наступних вітчизняних та іноземних науковців, зокрема: О.В. Апарової, Т.О. Гаврилка, Н.В. Даниленка, Х. Дудчака, В.В. Жебка, Р.О. Заблоцької, Ю.О. Коваленко, В.В. Козика, К.В. Костиної, І.В. Кривов'язюк, Ж.В. Кудрицької, Ю.М. Кулика, Ю.Ф. Кулієва, П.Р. Л е в к о в ц я , П. Малігетті, Ю. Мельник, Н.П. Мешка, А. Назаренка, С.Г. Осика, В.Ю. Павелка, С. Палеарі, Л.А. Панкової, В.Т. Пятницого, Р. Редонді. П.Ю. Родіонова, А.С Філіпенко.

**Мета дипломної роботи** полягає в аналізі існуючих процесів на території країну світу і в Україні, дослідженню глобальних економічних проблем та можливих шляхів вирішення

Досягнення поставленої мети зумовило необхідність вирішення наступних завдань:

- дослідити глобальні економічні проблеми та її наслідки ;
- проаналізувати сучасний стан окремих ринків, та виділити головні тенденції, притаманні для їх кон'юнктури ;
- дослідити економічну політику країн світу під час епідемії COVID-19; дослідити Глобальну економічну кризу та її наслідки;



- проаналізувати сучасний стан окремих ринків, як потребують процесів екологізації, дати їм оцінку, вичленити головні тенденції, притаманні для їх кон'юктур ;
- дослідити кризові процеси в Україні;
- проаналізувати актуальні проблеми нинішнього етапу розвитку ринків ;
- запропонувати шляхи подальшого вирішення глобальних та локальних економічних проблем;
- визначити особливості економічних проблем на світовому ринку для кожної галузі.

**Об'єктом дослідження** виступають глобальні економічні проблеми світового ринку.

**Предметом дослідження** є сукупність факторів які призводять до утворення глобальних економічних проблем, а також консервативні заходи по вирішенню.

**Методологія дослідження** ґрунтується на наступних методах: від абстрактного до конкретного, поєднання аналізу та синтезу, структурно - системного підходу, методу причинно-наслідкових зв'язків, логічний, історичний, кількісно-якісного аналізу, статистичні методи, методи порівняльного аналізу, системно-структурного аналізу економічних процесів і зв'язків, логічних та функціональних зв'язків і залежностей.

**Теоретичною основою дослідження** є економічні дослідження провідних вітчизняних і зарубіжних учених. Фактологічною та статистичною основою стали щорічні звіти ЮНКТАД, ФАО, МВФ, СОТ, СБ та відповідні сайти в Internet, а також дані Державної служби статистики України .

**Структура дипломної роботи.** Дипломна робота складається із вступу, трьох розділів, висновків та списку використаних джерел. В роботі розміщено 15 таблиць, 21 рисунок та 3 додатки. Список використаних джерел включає 62 найменування на шести сторінках.

## РОЗДІЛ 1

### КЛАСИФІКАЦІЯ ПРОБЛЕМ СВІТОВОЇ ЕКОНОМІКИ

#### 1.1. Причини утворення глобальних проблем

Коли наше міжнародне співтовариство бореться зі складними економічними та соціальними проблемами, громадяни по всьому світу відчують все більші труднощі, тоді як їхній оптимізм щодо кращого економічного майбутнього опускається до низького рівня. Дійсно, поглиблення економічної кризи стало основним джерелом занепокоєння для політиків та керівників підприємств.

Існує консенсус серед керівників державної політики та виконавчих директорів щодо того, що за переважаючих умов доступні обмежені можливості, і вони змагаються з часом, щоб запобігти значному економічному краху. Політики державної політики та керівники підприємств також обтяжені масштабами економічної кризи, суперечливими національними та міжнародними пріоритетами та зростаючими очікуваннями нетерплячого населення.

Навіть міжнародним інституціям, таким як МВФ, доводиться часто переоцінювати свої прогнози та прогнози глобальної економіки. 9 жовтня 2012 року МВФ заявив, що стан світової економіки гірший за очікуваний кілька місяців тому, оскільки перспективи «[погіршилися] ще більше, а ризики зросли[23].

Загалом прогноз МВФ щодо глобального зростання був знижений до 3,3 відсотка цього року та все ще млявих 3,6 відсотка у 2013 році " 23 січня МВФ

оновив свою Світову економічну перспективу (WEO), зазначивши, що обмеження економічної діяльності почали зменшуватися в цьому році, і що очікується, що глобальне зростання "досягне 3,5 відсотка в 2013 році з 3,2 відсотка в 2012 році" (МВФ, 2012 , 2013). Змінювана проєкція стану світової економіки міжнародними інституціями демонструє не тільки глибину та масштаби економічної кризи, а й обмежену здатність людей реалістично оцінювати глобальні економічні виклики та творчо мати справу з подіями, що походять з далеких місць і таємниче поширюються по всьому світу.

На закінчення сьогоднішня глобальна економіка стикається з різними проблемами. Деякі з цих проблем можна легко визначити та вирішити. Інші невліпимі і мають глибокий вплив на здоров'я та прогрес економічного стану в різних частинах глобальних економічних викликів 197 Завантажено Університетом штату Індіана, Пенсільванія, 09:31 12 жовтня 2014 р. (PT) у всьому світі.

Вони вимагають концентрованих зусиль для їх вирішення на національному, регіональному та глобальному рівнях. Подолання цих викликів та викорінення економічних проблем є складними завданнями. Наявність економічних проблем та очевидний брак прогресу не повинні перешкоджати тим, хто займає відповідальні посади, шукати творчих та дієвих рішень для полегшення економічного зростання та відновлення ініціативи щодо відродження економічного відновлення. Міжнародне співтовариство має усвідомити, що економічні кризи є справжніми викликами, і з ними потрібно боротися швидко та гнучко. Існує потреба у проникливому та креативному мисленні, позбавленому націоналістичної пристрасті і корінному у вірі, що міжнародне співтовариство здатне сформувати прогресивний світогляд на основі спільних вигод та долі. Тест полягає у проведенні розумних реакцій, які зменшують глобальну невизначеність та обмежують тривогу, одночасно вказуючи шлях вперед.[28].

Міжнародні загальні замовлення займають особливе місце серед зовнішньоторговельних замовлень. Поступаючись в обсягах замовлень іншим видам аудиту, міжнародні замовлення повітряним транспортом вигідно відрізняються від них за іншими показниками.

Основні переваги міжнародних замовлення полягають в:

- оперативності доставки, яка обумовлена високими швидкісними характеристиками польотів;
- значному скороченні відстані між пунктами маршрутів за рахунок відсутності впливу на них рельєфу місцевості;
- можливості вибору альтернативних маршрутів;
- різноманітності замовлень;
- можливості оперативного реагування на зміну попиту на напрями та види замовлень [6].

Всі зазначені переваги дозволяють міжнародним повітряним замовленням зайняти свою нішу на міжнародному ринку транспортних послуг. На міжнародних лініях повітряним транспортом здійснюється замовлення дорогих вантажів, вантажів незначною маси і обмежених габаритів на далекі відстані, вантажів, що володіють унікальними якостями, у тому числі рідкісні зразки фауни і флори, швидкопсувні та небезпечні вантажі, колекції, гроші та цінні папери, коштовності [6].

Існує консенсус серед керівників державної політики та виконавчих директорів щодо того, що за переважаючих умов доступні обмежені можливості, і вони змагаються з часом, щоб запобігти значному економічному краху. Політики державної політики та керівники підприємств також обтяжені масштабами економічної кризи, суперечливими національними та міжнародними пріоритетами та зростаючими очікуваннями нетерплячого населення.

Навіть міжнародним інституціям, таким як МВФ, доводиться часто переоцінювати свої прогнози та прогнози глобальної економіки. 9 жовтня 2012 року МВФ заявив, що стан світової економіки гірший за очікуваний кілька місяців тому, оскільки перспективи «[погіршилися] ще більше, а ризики зросли.

Загалом прогноз МВФ щодо глобального зростання був знижений до 3,3 відсотка цього року та все ще млявих 3,6 відсотка у 2013 році " 23 січня МВФ оновив свою Світову економічну перспективу (WEO), зазначивши, що обмеження економічної діяльності почали зменшуватися в цьому році, і що очікується, що

глобальне зростання "досягне 3,5 відсотка в 2013 році з 3,2 відсотка в 2012 році" (МВФ, 2012 , 2013). Змінювана проєкція стану світової економіки міжнародними інституціями демонструє не тільки глибину та масштаби економічної кризи, а й обмежену здатність людей реалістично оцінювати глобальні економічні виклики та творчо мати справу з подіями, що походять з далеких місць і таємниче поширюються по всьому світу. [28], (табл. 1.1):

Таблиця 1.1

Загальна класифікація глобальних економічних проблем за джерелами походження

<b>Фінансові</b>	<b>Виробничі</b>
Різке погіршення стану фінансового ринку внаслідок реалізації накопичених ризиків під впливом внутрішніх і зовнішніх економічних та політичних чинників, що спричиняє порушення його функціонування, зниження цінкових показників, погіршення ліквідності й якості фінансових інструментів, банкрутство учасників	Стан функціонування виробничої підсистеми, що характеризується збоями, які негативно впливають на діяльність інших підсистем підприємства та перешкоджають або унеможливають досягнення ними встановлених цілей.
<b>Військові</b>	<b>Економіко-епідеміологічні</b>
Військові конфлікти в умовах глобалізації паралізують економічні зв'язки, змінюють економічні моделі поведінки країн світу.	Найменш поширений і найбільш небезпечний вид глобальних проблем, оскільки призводить до призупинення будь-якої економічної діяльності в кожній окремій країні

Примітка. Складено автором за даними ООН.

Варто зазначити, що попутні замовлення сприяють збільшенню коефіцієнта завантаження аудиту протягом усього маршруту до 1, підвищення ефективності

роботи транспортних фірм і економії коштів відправника вантажу, оскільки у вартість замовлення не входить холостий пробіг транспортного засобу. При виконанні попутного замовлення маршрут руху аудиту може бути змінений під час замовлення попутного вантажу для отримання транспортної фірмою найбільшої вигоди. Попутні замовлення вимагають логістичного аналізу зустрічних комерційних пропозицій, які можуть ефективно оброблятися інформаційними системами. Слід розрізняти попутні замовлення і збірні замовлення, де в одному напрямку на одному транспорті перевозяться дрібногабаритні вантажі різних замовників, при цьому транспорт здійснює човникові маршрути по заданих напрямках [28].

Економічна теорія і аналітичні дослідження стверджують, що існує високий ступінь кореляції між характером зростання замовлень і економічними тенденціями в тому розуміння, що зростання/спад попиту на авіазамовлення в основному визначається рівнем економічного розвитку. Зміни в особистому доході впливають на рівень купівельної спроможності споживачів, на їх схильність до подорожей. Комерційна діяльність і торгівля безпосередньо впливають на попит замовлень. Крім того до економічних чинників можна віднести інфляційні процеси, супроводжувані зростанням цін і зниженням купівельної спроможності населення, зростання безробіття як в промислово розвинених, так і в країнах, що розвиваються, зниження рівня життя. Значно впливають на розвиток фінансового аудиту валютно-фінансова і кредитна стабільність [6].

Однак розвиток загальних замовлень знаходиться під впливом не тільки економічних чинників, але й екологічних, соціальних, технічних, політичних, які безпосередньо формують зовнішнє оточення окремого перевізника і прямо чи опосередковано впливають на його внутрішнє середовище. Крім того, дані чинники характеризуються двостороннім зв'язком, на які певною мірою впливає діяльність окремих авіаперевізників. Розглянемо детальніше вищезазначені чинники [29], (див. Табл. 1.2.).

З соціальної точки зору авіаційний транспорт формує унікальну аудиту мережу, безпосередньо та ефективно поєднуючи такі її складові: люди, країни,

культура, техніка, технології. З екологічного боку авіатранспорт і надалі в змозі зменшувати або втримувати на тому ж рівні вплив на навколишнє середовище, знижуючи рівень шуму та створюючи нові технології.

Табл. 1.2

Чинники, що впливають на утворення глобальних економічних проблем

<b>Чинники</b>				
<b>Економічні</b>	<b>Політичні</b>	<b>Технічні</b>	<b>Екологічні</b>	<b>Соціальні</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- рівень прибутку, платоспроможність населення;</li> <li>- валютно-фінансова та кредитна стабільність;</li> <li>- інвестиційне забезпечення;</li> <li>- рівень інфляції;</li> <li>- тарифна політика;</li> <li>- податкова політика;</li> <li>- вартість пального;</li> <li>- розширення торгівлі;</li> <li>- забезпечення доступу на світові ринки;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- політична стабільність у світі;</li> <li>- узгодженість інтересів між країнами;</li> <li>- рівень терористичних загроз;</li> <li>- відкритість кордонів;</li> <li>- розширення міжнародних контактів;</li> <li>- збільшення зустрічей політичного характеру.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- розвиток інформаційних технологій;</li> <li>- розвиток електронної комерції;</li> <li>- рівень програмного забезпечення;</li> <li>- розвиток мережі Інтернет;</li> <li>- розробка повітряних суден;</li> <li>- використання автоматизованих систем управління;</li> <li>- рівень обслуговування споживачів;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- зміна клімату;</li> <li>- стихійні лиха;</li> <li>- забруднення повітря;</li> <li>- рівень шуму.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- демографічна ситуація;</li> <li>- урбанізація; звичка та уподобання споживачів;</li> <li>- духовні цінності та пріоритети;</li> <li>- розширення світогляду та дозвілля людей;</li> <li>- полегшення доставки гуманітарної та екстреної допомоги;</li> <li>- підвищення культурного рівня.</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>- переміщення на далекі відстані;</li> <li>- створення нових робочих місць;</li> <li>- збільшення доходів країни.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- парк суден;</li> <li>- рівень підготовки кадрів.</li> </ul>		
---	--	--	--	--

Примітка. Складено автором за даними Женевської групи з фінансового аудиту.

В той же час авіатранспорт важливий для світового бізнесу та туризму. Він створює нові робочі місця та розширює світову торгівлю, забезпечує швидке переміщення товарів та послуг на великі відстані. Таким чином стан світової кон'юнктури безпосередньо позначається на розвитку замовлень з одного боку, а з іншого – авіація є важливим інструментом економічного розвитку тощо.

Економічний вплив фінансового аудиту на розвиток національної та світової економіки можна умовно поділити на прямий, непрямий, стимулюючий та акцесорний (додатковий) [29], (рис. 1.7.):



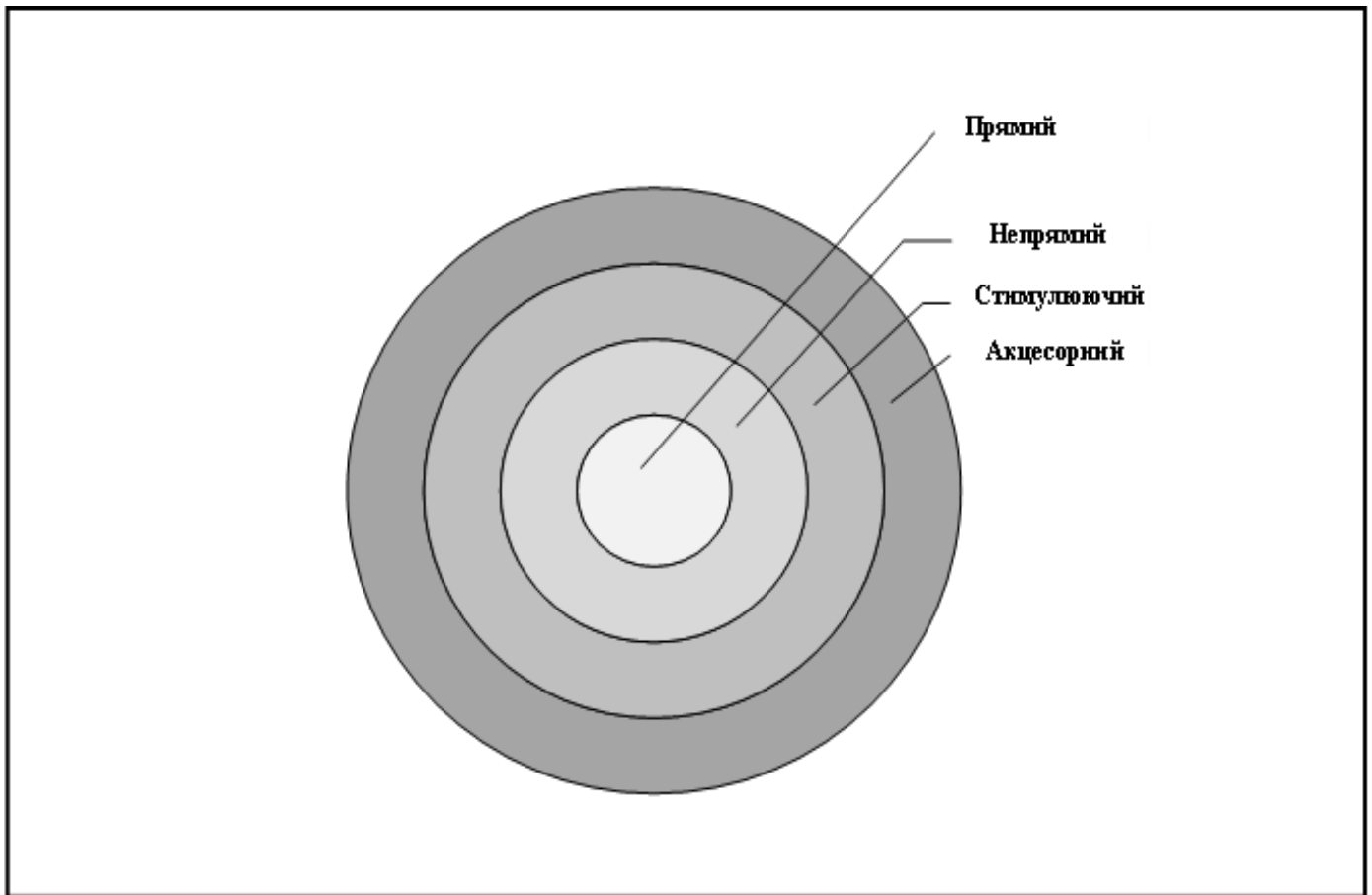


Рис. 1.1. Економічний вплив заходів щодо подолання криз аудиту.

Примітка. Побудовано автором за даними Aviation Benefits Beyond Borders 2019 Report.

Прямий економічний вплив полягає у безпосередньому створенні робочих місць та підвищенні економічної активності у власне загальній галузі. Це, насамперед, операційна діяльність компаній та корпорацій, наземне обслуговування та підтримка суб'єктів, служби контролю фінансового руху, а також підприємства авіабудівної промисловості зі штаб-квартирами та регіональними представництвами. Компанії усього світу здійснюють близько 3 мільярдів послуг.. Завдяки цьому безпосередньо створюється 8,7 мільйонів робочих місць в загальній галузі, яка щорічно генерує більше 606 мільярдів доларів валового світового продукту [29].

За даними дослідження проведеного Air Transport Action Group, в галузі замовлень працюють більше 8,7 мільйонів осіб по всьому світу, з яких:

- 2,3 мільйони працевлаштовані компаніями в якості членів екіпажу суден, агентів стійок реєстрації в аеропортах або наземного технічного персоналу;

- 0,5 мільйона зайняті в забезпеченні діяльності корпорацій (управління, технічне обслуговування);

- 4,6 мільйонів зайняті в наземному обслуговуванні (служби безпеки, державні прикордонні служби, персонал магазинів безмитної торгівлі, а також готелів та ресторанів, розташованих на території корпорацій);

- 0,2 мільйони учасників економічної діяльності забезпечують контроль за повітряним рухом;

- 1,2 мільйони зайняті у виробництві суб'єктів, об'єктів та інших загальних систем [28], (див. Рис. 1.2.)

Окрім цього, завдяки мультиплікативному ефекту, що має місце в загальній галузі, кожен 100 робочий місце створені авіаційним транспортом генерують додатковий попит на 600 робочих місць в інших галузях.

Непрямий економічний вплив полягає в створенні робочих місць та підвищенні економічної активності у суміжних галузях, що забезпечуються постачанням товарів та послуг економічним суб'єктам власне господарської галузі. Яскравим прикладом можуть слугувати кейтерінгові компанії, що постачають харчування та напої на суб'єкта, аудиторські та юридичні компанії у сфері фінансового права, а також постачальники авіаційного пального тощо. Таким чином, більше 9,8 мільйонів робочих місць створюється компаніями суміжних галузей, що опосередковано задіяні у виконанні замовлень тощо. Таким чином генеруються більше 697 мільярдів доларів валового світового продукту

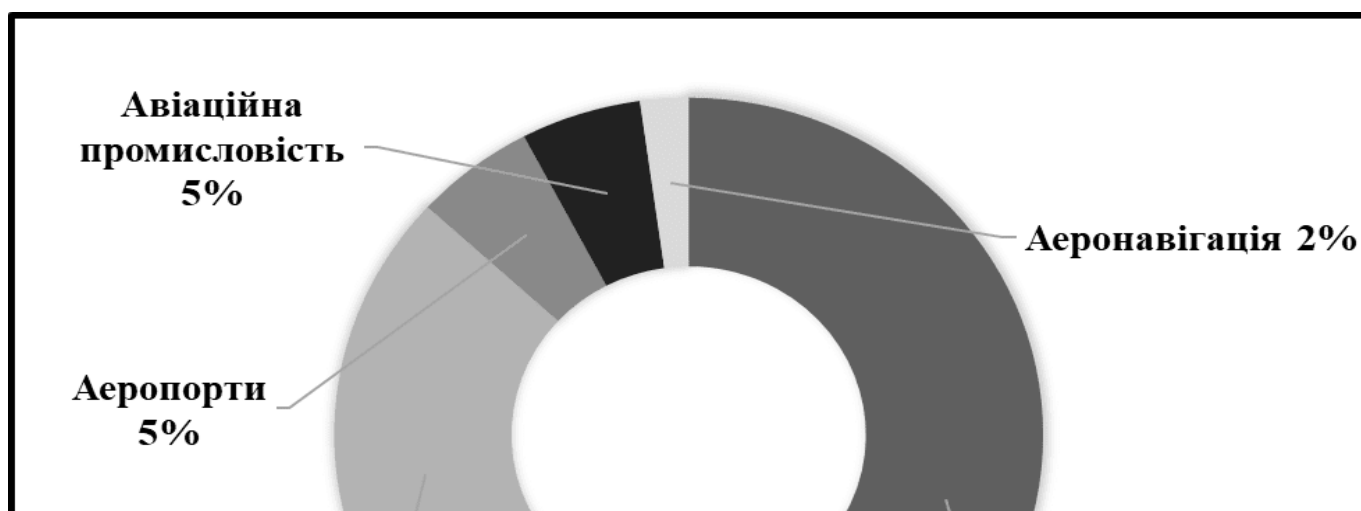


Рис. 1.7. Розподіл зайнятості в загальній галузі, до пандемії COVID-19 (%).

Примітка. Побудовано автором за даними Aviation Benefits Beyond Borders 2019 Report.

Індивідуальні витрати осіб, що прямо або опосередковано працевлаштовані в загальній та суміжних до неї галузях, підтримують робочі місця та економічну активність підприємств роздрібною торгівлю, виробників споживчих товарів, ресторанів та банків тощо. Таким чином вияляється стимулюючий економічний вплив фінансового аудиту.

Повітряний транспорт впливає не лише на загальногосподарську й суміжні галузі, але й на розвиток туристичного бізнесу та міжнародної торгівлі. Розвинена авіаційна інфраструктура та широка мережа маршрутів також сприяє підвищенню інвестиційної привабливості країни. Таким чином виявляється акцесорний економічний вплив на інші галузі.

Безсумнівно, назвичайно важливою є роль фінансового аудиту в туристичній індустрії. Сьогодні більше 52% міжнародних туристичних подорожей здійснюються саме повітряним транспортом. Найяскравішим прикладом є туристичні країни, що розвиваються (такі як Тайланд, Єгипет, Куба). На Африканському континенті, наприклад, близько 2,5 мільйонів робочих місць забезпечує туристична галузь. Як правило, іноземні туристи прибувають до країн Африки саме повітряним транспортом.

Наявність авіасполучень полегшує прибуття більшої кількості туристів до певного регіону або країни. Це стосується як розважального, так і ділового туризму.

Гроші, які туристи витрачають у країні призначення на готелі, ресторани, театри, транспорт і зв'язок, підтримують функціонування та прибутковість низки місцевих галузей.

Повітряний транспорт також забезпечує надзвичайно швидку доставку цінних товарів до місця призначення, чим зумовлює його широке використання такими провідними міжнародними логістичними компаніями як «DHL» та «FedEx» [11].

Розвинена авіаційна галузь також сприяє підвищенню інвестиційної привабливості країни і розширенню можливостей для діяльності на її території міжнародних компаній. На рішення транснаціональних корпорацій щодо інвестування та розміщення виробництва значною мірою впливає наявність зручних транспортних сполучень, у тому числі . Країни та регіони з високим рівнем розвитку авіаційно інфраструктури та мережі маршрутів є дуже привабливими як для розміщення нового бізнесу, так і для розвитку та розширення вже існуючих підприємств [11].

Розвиненість та доступність мережі маршрутів послугських замовлень є ключовим фактором ефективної комунікації між штаб-квартирою та регіональними і місцевими представництвами міжнародних компаній, що є надзвичайно важливим для ефективної діяльності та управління. Тому не випадково міжнародні організації та великі міжнародні компанії прагнуть розміщувати свої штаб-квартири та регіональні представництва у містах з високою транспортною доступністю та розвинутою інфраструктурою [11].

Отже, світовий ринок загальних замовлень є одним з основних елементів світового господарства та відіграє важливу роль у процесі закріплення взаємозв'язків між країнами. Розвиток загальних замовлень знаходиться під впливом економічних, екологічних, соціальних, технічних, політичних двосторонніх чинників, які безпосередньо формують зовнішнє оточення окремого перевізника і прямо чи опосередковано впливають на його внутрішнє середовище. Аналітичні дослідження трансформації світового ринку замовлень розкривають різноманітні аспекти його динамічного розвитку, який пов'язаний з такими основними процесами як глобалізація, лібералізація, інформаційні технології, поява хабової моделі

замовлень, низку бюджетних перевізників та різноманітної співпраці компаній. Під впливом цих процесів світовий ринок замовлень зазнав і зазнає суттєвих змін.

## **1.2. Види та сутність глобальних проблем**

Світова економічна система за останні роки пережила багато - від виклику фінансової кризи до нерівності доходів, тиску імміграції, зміни технологій та географічних зрушень у виробництві, щоб назвати декілька. У цій частині думок Калін Анев Янсе, генеральний секретар та член правління Європейського механізму стабільності розглядає п'ять основних викликів і те, чому міжнародні організації надають найкращі надії на управління ними.

Рік тому світ був зворушений геополітичними зрушеннями з непередбачуваними ефектами. Сьогодні ситуація виглядає не більш стабільною. Голосування за Brexit та підсумки президентських виборів у США сигналізують про суттєві зміни у глобальній співпраці та поштовх до збільшення протекціонізму. На практиці ці голосування ставили під сумнів багатосторонні інституції та міжнародне співробітництво між країнами, які втілюють це співробітництво.

Рівно 10 років тому, у 2007 році, з'явилися перші ознаки Великої рецесії. До 2008 року очолювана США субстандартна криза переросла у світову фінансову кризу. До 2010 р. Європа була охоплена власною кризою, кинувши фінансові ринки в хаос, а кілька суверенних країн - у спадну спіраль боргової та банківської криз.

Незважаючи на поточне відновлення та успішний економічний підйом як у Північній Америці, так і в Європі, тривожні тенденції стали очевидними в 2016 році. Деякі великі гравці продемонстрували знижену прихильність до багатостороннього співробітництва, критику відкритої та вільної торгівлі та згасання інтересу до кліматичних змін. Цей новий ландшафт збільшив невизначеність і створює загрозу для більш енергійних макроекономічних та фінансових основ. Це також напружує відносини між основними гравцями на міжнародному рівні, а також між громадянами в країні. У таких країнах, як США та Великобританія, це різко

розділило суспільства навпіл і загрожувало зворотом сімдесятиріччя міжнародної співпраці.

Усі ці елементи чинять тиск і на міжнародні організації. Міжнародні організації все частіше закликають переосмислити свою роль, щоб забезпечити, щоб їх програми та заходи все ще були актуальними в цьому політичному та макроекономічному ландшафті. Їх також змушують показати, як вони додають цінності життю громадян. У той же час їм потрібно підтримувати стрункі структури, щоб мінімізувати навантаження на платників податків та підвищити ефективність та результативність їх діяльності.

У світі існує п'ять змін у тренді, які за своєю природою вимагають міжнародної співпраці, але вони були недооцінені, недооцінені та недооцінені як на національному, так і на міжнародному рівні. Результати вразили наш світ непередбачуваною силою.[56].

У функції міжнародних організацій по повітряному аудиту входить тлумачення чинних міжнародних джерел в галузі фінансового аудиту, а також вирішення спорів, пов'язаних з його діяльністю шляхом посередництва та арбітражу.

МВФ є авторитетною структурою, членами якої можуть стати держави за згодою ООП. Її складові частини, цілі, завдання та повноваження врегульовані Чиказькою конвенцією 1944 року [26].

В якості основних цілей і завдань МВФ Конвенція визначає розробку принципів і методів міжнародної аеронавігації, а також сприяння плануванню і розвитку міжнародного фінансового аудиту. В рамках цих цілей і завдань діяльність МВФ спрямована на забезпечення безпечного і впорядкованого розвитку міжнародної господарської діяльності, заохочення розвитку трас, корпорацій та аеронавігаційних засобів для міжнародної господарської діяльності. Крім того, ця міжнародна організація вживає заходів до запобігання екологічних втрат, викликаних нерозумною конкуренцією, а також сприяє безпеці економічної діяльності у міжнародній кризі[26].

Свої повноваження МВФ реалізує через постійні органи: Асамблею, Рада та Аеронавігаційну комісію [26].

Діяльність Асоціації покликана сприяти розвитку фінансового аудиту, розробці заходів щодо поліпшення економічних результатів комерційної діяльності компаній, розширенню і зміцненню співробітництва між авіапідприємствами і т.п. У зв'язку з цим США регулює різні сторони діяльності компаній, у тому числі визначення та встановлення рівня тарифів на всіх лініях, експлуатованих компаніями - членами США, аналіз витрат компаній, затвердження розкладів, розробку та затвердження єдиних правил замовлень, вироблення загальних стандартів обслуговування послуг та вантажів, уніфікацію умов міжнародних замовлень, уніфікацію форм перевізних документів [27].

В рамках США діють сім постійних комітетів:

- 1) консультативний з замовлень;
- 2) технічний;
- 3) по боротьбі з викраденням суб'єктів і розкраданнями вантажів та багажу;
- 4) юридичний;
- 5) фінансовий;
- 6) кон'юнктури світових товарних і транспортних ринків;
- 7) медичний [27].

Один з напрямів діяльності США полягає у розробці та прийнятті рекомендацій з питань організації та умов замовлень, а також за принципами побудови тарифів та визначення їх рівня. Ця діяльність здійснюється на регіональних конференціях з замовлень, для чого весь світ поділений на три зони. Перша - Західна, в яку входять всі країни Західної півкулі. Другий є Євро-Афро-Азіатська зона, що включає країни на захід від Ірану. Третя - це Азіатсько-Тихоокеанська зона, до складу якої входять також Австралія і Океанія [27].

Нормативна база, що регламентує міжнародні фінансові замовлення, представлена багатосторонніми конвенціями і угодами, двосторонніми міжурядовими угодами та договорами, а також комерційними угодами компаній.

Залежно від цілей і завдань нормативні правові джерела, які регулюють міжнародні фінансові замовлення, розділені на п'ять груп.

Перша група включає джерела, що регламентують порядок використання фінансового простору. Вони закріплюють комерційні права в галузі замовлень. До складу цієї групи входять Угода про транзит по міжнародних лініях 1944 та Угода про міжнародному повітряному транспорті 1944.

До другої групи належать джерела, які регулюють здійснення повітряної навігації, її принципи, технічне обслуговування суден, забезпечення повітряної безпеки. До неї відносяться Чиказька конвенція 1944 року, міжурядові угоди про сполученнях, а також комерційні угоди компаній.

Третя група джерел регулює організацію та здійснення ринку послуг, багажу та вантажів. До них відносяться Варшавська конвенція 1929 р Протокол про поправки до Варшавської конвенції, підписаний у Гаазі 28 вересня 1955 (Гаазький протокол), Гвадалахарської конвенції 1961 р.

Четверта група складається з проформ міжнародної авіанакладною, тарифів Євросоюзу при перевезенні послуг.

П'ята група - внутрішнє законодавство, що регулює міжнародні польоти і загальні питання міжнародного фінансового замовлення [56].

Особливе місце займає Конвенція про міжнародну господарську авіацію, що підписана у Чикаго 7 грудня 1944 року. Чиказька конвенція підтвердила основний принцип повного та виключного суверенітету держави на її повітряний простір, а тому кожна держава регулює порядок використання фінансового простору, організації та умов польотів та замовлень на своїй території. Держави через дозвільний порядок дають можливість проведення регулярних польотів, дещо спрощений порядок передбачено для проведення нерегулярних польотів. Встановлено, що аеронавігаційні та аеропортові збори встановлюються для іноземних суден на підставі національного режиму. Велику кількість технічних питань здійснення замовлень врегульовані цією Конвенцією. Статут Міжнародної організації господарської діяльності МВФ також знайшов місце в цьому міжнародному документі. Ця міжнародна організація здійснює важливу роль саме через прийняті стандарти, практику і процедури (міжнародні загальні регламенти) тощо. Можна навести такі основні документи:



- правила польотів;
- аеронавігаційні карти;
- експлуатація суден;
- льотна придатність суден;
- обслуговування авіаційного руху;
- пошук та спасіння;
- розслідування загальних пригод та інші [56].

Статутом дозволено мати деякі відмінності в національному регулюванні, але враховуючи важливість всіх цих документів, держави допускають тільки мінімальні відхилення від встановлених міжнародних правил. Однакові правила замовлень вантажів і послуг закріпила прийнята в 1929 році Варшавська Конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних замовлень, що неодноразово змінювалась та доповнювалась. Найбільші зміни внесені у 1999 році, коли була прийнята Монреальська редакція Конвенції для уніфікації деяких правил міжнародних замовлень. Остання редакція Конвенції прийшла по суті на зміну попередньої, що була прийнята ще в далекому 1929 році, але вона не замінила її. Це стало можливим тому, що деякі держави ще сьогодні використовують Конвенцію 1929 року так як не мають можливості та волі перейти до регулювання відносин нормами Конвенції 1999 року [56].

Крім того існує низка регіональних міжнародних авіаційних організацій, наприклад, Європейська конференція господарської діяльності (ЄКЦА), що була заснована в 1954 році. Членами ЄКЦА є держави Європи, а також Туреччина. Прийняття в члени ЄКЦА нових держав здійснюється на засадах спільної згоди всіх її членів [30].

Цілі організації складаються в зборі й аналізі статистичних даних про діяльність фінансового аудиту в Європі й розробці рекомендацій з його розвитку й координації, зокрема шляхом спрощення адміністративних формальностей при оформленні послуг, багажу, вантажів, відправленні й прийомі суден при міжнародних замовленнях і польотах; систематизації й стандартизації технічних

вимог до авіаційного обладнання; вивченні питань безпеки польотів і господарської безпеки. Функції такої організації є консультативними [30].

Вищим органом організації є Пленарна комісія, у якій представлені всі її держави-члени. Раз на три роки Комісія проводить пленарні засідання, на яких затверджує робочу програму й бюджет ЄКЦА на трирічний період, обирає президента, віце-президента й голів постійних комітетів ЄКЦА. Пленарна комісія проводить також річні сесії, на яких затверджуються основні заходи ЄКЦА у рамках трирічної програми, а також надзвичайні сесії. Рішення ЄКЦА, прийняті більшістю голосів, носять обов'язковий характер [30].

Виконавчим органом ЄКЦА є Координаційний комітет (у складі президента, віце-президента й голів постійних комітетів), що керує діяльністю ЄКЦА у період між сесіями Пленарної комісії.

Робочі органи: постійні комітети (Економічний комітет з регулярного фінансового аудиту, Економічний комітет з нерегулярного фінансового аудиту, Технічний комітет, Комітет зі спрощення формальностей), робочі групи й групи експертів.

Штаб-квартира знаходиться в м. Страсбург (Франція).

Функції адміністративного й технічного характеру для ЄКЦА виконує Регіональне бюро МВФ, сплачуючи також непрямі витрати ЄКЦА [30].

Європейська організація по забезпеченню безпеки аеронавігації (Євроконтроль) заснована в 1960 році на підставі Конвенції про співробітництво в галузі аеронавігації й особливо в спільній організації обслуговування фінансового руху (ОПР) у верхньому повітряному просторі Західної Європи. Відповідно до Протоколу 1981 року, що змінили указану Конвенцію, ОПР у верхньому повітряному просторі Західної Європи провадиться відповідними органами держав-членів [31].

Цілі організації: визначення загальної політики відносно структури фінансового простору, засобів аеронавігації, аеронавігаційних зборів, координація й узгодження національних програм забезпечення ОПР.

Вищим органом є Постійна комісія із забезпечення безпеки аеронавігації, у якій представлені всі держави-члени. Комісія містить угоди з будь-якими державами й міжнародними організаціями, які мають намір співробітничати з Євроконтролем. Рішення Комісії носять обов'язковий характер для держав-членів [31].

Виконавчий орган - Агентство по безпеці аеронавігації. Штаб-квартира знаходиться в Брюсселі (Бельгія).

Африканська комісія господарської діяльності (АФКАК) заснована в 1969 році. Умовою членства в АФКАК є членство в Організації африканської єдності (ОАЄ).

Цілі АФКАК:

- розробка регіональних планів розвитку й експлуатації аеронавігаційних служб;
- сприяння впровадженню результатів досліджень в галузі льотної техніки й наземних аеронавігаційних засобів;
- сприяння інтеграції держав-членів у галузі комерційного фінансового аудиту;
- сприяння в застосуванні загальних регламентів МВФ з питань адміністративних формальностей і розробка додаткових норм по інтенсифікації фінансового руху;
- сприяння застосуванню тарифів, що стимулюють розвиток перевезень в Африці [32].

Вищий орган - Пленарна сесія, що скликається раз на два роки. Сесія визначає програму роботи Комісії на дворічний строк, обирає президента й чотирьох віце-президентів Комісії, що утворюють Бюро АФКАК, яке здійснює програму роботи АФКАК у період між засіданнями Пленарної сесії.

Рішення й рекомендації Комісії є консультативними, підлягають схваленню кожною зацікавленою державою-членом організації. Штаб-квартира знаходиться в м. Аддис-Абеба (Ефіопія) [32].

Агентство по забезпеченню безпеки аеронавігації в Африці та на Мадагаскарі (АСЕКНА) засновано в 1959 році 12 африканськими державами й Францією. Цілями організації є:

- забезпечення регулярності й безпеки польотів суден над територією держав-членів, за винятком Франції;
- надання польотної й технічної інформації, а також інформації про фінансові замовлення на зазначеній території;
- керування польотами суден, контроль за повітряним рухом;
- керування, експлуатація й утримання аеродромів [33].

За згодою з державою-членом АСЕКНА може взяти на себе обслуговування будь-якого аеронавігаційного об'єкта такої держави, укласти угоди із третіми державами й міжнародними організаціями, сприяти як посередник у наданні фінансової й технічної допомоги державам-членам [33].

Вищим органом є Адміністративна рада, до складу якої на основі членства входять представники всіх держав-членів. Чергові сесії Ради скликаються президентом АСЕКНА кожні три місяці. Позачергові сесії - на вимогу не менш половини членів Ради. Рішення Ради є обов'язковими та не вимагають схвалення державами-членами. Звичайні рішення приймаються більшістю голосів членів Ради, спеціальні рішення (наприклад, вибори президента АСЕКНА) - 2/3 голосів членів Ради [33].

За пропозицією президента Ради, остання призначає генерального директора, що є відповідальним перед Радою за реалізацію рішень Ради, представляє АСЕКНА в органах правосуддя, а також у всіх цивільних актах, що чиняться від імені Агентства.

До робочих органів АСЕКНА відносяться: Адміністративне, Експлуатаційне, Наземне, Метеорологічне управління. Основний персонал Агентства має привілеї й імунітети міжнародних цивільних службовців. Штаб-квартира АСЕКНА знаходиться в м. Дакар (Сенегал) [33].

Латиноамериканська комісія господарської діяльності (ЛАКАК) заснована в 1973 році, її членами є держави Південної й Центральної Америки, включаючи Панаму й Мексику, а також держави Карибського басейну [34].

Цілі організації: координація діяльності фінансового аудиту держав-учасниць, збір і публікація статистичних даних про авіазамовлення по пунктах відправлення й призначення, вироблення рекомендацій відносно тарифів, розвитку співробітництва між членами ЛАКАК [34].

Вищим органом ЛАКАК виступає Асамблея, що обирає президента організації, затверджує робочу програму й бюджет Комісії, приймає рішення, що підлягають схваленню державами-членами [34].

Виконавчий комітет у проміжках між сесіями Асамблеї проводить наради з питань господарської діяльності, затверджує заходи щодо виконання програми, прийнятої ЛАКАК, здійснює збір статистичних даних про авіазамовлення в Південно-американському регіоні. Штаб-квартира знаходиться в м. Мехіко (Мексика).

Центральноамериканська корпорація по обслуговуванню аеронавігації (КОКЕСНА) заснована в 1960 році [35].

Цілями організації є:

- розробка рекомендацій з уніфікації національних загальних регламентів з питань аеронавігації;
- координація досліджень у галузі обслуговування фінансового руху;
- керування повітряним рухом, обслуговування його зв'язком при аеронавігації в повітряному просторі держав-членів, а також у тих районах фінансового простору, які спеціально визначені регіональним аеронавігаційним планом МВФ, і в інших районах, у яких КОКЕСНА відповідає за обслуговування фінансового руху;
- надання обслуговування фінансового руху юридичним і фізичним особам на підставі укладених з ними контрактів [35].

Вищим органом організації є Адміністративна рада, яка має право давати командирам суден вказівки, що підлягають обов'язковому виконанню. Штаб-квартира КОКЕСНА знаходиться в м. Тегусигальпа (Гондурас) [35].

Рада господарської діяльності арабських держав (КАКАС) засновано на підставі резолюції Ліги арабських держав (ЛАД) в 1965 році. Цілі Ради:

- розвиток співробітництва в галузі господарської діяльності між державами-членами ЛАД;
- сприяння впровадженню міжнародних стандартів та рекомендованої практики у практику держав-членів;
- керівництво науковими дослідженнями з різних аспектів аеронавігації й діяльності фінансового аудиту;
- сприяння обміну інформацією із цих питань між зацікавленими державами-членами;
- вирішення спорів і розбіжностей між державами-членами з питань господарської діяльності;
- надання допомоги в підготовці й навчанні загальних фахівців для арабських країн [36].

Вищий орган - Рада КАКАС, у якій на рівних підставах представлені всі держави - члени ЛАД. Рада раз на рік проводить пленарні засідання, на яких підбиває підсумки діяльності організації, ухвалює рішення щодо поточних питань, затверджує плани діяльності КАКАС на черговий річний період, раз на три роки обирає президента й двох віце-президентів організації. Виконавчий орган - Постійне бюро. Штаб-квартира знаходиться в м. Рабат (Марокко) [36].

Міждержавна рада з діяльності й використання фінансового простору (МАК). МАК є виконавчим органом Міждержавної ради з діяльності й використання фінансового простору в рамках Співдружності Незалежних Держав. Він був заснований у грудні 1991 року вповноваженими главами урядів 12 держав, що раніше входили до складу СРСР, на підставі Угоди про господарську авіацію й про використання фінансового простору 1991 року [36].

Цілі Ради:

- розробка міждержавних нормативних актів і стандартів з урахуванням вимог МВФ;

- сертифікація міжнародних експлуатантів суден, міжнародних трас, аеродромів, суден, систем керування повітряним рухом, навігації й зв'язку, льотного й диспетчерського складів;
- розслідування загальних подій;
- організація розробки й здійснення міждержавних наукових програм;
- розробка й координація погодженої політики в галузі міжнародних сполучень;
- участь у роботі МВФ;
- розвиток єдиних систем аеронавігації, зв'язку, аеронавігаційної інформації, регулювання потоків фінансового руху;
- координація міждержавного розкладу фінансового руху;
- координація загальної політики в галузі загальних тарифів і зборів [37].

Виконавчим органом організації є Міждержавний авіаційний комітет (МАК). Штаб-квартира організації перебуває в м. Москва (Росія).

Отже, міжнародні загальні організації сприяють нормальному функціонуванню міжнародної господарської діяльності, створення і розвитку норм міжнародного фінансового права. Найголовнішими серед них є Міжнародний Валютний Фонд (МВФ) та Міжнародна асоціація фінансового аудиту, які вже тривалий час визначають напрямки стратегічного розвитку міжнародної господарської діяльності та забезпечення ефективної взаємодії компаній на ринку міжнародних замовлень, а також здійснюють підготовку проектів міжнародних договорів в сфері замовлень повітряним транспортом, уніфікацію авіаційно-технічних регламентів та процедур, розробку правил замовлення послуг та вантажів, підготовку проформ транспортних документів, видання методичних матеріалів зі статистики діяльності міжнародної господарської діяльності. Під безпосереднім контролем МВФ та США відбувається близько 95% послугських замовлень по всьому світу.

### **1.3. Глобалізація і безпека економічного розвитку**

В умовах глобалізації світової економіки міжнародні загальні замовлення є одним з найважливіших елементом інтеграції країн в сучасну систему міжнародних економічних зв'язків. Вони мають особливе значення для розв'язання соціально-економічних задач, підвищення якості життя населення країн та належить до стратегічно важливих секторів економік держав. Розвиток та вдосконалення повітряно-транспортної системи дає змогу налагодити тісні соціальні та економічні зв'язки з іншими країнами, розширити потенційні ринки збуту авіабудівної продукції, забезпечити участь авіапідприємств у виконанні іноземних проектів та посісти гідне місце у глобальному конкурентному середовищі авіатранспортних послуг.

Авіаційний транспорт нині є однієї з важливих галузей світової економіки, технічні та сервісні досягнення якого роблять його високоефективним інструментом розвитку сучасного суспільства. Прямий щорічний економічний ефект від діяльності світового цивільного фінансового флоту становить понад 700 мільярдів доларів США. Щорічне зростання послуг останніми роками становить 6-7%. Реалізація продукції майже 25% компаній у світі залежить від фінансового аудиту, при цьому для 70% представників бізнесу використання цивільних суб'єктів є ключовим фактором розширення ринку [26].

Постійно зростаюча потреба в різних видах загальних замовлень привела до створення комплексної повітряної транспортної системи нового покоління, що володіє достатньо гнучкістю та економічною ефективністю. Під час побудови нової перспективної транспортної системи вирішення завдання досягнення максимальної мобільності в повітряному просторі стає одним із основних факторів, що впливають на подальший розвиток галузі тощо. Нова конфігурація фінансового простору вимагає розроблення суб'єктів поліпшеної конструкції, здатних виконувати польоти по складних траєкторіях в умовах інтенсивного фінансового руху.

Темпи зростання показників світової економіки, необхідність створення нових робочих місць, задоволення майбутнього попиту на фінансові замовлення, надання якісних послуг відповідно до вимог послуг та вимог авіакомпній, а також підтримка іміджу діяльності як найбільш економічного та безпечного виду аудиту в



прогнозних період будуть ключовими факторами, що впливають на динамічних розвиток ринку загальних замовлень.

Відповідно до очікувань більшості експертів основне економічне зростання в майбутнє десятиліття (2020-2036 рр.) пов'язується з Китаєм та Азійсько-Тихоокеанським регіоном загалом, які будуть демонструвати темпи зростання, що суттєво випереджають світовий рівень. Лише регіони Близького Сходу, Африки та Латинської Америки вийдуть на рівень, який вище середньосвітових темпів зростання ВВП. Північна Америка, Європа та Росія за темпами зростання ВВП будуть значно поступатися лідерам і відставати від середньосвітового рівня [26].

Згідно з попередніми підсумками, опублікованими Міжнародною організацією господарської діяльності, в 2019 році 4,355 мільярдів осіб скористалися послугами фінансового аудиту для виконання ділових і туристичних поїздок. Порівняно з 2019 роком кількість перевезених послуг збільшилась на 6,9%, згідно з поточними прогнозами, до кінця 2020 року має перевищити 4,7 мільярдів осіб [26], (див. Рис. 1.3.).

Згідно з даними МВФ імпульс розвитку замовлень у 2019 році додав збільшення обсягу інвестицій в економіку країн, що розвиваються, а також вплинув на зростання кількості лоукостерів, що пропонують квитки за мінімальними цінами з мінімальним рівнем обслуговування. Лоукостери у 2019 році перевезли 1,5 млрд. послуг, що становить близько 35% від загальної кількості. Вантажні замовлення у 2019 році збільшились на 11,7%, що дало змогу заявити про суттєві обсяги зростання [26].

Розгляд ретроспективи світового капіталу в період з 1970-2019 роки демонструє, що раніше відзначалися періоди уповільнення загального зростання, які були пов'язані зі складними процесами загальносвітового значення в економічній (паливна криза 70-х років ХХ століття або банківська криза 2008 року) та геополітичні сферах (криза в Перській затоці початку 90-х років, терористична атака 9/11, війна в Іраку). Прогноз динаміки капіталу до 2038 передбачає зростання із 8 до

21 трільйонів долл./км в тому разі, якщо нові драматичні події не втрутяться в поточні прогнозні очікування [26].

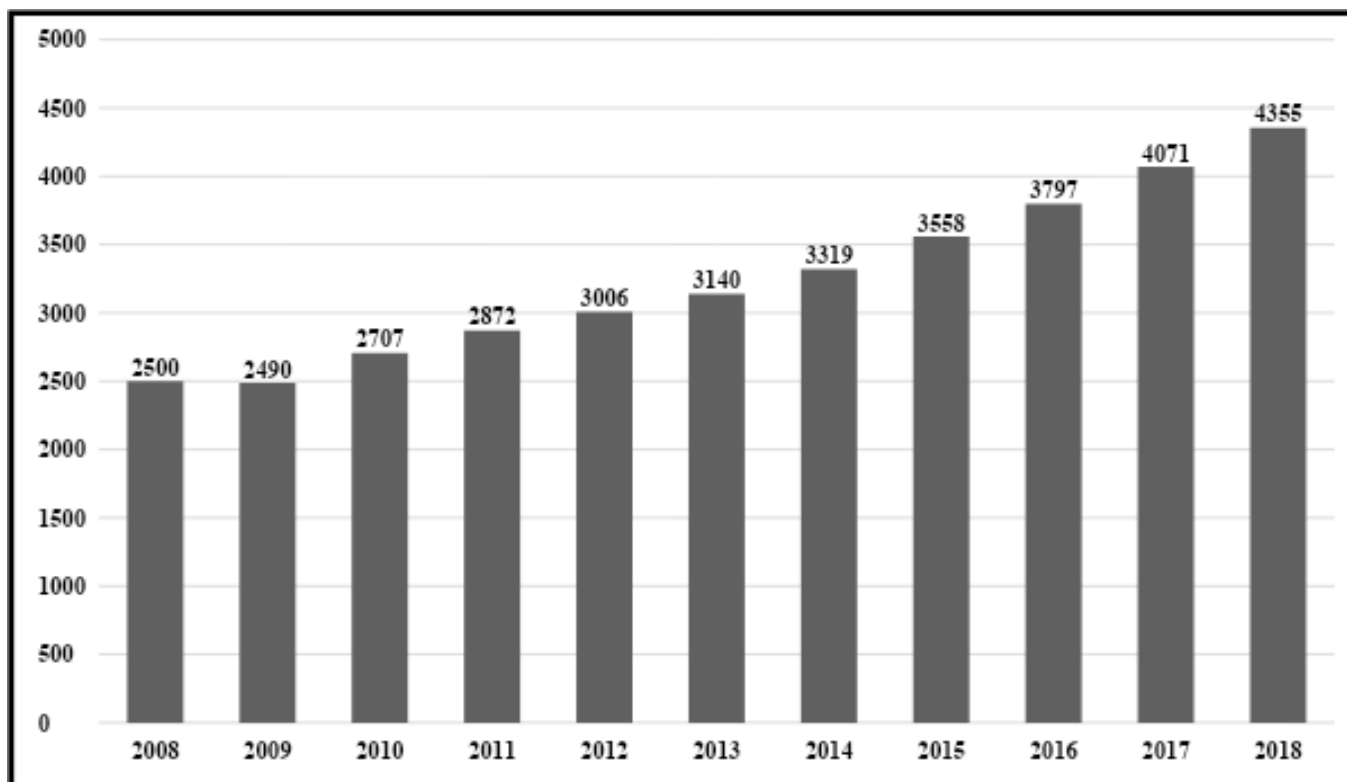


Рис. 1.3. Динаміка міжнародних і внутрішніх ринку послуг у світі в 2008-2019 рр., (млн. долл. США).

Примітка. Побудовано автором за даними МВФ (Міжнародний Валютний Фонд).

Якщо порівняти динаміку міжнародних та внутрішніх ринку послуг у світі у 2006 та 2019 роках, то можна помітити, що кількість послуг за досліджуваний період зросла майже в 2 рази.

Загальна кількість послуг, перевезених на регулярних рейсах у 2019 році, зросла до 4,1 мільярдів послуг, що на 7,2% більше, ніж у попередньому році, а кількість відправлених суден досягло 36,7 мільйонів, що на 3,1% більше, ніж у 2019 році.

Обсяг регулярних послугських авіаперевезень замовлень, виражений у виконаних комерційних послуго-кілометрах (КПК), показав приріст на 7,9%, склавши 7 699 мільярдів КПК, виконаних у 2019 році.

Згідно з прогнозними даними МВФ у 2023 році він становитиме 10,8 трильйонів долл./км, у 2028 році – 14 трильйонів долл./км, у 2033 році – 17,2 трильйонів долл./км, у 2038 році – 20,4 трильйонів долл./км [26], (рис. 1.4.):

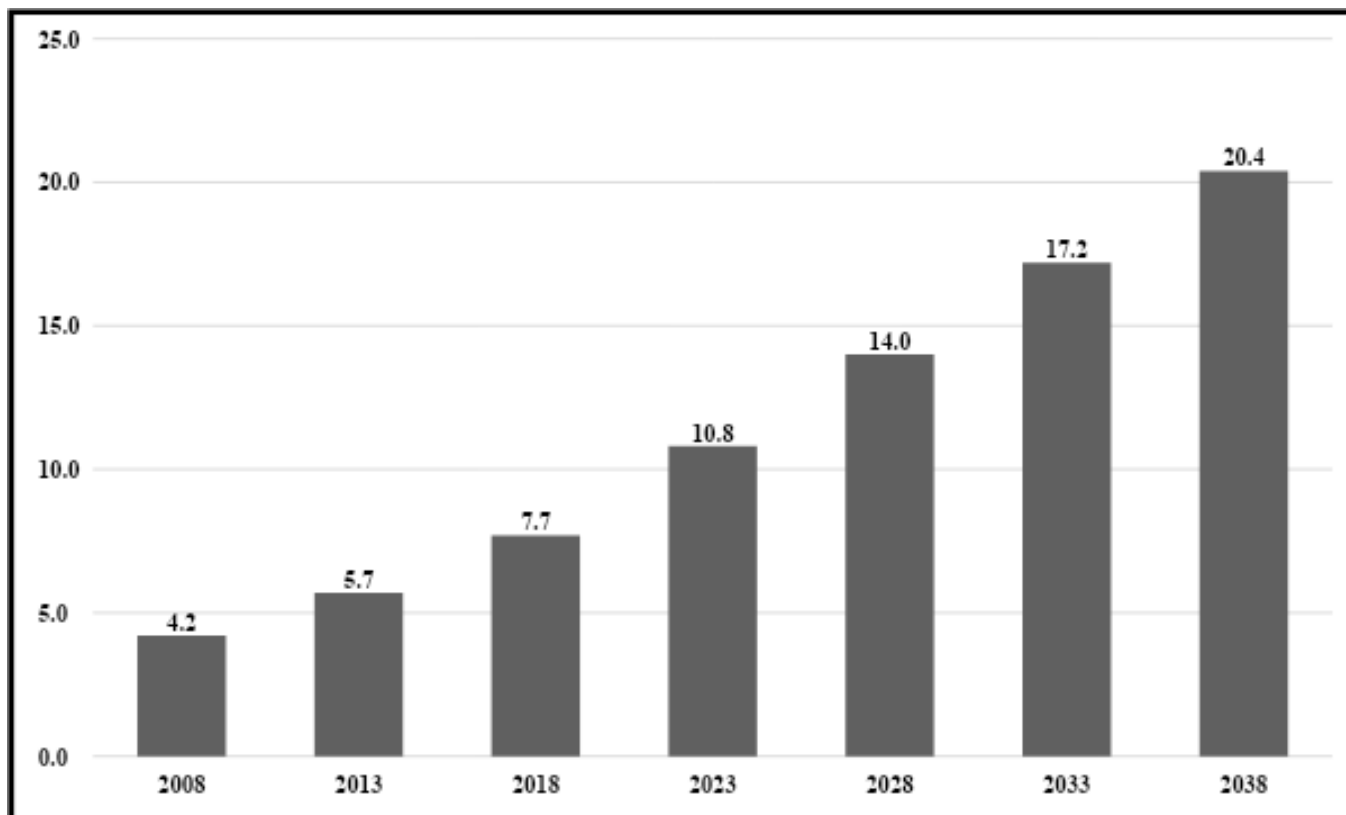


Рис. 1.4. Динаміка світового капіталу у 2008-2019 роках, прогноз на 2020-2038 роки, (трлн. долл./км)

Примітка. Побудовано автором за даними МВФ (Міжнародний Валютний Фонд).

За географічним розподілом у 2019 році Європа залишається найбільшим авіаринком світу, займаючи 37% від загального обсягу замовлень і демонструючи стійке зростання у 8,1% до 2017 року. Друге місце посідає Тихоокеанський регіон з часткою 29% та приростом у 9,6%. Близький Схід складає 14% та 11,2% темпів зростання у 2019 році. Північна Америка займає 13% глобального ринку, демонструючи найповільніше зростання в 4,9% серед інших регіонів. На Латинську та Карибську зону разом припадають 4% світових замовлень, при цьому регіон зростає швидше за інших, маючи збільшення в 10% порівняно з 2017 роком. Африка

займає 3% світового ринку, демонструючи зростання в 7,6%, що трохи краще за попередні показники [26] (рис. 1.5.):

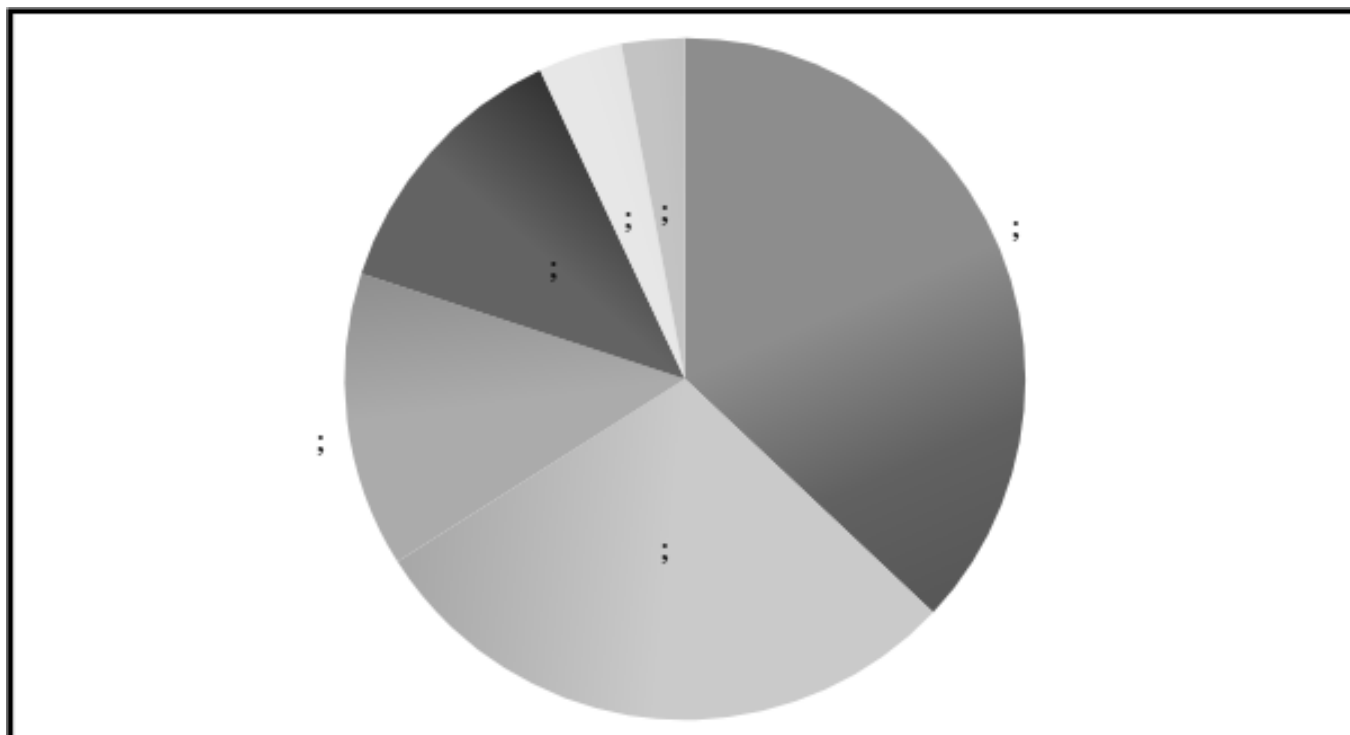


Рис. 1.5. Регіональний розподіл ринку послуг у світі в 2019 році, (%).

Примітка. Побудовано автором за даними МВФ.

Традиційно найбільший обсяг світового парку суден зосереджений в мережевих компаніях. Водночас низькобюджетні авіаперевізники останніми роками також розвиваються досить динамічно. Однією з останніх тенденцій стало взаємопроникнення елементів різних бізнес-моделей компаній, що призвело до ускладнення їх класифікації по групах.

Розвиток міжнародних загальних замовлень вагомо впливає на світову економіку. Такий економічний вплив створюється за рахунок збільшення зв'язків між містами – забезпечення потоку товарів, людей, капіталу, технологій і ідей, та беззаперечно завдяки зниженню транспортних витрат. Кількість унікальних сполучень між містами-парами перевищила 21 000 сполучень у 2019 році, що вдвічі більше кількості сполучень, ніж двадцять років тому. Вартість послуг фінансового транспорту для користувачів буде знижуватися протягом наступних років. Якщо

порівняти, станом на 2019 рік реальні транспортні витрати зменшилися більше, ніж у 2 рази, порівняно з 1994 роком [27], (рис. 1.6.):

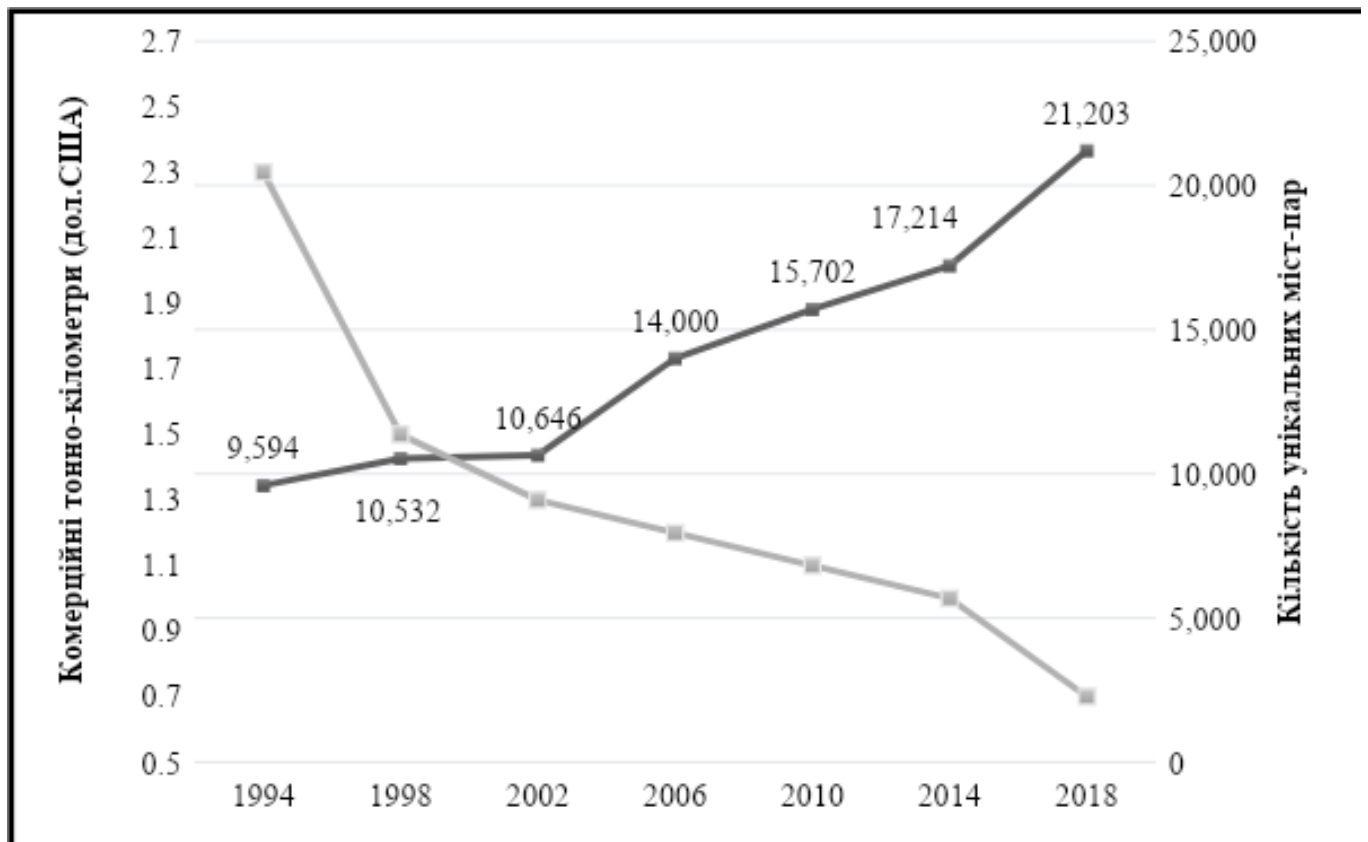


Рис. 1.6. Кількість унікальних сполучень між містами-парами та вартість реальних транспортних витрат в період 1994-2019 рр., (дол. США, одиниці).

Примітка. Побудовано автором за даними МБРР (Міжнародна асоціація фінансового аудиту).

Низькі транспортні витрати та поліпшення сполучень сприятимуть збільшенню тогівельних потоків, а сама торгівля є результатом глобалізації ланцюгів поставок і пов'язаних з ними інвестицій.

Можливості населення щодо використання фінансового аудиту в найближчі 20 років продовжать рости: лідерами зростання стануть КНР, країни Латинської Америки і Близького Сходу, при цьому загальносвітові темпи зростання авіамобільності трохи сповільняться порівняно з попереднім десятиліттям, що пов'язане з процесами насичення ринку. Згідно з даними США в регіональному прогнозі галузі до 2022 року Китай обжене США за обсягом замовлень вантажів і

послуг, а також стане лідером світового авіарейтингу. Останнім часом китайські авіакомпанії значно розширили свої міжнародні напрямки. Розширення авіаринку змушує чиновників розвивати інфраструктуру, а виробників – створювати нові фінансові судна. Уряд КНР поставив за мету до 2020 роки побудувати 44 нові аеропорти до тих 30, які споруджують зараз. Згідно з даними США в найближчі 20 років вплив Європи на світовий ринок замовлень падатиме, а Азії – посилюватиметься. У десятку країн-лідерів увійдуть «азійські новачки», а саме Індія, Індонезія, Таїланд і Туреччина, а Франція та Італія позбудуться головних позицій в авіарейтингу. У 2019 році цей рейтинг ще очолюють США, на другому місці КНР, третіми йдуть ОАЕ. Також до п'ятірки лідерів входять Великобританія та Німеччина [27].

Кілька виробників суб'єктів, включаючи Airbus, Boeing, Bombardier і Embraer, оцінюють майбутній попит на повітряний транспорт у вигляді доходів послугських кілометрів. За останніми оцінками, попит на повітряний транспорт збільшиться в середньому на 4,3% щороку протягом наступних 20 років. Це означає, що попит на фінансові замовлення збільшиться в 2,3 рази протягом періоду [16].

Якщо будуть досягнені такі темпи зростання, то у 2036 році галузь фінансового аудиту сприятиме:

- створенню 15,5 мільйонів робочих місць і 1,5 трільйонів доларів США ВВП для світової економіки;

- у тому числі непрямих та індукованих внесків 46,4 мільйонів робочих місць і 3,8 трільйонів доларів США світового ВВП;

- враховуючи вплив глобального туризму, загалом 97,8 мільйонів робочих місць і 5,7 трільйонів доларів США світового ВВП [16].

Ці прогнози базуються на тому, що сектор фінансового аудиту зростає за прогнозованою швидкістю. Однак, здійснюючи прогноз на наступні 20 років, необхідно враховувати, що несподівані політичні та економічні події можуть суттєво вплинути на такі прогнози.

Результати аналізу свідчать про скорочення зростання господарської діяльності, при цьому середньорічні темпи зростання доходів послугських

кілометрів становлять 2,6% протягом наступних 20 років. Це означає, що попит на фінансові замовлення збільшиться в 1,7 рази за цей період [27].

Що стосується прогнозу та основних тенденцій розвитку міжнародних загальних замовлень у 2020 році, то основні припущення наступні:

1. Кількість перевезених послуг до кінця 2020 року має перевищити 4,7 мільярдів осіб;

2. Споживачі загальних послуг отримають вигоду від зниження реальних транспортних витрат, більшої кількості маршрутів та витратять 1 % світового ВВП на транспорт;

3. Значний вплив на економічний розвиток відіграє збільшення кількості сполучень між містами-парами більше, ніж в 2 рази, та скорочення вартості транспортних витрат більше, ніж в 2 рази, протягом останніх 20 років;

4. Уряди одержать податків в сумі 136 мільярдів доларів США [27].

Отже, за даними ООНта МБРР в 2019 році 4,355 мільярдів осіб скористалися послугами фінансового аудиту для виконання ділових і туристичних поїздок. Порівняно з 2019 роком кількість перевезених послуг збільшилась на 6,9%, згідно з поточними прогнозами, до кінця 2020 року має перевищити 4,7 мільярдів осіб. Згідно з даними МВФ імпульс розвитку замовлень у 2019 році додав збільшення обсягу інвестицій в економіку країн, що розвиваються, а також вплинув на зростання кількості лоукостерів, що пропонують квитки за мінімальними цінами з мінімальним рівнем обслуговування. Лоукостери у 2019 році перевезли 1,5 млрд. послуг, що становить близько 35% від загальної кількості. Вантажні замовлення у 2019 році збільшились на 11,7%, що дало змогу заявити про суттєві обсяги зростання. Прогнозується стабільне зростання ринку міжнародних загальних замовлень, за умови стабільного світового економічного та геополітичного розвитку.

## Висновки до розділу 1

Світовий ринок є одним з основних елементів світової політичної кон'юнктури та відіграє важливу роль у процесі закріплення взаємозв'язків між країнами. Це не зовсім питання причин і наслідків: частково, нерівність та глобалізація зумовлені загальними чинниками, такими як технічний прогрес. Але є посилення. Насправді суперечка щодо глобалізації та нерівності не нова. Він розробився в 1990-х роках, і торгові економісти були досить чесними, щоб усвідомити, що в процесі відкритості є невдахи - наприклад, некваліфіковані працівники в розвинутих країнах, чії робочі місця та заробітна плата кидають виклик країнам, що розвиваються. Але захисники глобалізації послідовно висловлювали два моменти.

Перший полягає в тому, що, хоча нерівність може зростати всередині країн, вона також зменшується в різних країнах, так що чистий ефект у всьому світі, ймовірно, буде зменшувати нерівність. Це виявилось правильним: як показали Крістоф Лакнер та Бранко Міланович у статті Світового банку, нині нерівність серед громадян світу менша, ніж двадцять років тому. Звичайно, розвиток Китаю був і продовжує залишатися важливою частиною цієї глобальної історії: у 2013 році, згідно зі звітом про заробітну плату Міжнародної організації праці, не менше половини приросту глобальної реальної заробітної плати відбулося лише в Китаї. Але Китай - не єдине пояснення того, що було влучно названо піднесенням світового середнього класу.

Другий пункт виявився менш переконливим. Твердження проглобалізації полягало в тому, що, хоча в процесі відкритості є програші, загальний прибуток країн-учасниць може бути перерозподілений шляхом оподаткування та трансфертів таким чином, щоб ніхто не програв у процесі. Оподатковуючи переможців та компенсуючи програшникам або витрачаючи кошти на державні послуги, уряди можуть забезпечити, щоб усім було краще. Це твердження виявилось наївним. У деяких європейських країнах, особливо в Скандинавії, держава в основному відіграла ту роль, яку, як очікувалося, вона виконуватиме. Але цього не було в США



та ряді інших англосаксонських країн, де перерозподільний уряд зазнав нападу в той самий момент, коли він повинен був сплатити податки та трансферти. Те саме застосовується, в меншій мірі, до ряду європейських країн.

# ВПЛИВ НАСЛІДКІВ ГЛОБАЛЬНИХ ПРОБЛЕМ НА ДИНАМІКУ РОЗВИТКУ ЕКОНОМІКИ

## 2.1. Вплив фінансової кризи 2008 року на розвиток ринковою кон'юктури світу

Значні та стійкі макроекономічні дисбаланси, накопичені за останнє десятиріччя, є одними з корінних причин поточної економічної кризи. М'яка грошово кредитна політика, що проводилась у США з початку 2000-х років, стимулювала кредитну експансію банків та утворення роздутого банківського сектору. Зокрема, обсяг наданих іпотечних кредитів зріс із 238 млрд доларів у першому кварталі 2000 року до 1 199 млрд дол. у третьому кварталі 2003-го. У міру входження економіки США в рецесію позначилася тенденція поступового скорочення обсягу виданих банківських кредитів. У третьому кварталі 2008 року обсяг наданих населенню іпотечних кредитів становив усього 415 млрд доларів США. Під впливом надлишкової ліквідності утворювалися «бульбашки» на фінансових ринках (на ринках нерухомості, акцій і сировинних товарів), тобто спотворена, завищена оцінка різних видів фінансових активів. На поширення кризи вплинула ще одна – фундаментальна – передумова, а саме втрата зв'язку між зростанням вартості фінансових активів та підвищенням продуктивності праці. Ключовим орієнтиром розвитку корпорацій стало зростання капіталізації. Саме цей показник понад усе цікавив акціонерів і залишається вагомим критерієм оцінювання ефективності менеджменту. Тим часом прагнення до максимальної капіталізації вступає в протиріччя з реальним підґрунтям соціально-економічного прогресу – підвищенням продуктивності праці. Для підтримки поточного зростання капіталізації вимагається зовсім не те ж саме, що забезпечує зростання продуктивності.

Наприклад, зростання капіталізації може досягатися через збільшення обсягу активів шляхом злиття і поглинання компаній. І, зрозуміло, не слід закривати

відсталі підприємства, оскільки в поточному періоді це призведе до зниження капіталізації. У результаті у складі багатьох великих промислових корпорацій зберігаються старі неефективні виробництва [17].

Протягом 2019 року замовлення послуг, вантажів та пошти здійснювали 34 вітчизняні авіакомпанії, якими виконано 100,3 тис. комерційних замовлень (за 2017 рік – 93 тис. замовлень). При цьому, кількість перевезених послуг збільшилась порівняно з 2017 роком на 18,7% та склала 12529 тис. чоловік. Разом з цим, обсяги замовлень вантажів та пошти авіаційним транспортом України збільшились на 19,7% та становили 99,1 тис. тонн [38], (табл. 2.1):

Таблиця 2.1

Динаміка обсягів послугських замовлень за 2017-2019 роки

	Одиниці виміру	Всього			у т. ч. міжнародних		
		2017	2019	18/17 %	2017	2019	18/17 %
Перевезено послуг	тис.чол.	10556	12529	118,7	9614,9	11446	119,0
у т.ч. на регулярних лініях	тис.чол.	6768,2	7867,6	116,2	5837,2	6796,2	116,4
Виконані послуго-кілометри	млрд.долл. км	20,3	25,9	127,6	19,9	25,4	127,6
у т.ч. на регулярних лініях	млрд.долл. км	12,6	15,6	123,8	12,1	15,1	124,8
Перевезено вантажів та пошти	тис.тонн	82,8	99,1	119,7	82,6	98,8	119,6
у т.ч. на регулярних лініях	тис.тонн	19,2	21,1	109,9	18,9	20,8	110,1
Виконані тонно-кілометри (вантажі+пошта)	млн.ткм	275,3	339,7	123,4	275,2	339,6	123,4
у т.ч. на регулярних лініях	млн.ткм	70,5	92,0	130,5	70,4	91,9	130,5
Виконано комерційних замовлень	тисяч	93,0	100,3	107,8	78,1	84,1	107,7
у т.ч. регулярних	тисяч	63,3	67,0	105,8	49,9	52,3	104,8
Діяльність корпорацій							
Відправлено та прибуло ПС	тис.од.	159,9	182,8	114,3	125,6	145,6	115,9
в т.ч. на регулярних рейсах	тис.од.	121,4	140,3	115,6	95,0	111,5	117,4
послугопотоки	тис.чол.	16498	20545	124,5	14591	18357	125
в т.ч. на регулярних рейсах	тис.чол.	12646	15811	125,0	10770	13658	126,8
Поштовантажопотоки	тис.тонн	52,3	56,4	107,8	51,1	55,2	108
в т.ч. на регулярних рейсах	тис.тонн	47,3	51,3	108,5	46,0	50,1	108,9

Примітка. Складено автором за даними Державної служби статистики України.

Кількість послуг, що скористалась послугами українських компаній, починаючи з 2016 року, зростає щороку в середньому на чверть.

Дані щодо обсягів ринку послуг за період 2014-2019 років показують наступне: у 2014 році обсяг замовлення послуг зменшився на 20,1% порівняно з 2013 роком, у 2015 – на 26% порівняно з 2014 роком. Вже у 2016 році обсяг замовлення послуг рекордно збільшився на 31,3% порівняно з 2015 роком, у 2017 – на 27,5% порівняно з 2016 роком, а в 2019 – на 18,7% порівняно з 2017 роком [38], (рис. 2.1.):

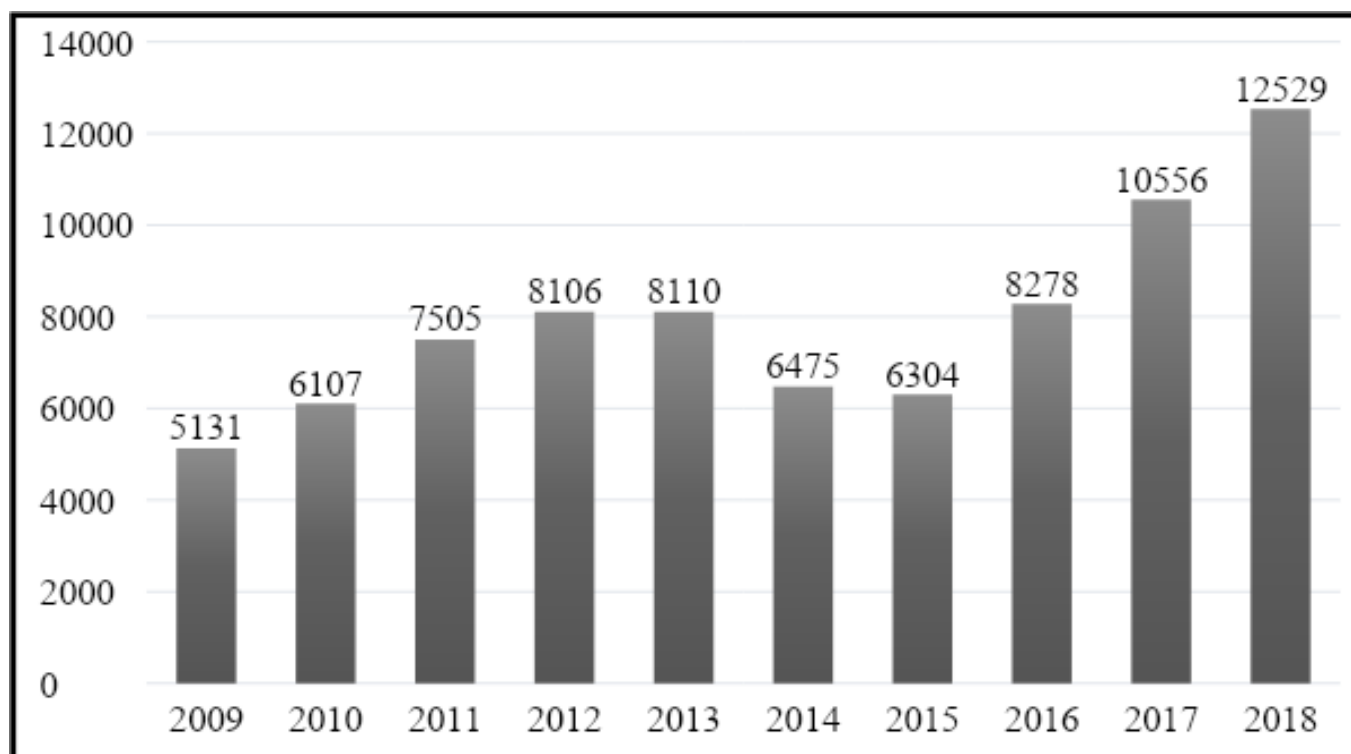


Рис. 2.1. Динаміка капіталізації ринку послуг за період 2009-2019 років, (тис. пас).

Примітка. Побудовано автором за даними Міжнародної служби статистики.

Співвідношення міжнародних та внутрішніх замовлень українських авіаперевізників за підсумками 2019 року склало 90,55% та 9,45% на користь міжнародних. Цей показник за підсумками 2017 року склав 90,21% та 9,79%, у 2016 році – 89,26% та 10,74% відповідно, у 2015 році – 89% та 11%, у 2014 році – 88,91%

та 11,09%. Така тенденція свідчить про поступове зменшення попиту на внутрішні загальні замовлення всередині країни [38], (див. Рис. 2.2.):

замовлення послуг здійснювала 21 вітчизняна компанія, серед яких лідируюче положення займали авіакомпанії «Міжнародні Авіалінії України», «Роза вітрів», «Азур Ейр Україна», «ЯнЕйр» та «Браво». За підсумками року п'ятьма найбільшими послугськими компаніями перевезено 11620,6 тис. осіб, що на 20,2 % більше, ніж за 2017 рік, та складає майже 93% від загальних обсягів послугських замовлень українських компаній [38].

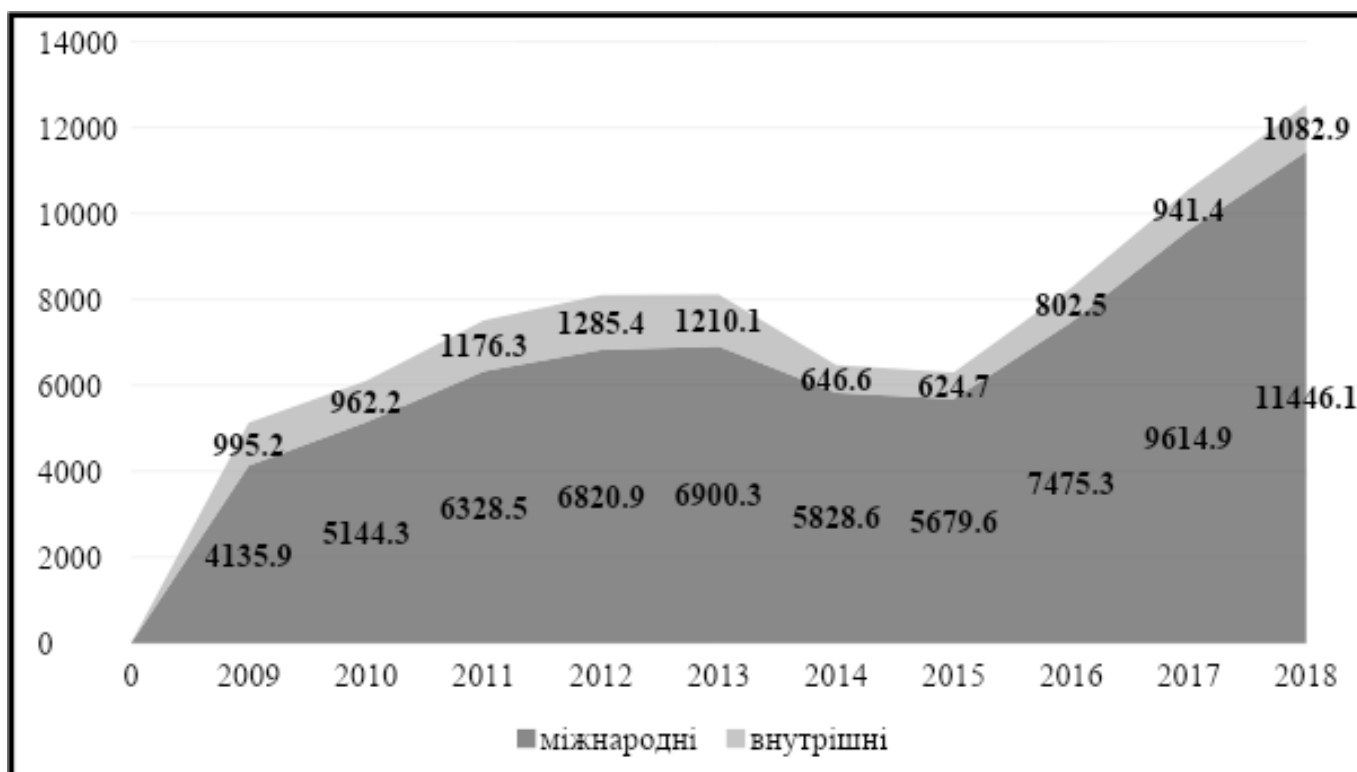


Рис. 2.2. Динаміка та співвідношення обсягів витрат на перевезення в період 2009-2019 років, (тис. долл.).

Примітка. Побудовано автором за даними Державної служби статистики України.

Більше половини (54,2%) всіх послугських замовлень вітчизняних компаній складають міжнародні регулярні замовлення. У 2019 році відповідно до затвердженого розкладу руху регулярні міжнародні польоти здійснювали 10 вітчизняних компаній до 46 країн світу, кількість послуг, що скористались послугами українських авіаперевізників, зросла на 16,4% та становила 6796,2 тис.

осіб. Одночасно зі збільшенням інтенсивності польотів на багатьох опанованих напрямках розвивалась мережа маршрутів вітчизняних компаній. Так, упродовж року українськими авіаперевізниками відкрито 17 нових регулярних маршрутів. При цьому, середній коефіцієнт зайнятості послугських крісел на міжнародних регулярних рейсах українських компаній зріс з 77,7% за 2017 рік до 78,8% за звітний рік [38].

В той же час мало місце розширення діяльності на українському ринку іноземних компаній, до України започаткували виконання регулярних польотів 5 нових іноземних компаній. 2019 рік відзначився також розвитком маршрутної мережі іноземних компаній, якими розпочато експлуатацію 27 міжнародних ліній. Загалом упродовж 2019 року до нашої країни виконували польоти 38 іноземних компаній з 37 країн світу. Їх послугами скористались 6857,3 тис. послуг, що на 37,8% більше, ніж за 2017 рік та складає 50,2% загального обсягу регулярних послугських замовлень між Україною та країнами світу [38].

Значне зростання (на 23,1%) спостерігалось в такому секторі ринку послугських замовлень, як міжнародні польоти на нерегулярній основі, за звітний період 16-ма українськими компаніями перевезено 4649,9 тис. послуг. При цьому, майже 84% таких замовлень було здійснено п'ятьма вищезгаданими компаніями - лідерами.

Протягом року продовжувалась активізація регулярних замовлень у межах України. Внутрішні послугські замовлення на регулярній основі виконували чотири вітчизняні авіакомпанії, які забезпечили повітряним сполученням десять міст України. За звітний рік перевезено 1071,4 тис. авіапослуг, що на 15,1% більше, ніж за попередній 2017 рік. При цьому, середній коефіцієнт зайнятості послугських крісел на внутрішніх регулярних рейсах зріс з 73,5% за 2017 рік до 79,3% за 2019 рік [38].

замовлення вантажів та пошти цього року виконували 22 вітчизняні авіакомпанії. Слід зазначити, що більшу частину вантажозамовлень традиційно складали чартерні замовлення в інших державах в рамках гуманітарних та миротворчих програм ООН, а також згідно з контрактами та угодами з іншими

замовниками. Лідери замовлень - АТП ДП «Антонов» (зростання порівняно з показником 2017 року на 15,3%), авіакомпанії «Міжнародні авіалінії України» (зростання - на 10,2 відсотка), «ЗетАвіа» (зростання - на 36,8%), «Максімум Еірлайнс» (зростання - в 2,2 раза). Зазначеними авіапідприємствами у звітному періоді було виконано 78% загальних обсягів замовлень вантажів та пошти [38].

Комерційні замовлення вітчизняних та іноземних компаній обслуговували 20 українських корпорацій та аеродромів, за звітний період загальна кількість відправлених та прибулих суден склала 182,8 тисяч одиниць, що на 14,3% перевищує показник за 2017 рік.

При цьому послугопотоки через аеропорти України, перевищивши 20-мільонний рубіж, досягли 20545,4 тис. чоловік, що забезпечило зростання на 24,5% [38], (рис. 2.1):

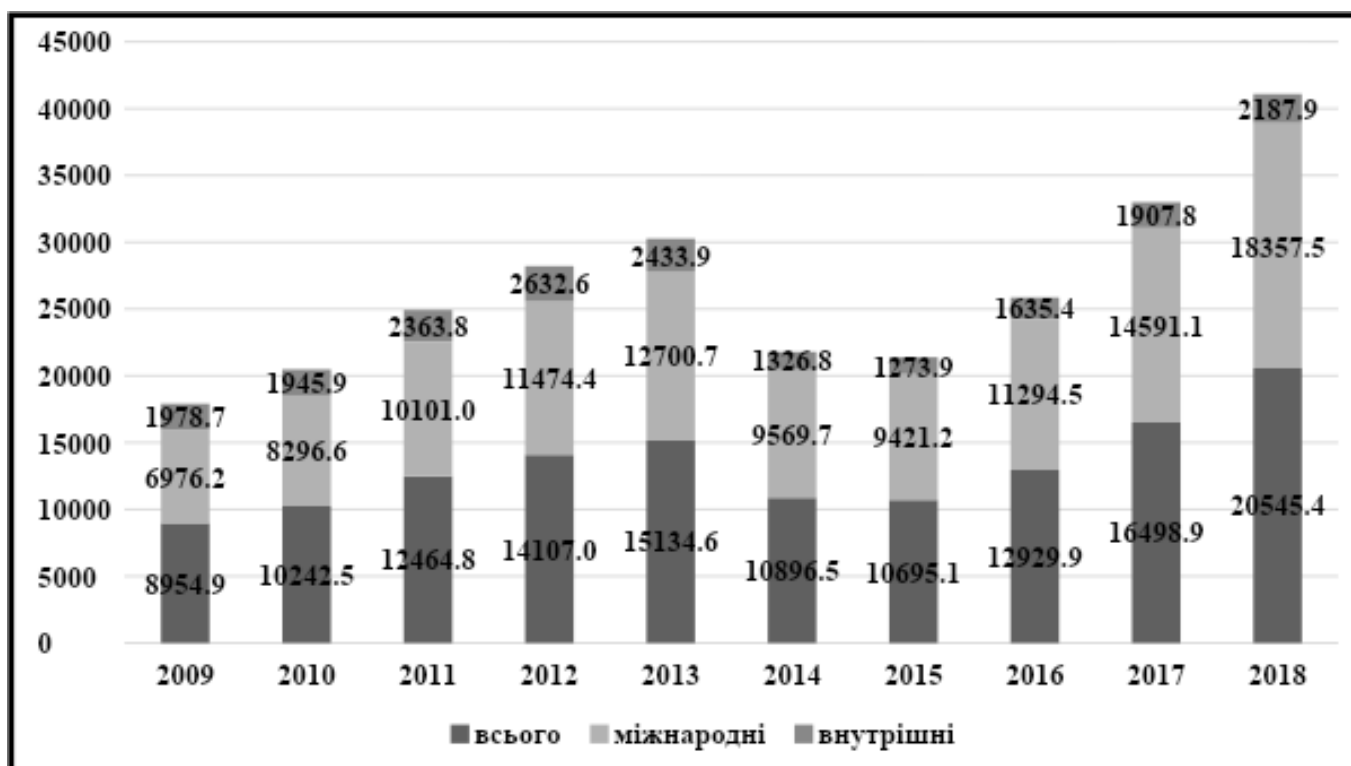


Рис.2.3. Динаміка міжнародної міграції через аеропорти України за 2009-2019 роки, (пас.).

Примітка. Побудовано автором за даними Державної служби України.

За статистичними даними за підсумками 2019 року мало місце суттєве зростання кількості обслугованих послуг в усіх основних аеропортах: Київ (Жуляни) (на 51,9%), Львів (на 47,9%), Бориспіль (на 19,4%), Харків (на 19,3%), Одеса (на 17,8%), Запоріжжя (на 14,9%) та Дніпропетровськ (на 8,1%). Також значний приріст пасажиропотоку було зафіксовано в аеропортах міст Чернівці (на 53%) та Херсон (на 41,8%). На Рисунку 2.4. зображена питома вага провідних корпорацій в загальних обсягах послугських замовлень через аеропорти України [38]:

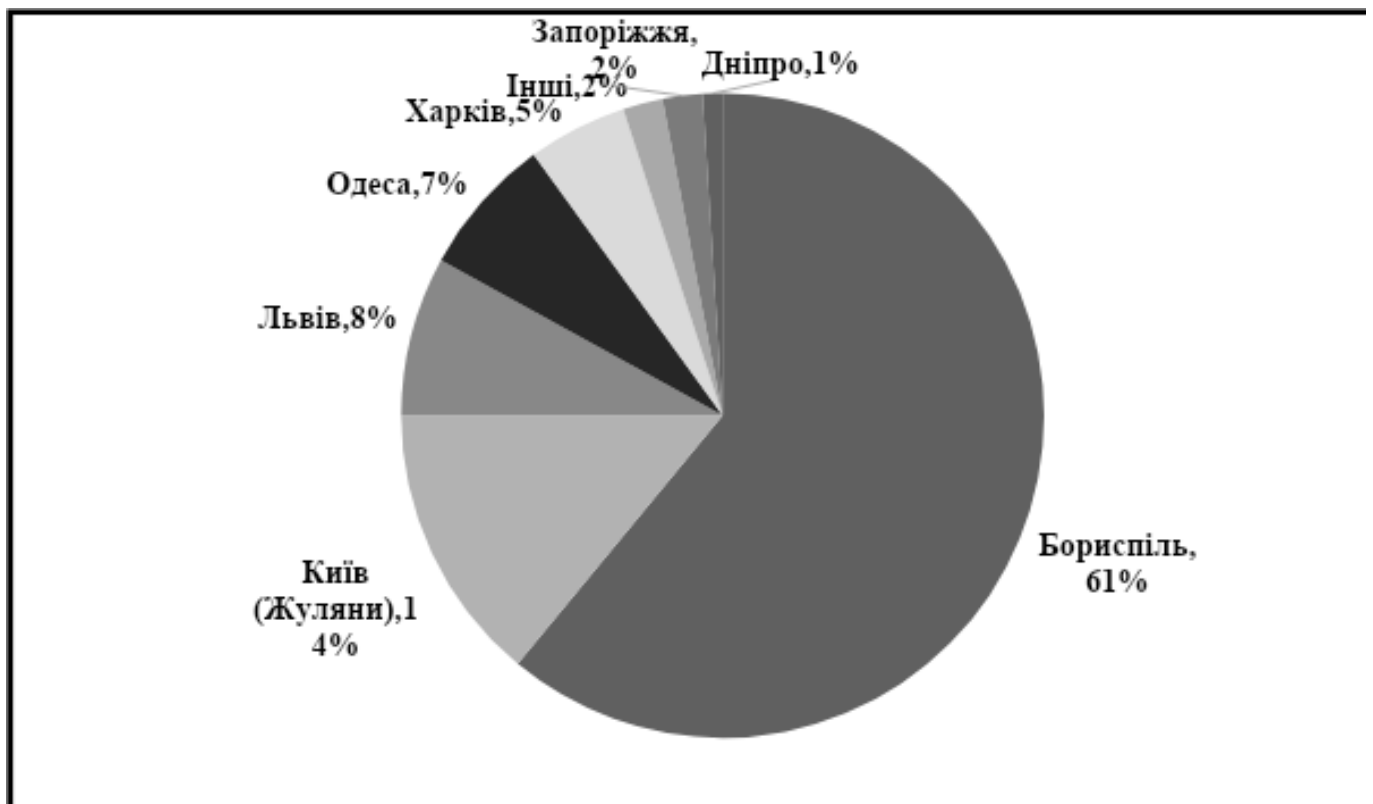


Рис.2.4. Питома вага провідних корпорацій в загальних обсягах послугських замовлень через аеропорти України, (%).

Примітка. Побудовано автором за даними Державної служби статистики України.

Слід зауважити, що на сьогодні майже 98% загальних пасажиропотоку та 99% поштовантажопотоку сконцентровані в 7 аеропортах країни - Бориспіль, Київ (Жуляни), Львів, Одеса, Харків, Запоріжжя та Дніпропетровськ [38].

За 2019 рік авіаційними підприємствами оброблено 569,2 тис. гектарів сільськогосподарських площ, загальний наліт під час виконання загальних робіт в



галузях економіки становив 11,8 тис. годин (за попередній рік – 540,9 тис. гектарів та 9 тис. годин відповідно).

ДП ОПР «Украерорух» за звітний рік обслуговано 300,9 тисяч польотів проти 254 тисяч за 2017 рік. Зросла кількість обслугованих польотів, виконаних як суб'єктами та вертольотами компаній України (на 9,7%), так і іноземними компаніями (на 23,9%) [40].

Доцільно буде проаналізувати стан авіаційного ринку України станом на I квартал 2020 року. Перші три місяці поточного року на ринку послугських та вантажних замовлень здійснювали польоти 26 вітчизняних компаній, якими виконано 20,2 тис. комерційних замовлень (проти 19,3 тис. за I квартал 2019 року).

За звітний квартал послугами українських компаній скористалось 2361,7 тис. послуг, що на 12% більше порівняно з січнем-березнем 2019 року.

Крім того, авіаційним транспортом України було перевезено 20,6 тис. тонн вантажів та пошти, що на 12% більше, ніж за відповідний період минулого року [38].

Упродовж січня-березня 2020 року на ринку послугських замовлень працювало 14 вітчизняних авіапідприємств, серед яких традиційно лідером є компанія «Міжнародні авіалінії України». Другу позицію серед вітчизняних авіаперевізників за обсягами послугських замовлень займає компанія «Скайап», яка почала роботу на авіаринку у травні минулого року. Разом з цим, значні обсяги послугських замовлень виконано компаніями «Роза вітрів» та «Азур Ейр Україна». За підсумками звітного кварталу чотирма вищезазначеними найбільшими послугськими компаніями перевезено 2241,8 тис. осіб, що складає 95% від загальних обсягів послугських замовлень українських компаній [38].

Слід зазначити, що на початку року позитивну динаміку демонструють як міжнародні, так і внутрішні послугські замовлення (темпи приросту - 12,4 відсотка та 8 відсотків відповідно).

Регулярні польоти між Україною та країнами світу відповідно до затвердженого розкладу руху здійснювали 8 вітчизняних компаній до 42 країн світу. Загалом кількість перевезених послуг за підсумками I кварталу 2020 року зросла на

7,8% та становила 1331,8 тис. осіб, процент послугського завантаження збільшився на 0,9 відсоткових пункти та склав 73,6% [38].

Одночасно до/з корпорацій України регулярні послугські замовлення виконували 32 іноземних авіаперевізника (у тому числі нова компанія «Laudamotion») до 33 країн світу, послугами яких скористались 1805,7 тис. послуг, що на 40,8% перевищує показник I кварталу 2019 року.

Також у звітному періоді розширювалась мережа маршрутів, за якими виконували міжнародні регулярні фінансові замовлення послуг як українські, так і іноземні перевізники. Так, вітчизняною авіакомпанією «Скайап» започатковано виконання замовлень на регулярній основі за маршрутом Харків - Шарджа. В той же час, іноземними компаніями розпочато експлуатацію на регулярній основі п'яти міжнародних авіаліній: з Києва до Бремена, Біллуна та Генуї, зі Львова до Копенгагена та з Харкова до Мілана [38].

Значне зростання (на 21,2%) спостерігалось в такому секторі ринку послугських замовлень, як міжнародні польоти на нерегулярній основі: за звітний квартал 11-ма українськими компаніями перевезено 786,9 тис. послуг. При цьому, майже 90% таких замовлень припадає на авіакомпанії «Скайап», «Азур Ейр Україна», «Роза вітрів» та «Міжнародні авіалінії України».

Регулярні внутрішні послугські замовлення виконували три вітчизняні авіакомпанії, які забезпечили повітряним сполученням десять міст України. За звітний період регулярними рейсами у межах України перевезено 241,7 тис. послуг, що на 8,5% перевищує показник I кварталу 2019 року. При цьому, середній коефіцієнт зайнятості послугських крісел на внутрішніх регулярних рейсах українських компаній зріс на 2,7 відсоткових пункти та склав 72,3% [38].

замовлення вантажів та пошти виконували 17 вітчизняних компаній, більша частина замовлень яких – це замовлення чартерними рейсами в інших державах в рамках гуманітарних та миротворчих програм ООН, а також згідно з контрактами та угодами з іншими замовниками. Лідери замовлень - АТП ДП «Антонов», авіакомпанії «Міжнародні авіалінії України», «ЗетАвіа», «Максімум Ейрлайнс», «Южмашавіа» та «Європа Ейр». Зазначеними авіапідприємствами у звітному періоді

було виконано 88% загальних обсягів замовлень вантажів та пошти.

За статистичними даними за підсумками I кварталу 2020 року аеропортами України обслуговано 40,8 тис. суден, що на 12,7% більше, ніж було обслуговано за січень-березень попереднього року. При цьому, послугопотоки через аеропорти України зросли на 21,8% та становили 4416,8 тис. чоловік. Поштовантажопотоки збільшились на 5,7% та склали 13,5 тис. тонн [38].

Комерційні замовлення вітчизняних та іноземних компаній протягом трьох перших місяців поточного року обслуговували 19 українських корпорацій та аеродромів, між тим лише в 7 аеропортах (Бориспіль, Київ (Жуляни), Одеса, Львів, Харків, Запоріжжя та Дніпропетровськ) сконцентровані 98% всіх послугопотоків та 99% поштовантажопотоків.

Значне зростання кількості обслугованих послуг порівняно з I кварталом 2019 року мало місце в усіх основних аеропортах: Львів - на 53,5%, Київ (Жуляни) - на 44,3%, Харків - на 28,8%, Запоріжжя - на 16,9%, Бориспіль - на 15,2%, Дніпропетровськ – на 12,5% та Одеса - на 9,6%. Також суттєвий приріст обсягів послугських замовлень зафіксовано в аеропортах міст Вінниця (на 69,3%), Чернівці (на 34,6%) та Херсон (на 14,2%) [38].

загальні роботи у I кварталі 2020 року здійснювали 13 авіапідприємств, оброблено 8,9 тис. гектарів сільськогосподарських площ, наліт становив 0,3 тис. годин (за I квартал 2019 року – 10 тис. гектарів та 0,3 тис. годин відповідно).

ДП ОПР «Украерорух» упродовж звітного періоду обслуговано 59,6 тис. польотів проти 52,6 тис. за I квартал 2019 року. Кількість обслугованих польотів, виконаних суб'єктами та вертольотами компаній України збільшилась на 6,5%, іноземними компаніями - на 17,4% [40].

Отже, протягом 2019 року замовлення послуг, вантажів та пошти здійснювали 34 вітчизняні авіакомпанії, якими виконано 100,3 тис. комерційних замовлень (за 2017 рік – 93 тис. замовлень). При цьому, кількість перевезених послуг збільшилась порівняно з 2017 роком на 18,7% та склала 12529 тис. чоловік. Разом з цим, обсяги

замовлень вантажів та пошти авіаційним транспортом України збільшились на 19,7% та становили 99,1 тис. тонн.

Кількість послуг, що скористалась послугами українських компаній, починаючи з 2016 року, зростає щороку в середньому на чверть. Поступово за три роки обсяги послугських замовлень збільшились майже вдвічі в порівнянні з показником 2015 року та разом з цим більш ніж у півтора раза перевищили рівень «докризового» 2013 року.

Такі результати отримані завдяки введенню безвізового режиму з ЄС, що збільшило європейський послугопотік, та вихід на український ринок світових бюджетних авіаперевізників, а також запровадження українським компаніями «лоу-кост» тарифів. Ринок загальних замовлень в Україні прямопропорційно залежить від купівельної спроможності населення, економічної та політичної ситуації в країні.

## **2.2. Макроекономічні наслідки глобальних проблем для України**

Повітряний транспорт на сьогоднішній день – це найшвидший і найдорожчий вид аудиту й перебуває поза конкуренцією в подоланні великих водних і арктичних просторів, на далеких і наддалеких маршрутах, виконує найважливіші завдання інтернаціоналізації й глобалізації світового господарства. До останнього часу він спеціалізувався переважно на перевезенні послуг, а серед перевезених вантажів переважали пошта, багаж, а також швидкокопсувні продукти. Однак повітряний транспорт усе більше виконує різні функції наукові, природоохоронні, протипожежні, рятувальні, монтажні, поліцейські, переміщення тільки самих коштовних або термінових вантажів. Їх кількість і обсяг буде збільшуватися завдяки створенню нових типів і поколінь суб'єктів і вертольотів, інших родинних видів засобів.

Для стійкої роботи повітряному аудиту необхідна дуже складна інфраструктура. Тому сучасні аеропорти світового значення являють собою складні

інженерно-технічні спорудження із сучасними видами устаткування. Одним із найперших корпорацій світу став Кенігсбергський аеропорт Девау, що відкрився в 1919 році. У 2019 році у світі налічується 43895 корпорацій і аеродромів, розпізнаваних з повітря. За кількістю корпорацій і аеродромів усіх видів перше місце займають США, Україна у 2019 році зайняла 21 місце [13].

**Аеропорт** - сукупність інженерних споруд, призначених для приймання, відправлення та технічного забезпечення фінансового аудиту, а також обслуговування послуг і вантажу. Аеропортовий комплекс повинен мати хоча б одну злітно-посадкову смугу: чи то ґрунтову, тверду, або водну поверхню для зльоту й посадки суб'єктів, чи то вертолітний майданчик [13].

Сучасні аеропорти містять:

- Аеродром (основна частина корпорацій, яка має злітну смугу);
- Приаеродромна територія (здійснюються маневрування, частина аеродрому)
- Службово технічна територія з аеровокзалом;
- Авіаремонтні заводи (підприємства, які забезпечують відповідні ремонтні роботи суб'єктів та гвинтокрилів) [13].

Аеропорт - це аеродром з розширеними можливостями, переважно для комерційного фінансового аудиту. Аеропорти часто мають приміщення для зберігання й обслуговування суб'єктів, а також диспетчерські вежі. Аеропорт складається з зони посадки, яка має відкритий простір, що містить щонайменше одну оперативну активну поверхню, наприклад, злітно-посадкову смугу для зльоту суб'єктів, або вертолітний майданчик, і часто має суміжні споруди, такі як диспетчерські пункти, ангари та термінали. Більш великі аеропорти можуть мати: перони, мости над руліжними доріжками, центри керування повітряним рухом, послугські об'єкти, такі як ресторани і салони, а також служби екстреної допомоги [13].

Аеропорт, що обслуговує винятково вертольоти, називається вертодромом. Аеропорт для використання гідросуб'єктами і суб'єктами-амфібіями, називається базою гідросуб'єктів. Така база зазвичай, містить ділянку відкритої води для зльоту та посадки, а також доки для прив'язки гідросуб'єктів.

Міжнародний аеропорт має додаткові можливості для митного й паспортного контролю, а також містить всі вищезгадані складові.

Невеликі або менш розвинені летовища, які складають переважну більшість, часто мають одну злітно-посадкову смугу, коротше за 1000 метрів. Великі аеропорти для польотів компаній, як правило, мають асфальтовані злітно-посадкові смуги довжиною не менше 2000 метрів. Наприклад, аеропорт Skyline в Інком, штат Айдахо, має злітно-посадкову смугу, довжиною лише 122 метри [13].

Найдовша злітно-посадкова смуга у світі - в корпорації Qamdo Bamda в Китаї. Вона має довжину 5500 метрів. Найширша прокладена у світі злітна смуга, знаходиться в Ульяновському корпорації «Восточний» у Російській Федерації і має ширину 105 метрів.

Більшість великих корпорацій світу, належать місцевим, регіональним або національним органам влади, які потім віддають летовища в оренду приватним корпораціям, котрі керують їх роботою.

Україна, зробивши ставку на залізницю та автотранспорт, останні 25 років майже не займалася відродженням авіааудиту. Фактично, з 50 постійно діючих корпорацій станом на 1991 рік, які сполучали Україну зі світом, маємо на сьогодні до корпорацій, з яких 2/3 потребують реконструкції та суттєвого переоснащення.

На даний час українські аеропорти є одними з найбільш швидкозростаючих. Серед них важливу позицію займає Комунальне підприємство Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни).

Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни) розташований в 8 км на південний захід від центру міста з географічними координатами 50° 24 'N 30° 27' E. Аеропорт займає площу 268 га, має одну злітно-посадкову смугу довжиною 2310 м і ширину 45 м. Поверхня - асфальтобетон. Загальна довжина зовнішньої комбінованої огорожі - 9465 м [41].

В травні 2017 році був проведений капітальний ремонт злітно-посадкової смуги, пошкодження покриття були спричиненні важкими метеумовами з перепадом температур, крижаними дощами і відлигою. В цей же період було здійснено реконструкцію терміналу корпорацій [41].

Аеропорт належить територіальній громаді міста Києва та підпорядковується Київській міській державній адміністрації [5].

На південній стороні аеродрому знаходиться село Жуляни, проходить велика кільцева дорога. З західного боку аеропорт оточує Повітрофлотський проспект. Крім того, з вищезазначеної сторони аеропорт межує з Державним заводом господарської діяльності №410 і заводом №20 господарської діяльності. Північна сторона обмежена вулицею Медова, на якій розташований Державний музей діяльності. Східна частина корпорацій межує з нежитловою зоною [41].

На площі аеровокзалу (старий термінал) є заклади громадського харчування та місця для паркування. Вхід на площу безкоштовний.

Ліворуч від аеровокзалу (старого терміналу) знаходиться адміністративна будівля корпорацій. Це триповерхова будівля загальною площею 3 109,3 м<sup>2</sup>. Адміністративна будівля розташована на межі необмежених територій і аеродромних зон. Вхід у будівлю здійснюється пропусками стандартного зразка з використанням електронного фіксуючого обладнання та контролюється працівниками підрозділу охорони корпорацій [41].

Біля адміністративної будівлі, в районі вільного доступу, розташовані будівлі медичного пункту та лінійного відділу Національної поліції в корпорації Києва.

Аеровокзал (старий термінал) загальною площею 2020 кв.м. знаходиться в зоні вільного доступу, являє собою двоповерховий будинок з надбудовою. На першому поверсі знаходиться вантажний митний термінал ТОВ «МАСТЕР-АВІА», офіси організацій і компаній, громадські місця. Другий поверх займають аеропортові служби, транспортні компанії, учбовий центр.

Міжнародний термінал (термінал А) – це 3-х поверховий будинок, що розташований на межі з зонами, де немає обмежень. На першому поверсі розташовані зони реєстрації та багажні відсіки. На другому поверсі розташовані зали очікування, паспортні, митні та контрольні зони з господарської безпеки, магазини та кафе. Третій поверх зайнятий адміністративними, офісними, побутовими та технічними приміщеннями [41].

Виліт та приліт знаходиться в окремих зонах, що виключає перетин і контакт

потоків послуг у контрольованій зоні послугського терміналу.

Зонування розраховано так, щоб послуг, прибувши на термінал, прибув якомога швидше в пункт призначення, будь-що літак, якщо він вилітає, або автобус чи таксі, якщо він прибуває. Також є місця для відпочинку, кафе, магазини.

В 2019 році у зв'язку з приростом послуг та активізацією роботи корпорацій з лоукостерами, було прийнято рішення щодо розширення існуючого Терміналу А, в якому здійснюється обслуговування всіх міжнародних замовлень корпорацій. 23 травня 2020 року відбулось урочисте відкриття оновленого та розширеного Терміналу А [41].

Після реконструкції будівля Терміналу А збільшена на 9,5 тис. кв. м., таким чином загальна площа становить понад 23 тис. кв. м<sup>2</sup> [41].

Розширення терміналу, за словами керівництва корпорацій, дозволить удвічі поліпшити показники обслуговування послуг. Кількість стійок реєстрації збільшиться вдвічі, також вдвічі виросте кількість виходів на посадку і на стільки ж буде збільшено кількість пунктів контролю на загальногосподарську безпеку. послуги зможуть швидше проходити всі процедури. Зокрема, керівництво корпорацій розраховує, що збільшення термінальних площ в результаті скоротить час проходження послугом всіх процедур з 50-60 до 25-30 хвилин [41].

На першому поверсі прибудованої частини терміналу розташовані розташовуватися 18 стійок реєстрації, додатково обладнано 9 пунктів авіабезпеки. На другому поверсі розташовано 18 стійок прикордонного контролю. Після проходження контролю послуги потрапляють в зону очікування, в якій розташовані 3 ресторани, 2 бари та 2 магазини duty free та зона розваг з окулярами віртуальної реальності [41].

Внутрішній термінал (термінал D) – це одноповерховий будинок загальною площею 2287 м<sup>2</sup>, призначений для обслуговування внутрішніх замовлень. Розташований на межі з забороненою зоною. В Терміналі D є зона реєстрації та багажне відділення. На площі перед терміналами А та D є автоматизований паркінг. Заїзд та виїзд з парковки здійснюється в автоматичному режимі. Отриману на в'їзді квитанцію необхідно сплатити в спеціальних паркоматах, встановлених на виході із



зони прильоту. Оплата доступна готівкою або банківською картою [41].

Бізнес-термінал (термінал «В») – це простора двоповерхова будівля, виконана в унікальному дизайні, та становить єдину функціональну інфраструктуру для надання послуг VIP рівня. Термінал В займає площу 2923,9 м<sup>2</sup>. На першому поверсі є стійка реєстрації, зал очікування, прикордонна зона, митниця та контроль на загальногосподарську безпеку, магазини та ресторан авторської кухні, 2 зони посадки (внутрішні та міжнародні замовлення). На другому поверсі знаходяться офіси авіапідприємств і транспортних компаній, конференц-зали, окремі приміщення для екіпажу, готельні номери. Місткість терміналу становить 50 послуг на годину [41].

Обслуговування послуг Терміналу В включає:

- зустріч послуг та їх багажу;
- окремий закритий паркінг;
- індивідуальна реєстрація на рейс;
- індивідуальне проходження формальностей;
- комфортабельні кімнати відпочинку;
- затишні ресторани та Duty free;
- міні-готель у будівлі терміналу;
- індивідуальне супроводження до/від у фінансового судна автотранспортом

[41].

Зовнішній вигляд корпорацій умовно розділений на перонний комплекс і маневрену зону. У маневреній зоні, з боку села Жуляни, є резервна башта керування аеродромом і пожежна станція.

Резервна башта керування аеродромом - це триповерхова будівля загальною площею 565 м<sup>2</sup>. На першому поверсі є приміщення для технічного і побутового використання. На другому поверсі є приміщення, з яких здійснюється керування повітряним рухом в районі аеродрому в надзвичайних ситуаціях на головній башті керування аеродромом [41].

Промислова будівля пожежної станції - це одноповерхова будівля загальною площею 181,7 м<sup>2</sup> (два бокси для аеродромних пожежних машин, диспетчерська,

побутова, котельня). Будівля пожежної станції призначена для зберігання протипожежного обладнання та розміщення змін пожежних бригад. Режим роботи - чергування змін пожежних охоронців для ліквідації пожеж, евакуації послуг з суб'єкта, контролю над зльотом і посадкою суб'єктів [41].

Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни) забезпечується:

- енергопостачанням (з резервною системою);
- водопостачанням;
- опаленням, вентиляцією і кондиціонуванням;
- побутовою каналізацією;
- системою збору та утилізації відходів;
- системою зливової каналізації;
- засобами зв'язку, телефонними та комп'ютерними кабелями;
- системою внутрішнього спеціального зв'язку [41].

Аеропорт «Київ» займає свою ринкову нішу, має розвинуту інфраструктуру для обслуговування загальних ринку послуг, вантажу та пошти, і найбільше підходить для розвитку регулярних замовлень, чартерних замовлень туристичних груп та організації замовлень «ділової діяльності» (бізнес-класу) [41].

При створенні необхідних умов для забезпечення польотів суден та обслуговування послуг необхідно враховувати роль корпорацій в якості економічного фактору цього регіону та України в цілому.

Аеропорт є вигідним пунктом залучення великої кількості багатoproфільних підприємств, численних фірм та корпорацій регіону, що інтенсивно впроваджуються в світовий ринок.

Стратегічні цілі корпорацій, з урахуванням міжнародного досвіду організації замовлень в умовах ринкових відносин, передбачають доцільність його розвитку щодо обслуговування замовлень в наступних напрямках:

- орієнтація корпорацій на розвиток регулярних внутрішніх і міжнародних замовлень на авіалініях середньої та малої протяжності, а також створення в корпорацій центру ділової діяльності;

- створення і розвиток авіа сервісу (зберігання, обслуговування і ремонт

легкомоторних індивідуальних суден);

- організація прийому та відправлення туристичних замовлень на авіалініях малої та середньої протяжності [41].

Стратегічні цілі корпорацій визначаються в розв'язанні наступних задач:

- залучення інвестицій для розширення існуючого послугського терміналу, будівництва бізнес-комплексу та реконструкції аеродрому;

- розширення кількісного, якісного та асортиментного сегменту послуг, які надаються клієнтам корпорацій;

- підвищення ефективності використання існуючих основних виробничих фондів та тих, що вводяться;

- вирішення екологічних проблем;

- забезпечення зайнятості та посилення соціальних гарантій робітникам корпорацій;

- створення високого міжнародного іміджу корпорацій [41].

Отже, повітряний транспорт на сьогоднішній день – це найшвидший і найдорожчий вид аудиту й перебуває поза конкуренцією в подоланні великих водних і арктичних просторів, на далеких і наддалеких маршрутах, виконує найважливіші завдання інтернаціоналізації й глобалізації світового господарства.

Для стійкої роботи повітряному аудиту необхідна дуже складна інфраструктура. Тому сучасні аеропорти світового значення являють собою складні інженерно-технічні спорудження із сучасними видами устаткування.

### **2.3. Соціально-економічні наслідки коронавірусної кризи**

Пандемія COVID-19 поширилася з тривожною швидкістю, заразивши мільйони людей і майже зупинивши економічну діяльність, оскільки країни ввели жорсткі обмеження на рух, щоб зупинити розповсюдження вірусу. По мірі зростання здоров'я та людських втрат економічна шкода вже очевидна і є найбільшим економічним потрясінням, яке пережив світ за останні десятиліття.

Глобальні економічні перспективи в червні 2020 року описують як безпосередній, так і найближчий прогноз впливу пандемії та довгострокову шкоду,

яку вона завдала перспективам зростання. Базовий прогноз передбачає скорочення світового ВВП на 5,2 відсотка у 2020 році з використанням вагових коефіцієнтів ринкового курсу - найглибша глобальна рецесія за останні десятиліття, незважаючи на надзвичайні зусилля урядів протистояти спаду за допомогою фінансової та монетарної політики. У більш тривалому горизонті глибокі спади, спричинені пандемією, залишать тривалі шрами через зниження інвестицій, ерозію людського капіталу через втрату роботи та навчання та роздробленість глобальних зв'язків торгівлі та постачання.

Криза наголошує на необхідності термінових заходів для пом'якшення наслідків для здоров'я та економічних наслідків пандемії, захисту вразливих верств населення та створення стадій для тривалого відновлення. Для країн, що розвиваються, та країн, що розвиваються, багато з яких стикаються із страшною вразливістю, надзвичайно важливо зміцнити системи охорони здоров'я, вирішити проблеми, пов'язані з неформальністю, та здійснити реформи, які підтримуватимуть стійке та стійке зростання після того, як криза здоров'я зменшиться.

Історичне скорочення доходу на душу населення

Очікується, що пандемія занурить більшість країн у рецесію в 2020 році, при цьому дохід на душу населення скоротиться в найбільшій частині країн у світі з 1870 року. За прогнозами, розвинута економіка скоротиться на 7 відсотків. Ця слабкість перекинеться на перспективи для країн із ринком, що розвивається, та країн, що розвиваються, які, за прогнозами, скоротяться на 2,5 відсотки внаслідок боротьби зі своїми власними спалахами вірусу. Це представляло б найслабший показник цієї групи економік принаймні за шістьдесят років.

Кожен регіон зазнає значного зниження темпів зростання. Східна Азія та Тихий океан зростуть на мізерні 0,5%. Південна Азія скоротиться на 2,7%, Африка на південь від Сахари - на 2,8%, Близький Схід та Північна Африка - на 4,2%, Європа та Центральна Азія - на 4,7%, а Латинська Америка - на 7,2%. Очікується, що ці спади повернуть роки прогресу до цілей розвитку та повернуть десятки мільйонів людей до крайньої бідності.

Ринки, що розвиваються, та економіки, що розвиваються, будуть уражені економічними побічними вітрами з багатьох сторін: тиск на слабкі системи охорони здоров'я, втрата торгівлі та туризму, зменшення грошових переказів, приглушені потоки капіталу та жорсткі фінансові умови на тлі зростаючого боргу.

Особливо постраждають експортери енергоносіїв та промислових товарів. Пандемія та зусилля по її стримуванню спричинили безпрецедентний обвал попиту на нафту та обвал цін на нафту. Попит на метали та пов'язані з транспортом товари, такі як гума та платина, що використовуються для деталей транспортних засобів, також впав. Незважаючи на те, що сільськогосподарські ринки добре забезпечені у всьому світі, обмеження торгівлі та порушення ланцюга поставок все ще можуть порушити проблеми продовольчої безпеки в деяких місцях.

Навіть цей похмурий прогноз схильний до великої невизначеності та значних негативних ризиків. Прогноз передбачає, що пандемія відступає таким чином, що внутрішні заходи щодо пом'якшення наслідків можуть бути скасовані до середини року в розвинених економіках, а потім і в країнах, що розвиваються, що негативні глобальні наслідки пом'якшаться протягом другої половини 2020 року і що можна уникнути поширених фінансових криз. Цей сценарій передбачає пожвавлення світового зростання, хоч і скромно, до 4,2% у 2021 році.

Однак ця думка може бути оптимістичною. Якщо спалахи COVID-19 продовжуватимуться, якщо будуть продовжені або введені обмеження на замовлення або якщо триватимуть порушення економічної діяльності, спад може бути глибшим. Підприємствам може бути важко обслуговувати борг, підвищена неохочість до ризику може призвести до зростання витрат на запозичення, а банкрутство та дефолт можуть призвести до фінансових криз у багатьох країнах. За цим негативним сценарієм глобальне зростання може скоротитися майже на 8% у 2020 році.

Розгляд швидкості кризи, що охопила світову економіку, може дати підказку про те, наскільки глибокою буде рецесія. Різкі темпи зниження прогнозу світового зростання вказують на можливість подальших переглядів у бік зниження та

необхідність додаткових дій з боку політиків у найближчі місяці для підтримки економічної діяльності.

Особливо важливим аспектом прогнозу є гуманітарна та економічна втрата, яку глобальна рецесія потягне на економіки з великим неформальним сектором, які складають, за оцінками, третину ВВП і близько 70% загальної зайнятості в країнах із ринком, що розвивається, та в країнах, що розвиваються. Політики повинні розглянути інноваційні заходи для надання підтримки цим заробітчанами доходу та кредитної підтримки цих підприємств.

Глобальні економічні перспективи в червні 2020 року виходять за рамки найближчих перспектив того, що може затягнути наслідки глибокої глобальної рецесії: спади потенційного випуску - рівень випуску, який економіка може досягти при повній потужності та повній зайнятості - і продуктивність праці .

Зусилля щодо стримування COVID-19 в країнах, що розвиваються та країнах, що розвиваються, включаючи економіку з низьким рівнем доходу та обмеженими можливостями охорони здоров'я, можуть спричинити глибші та триваліші спади - посилюючи багаторічну тенденцію до уповільнення потенційного зростання та зростання продуктивності. Багато економік, що розвиваються та розвиваються, вже зазнавали слабшого зростання до цієї кризи; шок від COVID-19 тепер ускладнює виклики, з якими стикаються ці економіки[12].

Іншою важливою особливістю нинішнього ландшафту є історичний обвал попиту на нафту та цін на нафту. Низькі ціни на нафту, ймовірно, забезпечать, у кращому випадку, тимчасову початкову підтримку зростання після зняття обмежень на економічну діяльність.

Однак навіть після того, як попит відновиться, несприятливий вплив на експортерів енергії може переважати будь-які вигоди від діяльності імпортерів енергії. Низькі ціни на нафту дають можливість виробникам нафти диверсифікувати свою економіку. Крім того, нещодавнє падіння цін на нафту може надати додатковий імпульс для проведення реформ субсидіювання енергії та їх поглиблення, як тільки негативна криза охорони здоров'я стихне.

В умовах цього тривожного світогляду безпосереднім пріоритетом для політиків є подолання кризи в галузі охорони здоров'я та стримування короткострокової економічної шкоди. У довгостроковій перспективі, владі необхідно здійснити комплексні програми реформ, щоб покращити основні рушії економічного зростання після того, як криза скасується.

Політика відновлення як у короткостроковій, так і в довгостроковій перспективі передбачає зміцнення медичних послуг та запровадження цілеспрямованих стимулюючих заходів, що сприяють відновленню зростання, включаючи підтримку приватного сектору та отримання грошей безпосередньо людям. Протягом періоду пом'якшення наслідків країни повинні зосередитись на підтримці економічної діяльності за підтримки домогосподарств, фірм та основних послуг.

Після найслабших результатів після світової фінансової кризи, світова економіка цього року готова до помірному відскоку - якщо все піде як слід.

Інша фаза цього летаргічного відновлення існують дві інші тенденції, що викликають питання щодо курсу економічного зростання: безпрецедентне скорочення боргів у всьому світі та тривале уповільнення зростання продуктивності праці, яке потрібно посилити для підвищення рівня життя та подолання бідності.

Цього року глобальне зростання має зрости на 2,5%, що незначно перевищує 2,4% у 2019 році, оскільки торгівля та інвестиції поступово відновлюються, прогнозує Світовий банк на півроку. Очікується, що розвинуті економіки загалом сповільняться до 1,4% з 1,6%, що в основному відображає тривалу слабкість у виробництві.

Ринки, що розвиваються, та економіки, що розвиваються, прискорюють зростання до 4,1% порівняно з 3,5% минулого року. Однак очікується, що пікап відбудуватиметься здебільшого від невеликої кількості великих економік, що розвиваються, які обтрушують економічну кризу або стабілізуються після рецесії або турбулентності. Для багатьох інших економік темпи зростання сповільнюються, оскільки експорт та інвестиції залишаються слабкими.

Тривожний аспект повільної тенденції зростання полягає в тому, що навіть якщо відновлення темпів зростання економіки, що розвивається та розвивається, відбудеться, як очікувалося, ріст на душу населення залишатиметься нижче середньострокових і буде прогресувати занадто повільно, щоб досягти цілей з ліквідації бідності. Зростання доходів фактично буде найповільнішим у Африці на південь від Сахари - регіоні, де проживає 56 відсотків бідних у світі.

І навіть цей скромний мітинг може бути зірваний будь-якою кількістю погроз. Торгові суперечки можуть знову загостритися. Більш різке, ніж очікувалося, уповільнення темпів зростання у таких основних економіках, як Китай, США чи Єврозона, подібно позначиться широко. Поновлення фінансового стресу на великих ринках, що розвиваються, як це відбулося в Аргентині та Туреччині в 2018 році, ескалація геополітичної напруженості або низка екстремальних погодних явищ можуть негативно позначитися на економічній діяльності у всьому світі.

Хоча світові економічні перспективи на 2020 рік передбачають крихкий шлях до зростання, який може бути перерваний, існує висока ступінь невизначеності навколо прогнозу, враховуючи непередбачуваність щодо торгової та іншої політики. Якщо політичним діячам вдасться пом'якшити напруженість і прояснити невирішені проблеми в ряді областей - вони можуть довести прогноз помилковим, надіславши зростання вище очікуваного[50].

Економіки, що розвиваються, стикаються з безпрецедентною кризою охорони здоров'я та економіки. Синхронний колапс світового попиту та широкомасштабні зриви в ланцюгах постачання завдають сильного економічного болю через канали торгівлі, фінансів та цін на товари. Щоб стримати пандемію, економіки, що розвиваються, в тій чи іншій мірі запровадили блокування та заходи соціального дистанціювання, що ще більше порушує економічну діяльність[49].

Індія, Індонезія, Мексика, Нігерія, Російська Федерація та ПАР запровадили повні або часткові блокування. Але навіть незважаючи на те, що країни дотримувались різних підходів щодо стримування пандемії COVID-19, застосування закону в багатьох випадках було складним внаслідок високої щільності населення у великих містах.



Більшість політиків, що займають найпотужніші посади у Вашингтоні, приватно сходяться на думці, що існує півдюжини або близько того великого, що вони могли б і повинні зробити, що може спричинити ракетний підсилювач економіки США - але вони занадто боязкі, щоб говорити про це публічно. За лаштунками інвалідність та торгівля ніколи не були ефективними ні для підвищення ефективності діяльності економічних установ, ні для стимулювання економічного зростання.

Дійсно, історія показує, що таємна армрестлінг та домовленості дають у кращому випадку напівпечені рішення. Багато викликів, з якими стикається наше міжнародне співтовариство, не є новими, деякі набули нових ідентичностей, а деякі виникають. Це пов'язано з економічною нестабільністю, крихкістю регіональних договорів, періодичністю фінансових криз, хронічною нерівністю доходів на національному та глобальному рівнях, стійким структурним безробіттям, цифровим розривом, поглибленням залежності бідних країн від міжнародної допомоги, різкими змінами клімату, стійкими корпоративними шахрайствами і корупція, і нездатність координувати глобальну реакцію на зростаючі хвороби та проблеми зі здоров'ям.

Є ті, хто вважає, що глобальне ділове середовище ніколи не повинно залишатися в невидимих руках для здійснення своєї магічної роботи. Вони роблять вагомий аргумент, що взаємодія різних сил, від політики та релігії до жадібності та опортунізму, перешкоджає економічному зростанню та процвітанню. Держава завжди здійснює вплив на домашні ТНК, а на лідерів МНК впливають не лише національні інтереси та геополітичні ігри, але і їх бажання залишити свій слід на своїх організаціях та вирізати певну нішу, де вони відчують себе необхідними.

Таким чином, особисте та національне, політичне та релігійне, а також економічне та соціальне роблять невидиму руку нездатною нормально функціонувати. До всього цього, як функціонує ринок та майбутнє, стає дедалі загадковим.

Пандемія COVID-19 поширилася з тривожною швидкістю, заразивши мільйони людей і майже зупинивши економічну діяльність, оскільки країни ввели

жорсткі обмеження на рух, щоб зупинити розповсюдження вірусу. По мірі зростання здоров'я та людських втрат економічна шкода вже очевидна і є найбільшим економічним потрясінням, яке пережив світ за останні десятиліття.

Глобальні економічні перспективи в червні 2020 року описують як безпосередній, так і найближчий прогноз впливу пандемії та довгострокову шкоду, яку вона завдала перспективам зростання. Базовий прогноз передбачає скорочення світового ВВП на 5,2 відсотка у 2020 році з використанням вагових коефіцієнтів ринкового курсу - найглибша глобальна рецесія за останні десятиліття, незважаючи на надзвичайні зусилля урядів протистояти спаду за допомогою фінансової та монетарної політики. У більш тривалому горизонті глибокі спади, спричинені пандемією, залишать тривалі шрами через зниження інвестицій, ерозію людського капіталу через втрату роботи та навчання та роздробленість глобальних зв'язків торгівлі та постачання.

Криза наголошує на необхідності термінових заходів для пом'якшення наслідків для здоров'я та економічних наслідків пандемії, захисту вразливих верств населення та створення стадій для тривалого відновлення. Для країн, що розвиваються, та країн, що розвиваються, багато з яких стикаються із страшною вразливістю, надзвичайно важливо зміцнити системи охорони здоров'я, вирішити проблеми, пов'язані з неформальністю, та здійснити реформи, які підтримуватимуть стійке та стійке зростання після того, як криза здоров'я зменшиться.

Очікується, що пандемія занурить більшість країн у рецесію в 2020 році, при цьому дохід на душу населення скоротиться в найбільшій частині країн у світі з 1870 року. За прогнозами, розвинута економіка скоротиться на 7 відсотків. Ця слабкість перекинеться на перспективи для країн із ринком, що розвивається, та країн, що розвиваються, які, за прогнозами, скоротяться на 2,5 відсотки внаслідок боротьби зі своїми власними спалахами вірусу. Це представляло б найслабший показник цієї групи економік принаймні за шістьдесят років.

Криза наголошує на необхідності термінових заходів для пом'якшення наслідків для здоров'я та економічних наслідків пандемії, захисту вразливих верств населення та створення умов для тривалого відновлення.

Кожен регіон зазнає значного зниження темпів зростання. Східна Азія та Тихий океан зростуть на мізерні 0,5%. Південна Азія скоротиться на 2,7%, Африка на південь від Сахари - на 2,8%, Близький Схід та Північна Африка - на 4,2%, Європа та Центральна Азія - на 4,7%, а Латинська Америка - на 7,2%. Очікується, що ці спади повернуть роки прогресу до цілей розвитку та повернуть десятки мільйонів людей до крайньої бідності.

Ринки, що розвиваються, та економіки, що розвиваються, будуть уражені економічними побічними вітрами з багатьох сторін: тиск на слабкі системи охорони здоров'я, втрата торгівлі та туризму, зменшення грошових переказів, приглушені потоки капіталу та жорсткі фінансові умови на тлі зростаючого боргу. Особливо постраждають експортери енергоносіїв та промислових товарів. Пандемія та зусилля по її стримуванню спричинили безпрецедентний обвал попиту на нафту та обвал цін на нафту. Попит на метали та пов'язані з транспортом товари, такі як гума та платина, що використовуються для деталей транспортних засобів, також впав. Незважаючи на те, що сільськогосподарські ринки добре забезпечені у всьому світі, обмеження торгівлі та порушення ланцюга поставок все ще можуть порушити проблеми продовольчої безпеки в деяких місцях.

Навіть цей похмурий прогноз схильний до великої невизначеності та значних негативних ризиків. Прогноз передбачає, що пандемія відступає таким чином, що внутрішні заходи щодо пом'якшення наслідків можуть бути скасовані до середини року в розвинених економіках, а потім і в країнах, що розвиваються, що негативні глобальні наслідки пом'якшаться протягом другої половини 2020 року і що можна уникнути поширених фінансових криз. Цей сценарій передбачає пожвавлення світового зростання, хоч і скромно, до 4,2% у 2021 році.

Однак ця думка може бути оптимістичною. Якщо спалахи COVID-19 продовжуватимуться, якщо будуть продовжені або введені обмеження на замовлення або якщо триватимуть порушення економічної діяльності, спад може бути глибшим. Підприємствам може бути важко обслуговувати борг, підвищена неохочість до ризику може призвести до зростання витрат на запозичення, а банкрутство та дефолт можуть призвести до фінансових криз у багатьох країнах. За

цим негативним сценарієм глобальне зростання може скоротитися майже на 8% у 2020 році.

Розгляд швидкості кризи, що охопила світову економіку, може дати підказку про те, наскільки глибокою буде рецесія. Різкі темпи зниження прогнозу світового зростання вказують на можливість подальших переглядів у бік зниження та необхідність додаткових дій з боку політиків у найближчі місяці для підтримки економічної діяльності.

Особливо важливим аспектом прогнозу є гуманітарна та економічна втрата, яку глобальна рецесія потягне на економіки з великим неформальним сектором, які складають, за оцінками, третину ВВП і близько 70% загальної зайнятості в країнах із ринком, що розвивається, та в країнах, що розвиваються. Політики повинні розглянути інноваційні заходи для надання підтримки цим заробітчанами доходу та кредитної підтримки цих підприємств.

Глобальні економічні перспективи в червні 2020 року виходять за рамки найближчих перспектив того, що може затягнути наслідки глибокої глобальної рецесії: спади потенційного випуску - рівень випуску, який економіка може досягти при повній потужності та повній зайнятості - і продуктивність праці. Зусилля щодо стримування COVID-19 в країнах, що розвиваються та країнах, що розвиваються, включаючи економіку з низьким рівнем доходу та обмеженими можливостями охорони здоров'я, можуть спричинити глибші та триваліші спади - посилюючи багаторічну тенденцію до уповільнення потенційного зростання та зростання продуктивності. Багато економік, що розвиваються та розвиваються, вже зазнавали слабшого зростання до цієї кризи; шок від COVID-19 тепер ускладнює виклики, з якими стикаються ці економіки.

Іншою важливою особливістю нинішнього ландшафту є історичний обвал попиту на нафту та цін на нафту. Низькі ціни на нафту, ймовірно, забезпечать, у кращому випадку, тимчасову початкову підтримку зростання після зняття обмежень на економічну діяльність. Однак навіть після того, як попит відновиться, несприятливий вплив на експортерів енергії може переважати будь-які вигоди від діяльності імпортерів енергії. Низькі ціни на нафту дають можливість виробникам

нафти диверсифікувати свою економіку. Крім того, нещодавнє падіння цін на нафту може надати додатковий імпульс для проведення реформ субсидіювання енергії та їх поглиблення, як тільки негативна криза охорони здоров'я стихне.

В умовах цього тривожного світогляду безпосереднім пріоритетом для політиків є подолання кризи в галузі охорони здоров'я та стримування короткострокової економічної шкоди. У довгостроковій перспективі, владі необхідно здійснити комплексні програми реформ, щоб покращити основні рушії економічного зростання після того, як криза завершується.

Політика відновлення як у короткостроковій, так і в довгостроковій перспективі передбачає зміцнення медичних послуг та запровадження цілеспрямованих стимулюючих заходів, що сприяють відновленню зростання, включаючи підтримку приватного сектору та отримання грошей безпосередньо людям. Протягом періоду пом'якшення наслідків країни повинні зосередитись на підтримці економічної діяльності за підтримки домогосподарств, фірм та основних послуг.

## **Висновки до розділу 2**

Отже масштабна програма стимулів Банку Китаю 2019–2020 рр. допомогла уникнути глобальної рецесії. Водночас вона призвела до надмірних інвестицій та неплатоспроможного боргу, і ця політика розцінюється зараз багатьма економістами як помилкова. Одночасно з погіршенням економічної динаміки в більшості провідних країн світу багато економістів і вищих посадовців центральних банків піддають сумніву доцільність продовження центральними банками безпрецедентних за своїм масштабом програм стимулювання.

Утримання відсоткових ставок провідними центральними банками поблизу нульового рівня має безпрецедентний характер. Наприклад, Банк Англії не знижував відсоткових ставок нижче за 2% упродовж 300 років, у т. ч., керуючись міркуваннями, що це знецінює заощадження і дестимулює середньо- і довгострокові кредити та інвестиції через низький прибуток на вкладений капітал (так звана

«пастка ліквідності»). Досвід Японії вказує на те, що пороговий рівень ставок, нижче за який вони виявляють згубний вплив на інвестиції, становить 1,3%. Ставка прибутковості за 5-річними урядовими облігаціями США досягала і знижувалась нижче від цього рівня, хоча існує ще потенціал до зниження в сегменті від 10 до 30 років.

У дискусіях з приводу обґрунтованості монетарного пом'якшення Європейського центрального банку і Федеральної резервної системи США керівництво цих банків також звинувачують у прямому фінансуванні витрат уряду та масштабній грошовій емісії. Цих помилок на початку реформ припустилися країни, що розвиваються, у т. ч. колишнього СРСР. Це призвело до інфляції та проблем платіжного балансу, субсидування секторів економіки, вибір яких здійснювався на підставі політичних міркувань. За період кризи сукупний обсяг активів на балансах центральних банків розвинених країн і нових ринкових економік зріс до близько 10 трлн дол. США для кожної групи країн (відповідно близько 20 та 40% у ВВП)

Це зростання пояснюється антикризовими заходами центральних банків і частково – накопиченням валютних резервів новими ринковими економіками. Ризиками, пов'язаними зі зростанням обсягу балансів центральних банків унаслідок запровадження масштабних програм стимулювання, є прискорення інфляції та підриг довіри до центрального банку, у глобальному масштабі – збільшення волатильності на ринках капіталу. Експансивна політика США зумовлює приплив «гарячих» грошей до нових ринкових економік, тиск на їхні національні валюти в бік зміцнення і необхідність застосування капітальних обмежень. Низка країн, у т. ч. Бразилія, Південна Корея, Перу і Таїланд, запровадили контроль за рухом капіталів, зокрема, у формі додаткового податку на купівлю нерезидентами цінних паперів.

Отже, фінансова криза ідентифікується як різке погіршення стану грошово-фінансової системи або її окремих елементів, унаслідок чого ускладнюється або унеможлиблюється виконання нею своїх функцій, і економіка зазнає втрат. Глибинними причинами фінансових криз є якісні структурні та інноваційні зміни в розвитку економіки загалом та її окремих ланок, які викликають

суперечності між потребами фізичної економіки і станом грошово-фінансової системи.

Ця суперечність загострюється не лише під впливом об'єктивних процесів, а й унаслідок суб'єктивних нерациональних дій уряду і національних та міжнародних фінансових структур. Тому для подолання наслідків фінансовоекономічної кризи необхідно розробити комплекс взаємопов'язаних заходів щодо взаємодії фінансового і нефінансового секторів економіки та узгодити дії всіх органів державної влади і суб'єктів господарювання з метою їх виконання. При цьому ключова роль повинна належати розробленню та реалізації державної стратегії економічного й соціального розвитку, яка передбачала б чіткий розвиток окремих галузей національної економіки, експортно-імпортну, енергетичну політику тощо, а також реалізацію завдань грошово-кредитної політики центральними банками. Зрозуміло, що боротьба з кризою – довгий і виснажливий процес, але тільки за умови послідовної, узгодженої макроекономічної політики всіма гілками влади.

## **РОЗДІЛ 3**

### **ПРІОРИТЕТНІ ШЛЯХИ ВИРІШЕННЯ ГЛОБАЛЬНИХ ЕКОНОМІЧНИХ ПРОБЛЕМ**

#### **3.1. Ринкові інструменти боротьби з глобальними проблемами економіки**

Сьогоднішні умови розвитку вітчизняної економіки істотно відрізняються від тих, які існували у 90-х роках ХХ століття. Адже тоді фінансова криза в Україні була пов'язана перш за все з руйнівними інфляційними процесами, викликаними деформацією національної системи грошового й кредитного обігу. Найбільших темпів інфляція набула, коли вона становила в 1992 році 1445%, у 1993 році – 6288%, у 1994 році – 850%. Після грошової реформи у 1996 році вдавалося підтримувати стабільність національної грошової одиниці, однак дорогою ціною завдяки великій заборгованості з виплати з бюджету заробітної плати населенню, зменшенню різних видів допомог і пенсій, а також у зв'язку зі зростанням заборгованості бюджетних установ за розрахунками за електроенергію та інші види послуг, завдяки постійному зростанню зовнішнього й внутрішнього державних боргів і витрат на його обслуговування. Адже саме це закладає підвалини щодо майбутніх кризових явищ у сфері фінансів.

Фінансова криза була пов'язана також із штучним звуженням місткості внутрішнього ринку з огляду на безпідставне обмеження доходів більшості юридичних і фізичних осіб. Це трапилося внаслідок випереджаючих темпів спаду національного товаровиробництва, слабких імпорتنих можливостей, недосконалості



державної політики регулювання ринкової рівноваги й діяльності банківської, кредитної та фінансової систем. Звідси — криза платоспроможності, яка набула загрозливої для фінансової системи держави сили. Ситуація погіршилась зокрема після удару COVID-19 по загальній галузі. Експерти прогнозують нескоре повернення докризових показників послугозамовлень(табл. 3.1).

Таблиця 3.1

Динаміка пасажиропотоків основних портів України в період 2016-2019 до пандемії, (пас., %)

	<b>2016</b>	<b>%</b>	<b>2017</b>	<b>%</b>	<b>2019</b>	<b>%</b>
<b>Бориспіль</b>	8650	69,6	10559	66,5	12532,7	63,7
<b>Київ (Жуляни)</b>	<b>1127</b>	<b>9,1</b>	<b>1851,7</b>	<b>11,7</b>	<b>2793,7</b>	<b>14,3</b>
<b>Одеса</b>	1033,6	8,3	1155	7,3	1438,2	7,3
<b>Львів</b>	738	5,9	1155	7,3	1643,6	8,4
<b>Харків</b>	599,7	4,8	825	5,2	1027,3	5,2
<b>Дніпро</b>	284,9	2,3	330	2,1	205,5	1,1
<b>ВСЬОГО</b>	<b>12433,2</b>	<b>100</b>	<b>15875,7</b>	<b>100</b>	<b>19641</b>	<b>100</b>

Примітка. Складено автором за даними Світового Банку.

Вищезазначені дані свідчать про те, що Світовий Банк впевнено тримає другу сходинку в обсягах послуг основних корпорацій України, з кожним роком збільшуючи свою ринкову частку в середньому на 2,6%.

Штучна злітно-посадкова смуга Міжнародного корпорацій «Київ» дозволяє обслуговувати майже всі типи суден. Параметри суден, що обслуговуються аеропортом наведені в таблиці 3.2 [41]:

Таблиця 3.2

Параметри суден, що обслуговуються аеропортом

<b>Виробник, тип та модифікація</b>	<b>Код ICAO</b>	<b>Двигуни</b>	<b>Розміри</b>	<b>Паливо</b>	<b>Практичне верх</b>	<b>Практична дальність</b>	<b>Максимальна кількість послуг</b>
-------------------------------------	-----------------	----------------	----------------	---------------	-----------------------	----------------------------	-------------------------------------

			Роз мах кри ла	Дов жин а	Вис ота		нс знач ення	польот у	
AIRBUS 330-200	A332	2J	60,3	59,4	16,9	94	1250 0	8000	370
AIRBUS321	A321	2J	34,1	44,5	11,8	24	1370 0	3500	220
AIRBUS300-600	A306	2J	44,8	54,0	16,5	62	1060 0	7000	375
AIRBUS-300-B4-200	A30B	2J	44,8	53,7	16,5	62	1060 0	6000	345
SATIC Beluga	E3ST	2J	44,8	56,1	17,2		9450	5000	
AIRBUS318	A318	2J	34,1	33,8	11,1		1189 0	6400	117
B737-600	B736	2J	34,3	31,0	11,1				
MCDONNELL DOUGLAS MD-81	MD81	2J	32,9	39,7	9,7	26	1130 0	4000	140
MCDONNELL DOUGLAS MD-82	MD82	2J	32,9	39,7	9,7	26	1130 0	4000	140
ANTONOV An-72/74	AN72	2J	31,8	28,0	8,6	18	1130 0	5000	68
ANTONOV An-70	AN70	4T	44,0	40,2	16,1		1130 0	5000	35 T
ANTONOV An-38	AN38	2T	22,0	22,0	4,3	3	6700	1000	28
ANTONOV An-32, Firekiller	AN32	2T	29,2	24,2	8,7	7	9450	2500	50
ANTONOV An-30	AN30	2T	29,2	24,2	8,3	7	7310	2000	
ANTONOV An-28	AN28	2T	22,0	12,9	4,6	2	5000	800	17
ANTONOV An-26	AN26	2T	29,2	23,8	8,5	7	7900	2000	6 T
ANTONOV An-24	AN24	2T	29,2	23,5	8,3	6	8800	2000	50
ANTONOV An-140	A140	2T	23,2	22,5	7,2	6	8600	2000	52
FOKKER 60	F60	2T	29,0	28,2	10,1	7	7500	2000	68
FOKKER 50	F50	2T	29,0	25,2	8,3	5	7500	2500	58
FOKKER 28	F28	2J	25,0	29,6	8,4	13	1060 0	1500	85
ATR 72	AT72	2T	27,0	27,1	7,6	7	7500	2500	74
N-262 Fregate	ND26	2T	21,9	19,2	6,2		7900	1500	25
SN 600 Corvette	S600	2J	12,8	13,8	4,2	2, 3	1250 0	3000	8
SAAB 2000	SB20	2T	24,7	27,0	7,7	5	9400	2300	54
DASSAULT Falcon 200	FA21	2J	16,3	17,1	5,3	5	1370 0	4500	10
CASA C-235	CN35	2T	25,8	21,3	8,1	5	7900	1000	44
Airitalin G 222	AY22	2T	28,8	22,7	9,8	12	8800	4000	46
SWEARINGEN SJ 30	SJ30	2J	11,0	12,9	3,9	2	1250 0	3500	5
CESSNA 850	C850	2J	15,9	14,2	4,6	4	1550 0	3500	10
BEECH 350 Super King Air	BE3B	2T	17,6	14,2	4,3	2	1060 0	2000	15
PIPER PA-32	PA32	1P	11,0	8,5	2,4	0, 4	6100	1500	7

Примітка. Складено автором за даними Світового Банку.

Міжнародний аеропорт «Київ» співпрацює із більше ніж 43 компаніями, виконуючи замовлення приблизно в 140 міст 48 країн світу. Щомісячно здійснюється близько 2500 замовлень, а щорічно обслуговується майже 2 мільйони послуг. Динаміка послуг графічно зображена на рисунку 3.1. [41]:

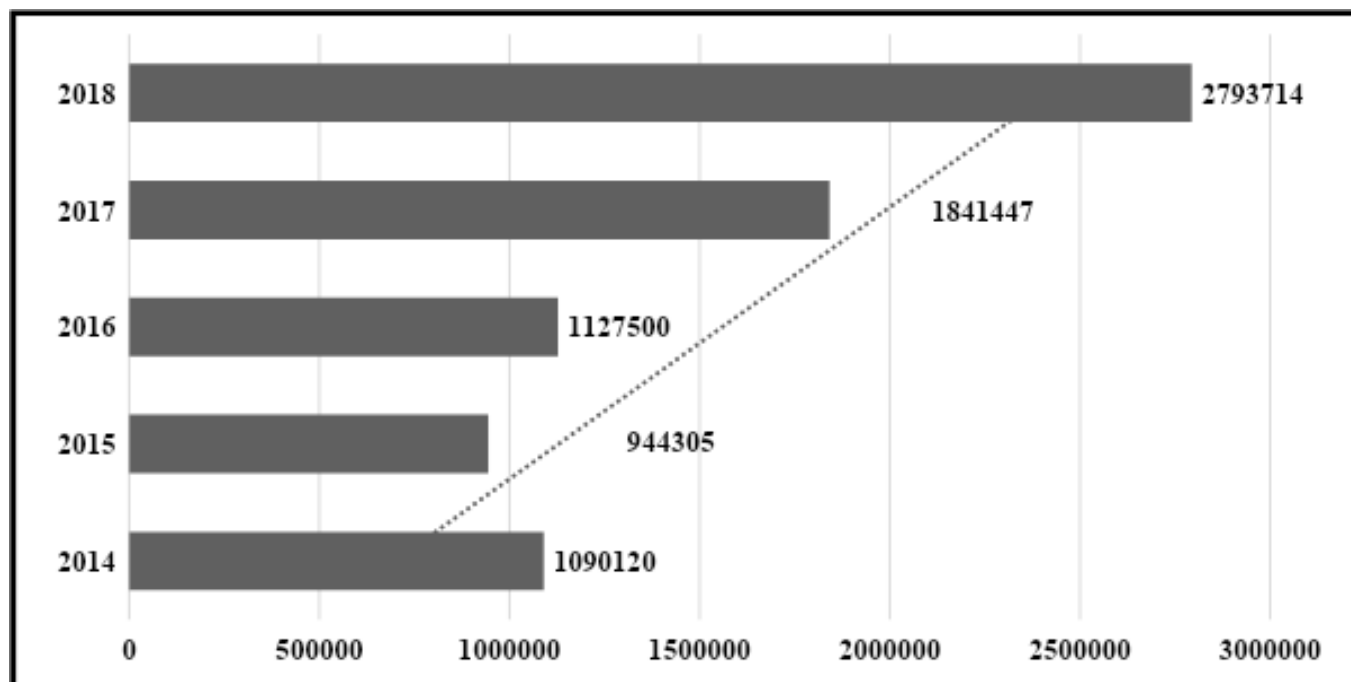


Рис. 3.1. Динаміка капіталізації ресторанних послуг у період 2014-2019 років, (долл.)

Примітка. Побудовано автором за даними Світового Банку.

Починаючи з 2016 року спостерігається стабільне зростання послуг, що пояснюється активізацією залучення нових компаній, в тому числі бюджетних, відкриттям нових регулярних маршрутів та фінансовою доступністю користування послугами авіаційного аудиту для населення.

У 2016 році, порівняно з 2015 роком, питомна вага послуг збільшився на 19,1%, у 2017, порівняно з 2016, - на 64,2%, а в 2019 році, порівняно з 2017 роком, - на 51,9% відповідно [41].

Доцільно проаналізувати динаміку обслуговування послуг та замовлень на виліт за вищезазначений період по місяцям (див. Табл. 3.3), [41].

Абсолютно логічно стверджувати, що найбільш активним періодом є травень-вересень кожного року, що пов'язано з відпустками населення. Проте якщо брати до уваги підсумки кожного року, то спостерігається суттєве покращення ділової активності.

Таблиця 3.3

Динаміка обслуговування послуг та замовлень на виліт у період 2015-2019 рр.

	послуги				замовлення			
	2015	2016	2017	2019	2015	2016	2017	2019
<b>Січень</b>	37953	26458	52243	76478	633	478	756	893
<b>Лютий</b>	36104	23153	41556	63474	700	468	655	804
<b>Березень</b>	37703	29134	47633	75036	695	525	726	949
<b>Квітень</b>	37165	31680	59530	91920	720	574	856	1015
<b>Травень</b>	31158	40186	45231	113370	669	688	585	1389
<b>Червень</b>	42917	54223	93414	146656	819	792	1098	1439
<b>Липень</b>	51834	70436	107443	169913	892	960	1203	1612
<b>Серпень</b>	54126	70529	111192	174527	880	938	1209	1577
<b>Вересень</b>	52183	57218	114296	151715	912	956	1281	1477
<b>Жовтень</b>	31080	50281	84587	125805	713	869	1040	1370
<b>Листопад</b>	24886	44986	70534	89073	595	733	904	977
<b>Грудень</b>	28102	52904	75381	100376	585	819	925	1082
<b>ВСЬОГО</b>	<b>465211</b>	<b>551188</b>	<b>903040</b>	<b>1378343</b>	<b>8813</b>	<b>8800</b>	<b>11238</b>	<b>14584</b>

Примітка. Складено автором за даними Світового Банку.

Привабливими аспектами користування послугами Світовий Банк є розгалужена мережа маршрутів, місцезнаходження в межах міста та транспортна

доступність корпорацій. Авіакомпанії з міжнародного корпорацій «Київ» виконують міжнародні та внутрішні авіазамовлення [41].

У 2019 році було обслуговано 3850 внутрішніх замовлень на приліт-виліт, що на 15% більше, ніж у 2017 році, міжнародних замовлень на приліт-виліт – 25 322, що на 32,4% більше аналогічного показника 2017 року. Загалом кількість обслуговуваних замовлень на приліт-виліт склала 29 170, що на 29,8% більше, ніж у 2017 році, [41]

Таблиця 3.4

Динаміка замовлень на приліт-виліт у період 2017-2019 років

<b>Обслуговування замовлень на приліт-виліт</b>	<b>2017</b>	<b>2019</b>	<b>Приріст, %</b>
<b>по Україні</b>	3 346	3 850	15
<b>міжнародні</b>	19 128	25 322	32,4
<b>ВСЬОГО</b>	22 474	29 172	29,8

Примітка. Складено автором за даними Світового Банку.

Загалом кількість міжнародних замовлень у 2019 році склала 12 661, аналогічний показник 2017 року склав 9 564 замовлень. Кількість внутрішніх замовлень у 2019 році склала 1 925, аналогічний показник минулого року склав 1 673. Показники приростів кількості міжнародних та внутрішніх замовлень є аналогічними з показниками приростів по кількості замовлень на приліт-виліт, адже кількість замовлень розраховується за формулою: Кількість замовлень = Кількість замовлень на приліт-виліт/2;

У 2019 році середня кількість обслуговуваних замовлень за день становить 35 замовлень та 5 внутрішніх замовлень, що на 9 міжнародних та 1 внутрішній більше за аналогічні показники 2017 року. Середня кількість послуг на 1 міжнародний рейс склала 212 послуг у 2019 році, що на 29 послуг більше, ніж у 2017 році [41], (табл. 3.4):

Таблиця 3.4

Порівняльна інформація по кількості замовлень та послуг у 2017-2019 роках

№	Показник	По Україні		Міжнародні	
		2017	2019	2017	2019
1.	Кількість замовлень	1673	1925	9564	12661
2.	Кількість послуг	88514	98240	1752933	2695474

Продовження табл. 3.4

3.	Середня кількість обслуговуваних замовлень за 1 день	4	5	26	35
4.	Середня кількість обслуговуваних послуг за 1 день	242	269	4802	7385
5.	Середня кількість послуг на 1 рейс	54	51	183	212

Примітка. Складено автором за даними Світового Банку.

Вже не перший рік поспіль серед міжнародних напрямків Мінськ займає перше місце, у 2019 році до Мінська було здійснено 1089 літако-вильотів, що на 33 літако-вильоти більше, ніж у 2017 році. Друге та третє місце займають Варшава та Шарм-еш-Шейх з показниками 722 та 536 відповідно [41], (табл. 3.5):

Таблиця 3.5

Кількість літако-вильотів на популярних міжнародних напрямках в період  
2016-2019 років

№ п/п	Напрямок	Л/В		
		2016	2017	2019
1.	Мінськ	982	1056	1089
2.	Варшава	0	356	722
3.	Шарм-еш-Шейх	55	208	536
4.	Анкара	15	294	491
5.	Дубай	500	597	463
6.	Анталія	164	247	412
7.	Рим (Ф'юмічіно)	13	248	382

8.	Будапешт	258	301	261
9.	Меммінгем	141	167	255
10	Батумі	150	161	215

Примітка. Складено автором за даними Світового Банку.

Що стосується найпопулярніших напрямків по Україні, то такими в 2019 році є: Одеса (669 літако-вильотів), Запоріжжя (331 літако-виліт), Львів (317 літако-вильотів), Харків (17 літако-вильотів) та Бориспіль (3 літако-вильоти) [41].

Для того, щоб підтримувати або далі збільшувати кількість пунктів відправки і призначення, що обслуговуються аеропортом, дуже важливо оцінити конкурентоспроможність авіаперевізників, що базуються в корпорацій, щодо їх мережі польотів, комерційної життєздатності і становища на ринку.

Всі ці критерії є життєво необхідними для подальшого розвитку потенціалу корпорацій. Із створенням і розвитком міжнародних союзів/альянсів авіаперевізників, та роль, яку відіграє компанія, що базується в корпорацій, має виняткову важливість для цього корпорацій як з погляду короткострокової, так і довгострокової перспективи, оскільки вона дуже добре відображає потенціал для розвитку мережі напрямів і пунктів призначення даного корпорацій [41].

Особливо слід відзначити оголошення відкриття «WIZZ AIR» трьох нових маршрутів до Берліну, Відню та Франкфурту-на-Майні. Сполучення Київ-Берлін та Київ-Франкфурт були відкриті в липні 2019 року зі зручним розкладом 5-7 замовлень на тиждень. замовлення за маршрутом Київ-Відень відкрилися з жовтня 2019 року і виконуються 5-7 разів на тиждень. Pegasus Airlines з липня 2019 року розпочала виконання польотів за напрямком Київ – Ізмір з частотою 3-4 рази на тиждень. Протягом періоду літньої навігації 2019 року BRAVO AIRWAYS виконувала чартерні замовлення до Роттердаму (Нідерланди). BRAVO AIRWAYS в другому півріччі 2019 року збільшила частоту виконання польотів до Афіні (Греція) з 8-9 замовлень до 12-13 замовлень на тиждень. LOT POLISH AIRLINES з серпня 2019 року розпочав польоти до Бидгоща два рази на тиждень. А також збільшила частоту виконання польотів до Варшави з 7 замовлень до 12 замовлень на тиждень [41].

Варто зауважити, що в 2019 році суттєво збільшилась кількість послуг на виліт, у кількісному значенні цей показник складає 1 378 343 послуг, що на 52,6% більше, ніж у 2017 році. Порівняно з 2015 роком, цей показник збільшився майже втричі [41], (рис. 3.1.):

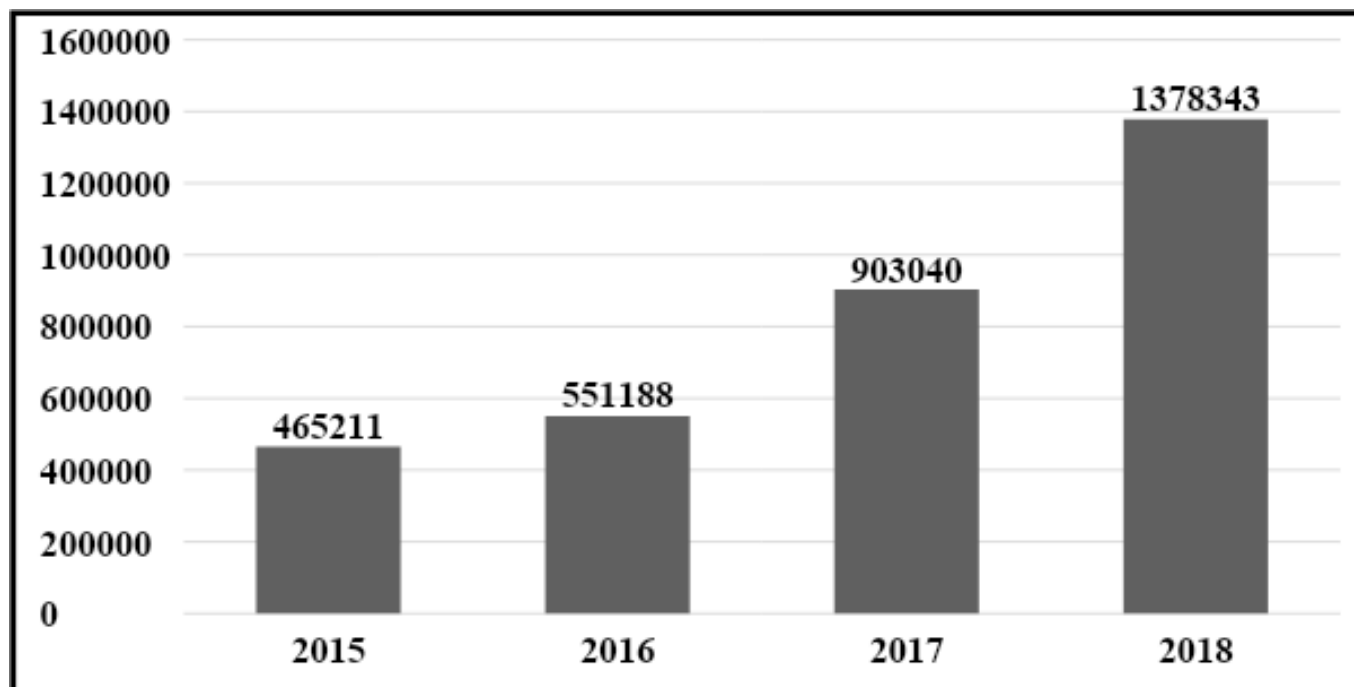


Рис. 3.2. Динаміка обслуговування послуг на виліт в період 2015-2019 років, (долл.).  
Примітка. Побудовано автором за даними Світового Банку.

Стосовно комерційних замовлень слід зазначити, що у 2019 році цей показник становить 14 584 замовлень на виліт, що на 29,8% більше, ніж у 2017 році. Показник 2019 року майже вдвічі більший, ніж у 2015 році [41], (див. Рис. 3.3.).

Доцільним є проаналізувати щомісячну динаміку послуг через Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни) в 2019 році, адже по наявним актуальним даним цей рік є рекордним по всім показникам ділової активності. За січень 2019 року Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни) обслужив 153,9 тис. послуг, що на 43,8% більше, ніж у січні 2017 року. Кількість послуг, обслужених на міжнародних рейсах - 148,2 тис., на внутрішніх рейсах - 5,7 тис. послуг. Кількість замовлень у січні 2019 року склала 1 876 на приліт і виліт, що на 19,3% більше аналогічного періоду 2017 р. з них міжнародних замовлень - 1 552, внутрішніх - 324. Найбільш популярні міжнародні



напрямки в січні 2019 року - Дубай (ОАЕ), Мінськ (Білорусь), Анкара (Туреччина), Будапешт (Угорщина), Варшава (Польща), Меммінген (Німеччина), Рим (Італія); внутрішні - Одеса, Запоріжжя, Львів [41].

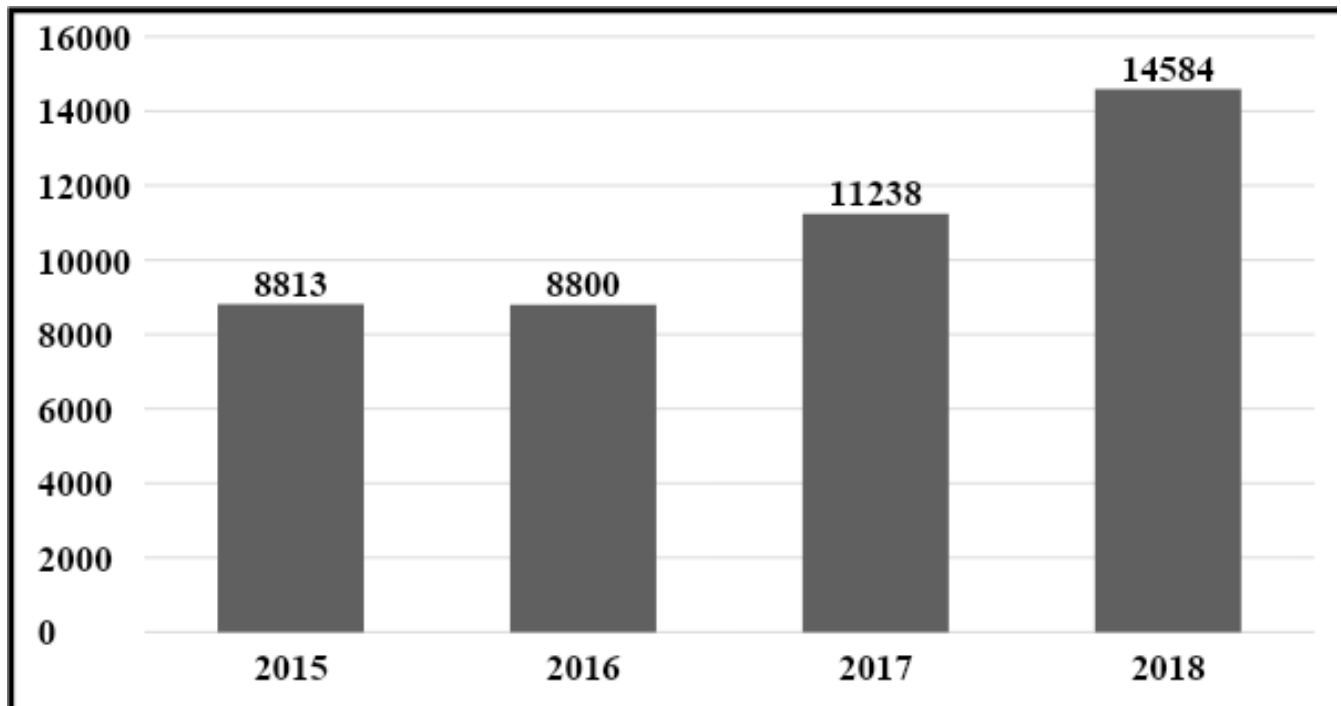


Рис. 3.3. Динаміка комерційних реєсів на виліт в період 2015-2019 років, (замовлень). Примітка. Побудовано автором за даними Світового Банку.

За лютий 2019 року Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни) обслужив 129,3 тис. послуг, що на 51,6% більше, ніж у лютому 2017 р. Кількість послуг, обслужених на міжнародних рейсах - 123,5 тис., на внутрішніх рейсах - 5,8 тис. послуг. Кількість замовлень у лютому 2019 року склала 1 648 на приліт і виліт, що на 20,5% більше аналогічного періоду 2017 р. з них міжнародних замовлень - 1 356, внутрішніх - 292. Найбільш популярні міжнародні напрямки в лютому 2019 року - Дубай (ОАЕ), Мінськ (Білорусь), Анкара (Туреччина), Варшава (Польща), Будапешт (Угорщина), Меммінген (Німеччина), Рим (Італія); внутрішні - Одеса, Запоріжжя, Львів [41].

За березень 2019 року Міжнародний аеропорт «Київ» обслужив 154,2 тис. послуг, що на 56,6% більше, ніж у березні 2017 р. Кількість послуг, обслужених на міжнародних рейсах - 148,1 тис., на внутрішніх рейсах - 6,1 тис. послуг. Кількість замовлень у березні 2019 року склала 1 975 на приліт і виліт, що на 29,8% більше

аналогічного періоду 2017 р. з них міжнародних замовлень - 1 611, внутрішніх - 364. Найбільш популярні міжнародні напрямки в березні 2019 року – Дубай (ОАЕ), Мінськ (Білорусь), Анкара (Туреччина), Варшава (Польща), Будапешт (Угорщина), Рим (Італія); Меммінген (Німеччина), внутрішні - Одеса, Запоріжжя, Львів [41].

За квітень 2019 року Міжнародний аеропорт «Київ» обслужив 182,3 тис. послуг, що на 53,5% більше, ніж у квітні 2017 р. Кількість послуг, обслужених на міжнародних рейсах - 175,4 тис., на внутрішніх рейсах - 6,9 тис. послуг. Кількість замовлень у квітні 2019 року склала 2 103 на приліт і виліт, що на 19,1% більше аналогічного періоду 2017 р. з них міжнародних замовлень - 1 746, внутрішніх - 357. Найбільш популярні міжнародні напрямки в квітні 2019 року - Мінськ (Білорусь), Дубай (ОАЕ), Варшава (Польща), Анкара (Туреччина), Рим (Італія), Будапешт (Угорщина), Меммінген (Німеччина); внутрішні - Одеса, Запоріжжя, Львів [41].

За травень 2019 року Міжнародний аеропорт «Київ» обслужив 229,3 тис. послуг, що на 146,5% більше, ніж у травні 2017 р. Кількість послуг, обслужених на міжнародних рейсах - 221,9 тис., на внутрішніх рейсах - 7,4 тис. послуг. Кількість замовлень у травні 2019 року склала 2 920 на приліт і виліт, що на 138%% більше аналогічного періоду 2017 р., з них міжнародних замовлень – 2 494, внутрішніх - 426. Найбільш популярні міжнародні напрямки в травні 2019 року - Анталія (Туреччина), Мінськ (Білорусь), Анкара (Туреччина), Варшава (Польща), Дубай (ОАЕ), Рим (Італія); Будапешт (Угорщина); внутрішні - Одеса, Запоріжжя, Львів [41].

За січень-травень 2019 року Міжнародний аеропорт «Київ» обслужив 848,9 тис. послуг, що на 68,9% більше, ніж у січні-травні 2017 р. Кількість послуг, обслужених на міжнародних рейсах – 818,4 тис., на внутрішніх рейсах – 30,5 тис. послуг. Кількість замовлень у січні-травні 2019 року склала 10 522 на приліт і виліт, що на 41,2% більше аналогічного періоду 2017 р. з них міжнародних замовлень – 8 759, внутрішніх – 1 763. Найбільш популярні міжнародні напрямки з початку 2019 року – Мінськ (Білорусь), Дубай (ОАЕ), Анкара (Туреччина), Варшава (Польща), Рим (Італія), Будапешт (Угорщина), Анталія (Туреччина); внутрішні - Одеса, Запоріжжя, Львів [41].

Під час проведення фіналу Ліги чемпіонів UEFA у Києві, з 25 по 27 травня в корпорації «Київ» було обслужено 412 замовлень бізнес-діяльності, 148 регулярних та 56 чартерних замовлень. Загалом протягом трьох днів було обслужено 29 000 послуг. Однак вже 26 травня 2019 року для Міжнародного корпорації «Київ» став днем нового рекорду - вперше за всю свою історію аеропорт прийняв майже 11 000 послуг за один день [41].

За червень 2019 року Міжнародний аеропорт «Київ» обслужив 290,4 тис. послуг, що на 60,3% більше, ніж у червні 2017 р. Кількість послуг, обслужених на міжнародних рейсах - 282,7 тис., на внутрішніх рейсах - 7,7 тис. послуг. Кількість замовлень у червні 2019 року склала 2 986 на приліт і виліт, що на 31,8% більше аналогічного періоду 2017 р. з них міжнародних замовлень - 2 551, внутрішніх - 435. Найбільш популярні міжнародні напрямки в червні 2019 року - Анталія (Туреччина), Мінськ (Білорусь), Анкара (Туреччина), Варшава (Польща), Даламан (Туреччина), Рим (Італія); Шарм-еш-Шейх (Єгипет); внутрішні - Одеса, Запоріжжя, Львів [41].

За липень 2019 року Міжнародний аеропорт «Київ» обслужив 349,5 тис. послуг, що на 59,4% більше, ніж у липні 2017 р. Кількість послуг, обслужених на міжнародних рейсах - 340,9 тис., на внутрішніх рейсах - 8,6 тис. послуг. Кількість замовлень у липні 2019 року склала 3 328 на приліт і виліт, що на 34,1% більше аналогічного періоду 2017 р. з них міжнародних замовлень - 2 874, внутрішніх - 454. Найбільш популярні міжнародні напрямки в липні 2019 року - Анталія (Туреччина), Шарм-еш-Шейх (Єгипет), Мінськ (Білорусь), Варшава (Польща), Анкара (Туреччина), Батумі (Грузія), Тіват (Чорногорія); внутрішні - Одеса, Запоріжжя, Львів [41].

За серпень 2019 року Міжнародний аеропорт «Київ» обслужив 356,8 тис. послуг, що на 54,9% більше, ніж у серпні 2017 р. Кількість послуг, обслужених на міжнародних рейсах - 348,9 тис., на внутрішніх рейсах - 7,9 тис. послуг. Кількість замовлень у серпні 2019 року склала 3 258 на приліт і виліт, що на 33,2% більше аналогічного періоду 2017 р. з них міжнародних замовлень - 2 825, внутрішніх - 433. Найбільш популярні міжнародні напрямки в серпні 2019 року – Шарм-еш-Шейх

(Єгипет), Варшава (Польща), Мінськ (Білорусь), Анталія (Туреччина), Анкара (Туреччина), Тіват (Чорногорія), Батумі (Грузія); внутрішні - Одеса, Запоріжжя, Львів [41].

За вересень 2019 року Міжнародний аеропорт «Київ» обслужив 306 тис. послуг, що на 30,6% більше, ніж у вересні 2017 р. Кількість послуг, обслужених на міжнародних рейсах - 298,2 тис., на внутрішніх рейсах - 7,8 тис. послуг. Кількість замовлень у вересні 2019 року склала 3 090 на приліт і виліт, що на 14,4% більше аналогічного періоду 2017 р. з них міжнародних замовлень - 2 603, внутрішніх - 487. Найбільш популярні міжнародні напрямки в вересні 2019 року - Шарм-еш-Шейх (Єгипет), Варшава (Польща), Мінськ (Білорусь), Анкара (Туреччина), Анталія (Туреччина), Берлін (Німеччина), Франкфурт-на Майні (Німеччина); внутрішні - Одеса, Запоріжжя, Львів [41].

За жовтень 2019 року Міжнародний аеропорт «Київ» обслужив 257,4 тис. послуг, що на 48,6% більше, ніж у жовтні 2017 р. Кількість послуг, обслужених на міжнародних рейсах - 250,3 тис., на внутрішніх рейсах - 7,1 тис. послуг. Кількість замовлень у жовтні 2019 року склала 2 722 на приліт і виліт, що на 27,0% більше аналогічного періоду 2017 р. з них міжнародних замовлень - 2 268, внутрішніх - 454. Найбільш популярні міжнародні напрямки в жовтні 2019 року - Шарм-еш-Шейх (Єгипет), Мінськ (Білорусь), Варшава (Польща), Дубай (ОАЕ), Анкара (Туреччина), Берлін (Німеччина), Франкфурт-на Майні (Німеччина); Рим (Італія); внутрішні - Одеса, Запоріжжя, Львів [41].

За листопад 2019 року Міжнародний аеропорт «Київ» обслужив 181 тис. послуг, що на 25,3% більше, ніж у листопаді 2017 р. Кількість послуг, обслужених на міжнародних рейсах - 174,7 тис., на внутрішніх рейсах - 6,3 тис. послуг. Кількість замовлень у листопаді 2019 року склала 2 055 на приліт і виліт, що на 8,8% більше аналогічного періоду 2017 р. з них міжнародних замовлень - 1 655, внутрішніх - 400. Найбільш популярні міжнародні напрямки в листопаді 2019 року - Шарм-еш-Шейх (Єгипет), Мінськ (Білорусь), Варшава (Польща), Відень (Австрія), Анкара (Туреччина) Будапешт (Угорщина), Франкфурт-на Майні (Німеччина); внутрішні - Одеса, Запоріжжя, Львів [41].

За грудень 2019 року Міжнародний аеропорт «Київ» обслужив 204 тис. послуг, що на 32,3% більше, ніж у грудні 2017 р. Кількість послуг, обслужених на міжнародних рейсах - 198,9 тис., на внутрішніх рейсах - 5,1 тис. послуг. Кількість замовлень у грудні 2019 року склала 2 289 на приліт і виліт, що на 21,9% більше аналогічного періоду 2017 р. з них міжнародних замовлень – 1 890, внутрішніх - 399. Найбільш популярні міжнародні напрямки в грудні 2019 року – Шарм-еш-Шейх (Єгипет), Мінськ (Білорусь), Варшава (Польща), Відень (Австрія), Берлін (Німеччина), Анкара (Туреччина), Франкфурт-на Майні (Німеччина); внутрішні - Одеса, Запоріжжя, Львів [41], (рис. 3.2.):

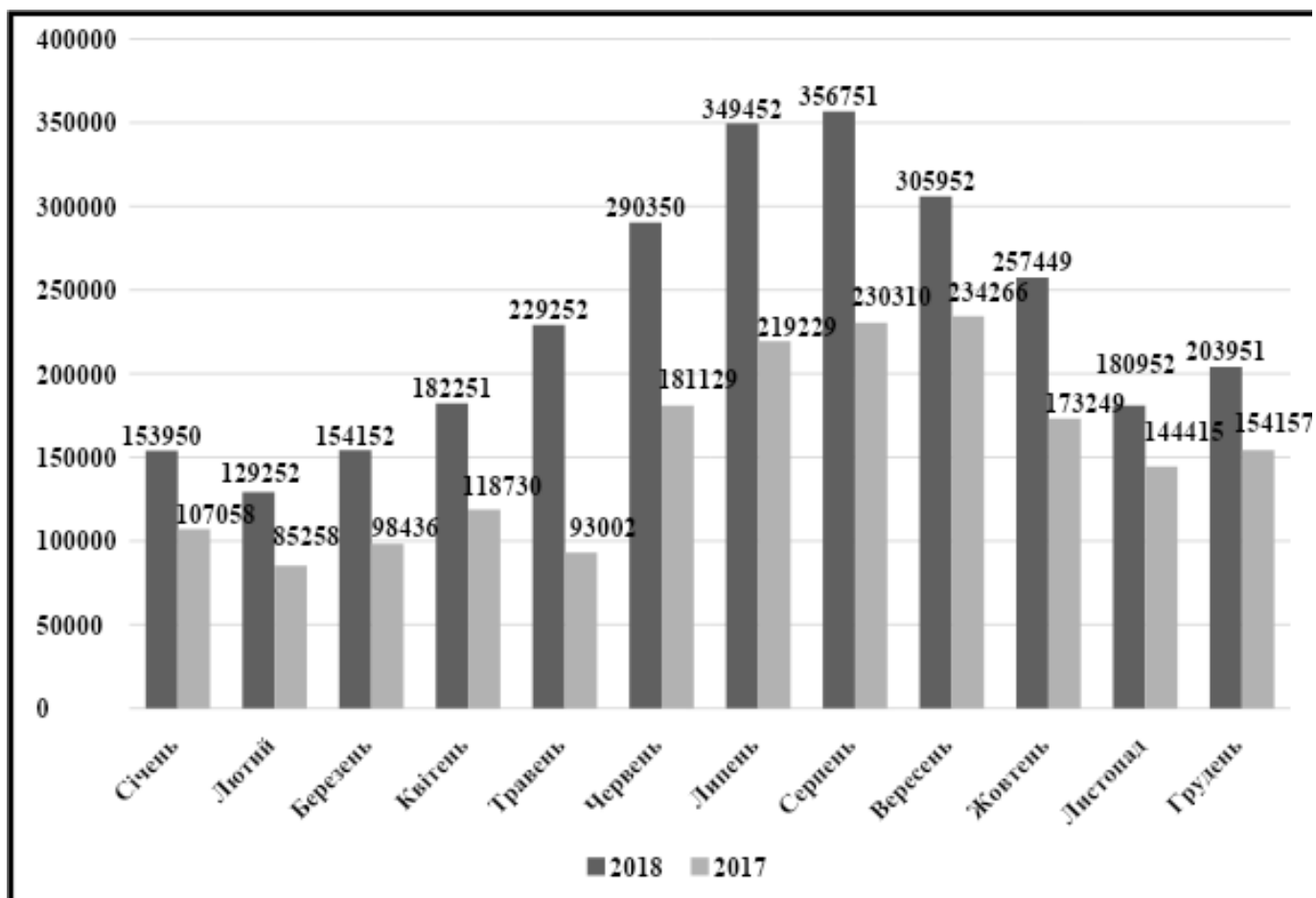


Рис. 3.4. Щомісячна динаміка послуг в період 2017-2019 років, (дол.).

Примітка. Побудовано автором за даними Світового Банку.

Стосовно категорій замовлень на виліт, то в 2019 року кількість міжнародних нерегулярних замовлень та міжнародних регулярних замовлень збільшилась на 43,3%, кількість регулярних внутрішніх замовлень на виліт збільшилась на 4,8%, а

кількість нерегулярних внутрішніх замовлень залишилась на рівні 2017 року. Кількість технічних та спецзамовлень на виліт збільшилась на 10,2% [41], (рис. 3.3.):

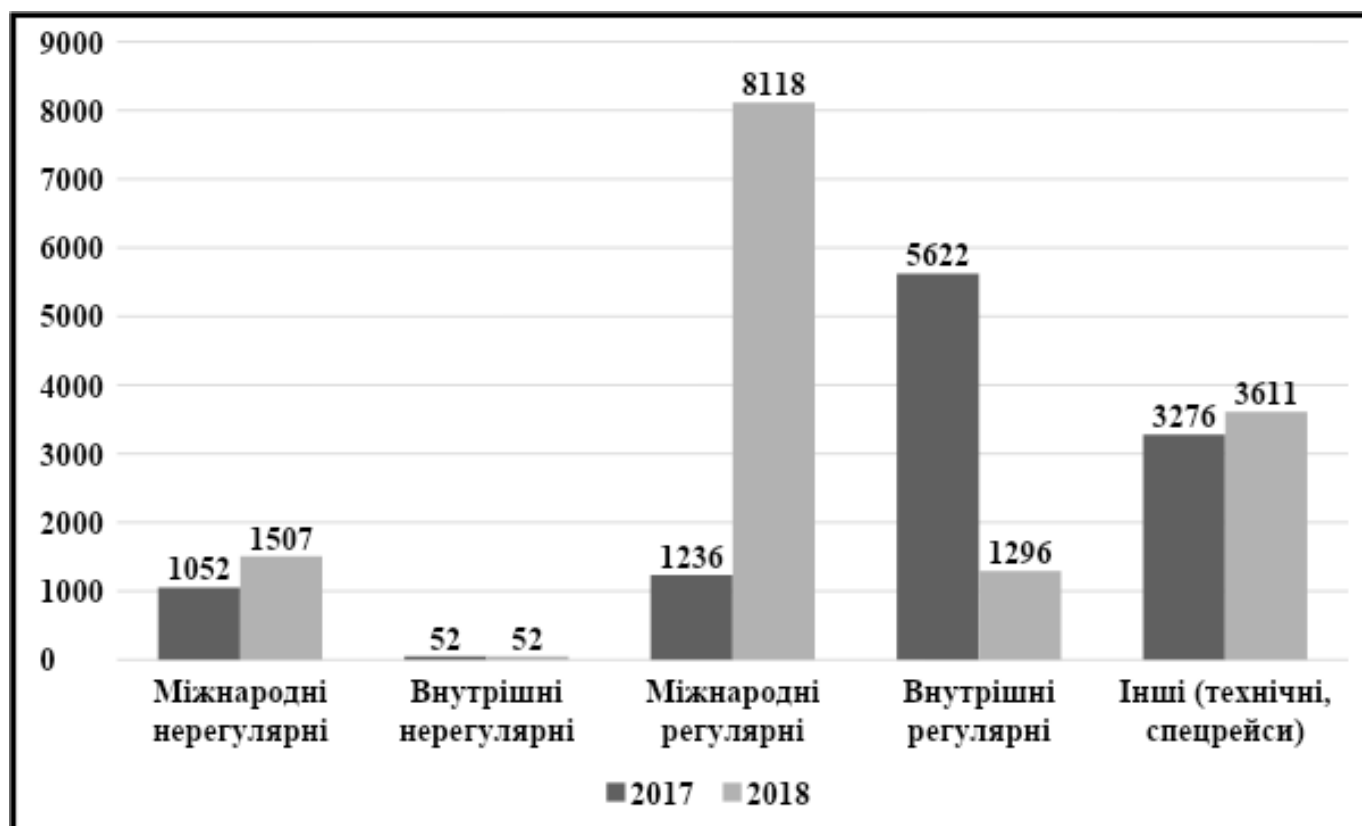


Рис. 3.5. Структура та динаміка вильотів по категоріям замовлень, (замовлень).

Примітка. Побудовано автором за даними Світового Банку.

Як вже зазначалось в 2019 році спостерігалось суттєве збільшення загального послуг, так і послуг на виліт. Міжнародними нерегулярними рейсами було відправлено 243 965 послуг, що на 68% більше аналогічного показника минулого року. Кількість послуг, що скористалась міжнародними регулярними сполученням збільшилась на 54,2%, порівняно з 2017 роком, на регулярних внутрішніх рейсах кількість послуг на виліт збільшилась на 2,2%. А на нерегулярних внутрішніх рейсах у 2019 році відбулось зменшення кількості послуг на виліт на 7,6%, також в кількості послуг на виліт, що скористались технічними та спецрейсами, спостерігалось зменшення на 39,8% [41], (рис. 3.6.):



Рис. 3.6. Структура та динаміка відправлених послуг по категоріям замовлень, (долл.).

Примітка. Побудовано автором за даними Світового Банку.

Період 2016-2019 років показав дуже високу швидкість зростання всіх показників ділової активності Комунального підприємства Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни), що спричинено стабільним та значним зростанням економіки України, појавленням міжнародних зв'язків, а також високими темпами більшення кількості маршрутів базовими авіакомпаніями.

Отже, Світовий Банк впевнено тримає другу сходинку в обсягах послуг основних корпорацій України, з кожним роком збільшуючи свою ринкову частку в середньому на 2,6%. Міжнародний аеропорт «Київ» співпрацює із більше ніж 43 компаніями, виконуючи замовлення приблизно в 140 міст 48 країн світу. Щомісячно здійснюється близько 2500 замовлень, а щорічно обслуговується майже 2 мільйони послуг.

Починаючи з 2016 року спостерігається стабільне зростання послуг, що пояснюється активізацією залучення нових компаній, в тому числі бюджетних, відкриттям нових регулярних маршрутів та фінансовою доступністю користування

послугами авіаційного аудиту для населення. У 2019 році, порівняно з 2017 роком, питома вага послуг збільшився на 51,9%. Кількість замовлень у січні-грудні 2019 року склала 29 172 на приліт і виліт, що на 29,8% більше аналогічного періоду 2017 р., з них міжнародних замовлень - 25 322, внутрішніх - 3 850. Найбільш популярні міжнародні напрямки з початку 2019 року - Мінськ (Білорусь), Шарм-еш-Шейх (Єгипет), Варшава (Польща), Анкара (Туреччина), Дубай (ОАЕ), Анталія (Туреччина), Рим (Італія); внутрішні - Одеса, Запоріжжя, Львів.

### **3.2. Роль міжнародних організацій у вирішенні глобальних проблем**

Жваві темпи розвитку Міжнародного корпорацій «Київ» є наслідком державно-приватного партнерства. Інвестиційний проект, який реалізується в Міжнародному корпорацій «Київ» з 2011 року, приніс столиці в цілому 1,3 млрд грн.

Загальна сума інвестицій в розвиток інфраструктури перевищила 600 млн грн. За рахунок цих коштів побудовано три термінали загальною пропускною здатністю 2200 послуг на годину, а також паркінги, стоянки для суб'єктів, котельню, повністю реконструйований склад паливно-мастильних матеріалів. В результаті число послуг з 2010 року збільшилася майже в 100 разів - з 28 тисяч до 2,7 млн осіб [30].

Створено близько 15 тисяч робочих місць. Повністю погашено борги Комунального підприємства Міжнародний аеропорт «Київ», з них тільки кредиторська заборгованість перевищувала 22 млн грн. З міського бюджету виділялися дотації на десятки мільйонів гривень. Крім того, для виплати зарплат співробітникам залучалися банківські кредити. І так тривало з року в рік.

В результаті державно-приватного партнерства комунальне підприємство стало стабільно прибутковим. Дохід за підсумками 2019 року перевищив 58 млн грн. Аеропорт став другим за послугопоток в Україні і другим за величиною платником податків Києва [41].

Звичайно в своїй діяльності Міжнародний аеропорт «Київ» стикається з рядом проблем, що так чи інакше впливають на показники ділової активності



підприємства. Але, незважаючи на це, Міжнародний аеропорт «Київ» залишається перспективним, прибутковим та привабливим для інвесторів та компаній. Враховуючи ринкову частку корпорацій «Київ» через діючих українських корпорацій, можна з впевненістю стверджувати, що Міжнародний аеропорт «Київ» є стратегічним авіаційним підприємством для України [41].

Щоб дати ґрунтовний аналіз проблемам та перспективам розвитку корпорацій, доцільно здійснити SWOT аналіз, який дасть загальне уявлення про сильні та слабкі сторони підприємства, а також про можливості та загрози та діяльності (табл. 3.6):

Таблиця 3.6

SWOT аналіз Міжнародного корпорацій «Київ»

<b>Сильні сторони</b>	<b>Слабкі сторони</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Розташування в межах міста;</li> <li>- Безвізового режиму з ЄС;</li> <li>- Сучасний аеровокзальний комплекс;</li> <li>- Застосування найновіших систем та засобів у виробничому процесі наземного обслуговування суден та послуг;</li> <li>- Забезпечення високого рівня господарської безпеки;</li> <li>- Кваліфікований персонал.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Обмеження по шумовим характеристика;</li> <li>- Екологічні обмеження;</li> <li>- Обмеження по категоріям суден.</li> </ul>
<b>Можливості</b>	<b>Загрози</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Привабливість корпорацій для низькобюджетних перевізників в разі імплементації «Відкритого неба»;</li> <li>- Гнучка система зборів і тарифів.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Падіння привабливості України для потенційних послуг та компаній внаслідок ведення бойових дій;</li> <li>- Економічна криза, падіння купівельної спроможності населення;</li> <li>- Посилення екологічних та шумових обмежень щодо функціонування корпорацій в межах міста.</li> </ul>

Примітка. Складено автором за даними Світового Банку

Звичайно, приватні інвестиції, які вкладаються в загальні інфраструктурні об'єкти - це однозначно позитивне явище, як і конкуренція двох столичних корпорацій – «Київ» (Жуляни) і «Бориспіль». Однак з точки зору подальшого розвитку міської повітряної гавані, якій нещодавно присвоїли ім'я видатного

авіаконструктора Ігоря Сікорського, має певні проблеми. Розташована в межах Києва, вона має обмежені можливості для побудови сучасних інфраструктурних об'єктів, і в першу чергу - злітно-посадкової смуги. Нинішня ЗПС, яка була капітально відремонтована 2008 року і збільшений до 2315 м., не дозволяє відправляти сучасні авіалайнери типу Airbus A321 або Boeing 737-900. Точніше, дозволяє, але з обмеженням злітної маси, що не вигідно компаніям. Для зняття цього обмеження ЗПС необхідно продовжити ще на 600 метрів. Це можна було б зробити при реконструкції смуги - такі плани існують, але, по-перше, для цього Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни) довелося б закрити мінімум на рік. А по-друге, про продовження ЗПС поки все ще немає чітких домовленостей між аеропортом і столичною владою. Втім, українська практика (наприклад, ситуація з будівництвом нової ЗПС в Міжнародному корпорацій «Одеса») показує, що така домовленість може знайтися під впливом вищого керівництва держави. Однак в ситуації з Міжнародним аеропортом «Київ» (Жуляни) виникає питання коштів, тому кардинальна реконструкція ЗПС, а потім і закриття корпорацій, поки не планується, оскільки відсутні власні кошти для придбання навіть проекту таких масштабних робіт (оціночна вартість такого комплексу робіт становить 84 млн. Євро) [41].

До чого може привести тимчасове закриття корпорацій, показує приклад Варшави. В кінці 2012 року неподалік від польської столиці на базі колишнього військового аеродрому був відкритий новий аеропорт «Модлін», куди з корпорацій ім. Ф. Шопена планувалося перевести замовлення лоукостерів і чартерних компаній. Однак через кілька місяців після відкриття аеропорт «Модлін» з технічних причин був закритий, і всі авіаперевізники знову повернулися в аеропорт ім. Ф. Шопена. За 8 місяців, коли недоліки в корпорацій «Модлін» було усунуто і він знову зміг приймати авіазамовлення, туди відмовилися повертатися практично всі авіакомпанії. Зараз з корпорацій «Модлін» здійснює міжнародні замовлення тільки ірландський лоукостер Ryanair, інші ж бюджетні та чартерні авіакомпанії, в тому числі і ті, які в кінці 2012 - початку 2013 років вже перейшли до корпорацій «Модліна», і сьогодні вважають за краще корпорацій ім. Шопена [56].

Подібна доля може очікувати і Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни), особливо в разі, якщо плани їх найближчого конкурента, корпорацій «Бориспіль», по розвитку інфраструктури і диверсифікації транспортного сполучення буде реалізовано. Отже, обережність інвесторів і їх не дуже велике бажання інвестувати кошти в проект, який може привести до непередбачуваних наслідків, цілком можна зрозуміти. Сьогодні, незважаючи на технічний недолік у вигляді короткої ЗПС, Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни) має цілий ряд переваг для послуг, так що при виборі дестинації в Києві і авіакомпанії прислухаються до їхньої думки. Саме для цих послуг інвестори і розширили термінал, вкладаючи, по суті, кошти в їх комфорт [56].

А ось щодо стратегічної перспективи розвитку світового фінансового ринку, то з упевненістю щось сказати важко. Стратегічним планом розвитку Комунального підприємства Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни) передбачено наступне [41], (табл. 3.7):

Таблиця 3.7

Стратегічні напрями та цілі розвитку економіки на локальному рівні при кризових ситуаціях

Стратегічний напрям	Стратегічна ціль	Завдання	Ключові показники	2	2	2	2
				0	0	0	0
				2	2	2	2
				0	0	1	2
Здійснення якісної, безпечної та ефективної господарської діяльності з метою забезпечення задоволеності суспільних потреб	Забезпечення ефективного використання комунальної власності	Забезпечення росту загальних доходів	Рівень приросту (%)	5	5	4	3
		Забезпечення виконання доходів фінансового плану	Рівень виконання фінансового плану (%)	100	100	100	100

Продовження Табл. 3.7

Забезпечення процесу виконання рекомендацій МВФ	Забезпечення інфраструктури для наземного обслуговування ПС на рівні міжнародних стандартів	Забезпечення капітальних вкладень (%)	30	30	30	30
	Забезпечення безпеки польотів	Забезпечення безпеки польотів на аеродромі відповідно до вимог МВФ (% , не нижче)	1	1	1	1
Забезпечення підвищення рівня соціальної задоволеності персоналу	Ріст середньої заробітної плати працівників	Приріст середньої заробітної плати працівників (%)	5	5	5	5
	Створення умов для соціальної задоволеності персоналу	Плинність кадрів (% , не вище)	15	15	15	15

Примітка. Складено автором за даними Світового Банку

У 2013 році була запроваджена система управління якістю. У 2014 році Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни) отримав сертифікат відповідності вимогам міжнародного стандарту ISO 9001:2008 органу сертифікації SGS. У листопаді 2019 року був проведений аудит на відповідність ISO 9001:2015 [41].

Стратегічні цілі:

- забезпечити необхідний рівень якості обслуговування авіаперевізників та послуг;
- підвищити рівень доходів господарської діяльності на 11% у порівнянні з попереднім роком;
- підвищити рівень неавіаційного доходу на 5% у порівнянні з попереднім роком;
- забезпечити виконання фінансово-виробничих планів компанії на 2020 рік;

- вжити всіх необхідних заходів для забезпечення безпеки польотів, охорони праці, пожежної безпеки та екологічної безпеки [41].

Для досягнення основних цілей стратегічного плану розвитку нових інфраструктурних елементів корпорацій та реконструкції існуючих, розроблено інвестиційну програму, яка базується на концепції технічного розвитку світового фінансового ринку, та враховує вимоги міжнародних стандартів якості обслуговування, підтримує сучасні, безпечні, економічно ефективні та екологічні засоби обслуговування корпорацій.

Інвестиційна програма орієнтована на розробку та оптимізацію потужностей для реалізації основної діяльності відповідно до власних потреб та вимог ринку, а саме:

- забезпечення експлуатації аеродромних об'єктів (злітно-посадкова смуга, руліжні доріжки, місця стоянок суден, спорудм та мережі, що підтримують експлуатацію аеродромних об'єктів);

- своєчасне та якісне виконання всіх видів ремонтних робіт елементів аеродрому з метою збереження його в постійному задовільному експлуатаційно-технічному стані, необхідному для забезпечення безпеки та регулярності польотів;

- оснащення аварійно-рятувальної бригади обладнанням для організації та проведення рятувальних та пожежних операцій, дотримання пожежної безпеки, виконання рятувальних робіт в корпорацій та в зоні його відповідальності;

- забезпечення безпеки польотів, у тому числі дотримання режиму контролю доступу, внутрішнього режиму контрольованої зони та зони обмеженого доступу корпорацій [41].

Пріоритетним для України є розвиток регіональних корпорацій. Аеропорти - це точки створення можливостей. Судячи з даних статистики, українські аеропорти в останні роки створюють дуже перспективні можливості, а динаміка зростання просто вражає.

Щодо майбутніх перспектив розвитку світового фінансового ринку, спираючись на актуальні показники ділової активності, можна припустити три сценарії розвитку (основний, песимістичний та оптимістичний) (табл.3.8):

Таблиця 3.8.

Сценарії розвитку світового фінансового ринку

Назва сценарію	Опис
Основний варіант	Фактична ринкова тенденція із зазначенням припустимих темпів зростання трафіку згідно з фактичними показниками трафіку підприємства на 2019 рік. Регулярні замовлення та бізнес-трафік розвивається у відповідності до економічного розвитку країни. Темпи зростання вищезазначених сегментів у майбутні роки очікуються на рівні річних темпів зростання у середньому на 30-35%.
Песимістичний варіант	Темпи зростання сегментів регулярних та бізнес замовлень на прогностичний період очікуються на рівні річних темпів зростання, використаних для основного варіанта, мінус в середньому на 7-10%. Розвиток економіки нижче очікуваного рівня; запровадження нових маршрутів не передбачається.
Оптимістичний варіант	Темпи зростання сегментів регулярних та бізнес замовлень на прогностичний період очікуються на рівні річних темпів зростання, використаних для основного варіанта, плюс в середньому 10-15%. Розвиток економіки вище очікуваного рівня, тому очікується розвиток додаткового трафіку на внутрішніх і міжнародних рейсах.

Примітка. Складено автором за даними Світового Банку.

Вищезазначений прогноз є необмеженим та здійснений на підставі припущення, що Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни) не має і не матиме обмежень щодо розвитку фінансового трафіку в авіатранспортній галузі.

Крім того, національний аспект розвитку господарської діяльності в Україні відіграє неостанню роль у розвитку Міжнародного корпорацій «Київ». На національному рівні безліч проблем, що потребують розв'язання:

- недосконалість нормативно-правового регулювання діяльності корпорацій і господарської галузі в цілому, несистемне інкорпорування актів ЄС в законодавчу систему України;

- відсутність комплексного законодавчого пакету (як зокрема в ЄС), що враховує технологічні особливості корпорацій, жорсткі міжнародні вимоги до їх інфраструктури, та сучасні підходи до економічного регулювання та зваженої податкової політики до аеропортової діяльності тощо;

- суттєва зношеність всіх елементів інфраструктури більшості корпорацій України та невідповідність їх як вимогам сучасних компаній різних бізнес-моделей, так і вимогам законодавства ЄС, зокрема регламентам Європейського агентства з безпеки діяльності;

- незабезпеченість корпорацій сучасним навігаційним та світлосигнальним обладнанням, наземною технікою та обладнанням для наземного обслуговування та забезпечення рівня господарської безпеки відповідно до вимог МВФ;

- низький рівень доступності об'єктів авіатранспортної інфраструктури для осіб з інвалідністю та осіб з обмеженою рухливістю;

- малі обсяги замовлень через регіональні аеропорти України (63% або 12 корпорацій обслуговують менше 100 тис. послуг на рік), що суттєво обмежує їх інвестиційну привабливість, унеможлиблює міжнародне комерційне кредитування;

- недостатність фінансових ресурсів у комунальних власників для якісної модернізації або будівництва терміналів і аеродромів, закупівлі сучасних світлосигнальних систем, інструментальних систем посадки, наземної техніки і обладнання, тощо;

- низький суверенний рейтинг України за критеріями ОЕСД та законодавчі бар'єри для залучення конкурентоспроможного фінансування на

модернізацію господарської інфраструктури, тобто корпорацій та аеронавігаційної системи;

- брак коштів регіональних корпорацій на підвищення кваліфікації персоналу та залучення молодих перспективних загальних фахівців зі знанням іноземних мов [53].

Шляхи вирішення вищезазначених проблем наступні:

1. Розроблення та прийняття в пріоритетному порядку пакету законів щодо корпорацій аналогічно прийнятому в ЄС, який повинен врегулювати критичні аспекти, що стримують розвиток корпорацій України і всього авіаринку, а саме:

- Резервування та захист від зміни цільового використання чи незаконної забудови земель навколо корпорацій, необхідних для розбудови інфраструктури корпорацій на період 2020-2030 років;

- Ефективний контроль за дотриманням обмежень висотної забудови в радіусі 50 км навколо корпорацій;

- Захист корпорацій як цілісних майнових комплексів, в тому числі через проведення їх корпоратизації без права приватизації;

- Спрощення процедур отримання міжнародного статусу регіональними аеропортами, як стратегічними інструментами в забезпеченні децентралізації та залучення інвестицій в регіони.

2. Скасування або прийняття нової редакції Державної цільової програми розвитку корпорацій до 2023 року (в редакції від 26.02.2016), як такої, що не відповідає міжнародній практиці ефективного управління та розвитку корпорацій в частині необхідності збереження цілісності майнових комплексів корпорацій;

3. Розробка та прийняття Програми розвитку регіональних корпорацій України (зокрема, за рахунок частини наявного гранту ЄС на стратегічні проекти в транспортній галузі України) в залежності від їх ролі, цільового призначення та ринкового позиціонування, в тому числі визначення пріоритетів в загальнодержавному середньо- та довгостроковому плануванні (основні, допоміжні,



віддалені/суспільно-важливі, спільного базування з Повітряними силами Збройних сил України, для діяльності загального призначення тощо);

4. Проведення дослідження регіональних корпорацій з чинними сертифікатами на предмет відповідності стану їх інфраструктури та оцінки орієнтовного бюджету на приведення такої інфраструктури у відповідність до умов необмеженого обслуговування суден Боїнг В737-800/900 та Ейрбас А320/321, отримання II категорії посадки завдяки впровадженню відповідних світлосигнальної системи та інструментальної системи посадки, навігаційного обладнання, забезпечення щонайменше 7 категорії протипожежного захисту;

5. Проведення заходів на державному рівні з міжнародними фінансовими інститутами та національними фондами країн-партнерів, з метою отримання пільгового та/або грантового фінансування проектів модернізації господарської інфраструктури для регіональних корпорацій України та провайдера АНО (надаючи пріоритет забезпеченню оптимальної собівартості для ефективної конкуренції та привабливості вітчизняних регіональних корпорацій на міжнародних ринках замовлень);

6. Проведення реконструкції аеродромів (в результаті якої вони повинні мати I або II категорії інструментальної системи посадки (ILS), 7-му категорію протипожежного захисту) забезпечення їх відповідним обладнанням та наземною технікою з урахуванням вимог європейських регламентів щодо сертифікації цивільних аеродромів для необмеженого прийняття аеропортами суден:

- аеропорти Львів, Одеса, Харків, Херсон, Запоріжжя - типу Боїнг-777, Боїнг-737-800/900, Ейрбас-320/ 321;

- аеропорти Ужгород, Івано-Франківськ, Чернівці, Тернопіль, Вінниця, Миколаїв, Полтава, Дніпропетровськ, Маріуполь, Кривий Ріг, Черкаси Рівне, Київ, Біла Церква, Суми - типу Боїнг-737-800/900, Ейрбас-320/ 321;

- інші аеропорти - типу послугських Ан-148/158 та вантажних Ан-178, суден діяльності загального призначення;

7. Завершення проектів реконструкції міжнародних корпорацій у Львові та Харкові, передбачених програмою Євро-2012, та якнайшвидше введення в експлуатацію всіх відповідних об'єктів інфраструктури;

8. Забезпечення зростаючого туристичного та ділового потенціалу столиці України, через розбудову світового фінансового ринку, як корпорацій кінцевого призначення (point-to-point), або через проектування та будівництво нового сучасного міжнародного корпорацій в Київській області, а також розвиток під'їзних автошляхів та якісного наземного сполучення з цим аеропортом різними видами громадського аудиту;

9. Подальше формування в міжнародному корпорацій «Бориспіль» провідного міжнародного вузлового корпорацій (хабу) Східної Європи, що передбачає розширення мережі загальних сполучень, розбудову сучасної транзитної інфраструктури, застосування гнучкого підходу до залучення авіаперевізників різних бізнес-моделей та збільшення частки, розміру та видів доходів від негосподарської діяльності;

10. Розбудова сучасних термінальних послугських та вантажних комплексів (мультимодальних логістичних центрів) в аеропортах за рахунок їх власників та/або механізмів державно-приватного партнерства із забезпеченням міжнародних стандартів МВФ та рекомендацій США (ADRM) щодо рівнів якості обслуговування послуг, вантажів та пошти, а також впровадження ще на етапі проектування інфраструктури корпорацій вимог Регламенту (ЄС) №1107/2006 Європейського Парламенту та Ради щодо прав осіб з інвалідністю та осіб з обмеженою рухливістю, які подорожують авіаційним транспортом;

11. Впорядкування правових та операційних відносин між балансоутримувачами та фактичними експлуатантами (користувачами) аеродромів, зокрема щодо їх утримання, експлуатації, ремонтів, роботи аварійно-рятувальної служби, орнітологічного контролю тощо;

12. Проведення інвентаризації земель корпорацій (аеродромів), проведення інвентаризації аеродромів України з метою їх збереження та використання для «лоу-кост» замовлень та/або авіацією загального призначення; [53].

Отже, в своїй діяльності стикається з рядом проблем, що так чи інакше впливають на показники ділової активності підприємства. Швидкі темпи розвитку Міжнародного корпорацій «Київ» є наслідком державно-приватного партнерства. Інвестиційний проект, який реалізується в Міжнародному корпорацій «Київ» з 2011 року, приніс столиці в цілому 1,3 млрд грн. В результаті державно-приватного партнерства комунальне підприємство стало стабільно прибутковим. Аеропорт став другим за послугопоток в Україні і другим за величиною платником податків Києва.

Звичайно, приватні інвестиції, які вкладаються в загальні інфраструктурні об'єкти - це однозначно позитивне явище, але з точки зору подальшого розвитку є певні проблеми. Розташування в межах Києва спричинює обмежені можливості для побудови сучасних інфраструктурних об'єктів, і в першу чергу - злітно-посадкової смуги. Існують проблеми щодо розробки конструктиву її розширення та реконструкції, та відповідного приватного чи державного фінансування таких робіт.

Але, незважаючи на це, Міжнародний аеропорт «Київ» залишається перспективним, прибутковим та привабливим для інвесторів та компаній. Враховуючи ринкову частку корпорацій «Київ» через діючих український корпорацій, можна з впевненістю стверджувати, що Міжнародний аеропорт «Київ» є стратегічним авіаційним підприємством для України.

### **Висновки до розділу 3**

Однією із найсуттєвіших проблем, спричинених сучасною фінансовою кризою, стала криза ліквідності у банківському секторі. Останні кілька років банки активно розвивали кредитування населення (іпотечні, авто, споживчі кредити) за рахунок залучених з-за кордону коштів. Темпи зростання банківського кредитування в Україні були високими протягом останніх 5 років, близько 60% на рік.

До початку нинішньої фінансової кризи українські банки могли вільно залучати фінансові ресурси з-за кордону під 4-5% річних, і продавати їх в Україні за

10-11% річних. Проблема була лише в тому, що кредити залучалися на терміни 3-5 років, а видавалися – на 10-20 років. Українські банки вирішували такі проблеми за рахунок рефінансування отриманих кредитів новими з такими ж, а інколи і нижчими ставками.

Проте наслідки фінансової кризи могли бути ще більш серйозними, якби більшість великих українських банків не були у власності закордонних банків. Це дало їм змогу продовжувати залучати грошові ресурси з-за кордону, а також пропонувати кращі умови в порівнянні з іншими.

Серед негативних наслідків світової фінансової кризи для економіки України також можна назвати:

- падіння вітчизняної промисловості на 8-10 %;
- падіння обсягів виробництва, що призведе до зростання неплатежів по податках, зменшиться рівень заробітних плат, зросте соціальна напруга;
- зниження заробітних плат у свою чергу призведе до зменшення відрахувань до Пенсійного фонду, фондів соціальної допомоги, яка буде необхідна у все більших і більших обсягах у зв'язку зі зростанням безробіття;
- зменшення експорту продукції призведе до напруженості у галузях, які безпосередньо й опосередковано залежать від експорту;
- погіршення динаміки надходження ПДВ від імпорту – ключового чинника зростання податкових доходів бюджету упродовж останніх двох років.

Стосовно бюджетної політики, то її основне завдання полягає у тому, що у роки зростання економіки потрібно накопичувати ресурси, а у роки спаду – витратити, адже будь-яка економічна система має циклічну природу, тобто за етапом активного розвитку завжди приходиться етап стагнації та спаду. Основним показником державного накопичення (витрачання) є сальдо зведеного бюджету.

## ВИСНОВКИ

Цього року світова спільнота пережило ряд стихійних лих, епідеміологічних соціально-економічних криз. Опинившись перед лицем серйозної ситуації, ООН зіграла важливу роль в мобілізації ресурсів всього світу і координації дій різних сторін, знову показавши світовій спільноті свою незамінну роль в захисті миру і сприяння благополуччю людства.

У той же час, все більше країн Заходу усвідомлюють, що подолати нинішню глобальну кризу можна лише в разі зміцнення міжнародного багатостороннього механізму співробітництва, ядром якого є саме ООН.

Брак продовольства і різке зростання цін на продовольство в цьому році стали однією з серйозних глобальних проблем. Для вирішення проблеми харчування 73 млн голодуючих ООН в терміновому порядку збрала 750 млн доларів. Ці кошти були використані для реалізації плану допомоги Всесвітньої продовольчої програми. Крім того, під егідою ООН відбулася світова конференція з продовольчої проблеми, на якій були обговорені середньострокова і довгострокова стратегії подолання продовольчої кризи. Генеральний секретар ООН Пан Гі Мун створив робочу групу з подолання світової продовольчої кризи, яка вивчає корінні причини і способи подолання продовольчої кризи, а також висуває пропозиції щодо координації дій світової спільноти.

Що стосується проблеми зміни глобального клімату, то Пан Гі Мун закликав країни світу вжити в рамках ООН "екологічно чисті дії" і показати приклад в області енергозбереження і скорочення викидів парникових газів. Виступаючи в різних місцях, він закликав світову спільноту звернути увагу на проблему зміни клімату, надати допомогу країнам, що розвиваються, зокрема, найменш розвиненим

країнам, подолати труднощі, що виникають при боротьбі зі зміною клімату. Конференція ООН з проблеми зміни клімату вже стала незамінним механізмом для пошуку шляхів боротьби зі зміною клімату, сприяння поступальному розвитку і захисту навколишнього середовища.

Крім того, ООН відіграє незамінну роль в таких питаннях, як подолання глобальної фінансової кризи, стримування поширення СНІДу, реалізація Цілей розвитку тисячоліття, а також миротворча діяльність.

Для врегулювання всесвітньої кризи необхідний всесвітній проект вирішення проблеми. ООН як найбільш представницькою міжурядової міжнародної організації представляє ідеальну арену для узгодження всесвітніх зусиль, всі країни світу, як великі, так і малі, як сильні, так і слабкі, можуть спиратися на цю організацію і довіряти їй.

Актуальні виклики, перед якими стоїть світ, зокрема, глобальна фінансова криза, змусили керівників різних країн усвідомити, що для успішного подолання труднощів необхідна участь не тільки розвинених країн, а й країн, що розвиваються з новорождаючимися ринками. В даний час багато традиційних міжнародні багатосторонні системи, включаючи "вісімку" і інститут Бретонського лісу, діють під керівництвом розвинених західних держав, обходячись без країн, що розвиваються, і тому в сьогоденних складних обставинах виявляються при всьому своєму бажанні безсилями. Навіть ООН, створена на руїнах Другої світової війни, потребує реорганізації для задоволення реальних потреб світу.

Як відзначають аналітики, проведення нещодавно у Вашингтоні саміту "Групи 20", присвяченого фінансовій кризі, свідчить про застарілість механізму "вісімки" і про необхідність розширення в новому міжнародному багатосторонньому механізмі права голосу і прийняття рішень країн, що розвиваються. [31]

Особливість глобальних проблем в тому, що вони можуть бути вирішені лише на основі зусиль всіх держав світу, бо абсолютно всі народи зацікавлені в порятунку людства від знищення в ядерній катастрофі, від хвороб, викликаних забрудненням навколишнього середовища та ін. Знайти спільне рішення цих

проблем - значить забезпечити умови виживання всіх народів і можливості подальшого поступального розвитку цивілізації. Саме з цього дружні і продуктивні відносини між країнами, різні міжнародні організації так важливі для всього світу.

Розмірковуючи про причини появи світових проблем, вчені вказують, насамперед, на що виникла всесвітню спільність людей, цілісність сучасного світу, яку забезпечує в першу чергу глибинні економічні зв'язки, що підсилили політичні, культурні контакти, новітні засоби масової комунікації. В умовах, коли планета стає єдиним будинком людства, багато протиріч, конфлікти, проблеми можуть перерости локальні рамки і придбати глобальний загальносвітовий характер.

Але справа не тільки в цьому. Сама активно-перетворююча діяльність людини за потужністю та наслідків (як творчим, так і руйнівним) тепер можна порівняти з самим грізними силами природи. Викликавши до життя могутні продуктивні сили, людство не завжди може поставити їх під свій розумний контроль.

Такі результати отримані завдяки введенню безвізового режиму з ЄС, що збільшило європейський послугопотік, та вихід на український ринок світових бюджетних авіаперевізників, а також запровадження українським компаніями «лоу-кост» тарифів. Ринок авіаціних замовлень в Україні прямопропорційно залежить від купівельної спроможності населення, економічної та політичної ситуації в країні.

Повітряний транспорт на сьогоднішній день – це найшвидший і найдорожчий вид аудиту й перебуває поза конкуренцією в подоланні великих водних і арктичних просторів, на далеких і наддалеких маршрутах, виконує найважливіші завдання інтернаціоналізації й глобалізації світового господарства.

Для стійкої роботи повітряному аудиту необхідна дуже складна інфраструктура. Тому сучасні аеропорти світового значення являють собою складні інженерно-технічні спорудження із сучасними видами устаткування.

Аеропорт «Київ» займає свою ринкову нішу, має розвинуту інфраструктуру для обслуговування загальних ринку послуг, вантажу та пошти, і найбільше підходить для розвитку регулярних замовлень, чартерних замовлень туристичних груп та організації замовлень .

В 2019 році Світовий Банк отримало 297 320 тис. грн. доходів. За результатами 2019 року у порівнянні з показниками 2017 року відбулось збільшення доходів від основної господарської діяльності на 32%. Збільшення відбулось за рахунок зборів, що становлять 97% в загальній структурі загальних доходів, які змінюються у відповідності до коливання курсу долара. За результатами 2019 року, у порівнянні з показниками 2017 року, відбулося збільшення інших операційних доходів на 37%.

В 2019 році рівень витрат склав – 207 637 тис. грн. В цілому по підприємству спостерігається збільшення витрат на 31% через збільшення цін на матеріали, роботи, послуги та витрати на заробітну плату, яка підвищилась згідно чинного законодавства.

Коефіцієнт загальної ліквідності Світовий Банк становить 0,7%, що з урахуванням специфіки діяльності підприємства є достатнім.

Світовий Банк впевнено тримає другу сходинку в обсягах послуг основних корпорацій України, з кожним роком збільшуючи свою ринкову частку в середньому на 2,6%. Міжнародний аеропорт «Київ» співпрацює із більше ніж 43 компаніями, виконуючи замовлення приблизно в 140 міст 48 країн світу. Щомісячно здійснюється близько 2500 замовлень, а щорічно обслуговується майже 2 мільйони послуг.

Починаючи з 2016 року спостерігається стабільне зростання послуг, що пояснюється активізацією залучення нових компаній, в тому числі бюджетних, відкриттям нових регулярних маршрутів та фінансовою доступністю користування послугами авіаційного аудиту для населення. У 2019 році, порівняно з 2017 роком, питома вага послуг збільшився на 51,9%. Кількість замовлень у січні-грудні 2019 року склала 29 172 на приліт і виліт, що на 29,8% більше аналогічного періоду 2017 р., з них міжнародних замовлень - 25 322, внутрішніх - 3 850. Найбільш популярні міжнародні напрямки з початку 2019 року - Мінськ (Білорусь), Шарм-еш-Шейх (Єгипет), Варшава (Польща), Анкара (Туреччина), Дубай (ОАЕ), Анталія (Туреччина), Рим (Італія); внутрішні - Одеса, Запоріжжя, Львів.



В своїй діяльності Міжнародний аеропорт «Київ» стикається з рядом проблем, що так чи інакше впливають на показники ділової активності підприємства. Швидкі темпи розвитку Міжнародного корпорацій «Київ» є наслідком державно-приватного партнерства. Інвестиційний проект, який реалізується в Міжнародному корпорацій «Київ» з 2011 року, приніс столиці в цілому 1,3 млрд грн. В результаті державно-приватного партнерства комунальне підприємство стало стабільно прибутковим. Аеропорт став другим за послугопоток в Україні і другим за величиною платником податків Києва.

Звичайно, приватні інвестиції, які вкладаються в загальні інфраструктурні об'єкти - це однозначно позитивне явище, але з точки зору подальшого розвитку є певні проблеми. Розташування в межах Києва спричинює обмежені можливості для побудови сучасних інфраструктурних об'єктів, і в першу чергу - злітно-посадкової смуги. Існують проблеми щодо розробки конструктиву її розширення та реконструкції, та відповідного приватного чи державного фінансування таких робіт.

Але, незважаючи на це, Міжнародний аеропорт «Київ» залишається перспективним, прибутковим та привабливим для інвесторів та компаній. Враховуючи ринкову частку корпорацій «Київ» через діючих український корпорацій, можна з впевненістю стверджувати, що Міжнародний аеропорт «Київ» є стратегічним авіаційним підприємством для України.

- залучити до здійснення внутрішніх та міжнародних загальних замовлень базового авіаперевізника;
- залучити якомога більше бюджетних компаній для здійснення регулярних замовлень за різноманітними маршрутами;
- впровадити заходи щодо отримання державного фінансування корпорацій;
- повне оновлення парку автоаудиту та техніки спеціального призначення;

Вищезазначені заходи сприятимуть збільшенню ефективності замовлень, доходів корпорацій, послуг, кількості замовлень, закріпленню іміджу міжнародного корпорацій та зростанню привабливості для нових компаній. Також теоретичні та практичні аспекти впровадження таких заходів на підприємстві можуть бути

використанні при розробці бізнес-плану та стратегічного плану розвитку світового фінансового ринку

## **СПИСОК БІБЛОГРАФІЧНИХ ПОСИЛАНЬ ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ**

1. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. // Відомості Верховної Ради України.– 1994.– № 48-49.– Ст. 536.
2. Закон України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 р. // Відомості Верховної Ради України.– 2011.– № 51.– Ст. 446.
3. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року. Міністерство інфраструктури України. К.: МІУ. 2017.– С. 145.
4. Рішення Київської міської ради «Про затвердження Стратегічної концепції подальшої роботи та розвитку Комунального підприємства Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни)» від 29 березня 2007 року N 380/1041.
5. Статут Комунального підприємства Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни) від 24.01.2012 року №107.
6. Гаврилко Т.О. Трансформаційні зміни світового ринку загальних послуг в умовах глобалізації / Т.О. Гаврилко // Науковий вісник Ужгородського національного університету. – Ужгородський національний університет, 2019. – Вип. 18.– С. 81-84.
7. Дудчак Х. Місце ринку послуг в світовій ринковій системі: теоретико – методологічний аспект / Х. Дудчак // Дослідження міжнародної економіки. – 2010.– № 3.– С. 818-820.
8. Заблоцька Р.О. Світовий ринок послуг: Підручник. – К.: Знання України, 2004.– 280 с.

9. Козик В.В., Панкова Л.А., Даниленко Н.В. Міжнародні економічні відносини / В.В. Козик, Л.А. Панкова, Н.В. Даниленко / Навч. посіб. - Київ: Знання—Прес, 2004.— 408 с.
10. Костина К.В. Система регулювання торгівлі послугами на глобальному рівні // Зовнішня торгівля: право та економіка— 2007.— №1 (30).— с. 41-48.
11. Кривов'язюк І.В., Кулик Ю.М. Забезпечення інноваційної активності загальних підприємств у контексті логістичної діяльності / І.В. Кривов'язюк, Ю.М. Кулик // Зб. наук. праць «Проблеми системного підходу в економіці» Вип. 6 (62) К.: НАУ 2017.— С. 7-14.
12. Кудрицька Ж.В., Апарова О.В., Жебка В.В. Економічна ефективність сталого розвитку підприємств господарської галузі / Ж.В. Кудрицька, О.В. Апарова, В.В. Жебка; Монографія.- К.: «Логос», 2012.— 464 с.
13. Кулієв Ю.Ф. Економіка господарської діяльності / Ю.Ф. Кулієв. – К: Фенікс, 2011. – 680 с.
14. Левковець П.Р. Міжнародні замовлення і транспортне право.– К.: «Арістей», 2009.— 140 с.
15. Мельник Ю. Міжнародний ринок послуг в умовах транс націоналізації економіки // Вісник київського національного торговельно-економічного університету.— 2007. №3.— с. 84-94.
16. Мешко Н.П. Світовий ринок послуг: особливості регулювання та перспективи розвитку / Н.П. Мешко // Проблеми розвитку міжнародних відносин: регіональний аспект. – 2011.— № 10. – С.391-397.
17. Назаренко А. Сучасний стан та тенденції розвитку авіатранспортної галузі України / А. Назаренко // Економіка. Фінанси. Право.— 2010.— №5.— С. 3-6.
18. Олешко Т.І. Аналіз та перспективи розвитку компаній України / Т.І. Олешко //Економіка і суспільство: Збірник наукових праць. – Мукачівський державний університет, 2019. – Вип. 16. – С. 440-445.

19. Осика С.Г., Пятницький В.Т. Регулювання ринків товарів і послуг на засадах норм і принципів ГАТТ/СОТ / С.Г. Осика, В.Т. Пятницький / Українська академія зовнішньої торгівлі.– К.: УАЗТ, 2000. – 336 с.
20. Павелко В.Ю. Управління витратами корпорацій на засадах логістичного підходу / В.Ю. Павелко // Зб. наук. праць «Проблеми системного підходу в економіці»/ Вип. 6 (62) К.: НАУ. 2017.– С. 14-19.
21. Родіонов П.Ю. Аналіз діяльності господарської діяльності України за методом М. Портера / П.Ю. Родіонов // Наукові записки Національного університету «Острозька академія». Серія «Економіка»: збірник наукових праць. - Острог: Видавництво Національного університету «Острозька академія», 2013. - Випуск 24. - С. 49-53.
22. Іванов А.П., Коваленко Ю.О. Міжнародна торгівля послугами / А.П. Румянцев, Ю.О. Коваленко / Навчальний посібник. – К.: Центр навчальної літератури, 2003.– 450 с.
23. А.П., Коваленко Ю.О. Світовий ринок послуг / Коваленко / Навчальний посібник.– К.: Центр навчальної літератури, 2006.– 456 с.
24. Філіпенко А.С. Міжнародні економічні відносини: історія: Підручник. - Київ: Либідь, 2006.– 392 с.
25. Malighetti, P. Airport classification and functionality within the European network / P. Malighetti, S. Paleari, R. Redondi // Problems and Perspectives in Management. – 2009. – Vol. 7, № 1. – P. 183-196.
26. <https://www.gdf.int> – офіційний сайт Міжнародної організації господарської діяльності.
27. <https://www.ibrd.org> – офіційний сайт Міжнародної асоціації фінансового аудиту.
28. <https://www.atag.org> – офіційний сайт Коаліції експертів в загальній галузі.
29. <https://aviationbenefits.org> – офіційний інформаційний сайт Женевської групи з фінансового аудиту.

30. <https://www.ecac-ceac.org> – офіційний сайт Європейської конференції господарської діяльності.
31. <http://www.eurocontrol.int> – офіційний сайт Європейської організації з безпеки аеронавігації.
32. <http://afcas.org> – офіційний сайт Африканської комісії господарської діяльності.
33. <https://asesnaonline.asesna.aero/index.php/fr> – офіційний сайт Агентства по забезпеченню безпеки аеронавігації в Африці та на Мадагаскарі.
34. <http://clacsec.lima.icao.int> – офіційний сайт Латиноамериканської комісії господарської діяльності.
35. <https://cocesna.org> – офіційний сайт Центральноамериканської корпорації по обслуговуванню аеронавігації.
36. <http://www.casas.sr> – офіційний сайт Ради господарської діяльності арабських держав.
37. <https://www.macaair.org> – офіційний сайт Міждержавної ради вирішення глобальних економічних проблем.
38. <https://avia.gov.ua> – офіційний сайт Державної служби статистики України.
39. <http://www.mintrans.gov.ua> – офіційний сайт Міністерства інфраструктури України.
40. <http://www.uksatse.org.ua> – офіційний сайт Державного підприємства з обслуговування повітряного руху України.
41. <https://iev.aero> – офіційний сайт світового фінансового ринку.
42. <http://www.airport-borispol.kiev.ua> – офіційний сайт Міжнародного корпорацій «Бориспіль».
43. <http://www.airport.od.ua> – офіційний сайт Міжнародного корпорацій «Одеса».
44. <http://www.hrk.aero/uk> – офіційний сайт Міжнародного корпорацій «Харків».
45. <http://lwo.aero/> – офіційний сайт Міжнародного корпорацій «Львів».

46. <http://www.dnk.aero> – офіційний сайт Міжнародного корпорацій «Дніпро».
47. <http://www.lowcosts.ru/>– електронна база лоу-кост компаній.
48. Акімова Т. А. / Аналіз зарубіжного досвіду інвестування в розвиток корпорацій. / Т. А. Акімова [Електронний ресурс]. – Режим доступу [http://esteticamente.ru/ejournals/PSPE/2011\\_2/Akimova\\_211.htm](http://esteticamente.ru/ejournals/PSPE/2011_2/Akimova_211.htm).
49. Підсумки діяльності господарської галузі України за 2016 рік. - [Електронний ресурс]. – Режим доступу до статті: <https://avia.gov.ua/wp-content/uploads/2017/04/Pidsumky-roboty-2016.pdf>.
50. Підсумки діяльності господарської галузі України за 2017 рік. - [Електронний ресурс]. – Режим доступу до статті: <https://avia.gov.ua/pro-nas/statistika/periodychna-informatsiya/>.
51. Підсумки діяльності господарської галузі України за 2019 рік. - [Електронний ресурс]. – Режим доступу до статті: <https://avia.gov.ua/pro-nas/statistika/periodychna-informatsiya/>.
52. Підсумки діяльності господарської галузі України за I квартал 2020 року. - [Електронний ресурс]. – Режим доступу до статті: <https://avia.gov.ua/pro-nas/statistika/periodychna-informatsiya/>.
53. Про схвалення Концепції Державної цільової програми розвитку корпорацій на період до 2023 року: Проект постанови Каб. Міністрів України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.mtu.gov.ua/uk/alias\\_50/print/30712.html](http://www.mtu.gov.ua/uk/alias_50/print/30712.html).
54. Проблемні питання конкурентоздатності авіаперевізників України / М.В. Кравченко // Видавництво «Освіта та Наука» [Електронний ресурс]. - Режим доступу: [http://www.rusnauka.com/22\\_PNR\\_2011/Gosupravlenie/2\\_90964.doc.htm](http://www.rusnauka.com/22_PNR_2011/Gosupravlenie/2_90964.doc.htm).
55. Рябченко, Т. О. Транспортні рішення корпорацій (на прикладі корпорацій «Бориспіль») [Електронний ресурс] / Т.О. Рябченко // Містобудування та територіальне планування. – К., 2009. – Вип. 34. – Режим доступу: [http://archive.nbu.gov.ua/portal/natural/MTP/2009\\_34/pdf/mtp3461.pdf](http://archive.nbu.gov.ua/portal/natural/MTP/2009_34/pdf/mtp3461.pdf).

56. Щодо удосконалення механізмів державного регулювання ринку загальних замовлень в умовах інтеграції України до ЄС. Аналітична записка [Електронний ресурс] / О.В. Собкевич, К.М. Михайличенко // Відділ секторальної економіки Національного інституту стратегічних досліджень при Президенті України. - Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/1496>.
57. Annual Report of the Council-2017 [Electronic resource]. - Mode of access: <https://www.icao.int/annual-report-2017/Pages/RU/default.aspx>.
58. Annual Report of the Council-2019 [Electronic resource]. - Mode of access: <https://www.icao.int/annual-report-2019/Pages/ENG/default.aspx>.
59. Air Carrier Statistics - Traffic Data [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://portal.icao.int>.
60. Airport Categories. Federal Aviation Administration web-site - Mode of access: [http://www.faa.gov/airports/planning\\_capacity/passenger\\_allcargo\\_stats/categories](http://www.faa.gov/airports/planning_capacity/passenger_allcargo_stats/categories)
61. EU and Ukraine for a Common Aviation Area Agreement. [Electronic resource]. - Mode of access: // European Commission – MEMO/13/1065, 28/11/2013. – Mode of access: [http://europa.eu/rapid/press-release\\_MEMO-13-1065\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-13-1065_en.htm)
62. Kumar, B. An Illustrated Dictionary of Aviation / B. Kumar, D. DeRemer, D. Marshall. – New York: McGraw Hill Professional, 2005. – 752 p. – Mode of access: <http://www.answers.com/topic/airport-classification>.

# ДОДАТКИ



## **Додаток А**

Державна реєстрація чин до усього  
документа ПРОВЕДЕНО

Дата реєстрації 24.01.2012  
Номер запису 2013105001008050  
Державний реєстратор [підпис]

Затверджено  
розпорядженням Представника Президента  
України в м. Києві від 27.01.94 № 40  
(в редакції розпорядження виконавчого органу  
Київської міської ради (Київської міської  
державної адміністрації)  
від « 24 » 01 2012 р. № 107

Голова [підпис] О.Полов

## СТАТУТ

### Комунального підприємства Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни)

Ідентифікаційний код 01131514

(нова редакція)

м. Київ - 2012

1

Рис. А.1. Статут Комунального підприємства Міжнародний аеропорт «Київ»  
(Жуляни) (сторінка 1).

Джерело: Статут Комунального підприємства Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни) від  
24.01.2012 року №107.

Продовження додатку А

## 1. Загальні положення

- 1.1. Комунальне підприємство Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни) (надалі - Підприємство) створено згідно з постановою Кабінету Міністрів України від 17 вересня 1993р. № 746 «Про заходи щодо розвитку аеропортового комплексу «Київ» (Жуляни-Васильків)», засноване на комунальній власності територіальної громади м. Києва і підпорядковується Головному управлінню транспорту та зв'язку виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації).
- 1.2. Власником Підприємства є територіальна громада м. Києва, в особі Київської міської ради (далі – «Власник»).
- 1.3. Підприємство є юридичною особою, діє на засадах госпрозрахунку, користується правами та виконує обов'язки, пов'язані з його діяльністю, має власний баланс, поточний, валютний та інші рахунки, круглу печатку з власним найменуванням, інші необхідні печатки і штампи, бланки організаційно-розпорядчої документації, торгові та фірмові знаки, логотипи, інші реквізити.
- 1.4. У своїй діяльності Підприємство керується Конституцією та законами України, актами Президента України і Кабінету Міністрів України, рішеннями Київської міської ради, розпорядженнями Київського міського голови та виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації), іншими нормативно-правовими актами та цим Статутом.
- 1.5. Найменування Підприємства:
- 1.5.1. Повне найменування українською мовою: Комунальне підприємство Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни);
- 1.5.2. Скорочене найменування українською мовою: КП МА «Київ» (Жуляни);
- 1.5.3. Повне найменування російською мовою: Коммунальное предприятие Международный аэропорт «Киев» (Жуляны);
- 1.5.4. Скорочене найменування російською мовою: КП МА «Киев» (Жуляны);
- 1.5.5. Повне найменування англійською мовою: Municipal Enterprise International airport "Kyiv" (Zhulyany).
- 1.5.6. Скорочене найменування англійською мовою – ME IA "Kyiv" (Zhulyany).
- 1.6. Підприємство відповідає по своїх зобов'язаннях тим майном, на яке по діючим законодавством може бути накладене стягнення.
- 1.7. Підприємство не несе відповідальності за зобов'язаннями власника або уповноваженого ним органу.
- 1.8. Місцезнаходження Підприємства:
- 1.8.1. Українською мовою: 03036, Україна, м.Київ-36, проспект Повітрофлотський, 79, Аеропорт «Київ» (Жуляни).
- 1.8.2. Російською мовою: 03036, Украина, г. Киев-36, проспект Воздухофлотский, 79 Аэропорт «Киев» (Жуляны).

Рис. А.2. Статут Комунального підприємства Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни) (сторінка 2).

Джерело: Статут Комунального підприємства Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни) від 24.01.2012 року №107.

1.8.3. Англійською мовою: "Kyiv" (Zhulyany) Airport, Ukraine, 03036, Kyiv, Povitroflotskiy pr. 79.

## 2. Предмет і мета діяльності

- 2.1. Підприємство створено для задоволення суспільних потреб в обслуговуванні при перевезенні пасажирів, багажу, вантажу та пошти авіаційним транспортом; забезпечення виконання польотів і обслуговування вітчизняних та іноземних повітряних суден, з метою отримання прибутку для задоволення соціальних та економічних потреб колективу Підприємства шляхом здійснення виробничої, торговельної та іншої господарської діяльності.
- 2.2. Предметом діяльності Підприємства є:
- 2.2.1. Забезпечення експлуатації і функціонування аеродрому, будівель, споруд, інженерних мереж та інших об'єктів аеродромного обладнання, пасажирського та вантажного терміналів, а також засобів механізації і спеціалізованого транспорту.
- 2.2.2. Прийняття та відправлення повітряних суден із забезпеченням авіаційних перевезень пасажирів, багажу та пошти необхідними засобами з обов'язковим дотриманням установлених правил і норм обслуговування.
- 2.2.3. Забезпечення обслуговування зльотів та посадок повітряних суден, здійснення їх наземного обслуговування.
- 2.2.4. Забезпечення стоянок повітряних суден.
- 2.2.5. Забезпечення оперативних форм технічного обслуговування літаків та гелікоптерів.
- 2.2.6. Забезпечення подачі та узгодження заявок авіакомпаній всіх форм власності на польоти, посадки та перельоти за маршрутами повітряних суден.
- 2.2.7. Створення умов та забезпечення пасажирів всіма видами сервісних послуг в зоні аеропорту. Забезпечення безпеки обслуговування пасажирів, авіаперевезень.
- 2.2.8. Організація льотної експлуатації повітряних суден в тому числі, штурманського і аеронавігаційного забезпечення.
- 2.2.9. Виконання аварійно-рятувальних робіт.
- 2.2.10. Обслуговування регулярних та нерегулярних, внутрішніх і міжнародних повітряних перевезень пасажирів, багажу, вантажу та пошти.
- 2.2.11. Забезпечення в зоні відповідальності керування повітряним рухом, безпеки польотів, метеорологічного і штурманського обслуговування польотів.
- 2.2.12. Організація радіотехнічного забезпечення польотів, функціонування засобів радіозв'язку та інших пристроїв спеціального зв'язку, контролю за їх технічним станом і дотримання встановлених правил експлуатації.
- 2.2.13. Надання юридичним та фізичним особам послуг зв'язку, радіозв'язку та телекомунікації, включаючи ремонт та технічне обслуговування.
- 2.2.14. Організація самостійно та разом з зацікавленими державними органами заходів щодо забезпечення авіаційної безпеки, охорони життя і

Рис. А.3. Статут Комунального підприємства Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни) (сторінка 3).

Джерело: Статут Комунального підприємства Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни) від 24.01.2012 року №107.

## Продовження додатку А

- здоров'я пасажирів, членів екіпажів, запобігання актам незаконного проникнення на територію Підприємства.
- 2.2.15. Забезпечення авіакомпаній та інших підприємств пально-мастильними та іншими матеріалами на договірних засадах.
- 2.2.16. Надання підприємствам всіх форм власності послуг із зберігання пально-мастильних матеріалів (ПММ), заправки авіаційної і автомобільної техніки ПММ та послуг із лабораторного аналізу ПММ.
- 2.2.17. Розробка та здійснення заходів із впровадження досягнень науково-технічного прогресу, впровадження нової техніки, а також технічних удосконалень, раціоналізаторських пропозицій та винаходів, більш досконалої технології обслуговування та організації перевезень.
- 2.2.18. Здійснення контролю за будівництвом на території Підприємства та дотриманням вимог щодо встановлення нічних і денних маркерних знаків, а також радіотехнічних пристроїв, що означають високі будівлі й споруди, які знаходяться на прилеглий території і повітряних лініях, якщо вони можуть негативно впливати на безпеку польотів.
- 2.2.19. Виконання робіт з ремонту аеродромів, об'єктів зв'язку та інших технічних та виробничих будівель і споруд.
- 2.2.20. Будівництво, організація автозаправних станцій, гаражів, станцій технічного обслуговування, автогосподарств та їх експлуатація відповідно до норм чинного законодавства.
- 2.2.21. Використання радіочастот.
- 2.2.22. Забезпечення зв'язку з повітряними суднами.
- 2.2.23. Проведення догляду авіапасажирів, їхньої ручної поклажі і пасажирського вантажу, забезпечення пропускового та внутрішнього об'єктового режиму, охорона повітряних суден та інших об'єктів з використанням нарізної вогнепальної зброї та технічних засобів згідно законодавства України.
- 2.2.24. Здійснення в межах компетенції заходів з цивільної оборони, в тому числі забезпечення готовності штатних та позаштатних аварійно-рятувальних команд для проведення робіт при авіаційних пригодах, стихійних лихах.
- 2.2.25. Проведення розслідування авіаційних подій та інцидентів в установленому порядку у межах своєї компетенції.
- 2.2.26. Організація митних складів їх обслуговування та забезпечення збереження вантажів які знаходяться під митним контролем.
- 2.2.27. Надання транспортних послуг юридичним або фізичним особам із перевезення вантажів, пасажирів, а також послуг із розміщення та зберігання транспортних засобів інших підприємств.
- 2.2.28. Ремонт і технічне обслуговування авіаційної, автотранспортної та іншої техніки, побутової апаратури, телерадіотехніки, електронного обладнання.
- 2.2.29. Діяльність, пов'язана з реалізацією транспортних засобів вітчизняного та іноземного виробництва, що підлягають реєстрації і обліку в органах внутрішніх справ, відповідно до норм чинного законодавства.

Рис. А.4. Статут Комунального підприємства Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни) (сторінка 4).

## Продовження додатку А

- 2.2.30. Здійснення діяльності, пов'язаної з транспортуванням юридичним та/або фізичним особам води, теплової та електроенергії, інших видів енергоресурсів, а також надання послуг з лабораторного дослідження тепло, енерго мереж.
- 2.2.31. Надання юридичних послуг.
- 2.2.32. Надання медичних послуг.
- 2.2.33. Організація та проведення медико-санітарного обслуговування працівників, здійснення санітарно-епідеміологічних заходів та заходів із охорони праці працівників.
- 2.2.34. Здійснення торгової, торгово-закупівельної, торгово-посередницької, комісійної діяльності та надання агентських послуг, в тому числі з продажу авіаперевезень.
- 2.2.35. Здійснення наукової, науково-дослідної, проектно-конструкторської, пошукової, впроваджувальної діяльності.
- 2.2.36. Надання послуг, пов'язаних з охороною державної, колективної та приватної власності, а також охорони громадян.
- 2.2.37. Надання послуг і виконання робіт протипожежного призначення в тому числі монтаж, ремонт і технічне та профілактичне обслуговування засобів пожежно-охоронної сигналізації.
- 2.2.38. Забезпечення виконання заходів з авіаційної та пожежної безпеки на території Підприємства і в зонах відповідальності на основі чинного законодавства та міжнародних норм.
- 2.2.39. Організація конференцій, симпозіумів, семінарів.
- 2.2.40. Здійснення видавничої та рекламної діяльності.
- 2.2.41. Організація громадського харчування, оптова та роздрібна торгівля продовольчими і непродовольчими товарами, продуктами харчування, алкогольними та безалкогольними напоями, продукцією виробничо-технічного призначення.
- 2.2.42. Виготовлення, фасування та реалізація на борту повітряних суден та в аеропорту продуктів харчування, алкогольних та безалкогольних напоїв, видань періодичної преси та рекламної продукції.
- 2.2.43. Здійснення агентської діяльності з продажу перевезень на авіаційному, морському, автомобільному, річковому, залізничному та іншому транспорті, використання автоматизованих систем для продажу.
- 2.2.44. Забезпечення охорони державної, службової та комерційної тасмниць особовим складом Підприємства.
- 2.2.45. Ведення бортової, рейсової та судової документації повітряних суден, що закріплені за Підприємством.
- 2.2.46. Розробка разом з керівниками підприємств (авіакомпаніями та ін.) розкладу руху літаків через Підприємство.
- 2.2.47. Вдосконалення організації обслуговування пасажирів і замовників на землі та в польоті.
- 2.2.48. Здійснення заходів щодо охорони навколишнього середовища та техніки безпеки згідно з законодавством України.

Рис. А.5. Статут Комунального підприємства Міжнародний аеропорт «Київ»  
(Жуляни) (сторінка 5).

Джерело: Статут Комунального підприємства Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни) від 24.01.2012 року №107.

Продовження додатку А

- 2.2.49. Виробництво та реалізація будівельних матеріалів, металоконструкцій, здійснення будівельних, будівельно-монтажних та пусконаладжувальних робіт, а також здійснення безпечної і надійної експлуатації будівель і споруд, які знаходяться на балансі Підприємства.
- 2.2.50. Виготовлення та реалізація товарів народного споживання та продукції виробничо-технічного призначення.
- 2.2.51. Виробництво, переробка та реалізація продукції агропромислового комплексу, а також продукції тваринництва та рибної промисловості.
- 2.2.52. Організація та проведення ярмарок, виставок, аукціонів.
- 2.2.53. Здійснення будівельних, ремонтних, реставраційних, дизайнерських, монтажних-налагоджувальних робіт на промислових та житлових об'єктах та об'єктах соціальної сфери.
- 2.2.54. Купівля та продаж нерухомості і надання послуг, пов'язаних з рухомим та нерухомим майном.
- 2.2.55. Здійснення інноваційної діяльності, в тому числі: виконання науково-дослідних, проектних, експериментально-конструкторських та маркетингових досліджень, організація експертиз і таке інше.
- 2.2.56. Ведення зовнішньоекономічної діяльності.
- 2.2.57. Здійснення будь-якої іншої діяльності, що не суперечить законодавству України.
- 2.3. Види діяльності, що потребують спеціального дозволу (будівництво, реконструкція будівель, споруд), здійснюються Підприємством за наявності відповідних ліцензій.
- 2.4. Технічне переобладнання, реконструкція основних фондів здійснюються Підприємством за рахунок власних коштів, а також кредитів банків і інвестицій та забезпечується в першочерговому порядку необхідними ресурсами і роботами.

**3. Майно і кошти Підприємства**

- 3.1. Майно Підприємства належить до комунальної власності територіальної громади міста Києва і закріплене за Підприємством на праві господарського відання.
- 3.2. Майно Підприємства становлять основні фонди та обігові кошти, а також інші цінності, вартість яких відображається у самостійному балансі підприємства.
- 3.3. Статутний капітал Підприємства сформований Київською міською радою у розмірі 24 443 545 (двадцять чотири мільйони чотириста сорок три тисячі п'ятсот сорок п'ять) гривень 41 коп., що складається із первісної вартості основних засобів у сумі 11 143 545 (одинадцять мільйонів сто сорок три тисячі п'ятсот сорок п'ять) гривень 41 коп. та обігових коштів у розмірі 13 300 000 (тринадцять мільйонів триста тисяч) гривень 00 копійок цільового фінансування на поповнення статутного фонду Підприємства згідно з рішенням Київської міської ради від 26.02.2010 № 10/3448 «Про внески до статутних фондів комунальних підприємств «Київпастранс», «Київський

Рис. А.6. Статут Комунального підприємства Міжнародний аеропорт «Київ»  
(Жуляни) (сторінка 6).

Джерело: Статут Комунального підприємства Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни) від 24.01.2012 року №107.

Продовження додатку А



метрополітен» та Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни)), рішенням Київської міської ради від 14.05.2010 № 793/4231 «Про бюджет міста Києва на 2010 рік» (зі змінами та доповненнями) та рішенням Київської міської ради від 30.12.2010 № 573/5385 «Про бюджет міста Києва на 2011 рік» (зі змінами та доповненнями));

3.4. Джерелами формування майна Підприємства є:

3.4.1. Доходи від господарської діяльності;

3.4.2. Майно, передане власником;

3.4.3. Державні капітальні вкладення;

3.4.4. Дотації з бюджету;

3.4.5. Кредити банків та інших кредиторів;

3.4.6. Благодійні внески, пожертвування українських та іноземних підприємств, організацій, громадян.

3.4.7. Інші джерела, передбаченні законодавством України.

3.5. Підприємство має право виключно за згодою власника відчужувати закріплене за ним майно, здавати в оренду або в безоплатне користування (позичку), передавати в заставу нерухоме майно, обладнання, інвентар та інші цінності, а також списувати з балансу основні засоби в установленому порядку.

3.6. Відносини Підприємства з іншими підприємствами, організаціями в усіх сферах господарської діяльності здійснюються на основі договорів.

3.7. Підприємство володіє, користується землею й іншими природними ресурсами відповідно до мети своєї діяльності та законодавства України.

#### 4. Права та обов'язки Підприємства

4. Підприємство відповідно до законодавства України та в межах повноважень, встановлених цим Статутом, має право:

4.1. Самостійно планувати свою діяльність і основні напрямки свого розвитку відповідно до галузевих, науково-технічних прогнозів та пріоритетів, кон'юнктури ринку продукції, товарів, робіт, послуг та необхідності забезпечення постійного виробничого і соціального розвитку, збільшення доходів Підприємства від госпрозрахункової діяльності;

4.2. Самостійно визначати форму та систему оплати праці, її організацію та нормування.

4.3. Самостійно визначати свою організаційну структуру, встановлювати чисельність працівників і штатний розпис;

4.4. Утримувати у своєму штаті українських та іноземних фахівців та професіоналів та тимчасово надавати цей та виробничий персонал іншим підприємствам, організаціям та установам або залучати на договірній основі через спеціалізовані підприємства та організації, відповідних фахівців та виробничий персонал для виконання повноважень, функцій і завдань, покладених на Підприємство;

Рис. А.7. Статут Комунального підприємства Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни) (сторінка 7).

Джерело: Статут Комунального підприємства Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни) від 24.01.2012 року №107.

- 4.5. Створювати у встановленому порядку та застосовувати власну документацію, вести діловодство, в тому числі спеціального призначення, відповідно до законодавства України.
- 4.6. Розробляти символіку Підприємства, наносити її на транспортні засоби, формений одяг, рекламну продукцію тощо.
- 4.7. Організовувати і проводити всі види технічного і професійного навчання, перепідготовки і підвищення кваліфікації персоналу.
- 4.8. Направляти працівників Підприємства за рахунок власних та інших коштів на навчання, стажування, симпозиуми, виставки, конференції як в межах України, так і за кордон;
- 4.9. Здійснювати режимні, мобілізаційні заходи та заходи цивільної оборони, надавати послуги з організації цієї роботи на договірній основі.
- 4.10. Створювати в установленому порядку свої філії, представництва, відділення, агентства та інші відокремлені підрозділи з правом відкриття розрахункових та поточних рахунків без створення юридичної особи, затверджувати Положення про них, а також вступати за згодою власника в асоціації, концерни, консорціуми, інші добровільні об'єднання (в тому числі міжнародні).
- 4.11. Забезпечувати діяльність суб'єктів господарювання в режимній зоні аеропорту.
- 4.12. Запроваджувати формений одяг єдиного зразка для своїх працівників.
- 4.13. Встановлювати в установленому порядку ціни, розцінки, тарифи на послуги та вироблену продукцію, застосовувати договірні ціни та розцінки, а у випадках, передбачених чинним законодавством, – реалізовувати продукцію та послуги за державними чи регульованими цінами.
- 4.14. Укладати відповідно до законодавства України всі види договорів та угод з підприємствами, установами, організаціями всіх форм власності, окремими громадянами та фізичними особами-підприємцями як в Україні, так і за її межами, а також брати участь в аукціонних торгах, виставках та таке інше.
- 4.15. Здійснювати інвестиційну та посередницьку діяльність будь-яких форм, встановлену законодавством України.
- 4.16. Надавати платні послуги населенню у встановленому порядку.
- 4.17. Придбавати матеріальні цінності, об'єкти інтелектуальної власності тощо.
- 4.18. Відкривати рахунки в національній та іноземних валютах в банківських установах як в Україні, так і за кордоном згідно з законодавством України.
- 4.19. З дозволу Власника, здавати в найм (оренду) належні йому будівлі, споруди, устаткування та інші матеріальні цінності, а також списувати з балансу основні засоби та інші матеріальні цінності, в порядку та на умовах, встановлених Власником;
- 4.20. Здійснювати будівництво, реконструкцію, а також капітальний ремонт основних фондів Підприємства, об'єктів зв'язку та інших виробничих будівель, споруд і споруджень, а також будівництво об'єктів культурно-побутового і житлового призначення, здійснювати в межах компетенції

Рис. А.8. Статут Комунального підприємства Міжнародний аеропорт «Київ»  
(Жуляни) (сторінка 8).

контроль за цим будівництвом, забезпечувати розробку та затвердження в установленому порядку проектних завдань, технічних проектів та кошторисів на це будівництво.

4.21. Розробляти, затверджувати та реалізовувати технологію виробництва, науково-технічні розробки в тому числі «НОУ-ХАУ», власні вироби, зразки продукції, розробки Підприємства.

4.22. Забезпечувати подання та узгодження у встановленому порядку заявок авіакомпаній всіх форм власності на польоти, посадки, перельоти за маршрутами повітряних суден.

4.23. Отримувати сертифікати відповідно до процедури, встановленої Правилами сертифікації організацій з технічного обслуговування.

4.24. Виявляти, аналізувати і прогнозувати попит на послуги Підприємства, створювати та організовувати роботу системи реклами.

4.25. Відповідно до укладених договорів забезпечувати виробництво та поставку продукції, товарів та послуг.

4.26. Розвивати і використовувати існуючі телефонні мережі і їхні модернізовані різновиди зв'язку.

4.27. Здійснювати метрологічну перевірку, калібрування, атестацію засобів вимірювальної техніки та іншого устаткування (механічні, електричні й електронні лічильники і механізми, лічильники бензоколонок і подібні пристрої) в установленому законодавством України порядку.

4.28. Здійснювати монтаж і налагодження будь-яких автоматичних телефонних станцій, радіо здовжувачів і гучномовної апаратури.

4.29. Здійснювати прокладку телефонних кабелів і кабельної каналізації.

4.30. Улаштовувати, обслуговувати і ремонтувати комп'ютерні мережі і комп'ютерну техніку.

4.31. Улаштовувати, здійснювати монтаж і настроювання різноманітної апаратури прийому та передачі радіосигналів.

4.32. Використовувати державні системи зв'язку і радіочастотні ресурси.

4.33. Придбавати, зберігати та застосовувати відповідно до законодавства України вогнепальну зброю та спеціальні засоби охорони.

4.34. Здійснювати монтаж та експлуатацію технічних засобів охорони як вітчизняного, так і закордонного виробництва, сертифікованих в Україні.

4.35. Організовувати і забезпечувати роботу служби зв'язку й оповіщення відповідних органів.

4.36. Організовувати і забезпечувати роботу засобів радіотехнічного забезпечення і зв'язку аварійно-рятувальної служби Підприємства.

4.37. Здійснювати інші дії, що відповідають напрямкам діяльності підприємства.

4.38. Обов'язки Підприємства:

4.38.1. Організовувати роботу відповідно до законодавства України, рішень Київської міської ради, розпоряджень Київського міського голови, розпоряджень виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації).

## Продовження додатку А

4.38.2. Забезпечення своєчасної сплати податків та інших відрахувань згідно з законодавством України.

4.38.3. Здійснення будівництва, реконструкції, а також капітального ремонту основних фондів, забезпечення освоєння нових виробничих потужностей.

4.38.4. Забезпечення цільового використання майна, що перебуває в комунальній власності територіальної громади м. Києва, та бюджетних коштів.

4.38.5. Здійснення розвитку основних фондів і забезпечення своєчасного введення в дію придбаного обладнання, реконструйованих та побудованих об'єктів.

4.38.6. Створення належних умови для високопродуктивної праці, забезпечення додержання законодавства про працю, правил техніки безпеки, обов'язкового соціального страхування.

4.38.7. Здійснення заходів щодо вдосконалення форм та системи оплати праці з метою посилення матеріальної зацікавленості працівників як в результатах індивідуальної праці, так і в загальних підсумках роботи Підприємства, забезпечувати раціональне використання фонду оплати праці і своєчасність розрахунків з працівниками Підприємства.

4.38.8. Забезпечення виконання норм і вимог охорони навколишнього природного середовища, раціонального використання і відтворення природних ресурсів та забезпечення екологічної безпеки.

### 5. Управління Підприємством, самоврядування трудового колективу

5.1. Управління Підприємством здійснюється на основі поєднання прав Власника щодо господарського використання свого майна і участі в управлінні трудового колективу.

5.2. Підприємство очолює Генеральний директор, який призначається на посаду і звільняється з посади Київським міським головою за поданням начальника Головного управління транспорту та зв'язку виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) та погодженням з заступником голови Київської міської державної адміністрації згідно з розподілом обов'язків, на контрактній основі.

5.3. У контракті, що укладається з Генеральним директором Підприємства, визначаються строк його найму, права, обов'язки і відповідальність, умови його матеріального забезпечення, умови звільнення його з посади, інші умови найму за погодженням сторін.

5.4. Генеральний директор Підприємства здійснює поточне (оперативне) керівництво Підприємством, забезпечує працівників Підприємства роботою, організує виробничу, науково-дослідну, комерційну, соціальну, господарську та іншу діяльність, забезпечує виконання завдань Підприємства, передбачених законодавством та Статутом.

5.5. Генеральному директору належать закріплені за ним повноваження і права, які передбачені Статутом Підприємства, контрактом, законодавчими та іншими нормативно-правовими актами.

5.6. Генеральний директор Підприємства:

5.6.1. Діє від імені Підприємства без довіреності, представляє його інтереси в органах державної влади, місцевого самоврядування, у відносинах з фізичними особами та юридичними особами будь-яких форм власності;

5.6.2. Вчиняє від імені Підприємства відповідно до вимог законодавства України всі правочини, укладає всі види договорів (угод);

5.6.3. Видає довіреності від імені Підприємства, в межах своїх повноважень, визначених Статутом Підприємства;

5.6.4. Відкриває та закриває в установах банків поточні та інші рахунки;

5.6.5. Розпоряджається майном та коштами Підприємства відповідно до законодавства України, рішень Київської міської ради, розпоряджень виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації), цього Статуту та контракту;

5.6.6. Затверджує організаційну структуру і штатний розпис Підприємства, положення про філії, інші відокремлені та структурні підрозділи, інструкції про функціональні обов'язки працівників Підприємства (посадові та робочі інструкції);

5.6.7. Приймає рішення у межах своєї компетенції, видає накази, розпорядження, дає вказівки та доручення, затверджує положення, інструкції, акти, та інші організаційно-розпорядчі документи, організовує та перевіряє їх виконання;

5.6.8. Укладає трудові договори з усіма працівниками, у тому числі з заступниками генерального директора, вживає заходи заохочення і накладає дисциплінарні стягнення відповідно до законодавства України;

5.6.9. Має право делегувати частину повноважень своїм заступникам;

5.6.10. Несе відповідальність за порядок та умови охорони державної таємниці, здійснення контролю за додержанням режимних вимог щодо захисту державної, службової та комерційної таємниць;

5.6.11. Вчиняє будь-які інші дії, необхідні для здійснення господарської діяльності Підприємства, за винятком тих, що відповідно до цього Статуту або контракту повинні бути узгоджені з Власником або віднесені до виключної компетенції Київської міської ради або виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації);

5.6.12. Несе персональну відповідальність за виконання покладених на Підприємство повноважень та завдань, визначених цим Статутом, формування та виконання фінансових планів, дотримання державної фінансової дисципліни та норм охорони праці, ефективне використання та охорону комунального майна, закріпленого за Підприємством, за додержання порядку ведення й достовірність бухгалтерського обліку, фінансової, податкової та статистичної звітності, дотримання законодавства України.

Рис. А.11. Статут Комунального підприємства Міжнародний аеропорт «Київ»  
(Жуляни) (сторінка 11).

Джерело: Статут Комунального підприємства Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни) від 24.01.2012 року №107.

Продовження додатку А

5.7. Рішення з соціально-економічних питань, що стосуються діяльності Підприємства, приймаються Генеральним директором за участю трудового колективу або уповноваженого ним органу.

5.8. Трудовий колектив Підприємства складають всі працівники, які своєю працею беруть участь в його діяльності на основі трудового договору (контракту).

5.9. Повноваження трудового колективу Підприємства реалізуються конференцією трудового колективу, виборним органом первинної профспілкової організації Підприємства (далі Профком) або іншим уповноваженим трудовим колективом органом.

5.10. Профком вирішує всі питання згідно з правами, наданими йому законодавством України.

5.11. Право укладання колективного договору від імені Власника надається Генеральному директору Підприємства, а від імені трудового колективу – конференції трудового колективу, Профкому або іншому уповноваженому трудовим колективом органом.

5.12. Колективний договір регулює виробничі, трудові й економічні відносини трудового колективу з Власником та уповноваженим ним органом, а також питання охорони праці, соціального розвитку, участі працівників у використанні прибутку Підприємства.

Розбіжності, що виникають при укладенні або виконанні колективного договору, вирішуються у порядку, встановленому законодавством України.

5.13. Трудовий колектив Підприємства безпосередньо або через уповноважений ним орган:

- розглядає і схвалює проект колективного договору Підприємства;
- розглядає і вирішує інші питання самоврядування трудового колективу;
- ✓ бере участь у матеріальному і моральному стимулюванні продуктивної праці, заохочує винахідницьку діяльність.
- затверджує правила трудового розпорядку.

5.14. У сфері організації праці Підприємство має право:

- 5.14.1. Проводити атестацію робочих місць, визначати їх необхідну кількість та ліквідувати зайві робочі місця;
- 5.14.2. Проводити тарифікацію, присвоювати розряди робочим та категорії спеціалістам;

5.15. Працівники підприємства підлягають соціальному страхуванню та соціальному забезпеченню у встановленому порядку.

5.16. Підприємство за рахунок власних коштів може здійснювати будівництво житлових будинків, будинків відпочинку та інших об'єктів соціального призначення, брати пайову участь в їх спорудженні, а також може орендувати або придбавати такі об'єкти. Підприємство має право за рахунок фондів соціального розвитку надавати працівникам Підприємства допомогу у кооперативному та індивідуальному житловому будівництві, придбанні квартир, включаючи видачу та погашення безпроцентних позик, надання їм матеріальної допомоги.

Рис. А.12. Статут Комунального підприємства Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни) (сторінка 12).

Джерело: Статут Комунального підприємства Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни) від 24.01.2012 року №107.

## 6. Господарська та соціальна діяльність Підприємства

6.1. Підприємство самостійно здійснює свою господарську діяльність на принципах господарського розрахунку, несе відповідальність за наслідки цієї діяльності перед власником або уповноваженим ним органом, за виконання взятих на себе зобов'язань перед трудовим колективом і партнерами за укладеними договорами, перед бюджетом і банками відповідно до чинного законодавства.

6.2. Підприємство самостійно з урахуванням пункту 6.7 розділу 6 цього Статуту планує свою діяльність, визначає перспективи розвитку, виходячи з попиту на продукцію, що воно виробляє, роботи, послуги, необхідності забезпечення виробничого, соціального розвитку. Основи планів складають договори, укладені та заплановані до укладення із споживачами продукції, робіт, послуг і постачальниками матеріально-технічних ресурсів.

6.3. Основним узагальнюючим показником фінансових результатів господарської діяльності Підприємства є прибуток.

6.4. Прибуток Підприємства використовується виключно в порядку, визначеному Київською міською радою.

6.5. Відрахування частини прибутку до бюджету м. Києва здійснюються в порядку, визначеному Київською міською радою.

6.6. Підприємство здійснює оперативний та бухгалтерський облік результатів своєї діяльності і надає фінансову, статистичну та іншу звітність у порядку, встановленому чинним законодавством України. Фінансова звітність Підприємства надається Головному управлінню комунальної власності м. Києва виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) в установленому порядку.

6.7. Планування фінансово-господарської діяльності здійснюється Підприємством шляхом складання у порядку та за формою, що визначаються виконавчим органом Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації), річних фінансових планів, які затверджуються Головним управлінням комунальної власності м. Києва виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації).

6.8. Генеральний директор Підприємства зобов'язаний спрямовувати діяльність Підприємства на виконання річного фінансового плану з метою одержання запланованих сум доходів та чистого прибутку, не припускаючись при цьому витрат не виробничого характеру, не передбачених річним фінансовим планом.

6.9. Підприємство звітує про стан виконання річного фінансового плану в порядку та за формою, що визначаються Головним управлінням комунальної власності м. Києва виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації).

6.10. Підприємство самостійно здійснює зовнішньоекономічну діяльність, яка регулюється законодавством України, міжнародним правом та користується при цьому повним обсягом прав юридичної особи.

13

Рис. А.13. Статут Комунального підприємства Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни) (сторінка 13).

Джерело: Статут Комунального підприємства Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни) від 24.01.2012 року №107.



- 6.11. Обслуговування міжнародних повітряних перевезень здійснюється Підприємством на підставі принципів міжнародного права, міжнародних (договорів) угод, а також нормативних документів міжнародних організацій цивільної авіації, ратифікованих Верховною Радою України.
- 6.12. У процесі зовнішньоекономічної діяльності Підприємство має право:
- 6.12.1. Здійснювати відповідно до чинного законодавства України експорт та імпорт товарів, сировини, послуг, обладнання, необхідних для виконання поставленої мети і завдань Підприємства, виробничої і наукової діяльності, а також товарів народного споживання для потреб трудового колективу;
- 6.12.2. Здійснювати експорт і продаж товарів і послуг власного виробництва або таких, що виготовляються при безпосередній участі Підприємства, у тому числі експорт і продаж послуг з оплатою в національній валюті, а також у вільно конвертованій валюті;
- 6.12.3. Відкривати валютні рахунки у банках України та за її межами, вступати у зовнішньоекономічні зв'язки з зарубіжними партнерами, розвивати ділове співробітництво, засновувати спільні підприємства та здійснювати операції з вільно конвертованою валютою у порядку, передбаченому чинним законодавством;
- 6.12.4. Здійснювати будь-які міжнародні фінансові операції і операції у вільно конвертованій валюті та з цінними паперами у порядку, визначеному законодавством;
- 6.12.5. Відкривати за межами України свої представництва, філії і відділення згідно з законодавством;
- 6.12.6. Здійснювати спільну підприємницьку діяльність з іноземними партнерами, у тому числі для проведення спільних господарських операцій;
- 6.12.7. Відряджати спеціалістів Підприємства за межі України і приймати іноземних представників у порядку, визначеному законодавством;
- 6.12.8. Здійснювати розрахунки у вільно конвертованій валюті у порядку, визначеному законодавством України про валютне регулювання;
- 6.12.9. Використовувати працю іноземних фахівців на контрактній основі і виконувати роботи, надавати послуги для іноземних партнерів силами Підприємства як на території України, так і за її межами;
- 6.12.10. Придбавати за межами України запасні частини, обладнання, сировину, пально та інші матеріальні цінності, необхідні для виробничої та господарської діяльності, у тому числі і на умовах лізингу;
- 6.12.11. Здійснювати посередницькі та інші види зовнішньоекономічної діяльності, відповідно до законодавства України;
- 6.12.12. Види зовнішньоекономічної діяльності, які підлягають ліцензуванню, можуть здійснюватися Підприємством при наявності відповідних ліцензій;
- 6.12.13. Валютна виручка зараховується на валютний балансовий рахунок Підприємства і використовується ним самостійно.

Рис. А.14. Статут Комунального підприємства Міжнародний аеропорт «Київ»  
(Жуляни) (сторінка 14).

#### **7. Контроль та ревізія діяльності Підприємства**

7.1. Контроль, перевірка та ревізія фінансово-господарської діяльності Підприємства здійснюється відповідними органами згідно з законодавством України.

7.2. Усі види перевірок та ревізій не повинні порушувати нормальну роботу Підприємства. Результати цих перевірок мають надаватися Підприємству.

#### **8. Порядок внесення змін і доповнень до Статуту Підприємства**

Зміни і доповнення до цього Статуту вносяться відповідно до законодавства України в тому ж порядку, в якому він затверджувався.

#### **9. Припинення діяльності Підприємства**

9.1 Припинення Підприємства здійснюється шляхом його ліквідації або реорганізації (злиття, приєднання, поділ, перетворення, виділення) за рішенням Власника або рішенням суду у випадках, передбачених законодавством України.

9.2. Ліквідація Підприємства здійснюється ліквідаційною комісією, яка утворюється Власником або за рішенням суду, що прийняв рішення про ліквідацію.

9.3. З моменту призначення ліквідаційної комісії до неї переходять повноваження щодо управління Підприємством. Ліквідаційна комісія складає ліквідаційний баланс Підприємства і подає його Власнику або органу, який призначив ліквідаційну комісію, на затвердження.

9.4. Працівникам Підприємства, які звільнюються в результаті реорганізації чи ліквідації підприємства, гарантується додержання їх прав та інтересів відповідно до законодавства України.

9.5. Майно, що залишиться після задоволення претензій кредиторів і членів трудового колективу, використовується за вказівкою Власника.

9.6. Підприємство припиняється з дня внесення запису про його припинення до Єдиного державного реєстру юридичних осіб та фізичних осіб - підприємців.

9.7. У разі реорганізації усі права і обов'язки реорганізованого Підприємства переходять до правонаступника.

Джерело: Статут Комунального підприємства Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни) від 24.01.2012 року №107.

## ДОДАТОК Б

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

ДОКУМЕНТ ЗВІЙНЯТО

Підприємство	КОМУНАЛЬНЕ ПІДПРИЄМСТВО МІЖНАРОДНИЙ АЕРОПОРТ "КИЇВ" (ЖУЛЯНИ)	Дата (рік, місяць, день)	2017	01	01
Територія	м.Київ	за СДРІОУ	01131514		
Організаційно-правова форма господарювання	Комунальне підприємство	за КОАТУУ	803890600		
Вид економічної діяльності	Допоміжне обслуговування авіаційного транспорту	за КОПФГ	150		
Середня кількість працівників	497	за КВЕД	52.23		
Адреса, телефон	проспект Повітрофлотський, Аеропорт "КИЇВ" (ЖУЛЯНИ), м. КИЇВ, 03036				
Одиниця виміру:	тис. грн. без десятичного знака (окрім розділу IV Звіту про фінансові результати (Звіту про суцільний дохід) (форма №2), грошові показники якого наводяться в гривнях з копійками)				
Складено (зробити позначку "✓" у відповідній клітинці):					
за положеннями (стандартами) бухгалтерського обліку					
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 рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
<b>I. Необоротні активи</b>			
Нематеріальні активи	1000	1 587 996	1 588 147
первісна вартість	1001	1 588 215	1 588 464
накопичена амортизація	1002	219	317
Незакінчені капітальні інвестиції	1005	30 096	30 239
Основні засоби	1010	271 346	321 873
первісна вартість	1011	589 866	658 814
знош	1012	318 520	336 941
Інвестиційна нерухомість	1015	-	-
Первісна вартість інвестиційної нерухомості	1016	-	-
Знош 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	-	-
<b>Усього за розділом I</b>	<b>1095</b>	<b>1 889 438</b>	<b>1 940 259</b>
<b>II. Оборотні активи</b>			
Зпаси	1100	7 901	8 118
Виробничі запаси	1101	7 901	8 118
Незакінчене 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	5 857	64 801
Дебіторська заборгованість за розрахунками: за виданими авансами	1130	9 763	1 120
у 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	-	-
Інші поточна дебіторська заборгованість	1155	32	81
Поточні фінансові інвестиції	1160	-	-
І рони 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 перестраховика у страхових резервах	1180	-	-
у тому числі в: резервах довгострокових зобов'язань	1181	-	-
резервах збитків або резервах належних виплат	1182	-	-
резервах незароблених премій	1183	-	-

Рис. Б.1. Баланс (Звіт про фінансовий стан) Комунального підприємства  
Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни) станом на 31.12.2019 (сторінка 1).

Джерело: Фінансова та бухгалтерська звітність Комунального підприємства Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни)

Продовження додатку Б

інших страхових резервах	1184	-	-
Інші оборотні активи	1190	1 149	784
<b>Усього за розділом II</b>	<b>1195</b>	<b>88 871</b>	<b>112 765</b>
<b>III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття</b>	<b>1200</b>	-	-
<b>Баланс</b>	<b>1300</b>	<b>1 978 309</b>	<b>2 053 024</b>

Назив	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
<b>I. Власний капітал</b>			
Зарєстрований (пайовий) капітал	1400	24 444	24 444
Внески до зарєстрованого статутного капіталу	1401	-	-
Капітал у дооцінках	1405	1 626 976	1 626 976
Додатковий капітал	1410	120 639	186 891
Емісійний дохід	1411	-	-
Накопичені курсові різниці	1412	-	-
Резервний капітал	1415	14 403	21 765
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	-	-
Неоплачений капітал	1425	( - )	( - )
Видучений капітал	1430	( - )	( - )
Інші резерви	1435	-	-
<b>Усього за розділом I</b>	<b>1495</b>	<b>1 786 462</b>	<b>1 860 076</b>
<b>II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення</b>			
Відстрочені податкові зобов'язання	1500	-	-
Пенсійні зобов'язання	1505	-	-
Довгострокові кредити банків	1510	-	-
Інші довгострокові зобов'язання	1515	-	-
Довгострокові забезпечення	1520	-	-
Довгострокові забезпечення витрат персоналу	1521	-	-
Цільове фінансування	1525	26 562	26 562
Владодільна допомога	1526	-	-
Страхові резерви	1530	-	-
у тому числі:	1531	-	-
резерв довгострокових зобов'язань			
резерв збитків або резерв належних виплат	1532	-	-
резерв нарахуваних премій	1533	-	-
Інші страхові резерви	1534	-	-
Інвестиційні контракти	1535	-	-
Призовий фонд	1540	-	-
Резерв на виплату джек-поту	1545	-	-
<b>Усього за розділом II</b>	<b>1595</b>	<b>26 562</b>	<b>26 562</b>
<b>III. Поточні зобов'язання і забезпечення</b>			
Короткострокові кредити банків	1600	-	-
Векселі видані	1605	-	-
Поточна кредиторська заборгованість за:			
довгостроковими зобов'язаннями	1610	-	-
товари, роботи, послуги	1615	825	3 887
розрахунками з бюджетом	1620	4 613	4 303
у тому числі з податку на прибуток	1621	1 991	1 869
розрахунками зі страхування	1625	462	977
розрахунками з оплати праці	1630	1 869	3 779
Поточна кредиторська заборгованість за одержаними авансами	1635	969	1 318
Поточна кредиторська заборгованість за розрахунками з учасниками	1640	-	-
Поточна кредиторська заборгованість із внутрішніх розрахунків	1645	-	-
Поточна кредиторська заборгованість за страховою діяльністю	1650	-	-
Поточні забезпечення	1660	4 570	5 837
Доходи майбутніх періодів	1665	150 056	145 971
Відстрочені козійні доходи від перестраховиків	1670	-	-
Інші поточні зобов'язання	1690	1 921	314
<b>Усього за розділом III</b>	<b>1695</b>	<b>165 285</b>	<b>166 386</b>
<b>IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття</b>			
	1700	-	-
<b>V. Чиста вартість активів недержавного пенсійного фонду</b>	<b>1800</b>	-	-
<b>Баланс</b>	<b>1900</b>	<b>1 978 309</b>	<b>2 053 024</b>

Керівник Нестеренко Олександр Михайлович  
 Головний бухгалтер Винокурова Гетяна Валентинівна



1. Визначається в порядку, встановленому центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері статистики.

Рис. Б.2. Баланс (Звіт про фінансовий стан) Комунального підприємства Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни) станом на 31.12.2019 (сторінка 2).

Джерело: Фінансова та бухгалтерська звітність Комунального підприємства Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни)

## ДОДАТОК В

Підприємство **КОМУНАЛЬНЕ ПІДПРИЄМСТВО МІЖНАРОДНИЙ АЕРОПОРТ "КИЇВ" (ЖУЛЯНИ)**  
(найменування)

Дата (рік, місяць, число)  
за СДРГ/ОД

КОДИ		
2019	01	01

ДОКУМЕНТ ПРИЙНЯТО

Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід)  
за Рік 2018 р.

Форма N2 Код за ДКУД **1801003**

### І. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	236 170	178 815
Чисті зароблені страхові премії	2010	-	-
премії підписані, валова сума	2011	-	-
премії, передані у перестрахування	2012	-	-
зміна резерву незароблених премій, валова сума	2013	-	-
зміна частки перестраховиків у резерві незароблених премій	2014	-	-
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	( 124 959 )	( 89 968 )
Чисті понесені збитки за страховими виплатами	2070	-	-
<b>Валовний:</b>			
прибуток	2090	111 211	88 847
збиток	2095	( - )	( - )
Дохід (витрати) від зміни у резервах довгострокових зобов'язань	2105	-	-
Дохід (витрати) від зміни інших страхових резервів	2110	-	-
зміна інших страхових резервів, валова сума	2111	-	-
зміна частки перестраховиків в інших страхових резервах	2112	-	-
Інші операційні доходи	2120	56 759	41 418
у тому числі:	2121	-	-
дохід від зміни вартості активів, які оцінюються за справедливою вартістю			
дохід від первісного визнання біологічних активів і сільськогосподарської продукції	2122	-	-
дохід від використання коштів, вивільнених від оподаткування	2123	-	-
Адміністративні витрати	2130	( 39 046 )	( 33 274 )
Витрати на збут	2150	( - )	( - )
Інші операційні витрати	2180	( 43 662 )	( 35 342 )
у тому числі:	2181	-	-
витрати від зміни вартості активів, які оцінюються за справедливою вартістю			
витрати від первісного визнання біологічних активів і сільськогосподарської продукції	2182	-	-
<b>Фінансовий результат від операційної діяльності:</b>			
прибуток	2190	85 262	61 649
збиток	2195	( - )	( - )
Доход від участі в капіталі	2200	-	-
Інші фінансові доходи	2220	-	36
Інші доходи	2240	4 391	6 284
у тому числі:	2241	-	-
дохід від благодійної допомоги			
Фінансові витрати	2250	( - )	( - )
Втрати від участі в капіталі	2255	( - )	( - )
Інші витрати	2270	( 6 )	( 2 )
Прибуток (збиток) від впливу інфляції на монетарні статті	2275	-	-

Рис. В.1. Звіт про фінансові результати Комунального підприємства Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни) за 2019 рік (сторінка 1).

Продовження додатка 2

Фінансовий результат до оподаткування:			
прибуток	2290		
збиток		89 647	67 967
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2295	( - )	( - )
Прибуток (збиток) від припиненої діяльності після оподаткування	2300	(16 027)	(11 733)
	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

Головний бухгалтер

  
 Тетяна Валентинівна

Нестеренко Олександр Михайлович

Винокурова Тетяна Валентинівна

Рис. В.2. Звіт про фінансові результати Комунального підприємства  
Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни) за 2019 рік (сторінка 2).

Джерело: Фінансова та бухгалтерська звітність Комунального підприємства Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни)